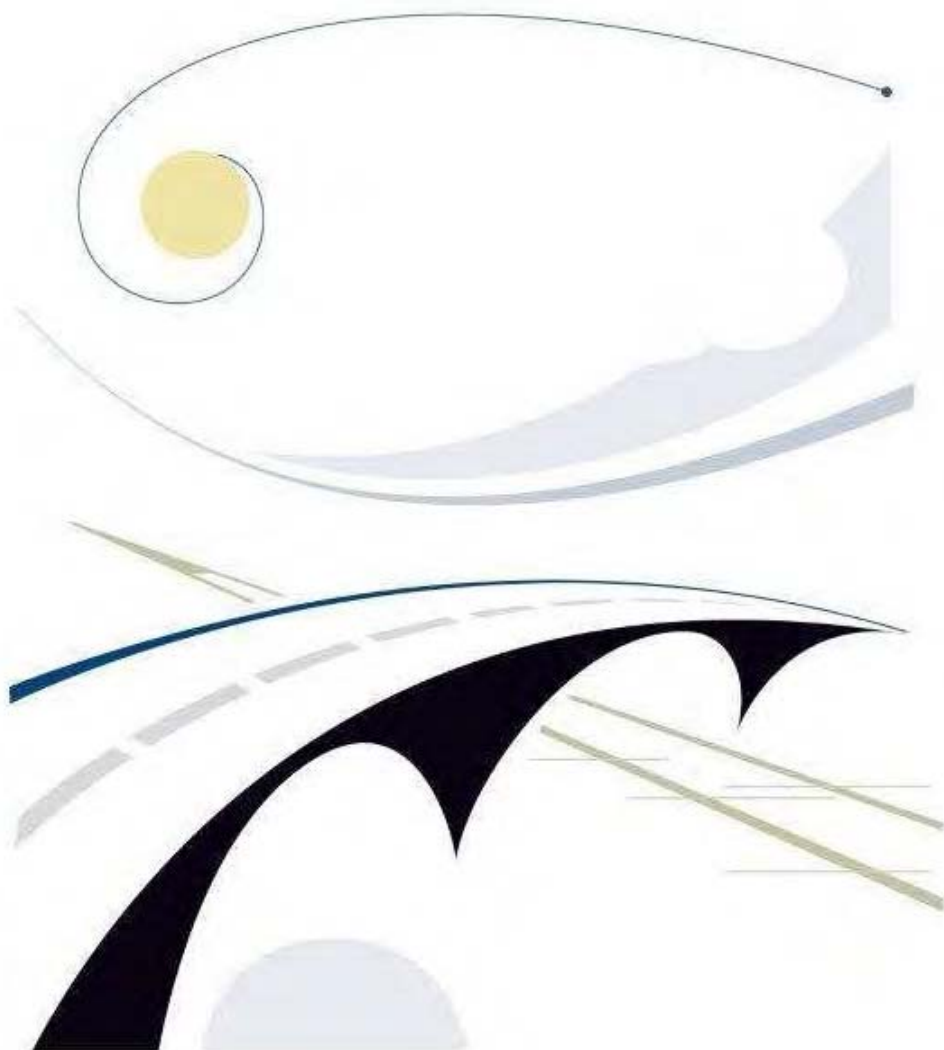


# Relazione Finanziaria Annuale 2011



ASTALDI Società per Azioni  
Sede Sociale/Direzione Generale: Via Giulio Vincenzo Bona n. 65 - 00156 Roma (Italia)  
Iscrizione al Registro delle Imprese di Roma  
Codice fiscale: 00398970582  
R.E.A. n. 152353  
Partita IVA n. 0080281001  
Capitale Sociale: euro 196.849.800,00 interamente versato

# Sommario

<i>Relazione finanziaria annuale consolidata</i> .....	4
Dati di sintesi.....	4
Principali eventi del 2011 .....	6
Organi Sociali.....	10
Relazione sulla gestione .....	12
Premessa .....	12
Scenario di riferimento.....	12
Analisi dei risultati economici, patrimoniali e finanziari .....	18
Prospetti riclassificati consolidati .....	26
Prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato di esercizio fra Bilancio della Capogruppo e Bilancio consolidato .....	28
Investimenti .....	28
Portafoglio ordini .....	29
Andamento della gestione per area geografica e settori di attività.....	34
Le principali società del Gruppo ASTALDI .....	76
Risorse umane e organizzazione .....	87
Qualità, sicurezza e ambiente.....	88
Particolari rischi ed incertezze .....	89
Corporate governance .....	91
Relazione sulla remunerazione .....	91
Tutela e protezione della privacy .....	92
Fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio .....	92
Evoluzione prevedibile della gestione .....	93
Altre informazioni.....	97
Conclusioni .....	99
Bilancio consolidato: prospetti contabili e note esplicative al 31 dicembre 2011.....	102
Allegati al Bilancio Consolidato .....	231
Bilancio d'esercizio: prospetti contabili e note esplicative al 31 dicembre 2011 e allegati .....	237
Relazione annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari.....	351

# Relazione finanziaria annuale consolidata

## Dati di sintesi

### Principali dati economici

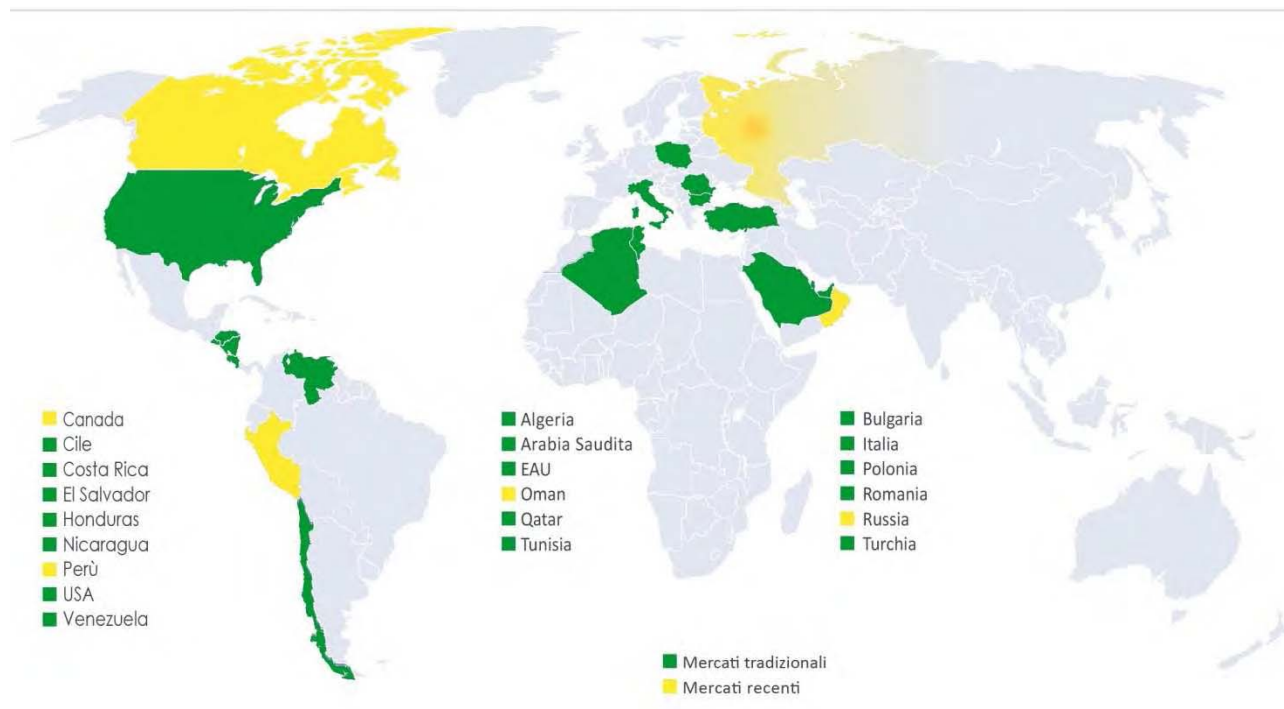
(milioni di euro)

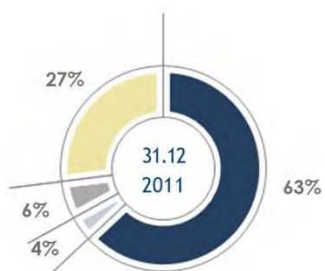
	31.12.2011	31.12.2010
Totale ricavi	2.360	2.056
EBIT	201	180
EBIT/ Totale ricavi (%)	8,5%	8,8%
Utile netto	71	63
Utile netto/ Totale ricavi (%)	3,0%	3,1%

### Principali dati patrimoniali

(milioni di euro)

	31.12.2011	31.12.2010
Immobilizzazioni	472	329
Capitale investito netto	953	810
Posizione finanziaria netta	(483)	(367)
Patrimonio netto	470	443

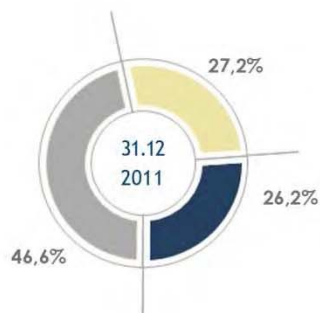




### Portafoglio Ordini per Linea di Business

(milioni di euro)

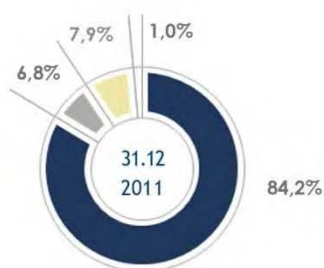
	31.12.2011	31.12.2010
■ Infrastrutture di trasporto	6.272	5.511
■ Impianti di produzione energetica	644	244
■ Edilizia civile ed industriale	375	499
■ Concessioni	2.721	2.760
Portafoglio ordini totale	10.012	9.014



### Portafoglio Ordini per Area Geografica

(milioni di euro)

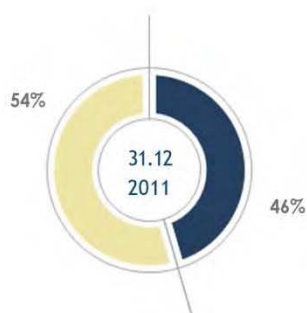
	31.12.2011	31.12.2010
■ Costruzioni Italia	2.625	2.759
■ Costruzioni Estero	4.666	3.495
■ Concessioni	2.721	2.760
Portafoglio ordini totale	10.012	9.014



### Ricavi per Linea di Business

(milioni di euro)

	31.12.2011	31.12.2010
■ Infrastrutture di trasporto	1.907	1.542
■ Impianti di produzione energetica	155	263
■ Edilizia civile ed industriale	180	107
■ Concessioni	23	20
Totale ricavi	2.265	1.932



### Ricavi per Area Geografica

(milioni di euro)

	31.12.2011	31.12.2010
■ Italia	1.050	875
■ Estero	1.215	1.057
Totale ricavi	2.265	1.932

# Principali eventi del 2011

## ITALIA

### *gennaio-marzo*

Il Consiglio di Amministrazione approva i risultati consolidati per l'esercizio 2010: per la prima volta nella storia del Gruppo, il **fatturato consolidato supera € 2 miliardi**.

Il Consiglio di Amministrazione approva anche una proposta per il **rinnovo del piano di buy-back**.

A Siena si svolge la **prima convention mondiale del management ASTALDI**.

A Firenze si firma il **Protocollo di Intesa per la massima sicurezza sul lavoro nei cantieri** dei Quattro Ospedali Toscani.

La Società di Progetto METRO 5 S.p.A. sottoscrive la convenzione di concessione per il **prolungamento della Linea 5 della metropolitana di Milano**.

A Napoli si inaugura la **Stazione Università**, nuova "Stazione dell'Arte" della Linea 1 della metropolitana, realizzata dalla ASTALDI in raggruppamento di imprese: entra in esercizio la tratta metropolitana Università-Dante. La ASTALDI partecipa a "**Orientati al futuro 2011**", annuale *career day* del Politecnico di Torino.



ITALIA, Ospedale di Prato in Toscana

### *aprile-giugno*

L'Assemblea degli Azionisti approva un **dividendo in crescita a 0,15 euro** per azione.

Il Consiglio di Amministrazione approva i conti del primo trimestre del Gruppo: la ASTALDI sale al **primo posto tra le società di infrastrutture e grandi opere in Italia**.

Il GRUPPO ASTALDI entra nel settore delle concessioni autostradali, con la partecipazione in **Autostrada Brescia-Vicenza-Verona-Padova S.p.A.** (ora A4 Holding S.p.A.), Concessionaria dell'Autostrada Serenissima.

La ASTALDI si aggiudica in via provvisoria la **Linea 4 della metropolitana di Milano**.

Partono i lavori per la realizzazione della **Tratta A della Pedemontana Lombarda** e la gestione definitiva del **Parcheggio "Piazza Cittadella"** di Verona.

La SGI (Società Geologica Italiana) fa visita ai cantieri della **Strada Statale Jonica SS-106** in Italia.

La ASTALDI è al **Forum Università-Lavoro**, annuale appuntamento dei giovani con il mondo del lavoro organizzato presso l'Università Tor Vergata di Roma.

La ASTALDI interviene al **Convegno "tc28 - IS Roma 2011"**, uno degli incontri internazionali più importanti dell'anno per gli esperti del settore dell'ingegneria e partecipa a "**I Giovani e il Lavoro**", *career day* dell'Università LUISS Guido Carli.

A Salerno, la ASTALDI interviene al **I Incontro Annuale dei Giovani Ingegneri Geotecnici**.



ITALIA, Strada Statale Jonica (SS-106) in Calabria



*luglio-settembre*

Il Consiglio di Amministrazione approva i risultati del Gruppo del primo trimestre dell'anno: registrata un **ulteriore accelerazione dei ricavi e degli utili**, crescono gli investimenti in concessione.

Il GRUPPO ASTALDI sigla un **accordo industriale con il Gruppo Busi** per l'integrazione nel settore dell'impiantistica industriale e della manutenzione: nasce la NewCo. nBl.

Partono i lavori per la realizzazione dell'**Ospedale di Massa**.

La Stazione Università della Linea 1 della metropolitana di Napoli riceve una **menzione speciale al LEAF AWARDS**

**2011**, prestigioso appuntamento internazionale del mondo dell'architettura.



ITALIA, Parco Eolico di Buddussò in Sardegna

*ottobre-dicembre*

Il GRUPPO ASTALDI chiude i **conti dei primi nove mesi del 2011 con risultati in crescita** e rilevanti successi commerciali: registrati 2,3 miliardi di euro di nuovi ordini e incrementi contrattuali in Italia e all'estero.

In Calabria proseguono le opere di realizzazione della **Strada Statale Jonica SS-106**: si inaugura un primo tratto funzionale del Lotto DG-21 e si abbatte l'ultimo diaframma in galleria per il Lotto DG-22.

Il GRUPPO ASTALDI finalizza una operazione di **rifinanziamento delle scadenze a medio termine**, che ha avuto ad oggetto più della metà della sua esposizione debitoria netta complessiva.

A Milano partono i **test** dei convogli per la tratta Bignami-Stazione Garibaldi della **Linea 5 della metropolitana**.

Sempre a Milano, la ASTALDI interviene al **"Progettare e costruire Top/Down: stazioni, metropolitane e parcheggi"**, convegno organizzato dal CTE Collegio dei Tecnici dell'Industrializzazione dell'Edilizia.

## EUROPA CENTRO-ORIENTALE

*gennaio-marzo*

La ASTALDI si aggiudica la **Linea 5 della metropolitana di Bucarest**, in Romania: realizzerà l'opera in raggruppamento di imprese.

Si inaugura il **nuovo terminal passeggeri dell'Aeroporto Internazionale Henri Coanda** di Bucarest, in Romania.

*aprile-giugno*

La ASTALDI si aggiudica il **Lotto 4 dell'Autostrada Orastie-Sibiu** in Romania.

Il Gruppo ASTALDI **entra nel settore delle concessioni aeroportuali in Turchia** con la partecipazione in MONDIAL S.A., Concessionaria dell'iniziativa per la realizzazione e gestione del **terminal** internazionale dell'Aeroporto Milas-Bodrum, in fase di costruzione ad opera della stessa ASTALDI.

La ASTALDI si aggiudica anche il contratto per l'ampliamento dell'**Aeroporto Internazionale Pulkovo di San Pietroburgo**, il quarto in Russia per numero di passeggeri.

Vengono effettuati gli ultimi **test** per l'avvio della TBM (*Tunnel Boring Machine*)<sup>1</sup> che verrà utilizzata nei cantieri della **Linea 2 della metropolitana di Varsavia** in Polonia.



POLONIA, Linea 2 della metropolitana di Varsavia

<sup>1</sup> Le TBM (*Tunnel Boring Machine*) sono frese scudate che permettono di perforare, e contestualmente consolidare, la sezione completa di una galleria, registrando valori medi di avanzamento pari anche a 12-15 metri al giorno, come registrato in corso di realizzazione per la Linea C della metropolitana di Roma (Italia). L'utilizzo di questi macchinari presuppone la disponibilità di personale altamente specializzato e si traduce in una rilevante accelerazione dei tempi di esecuzione e consegna delle opere.

Aprire al pubblico il Ponte sul Danubio dell'**Autostrada Bucarest-Costanza** in Romania.

Sempre in Romania, il Ministro dei Trasporti fa **visita ai cantieri dell'Autostrada Arad-Orodea**.

Si effettua il **primo test operativo sulla tratta Kadikoy-Kartal della Linea 2 della metropolitana di Istanbul**, in Turchia. Alla cerimonia è presente il Primo Ministro turco.

In Romania apre al traffico il **Viadotto Basarab** di Bucarest.

La ASTALDI partecipa alla **visita ufficiale a Roma in Italia del Sindaco di Bucarest** e riceve un **riconoscimento dalla Repubblica di Romania** per il rilevante contributo alla infrastrutturazione del Paese.

#### *luglio-settembre*

In Russia si celebra la firma del **financial closing** propedeutico alla realizzazione dell'Aeroporto Internazionale Pulkovo di San Pietroburgo, che verrà costruito dalla ASTALDI.

Il Gruppo ASTALDI si aggiudica un **nuovo contratto ferroviario in Polonia**: realizzerà la Fase II (Lotto B2) del progetto di ammodernamento della linea ferroviaria Varsavia-Łódź e della Stazione sotterranea di Łódź Fabryczna.

In Turchia si tiene la cerimonia ufficiale per la **firma del contratto per la progettazione del Ponte di Izmit**, nell'ambito del progetto per la realizzazione dell'Autostrada Gebze-Izmir.

La ASTALDI firma il contratto per il rifacimento di Piazza Romana a Bucarest in Romania.

Viene inaugurato lo Stadio Nazionale "Lia Manoliu" di Bucarest in Romania.

A Varsavia in Polonia, la ASTALDI interviene al **Mechanized Methods vs. Conventional Methods of Tunnel Construction**, la conferenza mondiale dell'ITA International Tunnelling Association.

Il GRUPPO ASTALDI si aggiudica il **contratto per la realizzazione dell'Autostrada Cernavoda-Medgidia** in Romania.

La ASTALDI interviene al **Turkish PPP Infrastructure Finance Investors Forum 2011** organizzato dalla TFI-News a Istanbul in Turchia.



*TURCHIA, Autostrada Gebze-Izmir (render)*

#### *ottobre-dicembre*

Il Gruppo ASTALDI si aggiudica la **concessione per la costruzione e gestione del polo ospedaliero più grande di Europa**, l'Ospedale Etlik di Ankara in Turchia e il contratto per l'ammodernamento della **linea ferroviaria Frontiera-Curtici-Simeria** in Romania.

In Polonia, il progetto di **ampliamento della Stazione di Łódź** viene presentato alla comunità locale.

La ASTALDI interviene al **Forum "Russia Calling"**, appuntamento annuale sull'economia del Paese organizzato a Mosca in Russia.

La ASTALDI partecipa alla **missione economica internazionale in Polonia** promossa da ANCE Associazione Nazionale Costruttori Edili e interviene alla **Round Table on Turkish Infrastructure Programs** organizzata a Roma da ANCE e BIIS Banca Innovazione Infrastrutture e Sviluppo.

Partono i lavori di realizzazione della nuova Stazione Academia Militara nell'ambito del progetto di realizzazione della **Linea 5 della metropolitana di Bucarest** in Romania

Si inaugurano la **Linea ferroviaria Plovdiv-Svilengrad** in Bulgaria e l'**Autostrada Arad-Timisoara** in Romania.



*TURCHIA, Ospedale Etlik di Ankara (render)*



## AFRICA E MIDDLE EAST

*gennaio-marzo*

La ASTALDI si aggiudica il raddoppio della **Strada BidBid-Sur** nel Sultanato dell'Oman e partecipa alla **missione economica internazionale in India** promossa da Confindustria.

Partono i lavori di realizzazione della **Linea ferroviaria Saida-Tiaret** in Algeria.

## AMERICA LATINA

*aprile-giugno*

La ASTALDI interviene al **VI Congresso Portuario Internazionale**, promosso da DGCI (*Directorio General de Carga Internactional*) e CAVENIT (Camera di Commercio Venezuelano-Italiana).

*ottobre-dicembre*

In Perù, la ASTALDI registra nuovi successi commerciali nel settore idroelettrico: si aggiudica i contratti per la realizzazione della **centrale idroelettrica di Santa Teresa** e dell'**impianto idroelettrico di Cerro del Águila**.

In Venezuela, viene firmato un **addendum contrattuale per il completamento della Linea ferroviaria Puerto Cabello-La Encrucijada**, già in esecuzione ad opera del GRUPPO ASTALDI in raggruppamento di imprese.

In Cile, si inaugura l'**impianto idroelettrico di Chacayes**, primo impianto totalmente eco-compatibile che la ASTALDI ha costruito e gestirà in *partnership* con il gruppo australiano Pacific Hydro.

La ASTALDI interviene alla **V Conferenza sull'America Latina** del CEIAL Consiglio Economico Italiano per l'America Latina, a conferma del ruolo di riferimento assunto dal Gruppo nel tessuto produttivo locale.



*CILE, Impianto idroelettrico di Chacayes*

## AMERICA DEL NORD

*ottobre-dicembre*

Negli USA, il Gruppo ASTALDI si aggiudica il contratto per l'ammodernamento e l'ampliamento della **NW 25th Street**, nella Contea di Miami-Dade in Florida e partecipa alla **missione economica ANCE presso Banca Mondiale e Banco Inter-Americano di Sviluppo**.

## Organi Sociali

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE<sup>2</sup>

<i>Paolo Astaldi</i>	Presidente
<i>Ernesto Monti</i>	Vice Presidente
<i>Giuseppe Caffero</i>	Vice Presidente
<i>Stefano Cerri</i>	Amministratore Delegato
<i>Caterina Astaldi</i>	Consigliere di amministrazione
<i>Pietro Astaldi</i>	Consigliere di amministrazione
<i>Luigi Guidobono Cavalchini</i>	Consigliere di amministrazione
<i>Giorgio Cirila</i>	Consigliere di amministrazione
<i>Paolo Cuccia</i>	Consigliere di amministrazione
<i>Piero Gnudi<sup>3</sup></i>	Consigliere di amministrazione
<i>Mario Lupo</i>	Consigliere di amministrazione
<i>Eugenio Pinto</i>	Consigliere di amministrazione
<i>Maurizio Poloni</i>	Consigliere di amministrazione

### COLLEGIO SINDACALE<sup>4</sup>

<i>Pierumberto Spano<sup>5</sup></i>	Presidente
<i>Pierpaolo Singer</i>	Sindaco effettivo
<i>Antonio Sisca</i>	Sindaco effettivo
<i>Massimo Tabellini</i>	Sindaco supplente
<i>Flavio Pizzini<sup>6</sup></i>	Sindaco supplente
<i>Marco Rigotti<sup>7</sup></i>	Sindaco supplente

---

<sup>2</sup> Il Consiglio di Amministrazione della ASTALDI è stato nominato in data 23 aprile 2010 e il suo mandato scade con l'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2012.

<sup>3</sup> Il Consigliere Piero Gnudi, nominato nel corso della riunione assembleare dello scorso 18 aprile 2011, a seguito della sua recente nomina quale Ministro degli Affari Regionali, del Turismo e dello Sport del Governo della Repubblica Italiana, in data 29 novembre 2011 ha comunicato alla Società la propria rinuncia alla carica di Consigliere di Amministrazione della medesima.

<sup>4</sup> Il Collegio Sindacale della ASTALDI è stato nominato in data 24 aprile 2009 e il suo mandato scade con l'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2011.

<sup>5</sup> Sindaco designato attraverso liste presentate dalla minoranza.

<sup>6</sup> Deceduto ad agosto 2011.

<sup>7</sup> Sindaco designato attraverso liste presentate dalla minoranza.

## COMITATO PER IL CONTROLLO INTERNO

<i>Mario Lupo</i>	Presidente
<i>Luigi Guidobono Cavalchini</i>	
<i>Eugenio Pinto</i>	

## COMITATO PER LA REMUNERAZIONE

<i>Ernesto Monti</i>	Presidente
<i>Eugenio Pinto</i>	
<i>Maurizio Poloni</i>	

## COMITATO PARTI CORRELATE

<i>Eugenio Pinto</i>	Presidente
<i>Giorgio Cirila</i>	
<i>Maurizio Poloni</i>	

## SOCIETÀ DI REVISIONE

KPMG S.p.A. <sup>8</sup>	Società di revisione
--------------------------	----------------------

## DIREZIONE GENERALE

<i>Paolo Citterio</i>	Amministrazione e Finanza
<i>Luciano De Crecchio</i>	Italia
<i>Cesare Bernardini</i>	Esteri e lavori ferroviari
<i>Rocco Nenna</i>	Esteri

---

<sup>8</sup> Incarico conferito alla KPMG S.p.A., per gli esercizi 2011-2019, dalla Assemblea degli Azionisti della Astaldi del 18 aprile 2011.

# Relazione sulla gestione

## Premessa

Il Decreto Legislativo n. 32 del 2 febbraio 2007 (“Attuazione della direttiva 2003/51/CE, che modifica le Direttive CEE n. 78/660, n. 83/349, n. 86/635 e n. 91/674 relative ai conti annuali e ai conti consolidati di taluni tipi di società, delle banche e altri istituti finanziari e delle imprese di assicurazione”) ha modificato, tra le altre cose, gli artt. 40 (Relazione sulla gestione) e 41 (Controllo del bilancio consolidato) del D. Lgs. n. 127/1991. In particolare, con riferimento all'art. 40 del D. Lgs. n. 127/1991, è stato previsto che per le società che redigono il bilancio consolidato, la relazione sulla gestione del bilancio consolidato e del bilancio civilistico della controllante “possono essere presentate in un unico documento, dando maggiore rilievo, ove opportuno, alle questioni che sono rilevanti per il complesso delle imprese incluse nel consolidamento”. La Società, in considerazione della struttura del Gruppo, si è avvalsa di tale possibilità e, pertanto, la presente Relazione sulla gestione (riferita al Bilancio annuale 2011) include le informazioni per il passato indicate nella Relazione sulla gestione al bilancio consolidato e nella relazione sulla gestione al bilancio di esercizio della ASTALDI S.p.A.<sup>9</sup>

## Scenario di riferimento

Il Gruppo ASTALDI è attivo da 90 anni in Italia e all'estero nel comparto delle costruzioni (progettazione e realizzazione) di grandi opere e opere complesse. Al fine di diversificare l'attività acquisitiva e di stabilizzare i livelli di redditività, negli ultimi dieci anni ha portato avanti e potenziato una serie di iniziative nel settore delle concessioni di costruzione e successiva gestione, sviluppando al proprio interno una nuova linea di *business* – le concessioni – i cui esiti positivi hanno portato alla costituzione nel 2010 di una società dedicata, ASTALDI CONCESSIONI S.r.l., controllata al 100% dalla Capogruppo ASTALDI S.p.A. La presenza della ASTALDI nelle concessioni è mirata a promuovere e sviluppare progetti in grado di garantire significative sinergie con il *business* tradizionale delle costruzioni, potenziando la capacità di offerta integrata del Gruppo. La stessa chiave di lettura può essere attribuita al più recente ingresso nel comparto dell'impiantistica e della manutenzione, che il Gruppo ha attuato sviluppando accordi industriali (nBI S.r.l.) o acquisendo piccole realtà aziendali locali (Sartori Tecnologie Industriali S.r.l.), in grado di garantirgli l'apporto di un *know-how* e di risorse umane con competenze professionali specialistiche in settori complementari alle attività tradizionali della ASTALDI.

---

<sup>9</sup> La presente Relazione finanziaria annuale è stata predisposta applicando gli stessi principi contabili adottati nella redazione della Relazione finanziaria al 31 dicembre 2010, ad eccezione di quelli aventi efficacia a partire dal 1° gennaio 2011 che vengono presentati nel Bilancio annuale consolidato al paragrafo “Principi e interpretazioni aventi efficacia dal 1° gennaio 2011”. Si segnala inoltre che a partire dall'esercizio 2011 il Gruppo ha scelto, per le imprese a controllo congiunto, di applicare nell'ambito dello IAS-31 il criterio del consolidamento proporzionale – in sostituzione della valutazione con il metodo del patrimonio netto (consolidamento sintetico). Per una disamina dei relativi effetti, si rinvia al Bilancio annuale consolidato al paragrafo “Cambiamento del criterio di misurazione e rilevazione per le imprese a controllo congiunto a partire dal 1° gennaio 2011: consolidamento proporzionale”. Per una disamina dei relativi effetti, si rinvia al Bilancio annuale consolidato al paragrafo “Cambiamento del criterio di misurazione e rilevazione per le imprese a controllo congiunto a partire dal 1° gennaio 2011: consolidamento proporzionale”. Si segnalano inoltre le seguenti variazioni dell'area di consolidamento rispetto al 31 dicembre 2010: uscita dall' area di consolidamento per liquidazione definitiva di I.F.C. Due S.c.r.l. e CO.NO.CO. S.c.r.l.; entrata nell'area di consolidamento (consolidate con il metodo integrale) di nBI S.r.l., Mondial Milas Bodrum, Astaldi Ozcar; entrata nell' area di consolidamento (consolidate con il metodo proporzionale) di Metro Brescia S.r.l., Consorzio Rio Urubamba, Ic İçtas - Astaldi Insaat A.S., Ica Astaldi - Ic İçtas WHSD Insaat A.S., Consorzio Cerro del Aguila.

Si riporta di seguito una breve analisi degli scenari di riferimento identificati in Italia e all'estero, nei tre comparti di riferimento per le attività del Gruppo, ovvero costruzioni (infrastrutture di trasporto, impianti di produzione energetica e opere idrauliche, edilizia civile ed industriale), concessioni (autostrade e metropolitane, energie rinnovabili e ambiente, edilizia sanitaria, parcheggi), impiantistica e manutenzione (infrastrutture di trasporto, energie rinnovabili).

## COSTRUZIONI - ITALIA<sup>10</sup>

Il mercato delle costruzioni italiano ha fatto registrare nel 2011 una riduzione degli investimenti di settore, stimata pari al 5,4% in termini reali, in larga parte determinata dall'andamento del ciclo economico generale. Il PIL (Prodotto Interno Lordo) italiano, dopo la caduta del 6,1% nel biennio 2008-2009, ha infatti registrato una crescita dell'1,5% nel 2010 e di appena lo 0,5% nella stima relativa al 2011. I dati ISTAT relativi all'andamento trimestrale dello stesso PIL indicano nel 2011 un progressivo rallentamento: +0,8% nel primo trimestre, +0,7% nel secondo e +0,2% nel terzo. In più, i dati ISTAT sugli investimenti in costruzioni segnalano una flessione tendenziale nel terzo trimestre 2011 del 3,2% in termini reali, dopo la stazionarietà del primo trimestre e il -1,5% del secondo trimestre. Si delinea pertanto un contesto generale in cui non è difficile identificare i prodromi di un andamento recessivo dell'economia, in linea con quanto registrato per le principali economie mondiali. Tanto più che la sfiducia e le sempre maggiori difficoltà di accesso al credito hanno iniziato ad intaccare l'economia reale. Tarda quindi a manifestarsi la ripresa attesa per gli investimenti in infrastrutture e risultano ancora più accentuati i vincoli di spesa rivenienti dal Patto di stabilità interno a cui sono sottoposte le Amministrazioni locali. Questi dati accentuano le criticità storiche di un settore già di per sé penalizzato dalle lungaggini della burocrazia italiana e da tempi di pagamento della Pubblica Amministrazione sempre più dilatati nel tempo. Ne risulta quindi uno scenario domestico complesso e difficile, rispetto al quale il GRUPPO ASTALDI si pone con una accorta politica che si sostanzia in (i) una struttura dei ricavi ben bilanciata, (ii) una vita media del portafoglio ordini costruzioni Italia stimata pari a 3/5 anni, (iii) notevoli potenzialità di sinergie con il *business* concessioni; (iv) il coinvolgimento esclusivo su progetti prioritari nelle politiche di sviluppo del Governo che, proprio per questo, non hanno fatto registrare ad oggi particolari preoccupazioni per ritardati pagamenti o decelerazioni delle attività produttive. Nel lungo termine, si ritiene che la necessità imprescindibile che il Governo ha di potenziare la competitività del Sistema-Paese, potrà rappresentare uno stimolo alla concentrazione delle poche risorse disponibili verso infrastrutture che si identificano con progetti rilevanti e prioritari per lo sviluppo del Sistema Italia (autostrade, ferrovie), sviluppate anche attraverso la formula del PPP (Public-Private Partnership). Del resto il settore delle costruzioni rappresenta circa il 10% degli impieghi del PIL (Prodotto Interno Lordo) e fornisce un importante contributo all'economia del Paese. Si stima infatti che una domanda aggiuntiva di 1 miliardo nel settore delle costruzioni sia in grado di generare una ricaduta sull'intero sistema economico di € 3,37 miliardi e un aumento di 17.000 occupati, di cui circa 11.000 nello specifico settore delle costruzioni e 6.000 per gli altri settori. In quest'ottica vanno letti gli interventi normativi e i provvedimenti finalizzati all'avvio delle opere che sono stati assunti dal Governo tecnico in carica alla data di redazione della presente Relazione. E nel contesto di forte riduzione delle risorse a disposizione per l'infrastrutturazione del territorio, il rilancio della politica infrastrutturale per lo sviluppo sociale ed economico del Paese passa, sempre di più, per il rapido utilizzo dei fondi disponibili e la tempestiva realizzazione delle opere previste. Da questo punto di vista, appare strategico il celere utilizzo delle risorse destinate alle infrastrutture e alle costruzioni nell'ambito della programmazione unitaria 2007-2013 dei fondi strutturali europei e del fondo per le aree sottoutilizzate (ora denominato "Fondo per lo sviluppo e la coesione"). Secondo le stime dell'Ance, infatti, questi fondi rappresentano circa il 40% delle risorse statali destinate ad infrastrutture. Dall'efficiente utilizzo di questi fondi dipende la riuscita della politica infrastrutturale di livello nazionale possono dare un contributo significativo alla tenuta alla crescita del Paese e al rilancio del settore.

---

<sup>10</sup> Fonti: "Ance Congiuntura" gennaio 2012, a cura della Direzione Affari Economici e Centro Studi dell'ANCE - Associazione Nazionale Costruttori Edili; "Osservatorio Congiunturale sull'Industria delle Costruzioni - Giugno 2011", a cura della Direzione Affari Economici e Centro Studi ANCE; "L'Ance: troppi tagli, risorse ridotte del 34%", Sole 24 Ore del 21 luglio 2011.



## COSTRUZIONI - ESTERO

Il mercato internazionale delle costruzioni, come quello italiano, è legato ai programmi di investimento nelle infrastrutture varati nei vari Paesi di riferimento. Tali investimenti, a loro volta, sono influenzati dal ciclo economico, ma anche dall'orientamento dei singoli Governi in materia di spesa pubblica.

Si riporta pertanto di seguito una breve analisi del quadro macroeconomico riscontrato nel 2011, oltre che degli investimenti programmati, in ciascuno dei Paesi di interesse per le attività del Gruppo alla data di redazione della presente relazione. In proposito, si ricorda che la presenza all'estero della ASTALDI nel comparto delle costruzioni è convenzionalmente riconducibile a 5 macro-aree geografiche: Europa Centro-Orientale (Romania, Polonia, Russia e Turchia), *Maghreb* (Algeria), *Middle East* (Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Oman, Qatar), America Latina (America Centrale, Cile, Perù, Venezuela), America del Nord (USA e Canada).

### Europa Centro-Orientale<sup>11</sup>

**Romania.** Il Paese dispone di fondi infrastrutturali di coesione stanziati dall'Unione Europea, che permettono di confermare importanti investimenti nel comparto delle infrastrutture di trasporto (impegni prevalentemente collegati alla realizzazione del Corridoio Paneuropeo IV). Nel medio-lungo termine, ulteriori opportunità potranno derivare dalla legge sui PPP (*Public-Private Partnership*) approvata a dicembre 2010. La ASTALDI, tenuto conto del ruolo di *player* di riferimento consolidato nell'Area in oltre venti anni di attività, ritiene che tali investimenti possano tradursi nel medio termine in interessanti opportunità di crescita, anche nell'ambito di *partnership* con primarie imprese europee del settore.

**Polonia.** Il Paese rientra tra le aree estere di tradizionale presidio del Gruppo. Nella prospettiva finanziaria UE 2007-2013 la Polonia è destinataria di ingenti risorse finanziarie comunitarie, quantificabili alla data di redazione della presente relazione in oltre € 80 miliardi, di cui € 67,3 miliardi provenienti da fondi strutturali e da fondi di coesione stanziati con l'obiettivo di favorire la crescita dell'economia polacca anche attraverso una maggiore infrastrutturazione. Pertanto, forte delle competenze tecniche e finanziarie di cui dispone, oltre che delle specifiche esperienze acquisite nell'utilizzo dei fondi strutturali UE (in particolare in Romania), il Gruppo ASTALDI ritiene di poter cogliere interessanti opportunità di sviluppo in questo Paese, sia per le *business* costruzioni, sia per le concessioni, in particolare nei comparti infrastrutture di trasporto ed energia e ambiente.

**Russia.** Il GRUPPO ASTALDI è presente in Russia unicamente nel settore delle costruzioni e con iniziative ben selezionate che permettano di garantire una adeguata diversificazione dei rischi, grazie alla Committenza con cui queste iniziative vengono sviluppate e alle *partnership* che vengono avviate per dare esecuzione alle opere. La Committenza infatti si identifica unicamente con controparti private di elevato *standing* internazionale.

**Turchia.** Pur differenziandosi per le sue specificità politiche dalle altre economie occidentali, la Turchia rientra tra quelle Aree che vedono nelle infrastrutture un volano per la crescita del Sistema-Paese. Gli investimenti programmati ad oggi nel settore sono rilevanti e risultano per la gran parte trainati dalle celebrazioni previste per il 2023 per il Centenario della proclamazione della Moderna Repubblica di Kemal Atatürk. Nel complesso, è confermato che nei prossimi anni verranno fatti confluire sul potenziamento delle infrastrutture di trasporto del Paese circa USD 30 miliardi, pari ad oltre il 26% degli investimenti complessivi varati dal Governo nell'ambito del 9<sup>th</sup> *Development Plan* (2007-2013). Tenuto conto della

---

<sup>11</sup> Fonte: "Polonia - Newsletter FONDI UE" n. 17, gennaio-febbraio 2012, a cura di ICE - Istituto nazionale per il Commercio Estero, Desk Fondi Europei; "La Polonia dribbla la crisi e attira investimenti esteri", Il Sole 24 Ore del 23 gennaio 2011; "Polonia - Newsletter Fondi UE", n. 14 luglio - agosto 2011, a cura di ICE - Istituto per il Commercio Estero; "Un secondo Bosforo dal Mar Nero all'Egeo", Il Sole 24 Ore del 28 aprile 2011; "L'Europa è in attesa di Ankara, la laica", Espansione del 31 agosto 2011; "Sprint estero per le costruzioni", Il Sole 24 Ore del 1° aprile 2011.

radicata presenza del Gruppo Astaldi sul territorio e delle consolidate *partnership* industriali avviate nell'Area con primarie imprese turche del settore, si ritiene che l'implementazione di questo piano infrastrutturale potrà favorire interessanti opportunità di crescita per la Società.

## Maghreb (Algeria)<sup>12</sup>

**Algeria.** Il Paese si identifica come uno dei principali produttori di gas a livello mondiale. Gode, pertanto, di risorse adeguate a sostenere gli investimenti programmati per l'Area per il settore infrastrutture che, tra l'altro, prevedono l'attuazione di un piano di interventi che porterà dal 5% al 20% entro il 2015 la quota del sistema dei trasporti nazionali coperta dal trasporto ferroviario. L'Algeria continua inoltre a garantire una stabilità adeguata e il Governo in carica conferma un forte *commitment* nei confronti dei piani di investimento varati.

## America Latina<sup>13</sup>

Il valore anti-ciclico conferito agli investimenti infrastrutturali in molti Paesi dell'Area, rendono l'America Latina di sicuro interesse per le politiche di sviluppo del Gruppo. Tanto più che gran parte delle iniziative condotte nell'Area vengono poste in essere sotto l'egida di accordi internazionali e/o di finanziamenti erogati da organismi sovranazionali. Ricordiamo che nell'Area la ASTALDI opera prevalentemente nel settore delle infrastrutture di trasporto e dell'energia e opera in Cile, Perù, Venezuela e, per l'America Centrale, in Nicaragua, Honduras, El Salvador, Costa Rica. Si riportano di seguito alcune brevi considerazioni su Venezuela, Cile, Perù e Honduras.

**Venezuela.** Sebbene a partire dal 2010 il Paese abbia fatto registrare un programmato rallentamento del contributo alla produzione, il Venezuela si conferma un'Area di interesse nelle politiche di sviluppo commerciale della ASTALDI. A maggio 2010 è stato sottoscritto il nuovo "Accordo di cooperazione economica" tra il Governo italiano e il Governo venezuelano, che sancisce il forte impegno del Governo locale nei confronti degli investimenti infrastrutturali in essere nel Paese e punta a garantirne il rilancio attraverso lo studio e la messa a punto di un nuovo meccanismo di finanziamento delle opere. L'intento dell'accordo è accelerare la realizzazione delle infrastrutture di interesse strategico per il Paese, ivi comprese quelle in corso di esecuzione ad opera della Astaldi che, lo ricordiamo, è uno dei più "riconosciuti" esportatori del modello "*Made in Italy*" nell'Area. Si conferma inoltre un forte impegno delle Amministrazioni competenti nei confronti di un piano di infrastrutturazione approvato: a maggio 2011 il Governo venezuelano ha infatti garantito i fondi necessari a supportare la produzione per i progetti in corso nell'Area – non da ultimo, quelli realizzati dalla Astaldi – in attesa della messa a punto del nuovo meccanismo di finanziamento delle opere.

**Cile.** Tra i Paesi di più recente penetrazione commerciale, il Cile rappresenta un'Area dove il Gruppo ASTALDI opera prevalentemente con Controparti private (Pacific Hydro per il comparto idroelettrico, CODELCO per quello minerario). Il Paese si identifica come una interessante opportunità di diversificazione geografica e settoriale, per la stabilità socio politica ed economica che è in grado di offrire e per la validità del contesto normativo che lo caratterizza, ma anche per le rilevanti opportunità identificabili nel settore delle concessioni, in particolare nel comparto delle energie rinnovabili. Il GRUPPO ASTALDI opera nell'Area con una partecipazione al 27,3% in una iniziativa in concessione per la realizzazione e successiva gestione di un impianto da 111MW di potenza installata. Per il futuro, si ritiene che il Paese, considerato uno dei più avanzati del continente americano, possa riservare ulteriori opportunità nei settori tradizionali, ovvero quello autostradale e delle metropolitane, ma anche nel comparto dei lavori minerari. Alla data di redazione della

---

<sup>12</sup> Fonte: "Rapporto per il VI Laboratorio Euro-Mediterraneo", a cura della Camera di Commercio di Milano.

<sup>13</sup> Fonte: "Piano Appalti in Honduras", Il Sole 24 Ore del 18 luglio 2011.

presente relazione, per il mercato minerario cileno sono infatti previsti circa USD 70 miliardi di investimenti per i prossimi dieci anni. La sola CODELCO – con cui il Gruppo ASTALDI sta già eseguendo due contratti minerari per complessivi USD 420 milioni, relativi ai progetti Relaves e Chuquicamata<sup>14</sup> – ha annunciato investimenti nel Paese per USD 15 miliardi entro i prossimi cinque anni. La CODELCO, impresa di stato cilena fondata nel 1976, è oggi il primo produttore di rame al mondo, di cui nel 2010 ha rappresentato l'11% della produzione mondiale.

**Perù.** Come avviene per il Cile, anche in Perù il GRUPPO ASTALDI opera nell'Area prevalentemente con Committenza privata, quali ad esempio Minera Buenaventura – Società proprietaria di diverse miniere di metalli preziosi e titolare della concessione per lo sviluppo dell'impianto idroelettrico di Huanza (98MW). Ricordiamo che la presenza in quest'Area risponde all'esigenza e alla volontà strategica del Gruppo di diversificare le attività in essere in America Latina. Resta infatti ferma la convinzione che il Paese, caratterizzato da una forte crescita del PIL registrata negli ultimi anni, possa riservare ulteriori opportunità nei settori di tradizionale presidio (autostrade, porti, metropolitane).

**Honduras.** Il 18 agosto 2010 è stato approvato il Piano Nazionale per la Promozione degli Investimenti, nell'ambito del quale sono stati identificati 154 progetti infrastrutturali da realizzare, per un investimento complessivo di USD 14 miliardi. I settori interessati sono turismo (USD 700 milioni), energie rinnovabili (USD 2,6 miliardi), infrastrutture (USD 8,7 miliardi), affari forestali (USD 920 milioni), agroindustria (USD 956 milioni), tessile, trasformazione e servizi (USD 10 milioni). Si conferma inoltre un clima politico che ha superato le criticità del 2009 e una economia oramai uscita dalla grande crisi.

## America del Nord<sup>15</sup>

Il Gruppo Astaldi è presente in America nel Nord negli USA, dove opera attraverso la sua controllata ASTALDI CONSTRUCTION Corp., prevalentemente nel settore delle infrastrutture di trasporto nel sud della Florida. Nell'ottica di garantire una adeguata diversificazione delle attività, la Società sta anche guardando alle opportunità offerte dal Canada dove, tenuto conto del contesto normativo esistente e degli investimenti infrastrutturali pianificati, si ritiene possano concretizzarsi iniziative nel settore delle infrastrutture di trasporto e dell'energia. Si riportano di seguito alcune brevi considerazioni sul mercato USA e canadese.

**USA.** L'economia americana ha visto un temporaneo rallentamento nella crescita nella prima metà del 2011, su cui hanno influito sia il terremoto in Giappone, che ha prodotto una contrazione dei flussi commerciali e disfunzioni nelle catene di produzione, sia gli effetti del clima sfavorevole. Tali fattori contribuiscono a spiegare la flessione dall'attività industriale e, di riflesso, lo scarso progresso compiuto dal mercato del lavoro. Sul fronte dei conti pubblici, la cui correzione resta una necessità per i prossimi anni, permane l'incertezza sull'esito del confronto tra l'Amministrazione e il Congresso sul limite legale di debito pubblico raggiungibile. Nel complesso, la recessione ha continuato nel corso dell'anno ad influenzare negativamente il mercato delle costruzioni e di conseguenza anche i profitti delle imprese del settore. Nonostante ciò, si ritiene che il Paese possa continuare ad offrire ulteriori interessanti opportunità nel settore delle infrastrutture di trasporto.

**Canada.** Il Paese offre un quadro macro-economico stabile ed un contesto normativo di riferimento favorevole. Da un punto di vista macroeconomico, il PIL (Prodotto Interno Lordo) dell'Area continua a crescere, malgrado una flessione registrata nel secondo trimestre del 2011 dovuta all'indebolimento dell'economia USA, allo tsunami in Giappone e agli alti costi delle materie prime di cui risulta importatore – il Fmi stima per il 2012 una crescita del PIL del +1,9%, in calo rispetto al +2,1% del 2011, ma sicuramente in controtendenza rispetto al -2,8% registrato nel 2009. Per quanto riguarda

---

<sup>14</sup> Per un approfondimento su queste due iniziative, si rinvia al paragrafo "Andamento della gestione per area geografica e settori di attività".

<sup>15</sup> Fonte: "Il Canada ritrova energia", Il Sole 24 Ore del 9 gennaio 2012.

le opportunità di sviluppo, il Paese ha varato interessanti investimenti infrastrutturali che lo rendono un'Area di sicuro interesse per le politiche di sviluppo del Gruppo: il “*Plan Nord*” avviato in Québec prevede per i prossimi venticinque anni investimenti per € 34 miliardi nelle energie rinnovabili (più della metà nel comparto idroelettrico) e € 27 miliardi per miniere e infrastrutture di trasporto (porti, aeroporti, strade, ferrovie); il “*Green Energy Act*” varato in Ontario prevede entro il 2014 la sostituzione delle centrali a carbone, con investimenti privati attesi per circa € 6,6 miliardi nel comparto delle energie sostenibili; ulteriori investimenti sono attesi alla luce di quanto annunciato dall'Associazione Nazionale dei Produttori di greggio, che prevede entro il 2025 una crescita del 68% della produzione di petrolio nel Paese. Alla data di redazione della presente relazione, il Canada rientra tra i Paesi di recente apertura. A febbraio 2012 è stata infatti costituita la ASTALDI CANADA Inc., Società partecipata al 100% da ASTALDI S.p.A. che avrà il compito di monitorare e sviluppare le opportunità del Paese.

## CONCESSIONI - ITALIA

In Italia, assume particolare rilievo il nuovo quadro normativo molto favorevole allo sviluppo del *project financing* creato dalla Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 – di conversione del Decreto Legge n. 201 del 6 dicembre 2011, noto anche come Decreto “Salva-Italia” – oltre che dal Decreto Legge n. 1 del 24 gennaio 2012, noto anche come Decreto “Cresci-Italia” e attualmente in fase di conversione. In particolare, le norme varate con quest'ultimo decreto puntano a favorire l'ingresso di capitali privati nel finanziamento, nella realizzazione e nella gestione delle infrastrutture – dai disposti che facilitano la bancabilità del progetto alla possibilità di accorpare differenti fasi progettuali, dall'introduzione del concetto di canone di disponibilità al nuovo meccanismo di emissione di obbligazioni da parte delle Società di progetto, dall'introduzione del diritto di prelazione a favore dei Promotori di opere non incluse nella programmazione pubblica (*brownfield*) ad una semplificazione delle procedure di subentro in concessioni (*greenfield*), tutte le novità previste dalle recenti disposizioni normative puntano a favorire lo sviluppo del *project financing*.

Si segnala inoltre l'introduzione di norme finalizzate allo sviluppo del *project financing* attraverso strumenti di defiscalizzazione: nello specifico, è stata introdotta la possibilità di sostituire l'erogazione del contributo/prezzo con un equivalente importo da utilizzare fino a concorrenza sui versamenti fiscali (IRES/IRAP/IVA). Alla data di redazione della presente Relazione, non è ancora possibile verificare i reali effetti che tale norma potrà avere per il settore, in quanto non è stato ancora emesso il Regolamento attuativo che determina le modalità operative per la fruizione delle compensazioni; tuttavia, si ritiene che tali strumenti potranno favorire il crearsi di ulteriori opportunità di mercato che ASTALDI CONCESSIONI S.r.l., in sinergia con il Gruppo Astaldi, sarà pronta a cogliere. Ricordiamo che la presenza della ASTALDI nelle concessioni è mirata a promuovere e sviluppare progetti in grado di garantire significative sinergie con il *business* tradizionale delle costruzioni, potenziando la capacità di offerta integrata del Gruppo.

## CONCESSIONI - ESTERO<sup>16</sup>

La presenza del GRUPPO ASTALDI nel mercato delle concessioni internazionali, allo stato di redazione della presente relazione è limitata prevalentemente a Cile (energia) e Turchia (infrastrutture di trasporto, edilizia ospedaliera) e, per misura più ridotta, Honduras (ambiente). Inoltre, il Gruppo guarda con interesse alle opportunità che si potrebbero consolidare nel medio termine in Canada (edilizia sanitaria) e in Perù (comparto minerario).

**Turchia.** Nel Paese sono in corso rilevanti investimenti in concessione per il potenziamento del sistema infrastrutturale esistente, anche alla luce del possibile ingresso nell'Unione Europa. Sebbene da un punto di vista macroeconomico quest'Area non sia rimasta indenne dagli effetti della crisi dei mercati finanziari internazionali, è previsto che nei prossimi

---

<sup>16</sup> Fonti: “*Newsletter internazionale*” n. 7 del 26 gennaio 2011, a cura di ANCE - Associazione Nazionale Costruttori Edili; “*Cronache economiche*” n. 3, a cura dell'Ufficio Commerciale dell'Ambasciata d'Italia in Turchia.

anni verranno fatti confluire sul potenziamento delle infrastrutture di trasporto del Paese circa USD 30 miliardi. È stato inoltre approvato un piano di interventi nel comparto dell'edilizia ospedaliera che, nel corso del 2010 ha già portato alla messa in gara di 4 B.O.T. (Build-Operate-Transfer) di cui uno – il Campus sanitario di Etlik ad Ankara – già aggiudicato al Gruppo Astaldi nel corso del 2011. Alla luce degli investimenti previsti, assumeranno valore strategico strumenti come il P.P.P. (*Public-Private Partnership*) e il *project financing*, che il Paese si sta preparando ad accogliere favorevolmente anche da un punto di vista normativo. In particolare, sono state introdotte novità procedurali che rendono più agevole la cosiddetta “bancabilità” dei progetti e che, pertanto, favoriscono l'ingresso dei capitali privati nel finanziamento, nella realizzazione e nella gestione delle opere.

**Cile.** Il Paese si caratterizza per un contesto normativo all'avanguardia per il comparto delle concessioni. Si identifica infatti come uno degli Stati pionieri nell'uso del PPP (*Partnership* Pubblico-Privato) per promuovere lo sviluppo del settore delle infrastrutture, introdotto a livello locale già a partire dagli anni '90. Il Cile, che sin dal 1996 si è dotato di un quadro legislativo adeguato allo sviluppo del mercato delle concessioni (Legge di concessione di lavori pubblici), ha inoltre varato per il periodo 2010-2014 un programma di concessioni pubbliche che prevede l'aggiudicazione di progetti per USD 11,8 miliardi con interventi nel settore dei trasporti (strade, porti, aeroporti, ecc.). Ha inoltre varato un programma di potenziamento delle infrastrutture ospedaliere di cui dispone, che prevede l'attuazione di sei progetti nel periodo 2011-2013, con un investimento di oltre USD 1,3 miliardi.

**Honduras.** Il Paese presenta un quadro normativo di riferimento in costante evoluzione. Di recente, sono state infatti introdotte una serie di norme volte a favorire la modernizzazione del quadro giuridico del Paese e a rafforzare la sua capacità di attrarre capitali privati (esteri): la *Ley de Promocion de la Alianza Publico-Privada* (Decreto n. 143/2010, a sua volta inserito in un più ampio contesto normativo di cui costituisce base e presupposto, la *Vision de País y Plan de Nación 2010-2022* e il *Plan de Gobierno 2010-2014*), che introduce una definizione dei PPP (*Partnership* Pubblico-Privata) e ne regola i processi di contrattazione nell'ambito dell'esecuzione, sviluppo e gestione di opere e servizi pubblici; la *Ley de Inversiones* a tutela dei capitali stranieri nel Paese.

## IMPIANTISTICA E MANUTENZIONE

Nel corso degli ultimi esercizi il GRUPPO ASTALDI ha registrato l'ingresso nel comparto dell'impiantistica e della manutenzione, attuato sviluppando accordi industriali (nBI S.r.l.) o acquisendo piccole realtà aziendali locali (Sartori Tecnologie Industriali S.r.l.), in grado di garantirgli l'apporto di un *know-how* e di risorse umane con competenze professionali specialistiche di alto livello in settori complementari alle attività tradizionali della ASTALDI. L'ingresso del settore punta a garantire la creazione di sinergie significative con i comparti “tradizionali” delle costruzioni e delle concessioni, ampliando la complessiva capacità offerta del Gruppo, in Italia e all'estero. Si ritiene pertanto che i processi di integrazione verticale posti in essere nel corso dell'esercizio siano in grado di garantire per il futuro ulteriori opportunità di crescita. Per un ulteriore approfondimento, si rinvia al paragrafo della presente relazione, dedicato all'Evoluzione prevedibile della gestione.

## Analisi dei risultati economici, patrimoniali e finanziari

Nel corso del 2011, le maggiori economie mondiali hanno confermato di non essere ancora in grado di lasciarsi alle spalle le difficoltà legate all'andamento dei mercati finanziari e del mercato del credito, registrate nel corso degli ultimi anni; per molte economie forti persistono preoccupazioni in relazione al debito sovrano e ai vincoli stringenti alle capacità di spesa. Ciononostante, in gran parte dei Paesi in cui il Gruppo Astaldi è presente, la consapevolezza del valore anti-ciclico degli investimenti infrastrutturali ha portato, soprattutto all'estero, ad una accelerazione di piani di “stimolo” dell'economia, consolidando opportunità di crescita del settore, nel medio e nel lungo termine.



Si ritiene inoltre opportuno ricordare che, per quanto riguarda nello specifico il Gruppo Astaldi:

- (i) la sostenibilità degli obiettivi di crescita identificati dal management è preservata nel medio termine da criteri prudenziali di inserimento degli ordini in portafoglio, che portano ad includere nella relativa valorizzazione unicamente commesse con finanziamenti già stanziati;
- (ii) l'elevato grado di diversificazione geografica, settoriale e delle Committenze, costantemente perseguito (e raggiunto) dal Gruppo, svincola i risultati attesi dall'andamento del singolo comparto di attività;
- (iii) la flessibilità del modello di *business* da tempo identificato per lo sviluppo delle attività, unito agli strumenti di ERM (*Enterprise Risk Management*) implementati, permettono di rimodulare l'operatività del Gruppo, laddove gli specifici contesti risultino penalizzati da una temporanea scarsità di risorse finanziarie;
- (iv) ad oggi, il Gruppo dispone di un portafoglio "potenziale", in grado di garantire il processo di crescita di medio termine.

Sono questi i fondamenti e le condizioni di attuazione di quel processo di implementazione delle attività che ha permesso al GRUPPO ASTALDI di conseguire rilevanti risultati economici e patrimoniali, pur in presenza di un contesto generale recessivo.

Di seguito un approfondimento sulle dinamiche che hanno determinato i risultati consolidati del Gruppo di fine esercizio, con evidenza in via preliminare degli indicatori alternativi di *performance* utilizzati nell'analisi.

#### *Indicatori alternativi di performance "non-GAAP"*

Il *management* della ASTALDI valuta le *performance* economico-finanziarie del Gruppo e dei segmenti di *business* sulla base di alcuni indicatori non previsti dagli IFRS, di cui di seguito vengono descritte le specifiche componenti.

EBITDA: è calcolato depurando l'EBIT, come di seguito definito, dall'effetto delle seguenti voci: (i) ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, (ii) svalutazioni e accantonamenti, (iii) costi capitalizzati per costruzioni interne.

EBIT (risultato operativo netto): è inteso come risultato ante imposte e ante proventi/oneri finanziari, senza alcuna rettifica. Dall'EBIT sono esclusi anche i proventi e gli oneri derivanti dalla gestione di partecipazioni non consolidate e titoli, nonché i risultati di eventuali cessioni di partecipazioni consolidate, classificati negli schemi di bilancio all'interno di "proventi e oneri finanziari" o, per i risultati delle sole partecipazioni valutate secondo il metodo del patrimonio netto, all'interno della voce "effetti della valutazione delle partecipazioni con il metodo del patrimonio netto".

EBT (risultato prima delle imposte): è calcolato come il risultato operativo netto, al netto di proventi e oneri finanziari, oltre che degli effetti della valutazione delle partecipazioni con il metodo del patrimonio netto.

Debt/Equity Ratio (Rapporto Debito/Patrimonio netto): è calcolato come il rapporto fra la posizione finanziaria netta – redatta secondo lo schema CESR (*Committee European Securities Regulator*) – al numeratore e il patrimonio netto al denominatore, al netto delle azioni proprie in portafoglio.

Posizione finanziaria netta: si ottiene sottraendo all'indebitamento finanziario netto, calcolato così come richiesto dalla raccomandazione CESR (*Committee European Securities Regulator*) del 10/02/2005, l'ammontare dei crediti finanziari non correnti e i diritti di credito da attività in concessione, oltre ad altre specifiche componenti.

Immobilizzazioni nette: è da intendersi come sommatoria delle poste dell'attivo non corrente; nello specifico si fa riferimento alle immobilizzazioni immateriali, alle dotazioni tecniche del Gruppo, alla valutazione delle partecipazioni, nonché alle altre poste non correnti residuali rispetto a quelle prima indicate

Capitale circolante Gestionale: è il risultato della sommatoria delle poste di credito e di debito legate all'attività caratteristica (crediti e debiti commerciali, rimanenze, lavori in corso, crediti tributari, acconti da committenti, poste residuali dell'attivo corrente).

Capitale investito netto: è la somma delle immobilizzazioni nette, del capitale circolante gestionale, dei fondi rischi e dei fondi benefici per i dipendenti.

## COMMENTO SULL'ANDAMENTO GESTIONALE DEL PERIODO

Il Gruppo ASTALDI chiude il 2011 con € 2,36 miliardi di fatturato (+14,8% su base annua) e **importanti risultati operativi e commerciali**, accompagnati da un **rafforzamento della struttura patrimoniale e finanziaria**.

Nonostante la presenza di un contesto macroeconomico generalmente recessivo e penalizzato da una dilagante condizione di *credit crunch*, la ASTALDI ha confermato una **performance in decisa crescita** che ha permesso di garantire anche per questo esercizio il **superamento degli obiettivi ad oggi previsti a piano**.

Al 31 dicembre 2011, i **ricavi totali crescono del +14,8% su base annua e si attestano a € 2,36 miliardi** (€ 2,06 miliardi a fine dicembre 2010), con livelli di redditività significativi: l'**EBITDA margin è all'11%** e l'**EBIT margin è pari all'8,5%**, a fronte rispettivamente di un EBITDA di € 259,4 milioni (+9,6% su base annua, € 236,6 milioni al 31 dicembre 2010) e di un EBIT di € 200,7 milioni (+11,3%, € 180,3 milioni per il 2010). L'EBT (*utile prima delle imposte*) si attesta a € 125,4 milioni (+22,4%, € 102,5 milioni a fine 2010) e si traduce in un **utile netto di € 71,2 milioni, in crescita del +12,9%** (€ 63,1 milioni al 31 dicembre 2010) e con *net margin* stabile al 3%.

Il **portafoglio ordini complessivo è pari a oltre € 10 miliardi**, grazie all'apporto di € 3,3 miliardi di incrementi netti relativi a nuove iniziative e variazioni contrattuali registrate nel periodo in esame, a conferma dell'ottima capacità del Gruppo di rinnovare gli ordini in esecuzione. Il portafoglio costruzioni si attesta a € 7,3 miliardi, che si traducono in 3 anni di attività in Italia e 4/5 anni all'estero; il portafoglio concessioni conferma un ruolo rilevante e apporta € 2,7 miliardi, da intendersi come il valore attualizzato del flusso dei ricavi attesi dalle singole iniziative in essere, a fronte di un *minimum fee* garantito (sotto forma di canoni di disponibilità, traffico minimo garantito, diritti di occupazione, *water right*) mediamente pari a oltre il 50% del monte ricavi totale atteso.

L'**indebitamento finanziario netto del Gruppo, al netto delle azioni proprie, si attesta a € 479,7 milioni** a fine 2011 (€ 362,4 milioni al 31 dicembre 2010), **dopo aver finanziato € 250 milioni di investimenti** (di cui € 202 milioni in concessioni), con un autofinanziamento **generato dal settore costruzioni che ammonta a € 124 milioni**.

## Risultati economici e operativi del Gruppo

Principali risultati economici consolidati (€/000)	31-dic-11	%	31-dic-10	%	var. annua (%)
Ricavi totali	2.360.259	100,0%	2.055.808	100,00%	14,8%
EBITDA	259.372	11,0%	236.649	11,5%	9,6%
EBIT	200.691	8,5%	180.293	8,8%	11,3%
Utile ante imposte	125.420	5,3%	102.483	5,0%	22,4%
Utile netto del Gruppo	71.195	3,0%	63.056	3,1%	12,9%

## Produzione

I **ricavi totali risultano in crescita del +14,8%** e sono pari a € 2.360,3 milioni (€ 2.055,8 milioni a dicembre 2010), grazie agli **ottimi livelli di diversificazione geografica e settoriale delle attività**, che permettono di contrastare gli effetti negativi derivanti dalla particolare congiuntura internazionale.

Il **96% dei ricavi totali è costituito da ricavi operativi, in crescita del +17,3% su base annua** e pari a € 2.265,3 milioni (€ 1.931,6 milioni al 31 dicembre 2010). Alla determinazione di questi valori contribuisce il buon andamento delle attività in Italia (con i Maxi Lotti "DG-21" e "DG-22" della Strada Statale Jonica, la Linea 5 della metropolitana di Milano e gli Ospedali Toscani), in Europa Centro-Orientale (con i lavori stradali in esecuzione in Romania e Polonia, oltre che con la metropolitana di Varsavia), in Turchia (con la metropolitana di Istanbul e l'avanzamento dei lavori per l'Aeroporto Milas-Bodrum), in Algeria (ferrovie) e Oman (strade); di converso, si conferma il programmato contenimento delle operazioni in Venezuela che, pur garantendo un apporto significativo, registra una adeguata riduzione dell'esposizione del Gruppo ASTALDI nei confronti del Paese. Il **restante 4% dei ricavi totali è rappresentato da altri ricavi operativi**, pari a € 95 milioni (-23,5%, con € 124,2 milioni a fine anno precedente). Nel confronto su base annua, il dato risulta inferiore rispetto al 2010 a seguito di maggiori livelli di attività legati a prestazioni complementari su commesse in esecuzione in Turchia registrati lo scorso esercizio; questa voce di conto economico accoglie infatti l'andamento di attività che, pur non essendo riconducibili al *core business* del Gruppo, si legano alle sue attività caratteristiche con carattere di continuità nel tempo.

La struttura dei ricavi conferma una **equilibrata diversificazione geografica e settoriale delle attività**.

L'Italia (**46,3% dei ricavi operativi**) registra un **apporto alla produzione tendenzialmente stabile**, da ricondurre al buon andamento delle iniziative nei settori infrastrutture di trasporto ed edilizia civile ed industriale; il **restante 53,7% è da attribuire alle attività all'estero**, riconducibili prevalentemente alle produzioni in corso in Europa Centro-Orientale, Turchia, Algeria e nel continente americano.

Le **infrastrutture di trasporto (84,2% dei ricavi operativi)** si confermano il **core business del Gruppo** e si attestano a € 1.907 milioni (€ 1.541 milioni a fine dicembre 2010), tutti derivanti da attività di costruzione: ferrovie e metropolitane (48,1%) accolgono il positivo avanzamento delle attività in Italia, Algeria, Venezuela; strade e autostrade (27,7%) contribuiscono con i lavori in corso in Italia, Romania, Polonia; porti e aeroporti accrescono il loro peso percentuale (8,4%), grazie alle iniziative in Turchia (Milas-Bodrum) e Romania (Henri Coanda) e all'avvio delle attività propedeutiche alla realizzazione della nuova commessa in Russia (Pulkovo). Gli **impianti di produzione energetica e le opere idrauliche (6,8%) confermano un apporto significativo**, riferito unicamente ad attività di costruzione e, in particolare, al progressivo avanzamento delle iniziative in Perù (Huanza), al completamento dei lavori in Cile (Chacayes) e Costa Rica (Pirris), alla ridefinizione progettuale per l'iniziativa in El Salvador (El Chaparral); tale settore è previsto in ripresa per il 2012, a seguito delle più recenti acquisizioni in Perù (Cerro del Águila, Santa Teresa). L'**edilizia civile ed industriale (8,9%) registra un contributo in crescita** da ricondurre per il 7,9% al settore costruzioni, per le iniziative in corso in Italia, Romania, *Middle East*, e per il restante 1% al *business* concessioni.

Si riporta di seguito una breve sintesi delle commesse che hanno maggiormente determinato l'andamento dei risultati di periodo, suddivise linea di *business*. Per un approfondimento sulle singole iniziative, si rinvia al paragrafo della presente relazione denominato "Andamento della gestione per area geografica e settori di attività".

*Costruzioni (Italia)*. A livello domestico, le costruzioni generano **€ 1.027 milioni di ricavi operativi** (+20,1% su base annua, € 855 milioni a fine 2010) e registrano in particolare: (i) il buon andamento dei due Maxi-Lotti della Strada Statale Jonica, con l'inaugurazione a novembre di una tratta funzionale del Maxi-Lotto "DG-21"; (ii) il progressivo avanzamento delle opere per la Stazione AV Bologna Centrale, il Nodo ferroviario di Torino, la Scuola Carabinieri di Firenze e gli Ospedali Toscani (con Prato e Pistoia realizzati per oltre il 60%, Lucca per il 50%, Massa avviato a luglio e in linea con la riprogrammazione delle tempistiche, grazie al superamento delle problematiche burocratiche registrate all'avvio del progetto), oltre che per le metropolitane in costruzione a Roma (Linea C), Milano (Linea 5) e Napoli (Linee 1 e 6).

*Costruzioni (estero).* **All'estero, le costruzioni generano € 1.215 milioni di ricavi operativi** (+15,1% su base annua, € 1.056 milioni a fine 2010) e registrano in particolare: (i) l'avanzamento dei lavori stradali in Romania e Polonia e della metropolitana di Istanbul in Turchia; (ii) l'avanzamento degli aeroporti Milas-Bodrum (Turchia) e Henri Coanda (Romania) e l'avvio delle attività propedeutiche alla realizzazione dell'Aeroporto Pulkovo (Russia); (iii) la ripresa delle attività produttive nell'Area *Middle East* (impianto industriale di Jubail), che nel 2010 aveva sofferto del disallineamento temporale tra commesse in chiusura e avvio di nuove iniziative; (iv) il progressivo avanzamento delle attività in Perù (impianto idroelettrico di Huanza) e l'ultimazione degli impianti idroelettrici in costruzione in Cile (Chacayes) e Costa Rica (Pirris); (v) il positivo avanzamento delle attività in Venezuela, pur nel rispetto del programmato contenimento delle operazioni previste per l'Area; (vi) l'accelerazione dei progetti ferroviari in Algeria.

*Concessioni.* Le **concessioni generano € 23 milioni di ricavi operativi** (+15% su base annua, € 20 milioni a fine dicembre 2010), da ricondurre per € 16 milioni alle competenze ASTALDI nella gestione dell'Ospedale di Mestre (Italia) e per i restanti € 7 milioni alla gestione diretta dei 5 parcheggi in Italia. Per il 2011 non si registrano ancora ricavi da gestione all'estero; si segnala, però, che a ottobre è stato inaugurato in Cile l'impianto idroelettrico di Chacayes (111MW) che, pertanto, a partire dal 2012 inizierà a contribuire, insieme con il *terminal* internazionale dell'Aeroporto Milas-Bodrum in Turchia, al risultato economico del Gruppo.

*Tabelle di sintesi* – Composizione geografica e settoriale dei ricavi operativi.

<b>Composizione geografica dei ricavi operativi</b> (€/milioni)	<b>31-dic-11</b>	<b>%</b>	<b>31-dic-10</b>	<b>%</b>
<b>Italia</b>	<b>1.050</b>	<b>46,3%</b>	<b>875</b>	<b>45,3%</b>
<b>Estero</b>	<b>1.215</b>	<b>53,7%</b>	<b>1.057</b>	<b>54,7%</b>
Europa	697	30,8%	472	24,5%
America	318	14,0%	421	21,8%
Asia ( <i>Middle East</i> )	37	1,6%	23	1,2%
Africa (Algeria)	163	7,2%	140	7,2%
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>2.265</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.932</b>	<b>100,0%</b>

<b>Composizione settoriale dei ricavi operativi</b> (€/milioni)	<b>31-dic-11</b>	<b>%</b>	<b>31-dic-10</b>	<b>%</b>
<b>Infrastrutture di trasporto</b>	<b>1.907</b>	<b>84,2%</b>	<b>1.542</b>	<b>79,8%</b>
Ferrovie e metropolitane	1.090	48,1%	1.072	55,5%
Strade e autostrade	627	27,7%	410	21,2%
Porti e aeroporti	190	8,4%	60	3,1%
<b>Lavori idraulici e impianti di produzione energetica</b>	<b>155</b>	<b>6,8%</b>	<b>263</b>	<b>13,6%</b>
<b>Edilizia civile e industriale</b>	<b>180</b>	<b>7,9%</b>	<b>107</b>	<b>5,5%</b>
<b>Concessioni</b>	<b>23</b>	<b>1,0%</b>	<b>20</b>	<b>1,0%</b>
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>2.265</b>	<b>100%</b>	<b>1.932</b>	<b>100%</b>

#### *I costi*

I costi crescono in virtù dell'incremento di attività della produzione, in particolare in Italia, Romania, Polonia e Algeria. Nel complesso, la **struttura dei costi riflette la rilevante presenza in portafoglio di commesse eseguite in general contracting**: i **costi di produzione aumentano** a € 1.807,9 milioni (+16,8% su base annua, € 1.547,6 milioni a dicembre 2010), con una incidenza sul valore della produzione al 76,6% (75,3% a fine 2010); i **costi del personale crescono meno che proporzionalmente rispetto ai ricavi** e sono pari a € 262,5 milioni (+7,5%, € 244,1 milioni per l'esercizio precedente); gli altri costi operativi si attestano a € 30,4 milioni (+11%, € 27,4 milioni a fine 2010).

### *I margini*

I **livelli di redditività sono significativi**, a conferma della qualità degli ordini in esecuzione: l'**EBITDA cresce del +9,6%** a € 259,4 milioni (€ 236,6 milioni a fine dicembre 2010), con un **EBITDA margin al 11%**; l'**EBIT registra una crescita più sostenuta pari al +11,3%**, che si traduce in € 200,7 milioni (€ 180,3 milioni a fine dicembre 2010), con un **EBIT margin all'8,5%**.

Alla determinazione dei margini di periodo contribuisce positivamente il comparto ferroviario in Italia, che beneficia della revisione positiva dei margini di alcuni progetti, oltre che di alcune ridefinizioni contrattuali che hanno determinato il riconoscimento di corrispettivi per anticipata ultimazione lavori; per converso, come già evidenziato nel corso dell'anno, l'esercizio ha registrato l'andamento negativo delle attività in *Middle East* – a seguito di problematiche operative che hanno trovato al momento solo un parziale ristoro da parte del Cliente –, oltre che il mancato assorbimento dei costi generali e di sviluppo, sia per la suddetta Area *Middle East*, sia per alcune aree dell'America Centrale, a seguito del rallentamento delle attività commerciali. Si ritiene inoltre opportuno sottolineare che la *performance* registrata in termini di redditività nell'esercizio precedente – con EBITDA margin e EBIT margin rispettivamente pari all'11,5% e all'8,8% al 31 dicembre 2010 – aveva beneficiato della chiusura di alcune commesse che avevano determinato una redditività superiore ai livelli *standard* del Gruppo.

A questi risultati intermedi si perviene pur in presenza di € 8 milioni di accantonamenti; questi ultimi sono da ricondurre alle prudenze introdotte in considerazione degli oneri che potrebbero derivare per il Gruppo a seguito delle difficoltà registrate da alcuni *partner* nell'ambito di strutture associative costituite per la realizzazione di iniziative in corso in Italia (infrastrutture di trasporto). Le manifestazioni finanziarie di tali possibili oneri potrebbero infatti realizzarsi all'esito della risoluzione delle complesse situazioni contrattuali e partecipative che afferiscono alle specifiche situazioni, con effetti sui prossimi esercizi.

### *La gestione finanziaria*

Pur in presenza di forti investimenti (legati in particolare al settore delle concessioni), **gli oneri finanziari netti si riducono** a € 75,7 milioni (€ 78,1 milioni a fine 2010), con una incidenza sui ricavi totali in calo al 3,2% (3,8% a fine 2010). Il risultato è ancora più degno di nota, se si tiene conto dei volumi di attività registrati dal Gruppo nel corso dell'anno, sia sul fronte operativo (supporto alla produzione, *performance bond*), sia sul fronte commerciale (*bid bond*).

### *I risultati di periodo*

L'**EBT (utile prima delle imposte) cresce del +22,4%** a € 125,4 milioni (€ 102,5 milioni a fine 2010), con una incidenza sui ricavi totali pari al 5,3% (5% al 31 dicembre 2010). Ne deriva un **utile netto in crescita del +12,9%**, che si attesta a € 71,2 milioni (€ 63,1 milioni per il 2010), al netto di un *tax rate* di periodo al 42,6% in crescita rispetto all'esercizio precedente a seguito del differente *mix* geografico delle attività.

## Risultati finanziari del Gruppo

Principali risultati finanziari e patrimoniali consolidati (€/000)	31-dic-11	31-dic-10
Totale immobilizzazioni nette	471.847	329.248
Capitale circolante gestionale	518.216	510.775
Totale fondi	(37.085)	(30.237)
<b>Capitale investito netto</b>	<b>952.979</b>	<b>809.786</b>
<b>Debiti / Crediti finanziari netti</b>	<b>(623.651)</b>	<b>(466.428)</b>



Diritti di credito da attività di concessione	140.951	99.871
<b>Debiti / Crediti finanziari complessivi (*)</b>	<b>(482.701)</b>	<b>(366.557)</b>
<b>Patrimonio netto</b>	<b>470.278</b>	<b>443.229</b>

(\*) Dato espresso al lordo delle azioni proprie, pari a poco più di € 3 milioni al 31 dicembre 2011 e a € 4,2 milioni a dicembre 2010.

La **struttura patrimoniale e finanziaria del Gruppo si conferma equilibrata e in grado di sostenere i livelli di crescita programmati**, pur in presenza di una notevole accelerazione dei volumi produttivi nel settore delle costruzioni e degli investimenti nel comparto delle concessioni.

Le **immobilizzazioni nette crescono a € 471,8 milioni** (€ 329,2 milioni a fine dicembre 2010), essenzialmente a seguito dell'**incremento registrato per la voce delle partecipazioni** (legato in special modo agli investimenti in concessioni). Per una maggiore comprensione delle dinamiche di periodo, si evidenzia che tale voce è presentata, per gli esercizi a confronto, nettando il valore dell'investimento del contributo ricevuto e che tale rappresentazione non determina alcun effetto sul capitale investito netto.

Il **capitale circolante gestionale cresce a € 518,2 milioni** (€ 510,8 milioni a fine dicembre 2010). L'incremento su base annua è spiegato in larga parte dalla struttura del portafoglio ordini, che presenta una forte incidenza dei contratti che prevedono pagamenti "*a forfait*" (piuttosto che a misura) che, per loro natura, avvengono in acconto alle prestazioni complessive. Si evidenzia inoltre che, nonostante il periodo di difficoltà delle Pubbliche Amministrazioni (tipica controparte per l'operatività del Gruppo), l'ammontare dei crediti verso committenti resta sotto controllo e non determina particolari situazioni di tensione della struttura finanziaria. Da ultimo, si ritiene importante segnalare che gli anticipi contrattuali si movimentano esclusivamente per le poste di competenza riferite ai contratti esteri, in quanto in Italia – e per l'estero in Polonia – non è prevista alcuna anticipazione finanziaria sulle iniziative in esecuzione.

Nel complesso, tali dinamiche determinano un **capitale investito netto in crescita a € 952,9 milioni** (€ 809,8 milioni al 31 dicembre 2010).

Il **patrimonio netto cresce a € 470,3 milioni** (€ 443,2 milioni a fine 2010), in virtù del risultato di periodo, delle componenti economiche sospese rilevate nel conto economico complessivo, tra cui la valorizzazione dei derivati passivi per € 32 milioni, oltre che della distribuzione di dividendi per € 14,6 milioni avvenuta nel mese di maggio 2011.

## Posizione finanziaria netta consolidata

La **posizione finanziaria netta totale**, al netto delle azioni proprie, dei crediti finanziari non correnti e dei diritti di credito da attività in concessione, **è pari a € 479,7 milioni a fine 2011** (€ 547,3 milioni a fine settembre 2011, € 525,5 milioni a fine giugno dello stesso anno e, per il 2010, € 362,4 milioni di fine dicembre), pur in presenza di **€ 250 milioni di investimenti – di cui € 202 milioni riferiti ad iniziative in concessione**.

Il dato è da ricondurre essenzialmente alla **virtuosa dinamica dei cash-flow di commessa**, frutto della crescente ottimizzazione dell'equilibrio finanziario nei cicli delle fonti e degli impieghi. L'**autofinanziamento del settore costruzioni ammonta infatti a € 124 milioni**, denotando una più accentuata capacità del Gruppo di trasformare in cassa il risultato economico, non solo per l'elevata qualità degli ordini in esecuzione, ma anche per il costante monitoraggio del capitale investito posto in essere a tutti i livelli (di commessa e corporate).

Per un approfondimento sui finanziamenti *corporate* in essere e i relativi livelli dei *covenant* finanziari, si rinvia a quanto riportato in proposito nelle Note esplicative al presente Bilancio consolidato. In questa sede, si ritiene opportuno segnalare che, nonostante le complesse condizioni registrate nel corso dell'anno sui mercati finanziari, a dicembre il Gruppo ASTALDI ha **chiuso con successo una operazione di rifinanziamento delle scadenze a medio termine**,

che ha avuto ad oggetto più della metà della sua esposizione debitoria netta complessiva. La ASTALDI ha infatti **sottoscritto un accordo per il prolungamento della scadenza di una *tranche* di finanziamento a lungo termine da € 325 milioni**, da aprile 2013 a dicembre 2016. L'accordo si sostanzia nella sottoscrizione di un nuovo contratto di finanziamento a lungo termine, che prevede una unica linea di credito di tipo *revolving*, destinata a garantire le risorse finanziarie a supporto degli investimenti programmati per il prossimo quinquennio, oltre che l'accelerazione delle attività nei settori costruzione e concessione del Gruppo (in particolare nei comparti delle infrastrutture di trasporto, dell'edilizia sanitaria, delle energie rinnovabili). L'operazione è stata sottoscritta da un *pool* di banche nazionali ed internazionali, con BIIIS - Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (Gruppo Intesa Sanpaolo), BNP Paribas, *The Royal Bank of Scotland* e Unicredit che hanno agito in qualità di *bookrunner* e *mandated lead arranger*. L'operazione, che nel suo complesso ha confermato la fiducia dei mercati nei confronti degli obiettivi di crescita del Gruppo, ha conferito maggiore flessibilità alla sua struttura finanziaria, confermandone l'orientamento verso il medio/lungo termine.

Il rapporto *debt/equity* – che pone a confronto il livello di indebitamento e il patrimonio netto, al netto delle azioni proprie – è pari a 1,02x a fine 2011. Alla stessa data, il *corporate debt/equity*, che esclude in quanto senza ricorso o autoliquidante la quota di indebitamento relativa al *business* delle concessioni, è pari a 0,5x.

Tabella - Struttura della posizione finanziaria netta totale consolidata.

Euro/000		Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio consolidato	31/12/2011	31/12/2010
A	Cassa	24	456.210	415.259
B	Titoli detenuti per la negoziazione	18	1.889	5.003
<b>C</b>	<b>Liquidità (A+B)</b>		<b>458.099</b>	<b>420.262</b>
-	Crediti finanziari a breve termine	19	879	20.371
-	Parte corrente dei diritti di credito da attività in concessione	18	2.867	1.924
<b>D</b>	<b>Crediti finanziari Correnti</b>		<b>3.746</b>	<b>22.295</b>
E	Debiti bancari correnti	26	(315.148)	(226.148)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	26	(114.659)	(93.516)
G	Altri debiti finanziari correnti	26	(13.654)	(11.256)
<b>H</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)</b>		<b>(443.460)</b>	<b>(330.920)</b>
<b>I</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (H+D+C)</b>		<b>18.385</b>	<b>111.638</b>
J	Debiti bancari non correnti	26	(649.471)	(588.794)
K	Altri debiti non correnti	26	(4.728)	(3.447)
<b>L</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (K+J)</b>		<b>(654.199)</b>	<b>(592.242)</b>
<b>M</b>	<b>Indebitamento finanziario netto (L+I)</b>		<b>(635.814)</b>	<b>(480.604)</b>
-	Crediti finanziari non correnti	18	15.030	16.100
	<i>di cui parti correlate</i>		14.868	14.416
-	Parte non corrente dei diritti di credito da attività in concessione	18	138.084	97.948
<b>N</b>	<b>Crediti Finanziari non correnti</b>		<b>153.114</b>	<b>114.047</b>
<b>O</b>	<b>Indebitamento finanziario complessivo (M+N)</b>		<b>(482.701)</b>	<b>(366.557)</b>
Azioni proprie in portafoglio			3.005	4.168
<b>Posizione Finanziaria netta totale</b>			<b>(479.695)</b>	<b>(362.388)</b>

## Prospetti riclassificati consolidati

### CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO RICLASSIFICATO

Euro/000	Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio consolidato				
		31/12/2011	% sul totale ricavi	31/12/2010	% sul totale ricavi
Ricavi	1	2.265.284	96,0%	1.931.588	94,0%
Altri Ricavi Operativi	2	94.975	4,0%	124.220	6,0%
<b>Totale Ricavi</b>		<b>2.360.259</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.055.808</b>	<b>100,0%</b>
Costi della produzione	3 - 4	(1.807.948)	-76,6%	(1.547.620)	-75,3%
<b>Valore aggiunto</b>		<b>552.311</b>	<b>23,4%</b>	<b>508.188</b>	<b>24,7%</b>
Costi per il Personale	5	(262.492)	-11,1%	(244.102)	-11,9%
Altri costi operativi	7	(30.447)	-1,3%	(27.436)	-1,3%
<b>EBITDA</b>		<b>259.372</b>	<b>11,0%</b>	<b>236.649</b>	<b>11,5%</b>
Ammortamenti	6	(51.568)	-2,2%	(52.890)	-2,6%
Accantonamenti	7	(7.963)	-0,3%	(790)	0,0%
Svalutazioni	6		0,0%	(3.916)	-0,2%
(Costi capitalizzati per costruzioni interne)	8	850	0,0%	1.241	0,1%
<b>EBIT</b>		<b>200.691</b>	<b>8,5%</b>	<b>180.293</b>	<b>8,8%</b>
Proventi ed oneri finanziari netti	9 - 10	(75.672)	-3,2%	(78.072)	-3,8%
Effetti della valutazione delle partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	11	401	0,0%	262	0,0%
<b>Utile (perdita) prima delle imposte</b>		<b>125.420</b>	<b>5,3%</b>	<b>102.483</b>	<b>5,0%</b>
Imposte	12	(53.496)	-2,3%	(38.960)	-1,9%
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>		<b>71.924</b>	<b>3,0%</b>	<b>63.523</b>	<b>3,1%</b>
Utile (perdita) attribuibile ai terzi		(729)	0,0%	(466)	0,0%
<b>Utile netto del Gruppo</b>		<b>71.195</b>	<b>3,0%</b>	<b>63.056</b>	<b>3,1%</b>

## STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO RICLASSIFICATO

<i>Euro/000</i>	Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio consolidato	31/12/2011	31/12/2010
Immobilizzazioni Immateriali	16	44.132	3.739
Immobilizzazioni Materiali	14 - 15	193.419	205.159
Partecipazioni	17	195.964	84.830
Altre Immobilizzazioni Nette	12 - 18 - 19	38.332	35.520
<b>TOTALE Immobilizzazioni (A)</b>		<b>471.847</b>	<b>329.248</b>
Rimanenze	20	93.369	93.624
Lavori in corso su ordinazione	21	1.010.416	845.877
Crediti Commerciali	22	32.897	30.463
Crediti Vs Committenti	22	788.066	593.899
Altre Attività	18 - 19	205.528	213.666
Crediti Tributari	23	116.981	101.523
Acconti da Committenti	21	(472.120)	(338.489)
<b>Subtotale</b>		<b>1.775.138</b>	<b>1.540.563</b>
Debiti Commerciali	29	(117.441)	(130.951)
Debiti Vs Fornitori	19 - 29	(897.823)	(695.674)
Altre Passività	12 - 26 - 27 - 30	(241.657)	(203.163)
<b>Subtotale</b>		<b>(1.256.921)</b>	<b>(1.029.788)</b>
<b>Capitale Circolante Gestionale (B)</b>		<b>518.216</b>	<b>510.775</b>
Benefici per i dipendenti	28	(7.926)	(8.460)
Fondi per rischi ed oneri non correnti	31	(29.159)	(21.777)
<b>Totale Fondi (C)</b>		<b>(37.085)</b>	<b>(30.237)</b>
<b>Capitale Investito Netto ( D ) = ( A ) + ( B ) + ( C )</b>		<b>952.979</b>	<b>809.786</b>
Disponibilità liquide	24	456.210	415.259
Crediti finanziari correnti	19	879	20.371
Crediti finanziari non correnti	18	15.030	16.100
Titoli	18	1.889	5.003
Passività finanziarie correnti	26	(443.460)	(330.920)
Passività finanziarie non correnti	26	(654.199)	(592.242)
<b>Debiti / Crediti finanziari netti ( E )</b>		<b>(623.651)</b>	<b>(466.428)</b>
Diritti di credito da attività in concessione	18	140.951	99.871
<b>Debiti / Crediti finanziari complessivi ( F )</b>		<b>(482.701)</b>	<b>(366.557)</b>
Patrimonio netto del Gruppo	25	(465.222)	(424.988)
Patrimonio netto di terzi	25	(5.057)	(18.241)
<b>Patrimonio Netto ( G ) = ( D ) - ( F )</b>		<b>470.278</b>	<b>443.229</b>

## Prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato di esercizio fra Bilancio della Capogruppo e Bilancio consolidato

	Patrimonio netto 31/12/2011	Conto Economico 31/12/2011	Patrimonio netto 31/12/2010	Conto Economico 31/12/2010
<b>Valori civilistici Astaldi S.p.A.</b>	<b>445.564</b>	<b>62.654</b>	<b>394.392</b>	<b>46.891</b>
- Eliminazione valori di carico delle partecipazioni di controllo	(311.936)		(232.867)	
- Patrimonio netto e risultato d'esercizio (determinati in base ai principi omogenei) dell'impresa consolidate al netto della quota di pertinenza di azionisti terzi	216.445	(26.920)	174.687	(8.963)
- Effetto della valutazione ad <i>equity</i> delle società collegate	(21.697)	401	(8.372)	262
- Elisione dei fondi svalutazione delle partecipazioni in imprese controllate e di quelle valutate al Patrimonio netto al netto degli utilizzi	46.800	3.574	43.264	(3.416)
- Elisione dei fondi rischi delle partecipazioni in imprese controllate e di quelle valutate al Patrimonio netto	87.323	36.959	50.887	30.062
- Dividendi e perdite Infragruppo		(5.182)		(5.289)
- Eliminazione degli utili infragruppo non realizzati e altre rettifiche minori	2.722	(291)	2.997	3.509
<b>Valore di bilancio Consolidato (quota del Gruppo)</b>	<b>465.222</b>	<b>71.195</b>	<b>424.989</b>	<b>63.056</b>
<b>Valore di bilancio Consolidato (quota dei terzi)</b>	<b>5.057</b>	<b>729</b>	<b>18.241</b>	<b>466</b>
<b>Valore di bilancio Consolidato</b>	<b>470.278</b>	<b>71.924</b>	<b>443.229</b>	<b>63.523</b>

## Investimenti

Gli **investimenti tecnici del periodo sono pari a € 39 milioni (1,7% dei ricavi totali)**, e si riferiscono essenzialmente al supporto garantito a iniziative in corso in Italia, Oman, Polonia, Romania, Russia. Il dato è in linea con quanto previsto in sede di pianificazione industriale e, tenuto conto dei livelli di produzione registrati nel periodo, conferma la capacità del Gruppo di ottimizzare le risorse tecniche già disponibili.

Gli investimenti in concessione del periodo sono pari a € 202 milioni, riferiti: (i) per € 100 milioni, all'acquisto della partecipazione nella Concessionaria autostradale A4 Holding S.p.A. (già Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.), (ii) per € 73 milioni, all'iniziativa nel settore aeroportuale in Turchia (Milas-Bodrum), (iii) per € 13 milioni, agli investimenti propedeutici all'avvio delle attività di realizzazione dell'Autostrada Gebze-Izmir in Turchia, (iv) per € 10 milioni, all'iniziativa per la Linea 5 della Metropolitana di Milano in Italia e, (v) per i restanti € 6 milioni ai parcheggi in gestione in Italia. Tenuto conto anche del finanziamento del circolante sulle relative attività di costruzione, per l'anno 2011 gli **investimenti relativi al business concessioni risultano pari a € 208 milioni**. Pertanto, alla data di redazione della presente relazione, gli investimenti in concessione (ovvero le quote di *equity* e *semi-equity* di competenza della ASTALDI versate nelle società di gestione collegate alle singole iniziative in essere, oltre che il relativo capitale circolante) si attestano nel loro complesso a € 387 milioni, di cui € 140 milioni riferiti ai diritti di credito da attività in



concessione – da intendersi questi ultimi come le quote di investimento coperto da flussi di cassa garantiti – così come esplicitato dall'interpretazione contabile IFRIC-12.

## Portafoglio ordini

**Il portafoglio ordini consolidato si attesta a oltre € 10 miliardi**, con il contributo di € 3,3 miliardi di incrementi netti relativi a nuove iniziative e variazioni contrattuali registrati nell'anno in *Italia* e all'estero – essenzialmente infrastrutture di trasporto e nuovi impianti energetici, in *general contracting* e in concessione.

**Il portafoglio costruzioni (73% degli ordini complessivi, con € 2,6 miliardi in Italia e € 4,7 miliardi all'estero)** si attesta a € 7,3 miliardi; si sostanzia in iniziative in *general contracting* e, in parte più ridotta, appalti tradizionali dall'elevato contenuto tecnologico che, nel loro complesso, garantiscono una vita media delle attività pari a circa 3 anni in Italia e a 4/5 anni all'estero.

**Il portafoglio concessioni (27% degli ordini complessivi, con € 1,5 miliardi in Italia e € 1,2 miliardi all'estero)** è pari a € 2,7 miliardi, da intendersi come il valore attualizzato del monte ricavi complessivo atteso dalle singole iniziative ad oggi in convezione. Le concessioni confermano pertanto un ruolo rilevante nelle politiche di sviluppo del Gruppo, anche a seguito del recente ingresso nel settore aeroportuale turco (Milas-Bodrum) e nel comparto minerario cileno (Relaves). Si ritiene opportuno inoltre segnalare che il modello adottato dal Gruppo per lo sviluppo delle iniziative in concessione (in Italia e all'estero) rende disponibile per ciascuna delle convenzioni ad oggi sottoscritte un *minimum fee* garantito (sotto forma di canoni di disponibilità, traffico minimo garantito, diritti di occupazione, *water right*), mediamente pari ad oltre il 50% del monte ricavi complessivo, che assicura il ritorno di gran parte degli investimenti ad oggi effettuati nel settore concessioni. Si segnala in ultimo che la valorizzazione del portafoglio concessioni indicata non ricomprende i valori sottostanti l'iniziativa relativa all'Ospedale del Mare di Napoli in Italia, in quanto a seguito di pattuizioni con le controparti la concessione di costruzione e gestione è stata trasformata in una concessione di sola costruzione.

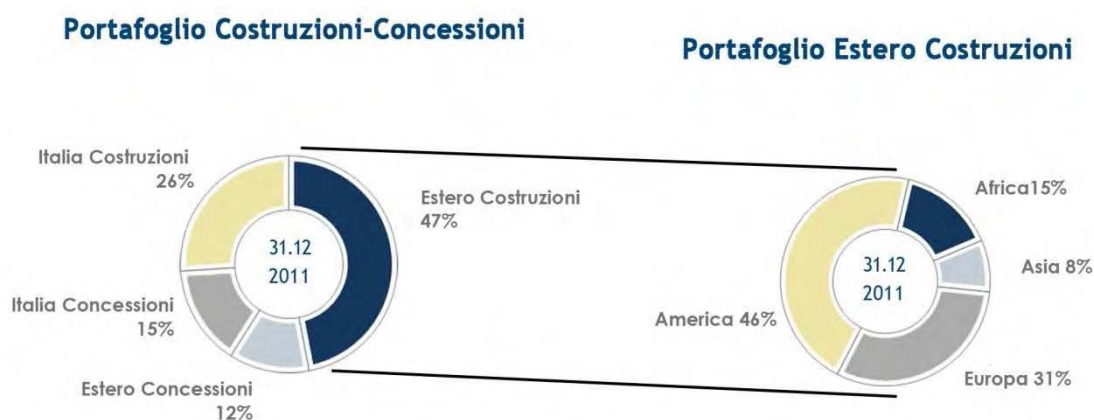
Il posizionamento geografico del portafoglio totale conferma un **adeguato bilanciamento delle attività tra Italia e estero** ed evidenzia una **più accentuata diversificazione geografica al di fuori del mercato domestico**. Ne risulta un conseguente effetto positivo per il profilo di rischio complessivo delle attività in esecuzione che, tra l'altro, risulta attenuato anche dalla **più ampia diversificazione della Committenza**.

**L'Italia (42% del portafoglio totale) conferma un apporto significativo, seppure in calo** rispetto all'anno precedente; **l'estero (58%) cresce** e mostra una adeguata capacità di reazione al rallentamento del mercato domestico, anche grazie alle nuove acquisizioni in Europa Centro-Orientale e Turchia.

**Le infrastrutture di trasporto (70%) si confermano il comparto di riferimento per le attività** del Gruppo; si traducono in € 6.272 milioni per contratti di costruzione e € 774 milioni per iniziative in concessione. Si conferma un ruolo significativo anche per il settore acqua ed energia (16% del portafoglio, con l'apporto di € 644 milioni in costruzione e € 975 milioni di connesse quote di gestione) e per l'edilizia civile e industriale (14% degli ordini complessivi, con € 375 milioni di apporto per la componente costruzione e € 972 milioni per la gestione).

È inoltre importante sottolineare che, a fronte delle attività commerciali in essere, il **portafoglio ordini potenziale** – che include anche ordini contrattualizzati, ma non ancora finanziati, ovvero per i quali si è in attesa del concretizzarsi di eventi che a vario titolo ne “sospendono” temporaneamente la messa in esecuzione – **è pari a € 20,4 miliardi**. Si ricorda infatti che, in base ai criteri prudenziali adottati per l'inserimento di nuovi ordini in portafoglio, restano da accogliere tra le nuove acquisizioni i valori sottostanti iniziative non ancora contrattualizzate e/o finanziate per un totale di € 4,2 miliardi per la quota costruzione e € 6,3 miliardi per connesse quote di gestione, relativi tra l'altro a: (i) le quote di competenza,

costruzione e gestione, nei contratti in concessione per la realizzazione e gestione dell'Autostrada Gebze-Izmir e dell'Ospedale di Etlik in Turchia, per i quali si è in attesa del *financial closing*; (ii) ulteriori iniziative, in Italia e all'estero, per le quali si è in attesa di formalizzare i relativi contratti.



## Nuovi ordini del periodo<sup>17</sup>

Si segnalano di seguito i nuovi ordini che hanno contribuito alla valorizzazione di periodo del portafoglio ordini.

### COSTRUZIONI - ITALIA

**ITALIA - Strada Statale "Jonica" (SS-106), Mega-Lotto 3:** € 791 milioni (60% in quota ASTALDI, *leader* dell'iniziativa), per il *general contracting* per la realizzazione dei lavori di costruzione del Mega-Lotto 3 della Strada Statale Jonica (SS-106). A gennaio 2012 è stata registrata la formale chiusura dell'*iter* di aggiudicazione di questo contratto, già aggiudicato in via provvisoria nella prima parte del 2011; le relative quote di competenza della ASTALDI sono state pertanto incluse nella valorizzazione del portafoglio ordini a fine 2011.

### COSTRUZIONI - ESTERO<sup>18</sup>

**PERÙ - Centrale idroelettrica di Cerro del Águila (510MW):** USD 680 milioni (50% in quota ASTALDI, *leader* dell'iniziativa), per il contratto EPC (*Engineering, Procurement, Construction*) per la realizzazione di una diga in calcestruzzo da 380.000 metri cubi, una centrale idroelettrica in caverna con 510MW di potenza installata, 9 chilometri di gallerie, 60 chilometri di viabilità di accesso al sito. L'iniziativa rientra tra i nuovi ordini registrati nel terzo trimestre 2011.

**PERÙ - Centrale idroelettrica di Santa Teresa (98MW):** € 70 milioni (ASTALDI in quota al 50%), per la realizzazione di un impianto idroelettrico tutto in sotterraneo. L'iniziativa rientra tra i nuovi ordini registrati per il terzo trimestre del 2011.

**CILE - Progetto Relaves:** USD 34 milioni (quota ASTALDI), per la realizzazione delle opere civili nell'ambito del contratto in concessione per la progettazione, la costruzione e la successiva gestione di un impianto per il trattamento dei fanghi prodotti dalla miniera CODELCO Andina per il recupero di rame e molibdeno. A inizio 2012 è stata registrata la formale aggiudicazione di questo contratto, già negoziato e pattuito nei mesi precedenti; le relative quote di competenza della ASTALDI sono state pertanto incluse nella valorizzazione del portafoglio ordini al 31 dicembre 2011.

**CILE - Progetto Chuquicamata:** USD 155 milioni (quota ASTALDI), per la realizzazione di gallerie nell'ambito del contratto per la trasformazione della Chuquicamata, la miniera a cielo aperto più grande al mondo, in una enorme

<sup>17</sup> Per ulteriori approfondimenti sulle singole iniziative, si rinvia al paragrafo "Andamento della gestione per settori di attività".

<sup>18</sup> Per ulteriori approfondimenti sulle singole iniziative, si rinvia al paragrafo "Andamento della gestione per settori di attività".

miniera sotterranea. A inizio 2012 è stata registrata la formale aggiudicazione di questo contratto, già negoziato e pattuito nei mesi precedenti; pertanto, i valori relativi a questa iniziativa sono stati inclusi nella valorizzazione del portafoglio ordini al 31 dicembre 2011.

**VENEZUELA - Linea Ferroviaria Puerto Cabello-La Encrucijada:** € 500 milioni circa (quota ASTALDI) per un *addendum* contrattuale per il completamento della Linea ferroviaria Puerto Cabello-La Encrucijada. L'iniziativa rientra tra i nuovi ordini registrati per il terzo trimestre del 2011.

**POLONIA - Linea ferroviaria Varsavia - Łódź e Stazione ferroviaria sotterranea di Łódź Fabryczna:** € 350 milioni (ASTALDI al 40%), per la progettazione ed esecuzione di tutte le opere connesse all'ammodernamento della tratta ferroviaria e alla realizzazione del fabbricato viaggiatori e della stazione sotterranea di Łódź Fabryczna. La commessa rientra tra i nuovi ordini registrati nel terzo trimestre 2011.

**ROMANIA - Linea Ferroviaria Frontiera-Curtici-Simeria:** € 254 milioni (ASTALDI in quota al 18,75%) per l'ammodernamento di 41 chilometri di tratta ferroviaria e di 4 stazioni, oltre che per il raddoppio della linea su una distanza di 5 chilometri e la realizzazione degli impianti di segnalamento, telecomunicazione e trazione elettrica. Una volta terminata, l'opera garantirà una velocità pari a 160km/h per i treni passeggeri e a 120km/h per i treni merci. L'iniziativa rientra tra i nuovi ordini registrati per il quarto trimestre del 2011.

**ROMANIA - Metropolitana di Bucarest, Linea 5:** € 215 milioni (39% in quota ASTALDI, *leader* dell'iniziativa), per la progettazione e la realizzazione delle opere strutturali relative a 6 chilometri di nuova linea metropolitana tutta in sotterraneo, con 9 stazioni. La commessa rientra tra i nuovi ordini registrati per il primo trimestre 2011.

**ROMANIA - Autostrada Cernavoda-Medgidia:** € 119 milioni (ASTALDI al 50%, *leader* dell'iniziativa), per la progettazione ed esecuzione di tutte le opere connesse alla realizzazione di circa 21 chilometri di nuova tratta autostradale, per cui sono state già avviate le attività. La commessa rientra tra i nuovi ordini inseriti in portafoglio per il terzo trimestre 2011.

**ROMANIA - Autostrada Orastie-Sibiu, Lotto 4:** € 114 milioni (70% in quota ASTALDI, *leader* dell'iniziativa), per la progettazione ed esecuzione delle opere connesse alla realizzazione di circa 17 chilometri di nuova autostrada, incluso il nodo stradale di Sibiu Ovest. La commessa rientra tra i nuovi ordini inseriti in portafoglio per il primo trimestre 2011.

**RUSSIA - Aeroporto Internazionale Pulkovo di San Pietroburgo:** € 700 milioni (50% in quota ASTALDI), per il contratto EPC (*Engineering, Procurement, Construction*) per la realizzazione di un nuovo *terminal* internazionale e per la ristrutturazione di un *terminal* esistente nell'ambito del progetto di ammodernamento dell'Aeroporto di San Pietroburgo. La commessa rientra tra i nuovi ordini inseriti in portafoglio per il secondo trimestre 2011.

**OMAN - Strada BidBid-Sur:** 125 milioni di Omani riyal, equivalenti a circa USD 324 milioni (51% in quota ASTALDI), per il progetto stradale di raddoppio di una delle principali arterie del Sultanato. I valori di competenza della ASTALDI per questa iniziativa sono stati accolti nella valorizzazione del portafoglio ordini al 31 marzo 2011.

**FLORIDA (USA) - NW 25th Street, Florida:** USD 59 milioni, equivalenti a circa € 42 milioni, per i lavori di ammodernamento ed ampliamento della NW 25th Street, nella Contea di Miami-Dade in Florida. I valori sottostanti questa iniziativa sono stati accolti nella valorizzazione del portafoglio ordini al 30 settembre 2011.

**Ulteriori incrementi contrattuali** registrati nel corso dell'anno e riferiti a iniziative in corso nei comparti infrastrutture di trasporto, acqua ed energia, in Italia e all'estero (Algeria, Cile, El Salvador, Honduras, Romania, Turchia, USA).

## CONCESSIONI - ITALIA <sup>19</sup>

**ITALIA - Metropolitana di Milano, Linea 5 (prolungamento):** € 124 milioni (quota ASTALDI), derivanti dall'incremento della quota di competenza del Gruppo per questa iniziativa – passata dal 23% di fine 2010 all'attuale 31%, a seguito dell'esercizio del diritto di opzione delle quote risultate inoperte in occasione degli aumenti di capitale finalizzati al finanziamento dell'estensione della tratta in esecuzione lungo il tracciato Stazione Garibaldi-San Siro. I valori di competenza ASTALDI per tale iniziativa sono stati accolti nella valorizzazione del portafoglio ordini al 30 giugno 2011.

## CONCESSIONI - ESTERO <sup>20</sup>

**TURCHIA - Aeroporto Milas-Bodrum:** € 210 milioni circa (quota ASTALDI) per la quota di competenza nell'iniziativa in concessione per la gestione del *terminal* internazionale passeggeri dell'Aeroporto Milas-Bodrum, già in fase di realizzazione ad opera della stessa ASTALDI. I valori di competenza della ASTALDI per questa iniziativa in concessione sono stati accolti in portafoglio nel primo trimestre del 2011; tale iniziativa segue il relativo contratto di costruzione già acquisito dal Gruppo nel corso del 2010.

**CILE - Progetto Relaves:** USD 230 milioni (quota ASTALDI), per le quote di gestione di competenza nell'ambito del progetto in concessione per la progettazione, la costruzione e la successiva gestione di un impianto per il trattamento dei fanghi prodotti dalla miniera CODELCO Andina per il recupero di rame e molibdeno. A inizio 2012 è stata registrata la formale aggiudicazione di questo contratto, già negoziato e pattuito nei mesi precedenti; le relative quote di competenza della ASTALDI sono state pertanto incluse nella valorizzazione del portafoglio ordini al 31 dicembre 2011.

## Tabelle di sintesi

Di seguito, si riportano le tabelle di sintesi descrittive della struttura e dei movimenti registrati per il portafoglio ordini. Si ricorda in proposito che, come già segnalato in precedenza, la valorizzazione del portafoglio concessioni indicata non ricomprende: (i) i valori sottostanti l'iniziativa relativa all'Ospedale del Mare di Napoli in Italia, in quanto a seguito di pattuizioni con le controparti la concessione di costruzione e gestione è stata trasformata in una concessione di sola costruzione; (ii) i valori relativi all'iniziativa in concessione per la Linea 4 della metropolitana di Milano, sempre in Italia, che verrà inserito in portafoglio nei prossimi mesi.

Portafoglio ordini (€/milioni)	Inizio periodo 01/01/2011	Incrementi/ (Decrementi)	Decrementi per produzione	Fine periodo 31/12/2011
<b>Costruzioni</b>	<b>6.254</b>	<b>3.279</b>	<b>(2.242)</b>	<b>7.291</b>
Infrastrutture di trasporto	5.511	2.668	(1.907)	6.272
Impianti di produzione energetica e opere idrauliche	244	555	(155)	644
Edilizia civile ed industriale	499	56	(180)	375
<b>Concessioni</b>	<b>2.760</b>	<b>(16)</b>	<b>(23)</b>	<b>2.721</b>
<b>Situazione portafoglio ordini</b>	<b>9.014</b>	<b>3.263</b>	<b>(2.265)</b>	<b>10.012</b>

<sup>19</sup> Per ulteriori approfondimenti sulle singole iniziative, si rinvia al paragrafo "Andamento della gestione per settori di attività".

<sup>20</sup> Per ulteriori approfondimenti sulle singole iniziative, si rinvia al paragrafo "Andamento della gestione per settori di attività".

<b>Portafoglio ordini</b> (€/milioni)	<b>Inizio periodo</b> <b>01/01/2011</b>	<b>Incrementi/ (Decrementi)</b>	<b>Decrementi per produzione</b>	<b>Fine periodo</b> <b>31/12/2011</b>
<b>Italia</b>	<b>4.855</b>	<b>359</b>	<b>(1.050)</b>	<b>4.164</b>
<i>di cui costruzioni</i>	2.759	893	(1.027)	2.625
<i>di cui concessioni</i>	2.096	(534)	(23)	1.539
<b>Estero</b>	<b>4.159</b>	<b>2.904</b>	<b>(1.215)</b>	<b>5.848</b>
<i>di cui costruzioni</i>	3.495	2.386	(1.215)	4.666
<i>di cui concessioni</i>	664	518	0	1.182
Europa	1.251	1.114	(697)	1.668
America	1.898	1.515	(318)	3.095
Africa (Algeria)	833	44	(163)	714
Asia (Middle East)	177	231	(37)	371
<b>Situazione portafoglio ordini</b>	<b>9.014</b>	<b>3.263</b>	<b>(2.265)</b>	<b>10.012</b>

<b>Dettaglio portafoglio costruzioni</b> (€/milioni)	<b>Inizio periodo</b> <b>01/01/2011</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Decrementi per produzione</b>	<b>Fine periodo</b> <b>31/12/2011</b>
<b>Italia</b>	<b>2.759</b>	<b>893</b>	<b>(1.027)</b>	<b>2.625</b>
<b>Estero</b>	<b>3.495</b>	<b>2.386</b>	<b>(1.215)</b>	<b>4.666</b>
Europa	1.251	907	(697)	1.461
America	1.234	1.204	(318)	2.120
Africa (Algeria)	833	44	(163)	714
Asia (Middle East)	177	231	(37)	371
<b>Situazione portafoglio costruzioni</b>	<b>6.254</b>	<b>3.279</b>	<b>(2.242)</b>	<b>7.291</b>

<b>Dettaglio portafoglio concessioni</b> (€/milioni)	<b>31/12/2011</b>
<b>Italia</b>	<b>1.539</b>
<b>Estero</b>	<b>1.182</b>
Europa	207
America	975
<b>Totale portafoglio concessioni</b>	<b>2.721</b>

## Andamento della gestione per area geografica e settori di attività

Come già evidenziato, le attività del Gruppo ASTALDI in Italia e all'estero sono riconducibili a tre comparti di riferimento, ovvero le costruzioni, le concessioni, l'impiantistica e manutenzione.

**Costruzioni.** In questo comparto possono essere identificate tre principali aree di attività nelle quali il Gruppo opera che, a loro volta, corrispondono alle seguenti categorie di lavori:

- infrastrutture di trasporto (ferrovie e metropolitane, strade e autostrade, aeroporti e porti);
- impianti di produzione energetica e opere idrauliche;
- edilizia civile ed industriale;
- lavori minerari.

Le infrastrutture di trasporto rappresentano la componente più significativa del volume di affari della ASTALDI, che opera in questo comparto da 90 anni e oggi si colloca tra i principali *Contractor* internazionali: per il 2011, il Gruppo ASTALDI si posiziona infatti al 9° posto a livello mondiale nella categoria *mass transit and rail*, al 15° per gli aeroporti, al 20° per le autostrade, al 24° per i trasporti in generale.<sup>21</sup> Tra i progetti più significativi riconducibili a questo settore in cui il Gruppo ASTALDI è attualmente coinvolto, segnaliamo: con riferimento alle opere ferroviarie, importanti progetti legati all'Alta Velocità in Italia (Nodo ferroviario di Torino, Stazione AV Bologna Centrale) e, all'infrastrutturazione di Venezuela, Polonia, Algeria; per le metropolitane, significativi progetti in corso in Italia (Roma Linea C, Milano Linea 5, Napoli Linee 1 e 6, Genova, Brescia), Polonia (Varsavia Linea 2), Romania (Bucarest Linea 5) e Turchia (Istanbul); con riferimento alle autostrade, tre Maxi-Lotti della Strada Statale Jonica in Italia e l'imponente Autostrada Gebze-Izmir in Turchia. Nella realizzazione di tutte queste opere, il Gruppo ASTALDI si avvale di metodi tradizionali, ma anche di tecniche e macchinari estremamente complessi e innovativi, come le frese scudate per la realizzazione di tratte in galleria note come TBM (*Tunnel Boring Machine*) – il cui utilizzo presuppone la disponibilità di personale altamente specializzato e si traduce in rilevanti benefici per i tempi di avanzamento delle opere. In ultimo, tra le opere più significative in esecuzione per le infrastrutture di trasporto portuale e aeroportuale, troviamo gli aeroporti Pulkovo in Russia, Milas-Bodrum (quota costruzione) in Turchia, Henri Coanda in Romania.

Gli impianti di produzione energetica e opere idrauliche comprendono la progettazione e realizzazione di opere come dighe, impianti idroelettrici, acquedotti, oleodotti, gasdotti e impianti di depurazione e desalinizzazione delle acque. Per questa area di attività, il Gruppo ASTALDI oggi opera prevalentemente all'estero (*Maghreb*, America Latina) e si posiziona tra i *Contractor* internazionali al 3° posto a livello mondiale nella categoria *dam and reservoir* e al 13° posto nella categoria *water supply*.<sup>22</sup> Le opere più significative oggi in corso per quest'area di attività sono in America Latina (Santa Teresa e Cerro del Águila in Perù, El Chaparral in El Salvador).

L'edilizia civile ed industriale, in cui il Gruppo ASTALDI opera oggi sia in Italia sia all'estero, comprende la progettazione e realizzazione di opere come ospedali, università, parcheggi, opere civili legate a impianti industriali e simili. Per quest'area di attività, la ASTALDI si posiziona tra i *Contractor* internazionali al 14° posto a livello mondiale nella categoria *sport* (stadi e strutture per la pratica sportiva)<sup>23</sup>. Tra le opere più significative riconducibili a quest'area di attività troviamo i Quattro Ospedali Toscani in Italia e, all'estero, l'impianto industriale di Jubail in Arabia Saudita.

I lavori minerari, da ultimo, si identificano come un'area di attività di recente apertura, in cui la ASTALDI ritiene di poter identificare rilevanti opportunità di sviluppo in virtù delle sinergie e delle compatibilità riscontrabili, sia in termini di competenze, sia in termini di professionalità, con il settore delle infrastrutture di trasporto. Per quest'area di attività, il Gruppo oggi opera unicamente in Cile, con i progetti minerari Relaves (quota costruzione) e Chuquicamata.

<sup>21</sup> Fonte: *ENR Global Sourcebook* dicembre 2011, a cura di ENR - Engineering News Record.

<sup>22</sup> Fonte: *ENR Global Sourcebook* dicembre 2011, a cura di ENR - Engineering News Record.

<sup>23</sup> Fonte: *ENR Global Sourcebook* dicembre 2011, a cura di ENR - Engineering News Record.



**Concessioni.** Alla data di redazione della presente relazione la presenza del Gruppo ASTALDI nel comparto concessioni si sostanzia nella partecipazione a iniziative in Italia e all'estero (Turchia, Cile, Honduras), riconducibili ai comparti infrastrutture di trasporto metropolitano, autostradale e aeroportuale (7 iniziative), energie rinnovabili e ambiente (2), edilizia ospedaliera (6), lavori minerari (1), parcheggi (5). Delle 21 iniziative in essere, 8 sono già operative (Ospedale dell'Angelo di Mestre e 5 parcheggi in Italia e, all'estero, impianto idroelettrico di Chacayes in Cile e partecipazione in Agua de San Pedro Sula S.A. in Honduras); le restanti 10 iniziative sono da ricondurre al perimetro di consolidamento ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. Quest'ultima è la Società del GRUPPO ASTALDI (controllata al 100% dalla Capogruppo ASTALDI S.p.A.) dedicata allo sviluppo e alla gestione delle iniziative in concessione e in *project finance* ad essa conferite dalla stessa Capogruppo, oltre che di quelle future che il Gruppo intende intraprendere nel settore; la Società viene infatti costituita nel 2010 nell'ambito di un più ampio progetto di razionalizzazione della presenza del Gruppo nel settore concessioni che, nel suo complesso, prevede il conferimento in più fasi dalla Capogruppo ASTALDI S.p.A. alla stessa ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. delle iniziative in essere nel comparto. Ricordiamo che la presenza della ASTALDI nelle concessioni è mirata a promuovere e sviluppare progetti in grado di garantire significative sinergie con il *business* tradizionale delle costruzioni, potenziando la capacità di offerta integrata del Gruppo.

**Impiantistica e manutenzione.** Nel corso degli ultimi esercizi il GRUPPO ASTALDI ha registrato l'ingresso nel comparto dell'impiantistica e della manutenzione, attuato sviluppando accordi industriali (nBI S.r.l.) o acquisendo piccole realtà aziendali locali (Sartori Tecnologie Industriali S.r.l.), in grado di garantirgli l'apporto di un *know-how* e di risorse umane con competenze professionali specialistiche in settori complementari alle attività tradizionali della ASTALDI. L'ingresso del settore punta a garantire la creazione di sinergie significative con i comparti "tradizionali" delle costruzioni e delle concessioni, ampliando la complessiva capacità offerta del Gruppo, in Italia e all'estero. Si ritiene pertanto che i processi di integrazione verticale posti in essere nel corso dell'esercizio siano in grado di garantire per il futuro ulteriori opportunità di crescita. Per un ulteriore approfondimento, si rinvia al paragrafo delle presente relazione, dedicato all'Evoluzione prevedibile della gestione.

Di seguito, si riporta una descrizione sintetica delle principali commesse in portafoglio. Al fine di garantire una uniforme interpretazione dell'informativa finora fornita, le opere in corso in Italia verranno presentate per comparto di riferimento, mentre per l'estero il criterio di suddivisione identificato sarà l'area geografica di appartenenza. Si rinvia a quanto segnalato nei paragrafi "Portafoglio ordini" e "Analisi dei risultati economici, patrimoniali e finanziari di periodo" della presente relazione, per una riconciliazione di tale informativa con la *segment information* riportata nelle Note esplicative al Bilancio.

## COSTRUZIONI - Italia

### Infrastrutture di trasporto: ferrovie e metropolitane

#### ITALIA - METROPOLITANA DI ROMA, LINEA C

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

L'iniziativa si riferisce all'affidamento in *general contracting* delle attività di progettazione definitiva ed esecutiva, realizzazione delle opere, direzione lavori, messa in esercizio e fornitura del materiale rotabile, per la nuova Linea C della metropolitana di Roma. Il relativo contratto è stato sottoscritto da Metro C S.c.p.A., la Società che opera in qualità di *General Contractor* e alla quale la Astaldi partecipa con una quota pari al 34,5%. Committente delle opere è Roma Metropolitane S.r.l., Società di diretta emanazione del Comune di Roma, che cura il processo di potenziamento e ammodernamento della rete metropolitana della Capitale. I treni saranno *driverless*, guidati e controllati a distanza da un

sistema di automazione integrale. È parte integrante dell'affidamento, la realizzazione del Deposito Graniti – il cui avanzamento è al 90% – di cui fa parte un magazzino completamente automatizzato. La nuova linea porterà allo sviluppo della rete metropolitana esistente da 36,5 a 78,7 chilometri. Dell'intero tracciato programmato (42,2 chilometri di lunghezza, 42 stazioni), è attualmente in corso la realizzazione del cosiddetto Tracciato Fondamentale (a sua volta suddiviso in tratte) – lungo 25,5 chilometri, con 30 stazioni previste lungo il tracciato Monte Compatri/Pantano-Clodio/Mazzini. Nel 2011, sono proseguite con regolarità le attività di realizzazione



delle opere lungo la Tratta Monte Compatri/Pantano - San Giovanni (18 chilometri di linea, con 22 stazioni). È stato inoltre completato lo scavo con TBM delle due gallerie affiancate a binario singolo, sull'intero tracciato previsto in galleria dalla stazione di Giardinetti alla stazione di San Giovanni (circa 10 chilometri di linea). Per quanto riguarda la fornitura del materiale rotabile, sono stati consegnati al Deposito Graniti 11 treni, su cui sono in corso le prove di funzionalità e i completamenti delle finiture. Lo stato di avanzamento complessivo delle opere della tratta in costruzione ha raggiunto l'80%. Il valore complessivo dell'opera risulta pari a 2,8 miliardi, di cui 986 milioni di competenza della Astaldi. I valori indicati accolgono gli stanziamenti relativi alla Tratta T3 del Tracciato Fondamentale, oltre a quanto relativo alla tratta in costruzione e alle attività propedeutiche per la Tratta T2, per la quale sono state eseguite le attività propedeutiche al completamento del progetto definitivo (indagini archeologiche, rilievi ed indagini geognostiche) e parte della progettazione. Ricordiamo che la Tratta T3 si riferisce alla quota parte dell'intero Tracciato Fondamentale che da San Giovanni porta al Colosseo, oltre che a 2 stazioni – Amba Aradam e Fori Imperiali/Colosseo. Si segnala in ultimo che le attività di progettazione definitiva della Tratta T2 sono state ufficialmente sospese dalla Committente Roma Metropolitane e si è ancora in attesa di indicazioni relativamente al prosieguo delle stesse. Per questa tratta, si segnala inoltre che nel 2011, l'ATI<sup>24</sup> che sta realizzando la Linea C ha presentato, come concordato con la Committenza, una proposta in *project financing* per la realizzazione della Tratta T2, ma anche del prolungamento fino alla Farnesina; la proposta prevede, tra l'altro, la gestione dell'esercizio metropolitano sull'intero tracciato della Linea C. Per il 2012, è previsto il completamento dei lavori e l'esecuzione delle prove di funzionamento del sistema, per la prima tratta funzionale che sarà attivata tra le Stazioni Monte Compatri/Pantano e Centocelle. Le attività di completamento delle strutture e finiture delle stazioni ed i montaggi degli impianti tecnologici della restante tratta, compresa tra le Stazioni Mirti e San Giovanni, proseguiranno durante tutto l'esercizio 2012.

## **METROPOLITANA DI MILANO, LINEA 5 (contratto di costruzione)**

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

La commessa rientra nell'ambito dell'iniziativa in *project finance* relativa alla Linea 5 della metropolitana di Milano, che si riferisce alla progettazione (definitiva ed esecutiva) e alla realizzazione delle opere civili relative a una nuova tratta metropolitana che si svilupperà in sotterraneo, lungo il tracciato Stazione Garibaldi - Bignami e Stazione Garibaldi - San

<sup>24</sup> L'ATI - Associazione Temporanea di Imprese è la modalità di gestione delle commesse tipicamente utilizzata dal Gruppo in Italia, quando opera con altre imprese. Nell'ambito dell'ATI, le imprese associate sono legate da un rapporto di mandato in virtù del quale l'impresa mandataria intrattiene, per conto delle imprese mandanti, tutti i rapporti contrattuali con il Committente. In tal caso, in estrema sintesi, chi opera come mandataria dell'ATI assume direttamente il compito di gestire la commessa dal punto di vista tecnico e amministrativo; di contro, chi opera come mandante dell'ATI non assume responsabilità di gestione, ma esercita comunque una funzione di controllo sulla gestione tecnico-amministrativa della commessa.

Siro (in estensione alla prima tratta). L'iniziativa è gestita dalla Società di progetto METRO 5 S.p.A., partecipata al 31% dalla ASTALDI che in essa opera in qualità di capofila mandataria dell'ATI<sup>25</sup> aggiudicataria della concessione.

*Tratta Bignami - Stazione Garibaldi.* Nel corso del 2011, sono proseguite con regolarità le attività di realizzazione della tratta Bignami - Stazione Garibaldi (6 chilometri di nuova linea, con 9 stazioni). In dettaglio, sono terminate le attività di scavo con TBM<sup>26</sup> delle gallerie e a novembre è stata avviata la fase di test dei convogli. Alla data di redazione della presente relazione, l'avanzamento delle opere ha superato il 98% per la tratta Bignami - Zara e l'86% per la tratta Zara - Stazione Garibaldi. La durata delle opere, compresa la fase di progettazione, è pari a 70 mesi. Nel secondo semestre 2012, è prevista l'attivazione dell'esercizio commerciale per una prima tratta funzionale.



*Tratta Stazione Garibaldi - San Siro.* Il prolungamento Stazione Garibaldi - San Siro prevede ulteriori 7 chilometri di linea e 10 nuove stazioni. Ad agosto 2010 sono stati avviati i cantieri per le attività propedeutiche e lo spostamento dei sottoservizi e nel febbraio 2011 la Società di Progetto Metro 5 Lilla S.r.l. ha sottoscritto la Convenzione di concessione relativa al prolungamento, già oggetto di decreto di affidamento in data 29 luglio 2010. Allo stato attuale, le attività di realizzazione per questa tratta sono in corso per tutte le 10 stazioni previste dal progetto (anche in considerazione delle imminenti scadenze connesse all'EXPO 2015). Per l'esecuzione delle gallerie di linea è previsto l'avanzamento delle attività di scavo su due diversi fronti e l'utilizzo di 4 TBM: la TBM-1 verrà avviata nel prossimo mese di aprile e opererà da San Siro verso Monumentale, così come la TBM-2 per la quale è in corso l'allestimento in cantiere; la TBM-3 e la TBM-4, oggi in fase di revisione, opereranno da Monumentale verso S Siro e verranno avviate nel secondo semestre 2012. Alla data di redazione della presente relazione, l'avanzamento dei lavori per questa tratta è di circa il 28%. La durata delle opere è pari a circa 57 mesi.

Per questa iniziativa, l'investimento complessivo – comprensivo della progettazione, delle opere civili e tecnologiche e della variante approvata in corso d'opera per la Stazione Garibaldi – è pari a € 550 milioni per la tratta Stazione Garibaldi - Bignami e a € 694 milioni per il prolungamento fino allo Stadio San Siro. Trattandosi di una iniziativa in *project finance*, tale investimento verrà finanziato in parte con contributi pubblici e in parte con fondi resi disponibili dai privati (Società di Progetto), con un ritorno sull'investimento garantito dal flusso dei ricavi da gestione previsti dalla stessa convenzione a base dell'iniziativa. Per un approfondimento sulla struttura finanziaria e le condizioni di equilibrio economico-finanziario previsti dalla convenzione, si rinvia a quanto riportato nella sezione della presente relazione dedicata alle concessioni.

## **METROPOLITANA DI NAPOLI**

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

L'iniziativa rientra nel progetto di potenziamento del sistema di trasporto metropolitano del Comune di Napoli, con interventi in corso di diretta esecuzione lungo le Linee 1 e 6, come di seguito meglio dettagliato.

<sup>25</sup> Per una definizione di ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si rinvia alla nota n. 24 della presente Relazione sulla gestione.

<sup>26</sup> Per una definizione di TBM (*Tunnel Boring Machine*), si rinvia alla nota n. 1 della presente Relazione sulla gestione.

*Metropolitana di Napoli, Linea 1.* La Concessionaria M. N. Metropolitana di Napoli S.p.A. (di cui la ASTALDI è socio di maggioranza relativa con una quota del 22,62%) ha acquisito dal Concedente Comune di Napoli l'affidamento della concessione per la progettazione, direzione lavori e realizzazione della Linea 1 della metropolitana di Napoli. Per questa linea, è in corso la realizzazione della tratta tra Stazione Dante e Stazione Centro Direzionale. L'intervento viene effettuato attraverso la Toledo S.c.r.l., Società che ha per oggetto l'esecuzione dei lavori affidati da M. N.



Metropolitana di Napoli S.p.A. al Consorzio TRA.DE.CI.V. e, da quest'ultimo, all'ATI<sup>27</sup> di cui la ASTALDI detiene il 90,391%. I lavori affidati riguardano la realizzazione della Stazione Università e della Stazione Toledo, oltre che l'armamento ferroviario dell'intera tratta. Nel corso del 2011, i lavori sono proseguiti con regolarità e nel rispetto dei crono-programmi approvati dal Concedente. In particolare, sono stati completati e consegnati tutti i lavori riguardanti la Stazione Università, con la conseguente attivazione da parte del Concedente di un servizio a navetta tra le stazioni Dante ed Università. Per la Stazione Toledo sono state ultimate tutte le strutture interne al pozzo di stazione ed è stato completato lo scavo e il rivestimento del corridoio di collegamento con la seconda uscita di Largo Montecalvario. Alla data di redazione della presente relazione, nella Stazione Toledo sono in corso di esecuzione le finiture e gli impianti civili di stazione e sono in via di completamento i lavori per l'armamento ferroviario dell'intera tratta Dante - Centro Direzionale. Il valore complessivo degli interventi per questa iniziativa è pari a € 250 milioni, comprensivi delle varianti in corso d'opera. La percentuale di avanzamento fisico progressivo a fine 2011 è pari al 92%.

*Metropolitana di Napoli, Linea 6.* La Concessionaria Ansaldo STS S.p.A. ha acquisito dal Concedente, il Comune di Napoli, l'affidamento della concessione per la progettazione, direzione lavori e realizzazione della Linea 6 della metropolitana di Napoli, per la quale sono attualmente in corso le opere relative alla tratta compresa tra la Stazione Mergellina e la Stazione Municipio. Su tale tratta, la ASTALDI opera attraverso la AS.M. S.c.r.l. – di cui la stessa ASTALDI detiene il 75,91% – che ha in affidamento la realizzazione delle opere civili della Stazione San Pasquale. Nel corso del 2011, sono riprese le attività di costruzione dopo il completamento della fase di scavo archeologico effettuata nel pozzo di stazione. Per questa iniziativa, il valore complessivo degli interventi ammonta ad € 66 milioni. L'avanzamento fisico progressivo delle attività a fine 2011 risulta pari a circa il 64%.

## **METROPOLITANA DI BRESCIA**

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

L'iniziativa si riferisce alla progettazione e alla realizzazione del primo lotto funzionale, tratta Prealpino - Sant'Eufemia, della linea metropolitana leggera della città di Brescia. Committente dell'iniziativa è Brescia Mobilità S.p.A., Società controllata dal Comune di Brescia che gestisce il sistema di mobilità cittadino. Il contratto è stato acquisito dalla ASTALDI in ATI<sup>28</sup>, partecipata dalla ASTALDI al 50%, con Ansaldo STS (mandataria) e Ansaldo Breda: la Ansaldo STS progetta e realizza gli impianti di sistema, la ASTALDI progetta e realizza le opere civili e gli impianti non di sistema, la Ansaldo Breda progetta e realizza il materiale rotabile. Il tracciato prevede la realizzazione di una linea a doppio binario

<sup>27</sup> Per una definizione di ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si rinvia alla nota n. 24 della presente Relazione sulla gestione.

<sup>28</sup> Per una definizione di ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si rinvia alla nota n. 24 della presente Relazione sulla gestione.



di 13,7 chilometri, che si sviluppa in sotterraneo per 9,6 chilometri (di cui 5,9 chilometri scavati con TBM<sup>29</sup>), all'aperto per 4,05 chilometri, in viadotto per 1,77 chilometri. Sono inoltre previste 17 stazioni e un deposito all'aperto per il ricovero e la manutenzione dei veicoli. Per questa iniziativa, nel corso del 2011 sono state completate tutte le opere strutturali e l'armamento ferroviario; sono in corso di esecuzione gli impianti di sistema e le finiture delle stazioni. Si segnala inoltre che a maggio 2011 è stata sottoscritta con il Committente una transazione che pone fine ad alcune questioni insorte tra le parti nell'esecuzione del contratto: ne è derivata una rideterminazione dei termini contrattuali di fine lavori, previsti ad oggi al 31 dicembre 2012, con l'avvio dell'esercizio commerciale il 1° gennaio 2013. Di contro, è stato registrato uno stralcio delle attività relative alle sistemazioni superficiali – per un importo pari a € 878 mila – che il Committente affiderà direttamente tramite gare pubbliche. Nel corso del 2011, la produzione è stata pari a € 43,1 milioni, con un progressivo di € 377,1 milioni pari al 90,7% di avanzamento.

## STAZIONE AV BOLOGNA CENTRALE

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

L'iniziativa è parte fondamentale del progetto di penetrazione urbana della linea ferroviaria AV Milano - Napoli nel nodo urbano di Bologna. Il contratto ha per oggetto la realizzazione della nuova Stazione Alta Velocità Bologna Centrale (Lotto 11) e delle opere necessarie a consentirne l'attivazione (Lotto 50). La relativa Convenzione è stata stipulata dalla ASTALDI con TAV S.p.A., alla quale nel 2008 è subentrata RFI Rete Ferrovie Italiana S.p.A., partecipata del Gruppo Ferrovie dello Stato ed ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. La progettazione e la direzione lavori di questa iniziativa sono a cura di Italferr S.p.A., Società del Gruppo Ferrovie dello Stato. L'iniziativa



prevede la realizzazione di un'opera di notevoli dimensioni e complessità strutturali, che si sviluppa interamente in sotterraneo al di sotto dei binari n. 12-17, attualmente dismessi, della Stazione Bologna Centrale "storica". L'opera si articola su più livelli, il più profondo dei quali – realizzato a una profondità di 25 metri – sarà dedicato al transito dei treni ad alta velocità, mentre gli altri saranno adibiti ai servizi connessi al trasporto ferroviario, a spazi commerciali e a parcheggi. I lavori sono stati avviati nel 2004 e, risolti gli imprevisti insorti nella fase di avvio della commessa e sottoscritto nel dicembre 2007 il 1° Atto Integrativo Modificativo, negli esercizi successivi le lavorazioni hanno avuto lo sviluppo atteso pur se condizionate da alcune nuove attività introdotte dal Committente. Nel luglio del 2011, è stato sottoscritto il 2° Atto Integrativo e Modificativo che proroga a luglio 2013 il termine ultimo contrattuale dei lavori e delle prestazioni, rimodulando le *milestone* intermedie di ultimazione parziale delle attività (attivazione del passante ferroviario entro giugno 2012 e della stazione in configurazione provvisoria a dicembre dello stesso anno). Nel corso del 2011 è stato completato lo scavo del "camerone di stazione" ed è proseguito il montaggio delle strutture metalliche principali (punti e colonne, completate per circa l'87%). È stato ultimato il "solettone di fondo", è proseguita la realizzazione dei solai interrati posti su tre livelli (completati per circa il 57%), è stata realizzata la banchina del piano AV e sono stati messi in opera sulle due vie di corsa gli elementi prefabbricati costituenti il sistema massivo di armamento (denominato "hypertrach"). È stato avviato infine, con le modalità previste dalla normativa sui rifiuti, lo smaltimento dei materiali di

<sup>29</sup> Per una definizione di TBM (*Tunnel Boring Machine*), si rinvia alla nota n. 1 della presente Relazione sulla gestione.

risulta degli scavi depositati presso il sito di Corticella. L'avanzamento dei lavori è al 70% della produzione complessiva prevista. Al 31 dicembre 2011, il valore complessivo delle opere è pari a € 403 milioni, comprensivi di tutte le varianti approvate.

## NODO FERROVIARIO DI TORINO

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

L'appalto integrato rientra nel progetto di ampliamento del nodo ferroviario di Torino e prevede il quadruplicamento e l'interramento dell'attuale linea ferroviaria Torino - Milano. Nell'ambito di questo intervento, ITALFERR S.p.A. – in qualità di Committente, che opera in nome e per conto di RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – ha affidato all'ATI<sup>30</sup> partecipata dalla ASTALDI (al 70%, con ruolo di Capogruppo mandataria) la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di completamento dell'ampliamento della linea ferroviaria interrata, per la tratta urbana



compresa tra Corso Vittorio Emanuele II e Corso Grosseto, compreso un sotto-attraversamento del fiume Dora Riparia. Per l'esecuzione dei lavori e per la loro gestione operativa è stata costituita la Società di scopo S.P.T. - Società Passante Torino S.c.r.l, partecipata al 74% dalla ASTALDI che in essa opera in qualità di Capogruppo mandataria. La progettazione esecutiva è svolta da ASTALDI e 3TI Progetti Italia S.p.A., in quota paritetica. Al fine di garantire il mantenimento dell'esercizio ferroviario della linea ferroviaria ad oggi esistente, l'esecuzione delle opere è prevista svolgersi in due macro-fasi sequenziali denominate rispettivamente Macro-fase Ovest (la prima) e Macro-fase Est (la successiva). Le attività eseguite nel corso del 2011 hanno riguardato unicamente la prosecuzione dei lavori afferenti alla Macro-fase Est, in quanto l'attivazione dei due binari della nuova linea sotterranea relativi alla Macro-fase Ovest sono stati già attivati nel 2009; parallelamente, sono proseguiti i lavori di spostamento e deviazione dei sotto-servizi e delle fognature, interferenti con le opere di realizzazione. Per questa iniziativa, l'importo contrattuale è pari € 550,8 milioni, comprensivo di varianti e atti integrativi approvati in corso d'opera. In particolare, il valore indicato tiene conto della Variante n. 7 e del 2° Atto Modificativo Integrativo approvati nel 2011 che, tra l'altro, introducono: (i) differenti modalità di gestione del materiale di risulta riveniente dagli scavi delle gallerie ferroviarie, in ottemperanza ai cambiamenti normativi intervenuti in materia ambientale, con conseguente riconoscimento all'ATI di relativi maggiori oneri (Variante n. 7) e (ii) la rideterminazione del termine di ultimazione dei lavori al 31 maggio 2013, con conseguente riconoscimento all'A.T.I. degli oneri di riprogrammazione e riorganizzazione del cantiere (2° Atto Modificativo Integrativo, reso necessario principalmente a seguito dei ritardi accumulati da RFI S.p.A. nell'attivazione della nuova linea ferroviaria interrata nella galleria ovest e a causa delle interferenze originatesi con il cantiere del nuovo fabbricato viaggiatori della Stazione di Porta Susa, oggetto di altro appalto). Al 31 dicembre 2011, la produzione progressiva eseguita per l'intero contratto è pari a € 544,24 milioni (comprensiva delle varianti e delle opere a conguaglio). In quota ASTALDI, tale valore si traduce in produzione progressiva pari a € 370,3 milioni, di cui € 62,9 milioni di competenza dell'esercizio 2011. L'avanzamento dei lavori è pertanto pari a circa il 93%.

<sup>30</sup> Per una definizione di ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si rinvia alla nota n. 24 della presente Relazione sulla gestione.



## FERROVIA PARMA - LA SPEZIA ("PONTREMOLESE")

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

L'iniziativa rientra nel programma di potenziamento e rinnovo della ferrovia Parma - La Spezia, denominata anche Pontremolese. Nell'ambito di questo intervento, la ITALFERR S.p.A. – in qualità di Committente in nome e per conto di R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – ha affidato alla ASTALDI la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori di raddoppio della linea ferroviaria per la tratta compresa tra Stazione Solignano e Osteriazza, per uno sviluppo complessivo di circa 12,5 chilometri. La nuova linea ferroviaria si sviluppa per i primi 5 chilometri in variante al tracciato attuale: su questa tratta è prevista la realizzazione delle opere più significative dell'intero appalto, quali la galleria



naturale denominata Galleria Marta Giulia (4,2 chilometri), un viadotto per l'attraversamento del fiume Taro (450 metri), un viadotto sul torrente Galgana. I restanti 7,5 chilometri del tracciato complessivo si sviluppano in affiancamento alla linea ferroviaria oggi in esercizio. Nel corso del 2011, sono proseguite le attività di realizzazione delle opere in affiancamento alla linea ferroviaria in esercizio, che hanno consentito nelle prime settimane del 2012 di attivare il primo tratto di nuova linea. Sono proseguite anche le attività di realizzazione della Galleria Marta Giulia (al 31 dicembre 2011, risultano scavati 1.195 metri lineari dall'imbocco lato Solignano e 660 metri lineari dall'imbocco lato Fornovo). Il termine ultimo per la realizzazione dei lavori è stato fissato al 2015. Al 31 dicembre 2011, il valore di questo contratto, comprensivo delle varianti e degli atti modificativi approvati in corso d'opera, è pari a € 200,6 milioni. Alla stessa data, l'avanzamento complessivo dei lavori corrisponde al 50,8% della produzione complessivamente prevista.

## Infrastrutture di trasporto: strade e autostrade

### STRADA STATALE JONICA (SS-106), LOTTO "DG-22"

(COSTRUZIONE ITALIA, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

L'iniziativa è identificata anche come Mega-Lotto 1 e prevede l'affidamento in *general contracting* dei lavori di progettazione esecutiva e realizzazione delle opere di ammodernamento in nuova sede del tratto Palizzi-Caulonia (Lotti 6-7-8, compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica) della SS-106, nota anche come Strada Statale "Jonica". Committente delle opere è ANAS S.p.A., l'ente gestore della rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale. Il soggetto giuridico esecutore delle attività afferenti a questo contratto è AR.GI S.p.A., che si identifica come il *General Contractor* costituito dall'associazione temporanea di imprese aggiudicatrice della commessa, di cui la ASTALDI è mandataria con una quota del 99,99%. Con delibera di assemblea dei soci AR.GI del 26 ottobre 2009, dal 1° gennaio 2010 la Società di progetto AR.GI S.p.A. è stata trasformata in Società Consortile per Azioni. Da un punto di vista tecnico, il tracciato complessivo della nuova autostrada si estende per 17 chilometri, costituiti nel suo complesso per il 19% da viadotti e per il 37% da gallerie naturali e artificiali. Con l'approvazione della prima perizia, i lavori sono stati suddivisi in due tratte, identificate come Lotto funzionale (opere immediatamente eseguibili) e Lotto marginale (opere non immediatamente eseguibili). L'importo complessivo dell'affidamento è pari a € 354 milioni, rimodulato con l'approvazione della suddetta perizia in € 282 milioni per il Lotto Funzionale e € 72 milioni per il Lotto Marginale. Per

quest'ultimo, è stato richiesto al Committente lo stralcio definitivo per il persistere delle cause ostative ai lavori che ne avevano determinato il differimento. Nel corso del 2011, sono proseguiti i lavori di costruzione che hanno ormai coinvolto tutto il tracciato, con un avanzamento economico progressivo pari ad oltre il 65% del valore per la tratta in esecuzione ed un correlato avanzamento fisico sul percorso critico (scavo delle gallerie) di oltre il 70%. La produzione progressiva a tutto dicembre 2011 è pari a circa €190 milioni, di cui € 176,4 milioni certificati. Si segnala in ultimo che, in considerazione delle particolari criticità operative riscontrate in corso



d'opera – criticità di natura geologica e geotecnica, presenza di rifiuti nelle aree di linea e di cantierizzazione, prolungarsi delle indagini archeologiche – si è reso necessario procedere allo studio di un'apposita seconda perizia di variante. Tale perizia, presentata a luglio e tuttora in corso di istruttoria da parte dell'ANAS, prevede una traslazione della data di ultimazione dei lavori a novembre 2012. Per il 2012 è attesa la risoluzione della maggior parte delle cause ostative tuttora in essere, l'approvazione della seconda perizia; sono inoltre previsti il completamento delle opere d'arte maggiori (gallerie e viadotti), nonché l'affidamento e relativo avvio delle rimanenti lavorazioni trasversali e di finitura.

## STRADA STATALE JONICA (SS-106), LOTTO “DG-21”

(COSTRUZIONE ITALIA, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

L'iniziativa, identificata anche come Mega-Lotto 2, si riferisce all'affidamento in *general contracting* delle opere di realizzazione della E-90 per la tratta della SS-106 (Strada Statale Jonica) che dallo svincolo di Squillace (Km 178+350) corre fino allo svincolo Simeri Crichi (Km 191+500); è inoltre previsto il prolungamento della SS-280 (Strada Statale dei Due Mari) dallo svincolo di S. Sinato allo svincolo di Germaneto. Committente dell'iniziativa è A.N.A.S. S.p.A. Il soggetto giuridico esecutore delle attività afferenti a questo contratto è la Società CO. MERI S.p.A., il *General Contractor* costituito dall'ATI<sup>31</sup> aggiudicatrice della commessa, di cui la ASTALDI è mandataria con



una quota del 99,99%. Nell'ambito del progetto, tramite uno specifico Accordo di Gestione di Progetto, la CO.MERI S.p.A. ha affidato alla ASTALDI tutte le attività necessarie per adempiere agli obblighi contrattuali, ad esclusione della Direzione Lavori e Coordinamento Sicurezza in fase di esecuzione, delle attività correlate all'acquisizione delle aree, delle verifiche antimafia ai sensi del Protocollo di Intesa (sottoscritto tra Prefettura di Catanzaro, ANAS e CO.MERI). Da un punto di vista tecnico, la tratta della SS-106 prevista dal progetto si sviluppa lungo un tracciato di 17,2 chilometri, con 11 gallerie a doppio fornice, 10 viadotti e 2 ponti a carreggiate separate, 8 svincoli a livelli sfalsati; il prolungamento della

<sup>31</sup> Per una definizione di ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si rinvia alla nota n. 24 della presente Relazione.

SS-280 (tratta attualmente sospesa, in attesa dei relativi finanziamenti) ha invece una estensione di circa 5,2 chilometri. Per questa iniziativa, nel 2010 è stata registrata una significativa accelerazione delle attività di realizzazione. Nel 2011, è stata inoltre approvata la 3a perizia di variante tecnica, avente ad oggetto interventi di vario tipo necessari per il completamento delle opere, nonché nuove attività necessarie per l'apertura anticipata al traffico di una prima tratta funzionale di 12 chilometri. Nel mese di novembre è stato infatti aperta al pubblico la tratta Borgia-Simeri Crichi della SS -106. Al 31 dicembre 2011, la produzione relativa all'intero esercizio risulta pari a € 123 milioni, con un avanzamento complessivo delle opere pari al 94,5% (24,1% per il solo 2011). Alla data di redazione della presente relazione, il completamento delle opere è previsto che avvenga in due differenti fasi: 30 giugno 2012 per la SS-106, 28 febbraio 2013 per la SS-280. Si segnala in ultimo che, alla data di redazione della presente relazione, risultano ancora da finanziare € 45,6 milioni derivanti dalla suddetta terza perizia. La tempistica con la quale tale finanziamento si renderà disponibile condiziona l'andamento dei lavori e, quindi, i termini di ultimazione previsti contrattualmente.

### **STRADA STATALE JONICA (SS-106), LOTTO "DG-41"**

(COSTRUZIONE ITALIA, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

Il Gruppo Astaldi, in qualità di mandataria di un raggruppamento di imprese Astaldi in cui opera come *leader* con una quota del 60%, si è recentemente aggiudicato il *general contracting* per la realizzazione dei lavori di costruzione del 3° Maxi-Lotto della Strada Statale Jonica (SS-106), del valore complessivo di € 791 milioni. L'iniziativa si sostanzierà nell'esecuzione dei lavori di ammodernamento della tratta della Strada Statale Jonica, che va dall'innesto con Strada Statale 534 (SS-



534) a Roseto Capo Spulico per uno sviluppo complessivo di circa 38 chilometri. La durata complessiva delle attività è prevista in circa 7 anni e 8 mesi, di cui quindici mesi per lo sviluppo della progettazione (definitiva ed esecutiva) e per le attività propedeutiche all'avvio dei lavori, ed i restanti 6 anni e 5 mesi per la fase di costruzione.

### **AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA, TRATTA A**

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

L'iniziativa si riferisce all'affidamento in *general contracting* per la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione del 1° Lotto della Tangenziale di Como, del 1° Lotto della Tangenziale di Varese e della tratta A8-A9 che, nel loro complesso, vengono identificati come Tratta A. Committente dell'iniziativa è APL Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. Il contratto è stato acquisito da una ATI<sup>32</sup> partecipata dalla ASTALDI che ha a sua volta costituito la Pedelombarda S.c.p.A., di cui la ASTALDI ha una quota del 24%. Nello specifico, l'asse principale del tracciato (14,6 chilometri) si sviluppa con andamento ovest-est dall'interconnessione con l'Autostrada A-8 Milano-Varese, fino all'interconnessione dell'Autostrada A-9 Milano-Como; il 1° Lotto della Tangenziale di Como (2,9 chilometri) si innesta sulla Autostrada A9 Milano-Como nei pressi di Grandate e si sviluppa verso est, fino allo svincolo di Acquanegra,

<sup>32</sup> Per una definizione di ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si rinvia alla nota n. 24 della presente Relazione sulla gestione.



comprendendo la galleria naturale "Grandate" (400 metri); il 1° Lotto della Tangenziale di Varese (4,5 chilometri) si innesta sull'Autostrada A-8 nei pressi di Gazzada e, attraverso la Galleria naturale "Morazzone" (2,2 chilometri), si sviluppa verso nord-est e si collega all'esistente Viadotto Vedano e al secondo lotto già realizzato. Per questa iniziativa, i lavori sono stati avviati in due fasi distinte e consecutive. Il 3 dicembre 2010 è stato sottoscritto con il Committente un *Addendum* all'Atto Aggiuntivo n. 1, con oggetto l'esecuzione in via anticipata di una parte dei lavori, per un importo di € 403 milioni, e la rideterminazione della data di ultimazione delle opere al 31 dicembre 2013. Successivamente, a seguito di una seconda consegna parziale delle opere e delle aree disponibili registrata a febbraio 2011, è stato firmato l'*Addendum* n. 2 all'Atto Aggiuntivo n. 1 (in data 30 giugno 2011), con il conseguente avvio di tutti i lavori. Nel corso del 2011, la produzione relativa a questa iniziativa è stata pari a € 72,6 milioni, con un progressivo di € 109,3 milioni pari al 12,17% di avanzamento. Nel corso del 2012 dovranno essere definite le modalità di attivazione del prefinanziamento da € 450 milioni previsti contrattualmente, da attivare in base alle attuali pattuizioni dopo il 30 giugno 2012.

## INTERVENTI SULLA VIABILITÀ URBANA NEL COMUNE DI NAPOLI

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: strade)

INFRAFLEGREA PROGETTO S.p.A., Società di progetto di cui la ASTALDI detiene il 51%, è il *General Contractor* che sta portando avanti una serie di interventi finalizzati alla razionalizzazione del sistema di trasporto interno all'Area Flegrea del Comune di Napoli. Il progetto prevede il recupero e il potenziamento delle infrastrutture esistenti (strade, ferrovia, porto, percorsi pedonali), con l'obiettivo di conseguire una completa inter-modalità in un unico sistema a rete dei vari sistemi di trasporto e vie di comunicazione oggi esistenti. Il soggetto finanziatore delle opere è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre il soggetto aggiudicatore degli interventi è il Presidente della Regione Campania in qualità di Commissario Straordinario ex art. 11, comma 18, Legge n. 887/1984. Le opere, in estrema sintesi, consistono nella realizzazione della bretella ferroviaria di Montesantangelo, per la tratta Soccavo - Mostra d'Oltremare, con relative stazioni intermedie e nodi di interscambio (Atto applicativo n. 15), nei lavori di ampliamento e adeguamento del porto di Pozzuoli (Atto applicativo n. 12), nella realizzazione di un parcheggio multipiano, con annessa viabilità di accesso e sistemazione del Parco della Cava Regia e delle aree dell'ex Convento dei Cappuccini (Atto applicativo n. 13), nella sistemazione del Lungomare Sandro Pertini e della viabilità urbana di Pozzuoli (Atto applicativo n. 14). Per alcuni dei suddetti Atti Applicativi è stata prevista una esecuzione per stralci al fine di assecondare le priorità di intervento definite dal Committente, ma anche per motivi legati al progressivo finanziamento delle opere. Nel corso del 2011, sono proseguite le attività di realizzazione delle opere affidate per tutti e quattro gli Atti applicativi. In particolare, sono stati sostanzialmente ultimati i lavori relativi al Porto di Pozzuoli, al Lungomare Sandro Pertini e al parcheggio multipiano. Per gli interventi relativi all'Atto applicativo n. 15, sono stati eseguiti lavori riconducibili al completamento delle opere civili ed impiantistiche della Stazione di Monte Sant'Angelo, nel tratto residuo di galleria adiacente alla futura Stazione Parco San Paolo. Il valore a vita intera di questa iniziativa ammonta a € 237 milioni, comprensivo di € 96 milioni di ulteriori finanziamenti resi disponibili a fine dicembre 2011 per la tratta Stazione Parco San Paolo - Terracina (1° stralcio del 3° Lotto della Bretella di Monte Sant'Angelo, per il quale alla data di redazione delle presente relazione sono in corso le attività propedeutiche all'avvio dei lavori). Al 31



dicembre 2011, non tenendo conto dell'ulteriore finanziamento segnalato, l'avanzamento complessivo delle opere risulta pari al 77%.

## Infrastrutture di trasporto: porti e aeroporti

### PROGETTO MOSE

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: porti)

La ASTALDI partecipa al progetto di realizzazione del Sistema MOSE, studiato per la salvaguardia della Laguna di Venezia dal fenomeno delle maree. Nel suo complesso, l'iniziativa prevede la realizzazione di un sistema di dighe mobili, installato su ciascuna delle tre bocche di porto (Lido, Malomocco, Chioggia), punto di raccordo tra il mare e la laguna. L'esecuzione degli interventi relativi al MOSE è regolata da un atto contrattuale stipulato tra lo Stato, nella figura del Magistrato per le acque di Venezia, e il Consorzio Venezia Nuova, affidatario in concessione delle opere da realizzare. Il Consorzio Venezia Nuova ha a



sua volta affidato i lavori, suddivisi per stralci funzionali, alle associazioni temporanee di imprese costituite per l'esecuzione delle opere dai suoi propri soci. In questo contesto, la Astaldi opera in qualità di Capogruppo mandataria di una ATI<sup>(1)</sup>, che ha costituito la società consortile Mose-Treporti S.c.r.l. per l'esecuzione unitaria dei lavori di realizzazione della Bocca di Lido Treporti. Il totale degli interventi di competenza dell'ATI di cui la Astaldi è parte ammonta a € 419 milioni, di cui affidati € 373 milioni. L'avanzamento progressivo dei lavori al 31 dicembre 2011 è pari a circa 350 milioni, corrispondente ad oltre l'80% del totale lavori di competenza del Consorzio partecipato dalla Astaldi.

## Edilizia civile ed industriale

### OSPEDALE DELL'ANGELO DI MESTRE (contratto di costruzione)

(COSTRUZIONI ITALIA, Edilizia civile)

La commessa rientra nell'ambito dell'iniziativa in *project finance* per la realizzazione e successiva gestione dell'Ospedale dell'Angelo di Mestre, operativo da aprile 2008. La sua realizzazione ha reso disponibile un presidio ospedaliero ad alta specializzazione da 680 posti letto, su una superficie costruita netta di circa 150.000 mq. L'investimento complessivo per lavori, forniture di arredi e macchinari e oneri indiretti, inclusivo delle varianti in corso d'opera, è sostanzialmente terminato nel rispetto delle previsioni e ammonta a circa 251,7 milioni di euro IVA esclusa, di cui 120 milioni IVA esclusa di contributo



pubblico in conto capitale, a carico della Concedente ULSS12, erogati sulla base dell'avanzamento dei lavori di realizzazione dell'opera. Tutti i lavori affidati dal Concedente alla Società di Progetto VENETA SANITARIA FINANZA DI PROGETTO S.p.A. sono stati regolarmente ultimati e collaudati, ad eccezione di quelli relativi all'adeguamento del Laboratorio delle Cellule Staminali, attualmente in fase di collaudo. Per un approfondimento in merito alla struttura finanziaria dell'operazione e delle condizioni di equilibrio del Piano Economico Finanziario dell'iniziativa, si rinvia a quanto riportato in proposito nel paragrafo della presente relazione dedicato alle concessioni.

## **OSPEDALI TOSCANI (contratto di costruzione)**

(COSTRUZIONI ITALIA, Edilizia civile)

La commessa rientra nell'ambito dell'iniziativa in *project finance* per la realizzazione e successiva gestione dei Quattro Ospedali Toscani e prevede la realizzazione di quattro presidi ospedalieri dislocati a Lucca, Massa (Apuane), Prato e Pistoia. Le nuove strutture coinvolgeranno una superficie complessiva di oltre 200.000 metri quadrati e renderanno disponibili oltre 1.700 posti letto, 52 sale operatorie, 134 unità per dializzati, 103 nuove culle.



Per questa iniziativa, è previsto un investimento complessivo di € 365 milioni per le attività di progettazione e costruzione (con un contributo pubblico del 55%) e di € 1,2 miliardi a valori nominali per le attività di gestione (35% in quota Astaldi). Trattandosi di una iniziativa in *project finance*, tale investimento verrà finanziato in parte con contributi pubblici e in parte con fondi resi disponibili dai privati (Società di Progetto), con un ritorno sull'investimento garantito dal flusso dei ricavi da gestione previsti dalla stessa convenzione a base dell'iniziativa. Per un approfondimento sulla struttura finanziaria e le condizioni di equilibrio economico-finanziario previsti per l'iniziativa, si rinvia a quanto riportato in proposito nella sezione della presente relazione dedicata alle concessioni. La durata della concessione è pari a 22 anni e 9 mesi, di cui 3 anni e 9 mesi per le attività di progettazione e realizzazione e 19 anni per quelle di gestione degli impianti e delle opere realizzate, oltre che dei servizi non sanitari. Il periodo di concessione decorre dalla firma della convenzione, avvenuta il 19 novembre 2007. In quella data, le aziende sanitarie USL 1 di Massa e Carrara, USL 2 di Lucca, USL 3 di Pistoia e USL 4 di Prato hanno affidato in concessione alla SAT S.p.A, di cui la Astaldi detiene il 35%, la realizzazione in *project financing* dei quattro nuovi ospedali. La relativa convenzione, unica per tutti e quattro presidi, ha per oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione dei lavori e la gestione nei nuovi ospedali, oltre che di alcuni servizi ospedalieri e commerciali. Le attività di progettazione e realizzazione sono state affidate dalla concessionaria ad una associazione temporanea di imprese, costituita da due dei suoi soci. Per l'esecuzione delle opere è stata costituita la società consortile CO.SAT S.c.r.l., di cui la Astaldi detiene il 50%. Tutti gli edifici presentano un corpo principale di 5 piani, di cui uno interrato, e un edificio accessorio di 4 piani, di cui uno in sotterraneo; si differenziano invece in termini di superficie occupata e di numero di posti letto resi disponibili.

**Ospedale di Massa.** La struttura si estenderà su 80.430 metri quadrati, con una volumetria complessiva di 175.000 metri cubi, 24.480 metri quadrati di parcheggi e altrettanti metri quadrati di verde. La realizzazione del presidio renderà disponibili 360 posti letto, 30 unità per dializzati, 12 posti letto per osservazioni a breve, 24 culle.

**Ospedale di Lucca.** L'intervento prevede il coinvolgimento di una superficie complessiva di 72.250 metri quadrati. La volumetria è di 184.300 metri cubi e sono previsti 25.700 metri quadrati di parcheggi esterni e 13.400 metri quadrati di verde. I posti letti che verranno resi disponibili sono 410, con 38 unità per dializzati, 20 posti letto per osservazioni a breve, 24 culle.



*Ospedale di Pistoia.* Per questo presidio è prevista a regime la disponibilità di 400 posti letti, con 26 unità per dializzati, 20 posti letto per osservazioni a breve e 20 culle, su una superficie complessiva di 86.800 metri quadrati, con parcheggi esterni su 25.000 metri quadrati e verde per 31.000 metri quadrati.

*Ospedale di Prato.* Quello di Prato rappresenta il più grande dei quattro complessi previsti. La superficie complessiva è pari a 99.000 metri quadrati, con una volumetria di 208.900 metri quadrati, parcheggi esterni per 33.750 metri quadrati e 31.800 metri quadrati di verde. Il progetto prevede la messa in disponibilità di 540 posti letto, 40 posti letto per emodialisi, 20 posti letto tecnici per osservazione breve e 35 culle.

Nel corso del 2011, le attività sono proseguite come da programma per gli ospedali di Prato (realizzato al 65%), Pistoia (68%) e Lucca (47%). Per l'Ospedale di Massa, invece, risolte le cause ostative alla produzione riscontrate in sede di firma dell'Atto Aggiuntivo – derivanti dalla presenza di rifiuti e terre inquinanti, poi completamente rimosse – si è dato corso alla consegna dei lavori in data 30 giugno 2011, con avvio contestuale delle opere. Al 31 dicembre 2011, l'avanzamento progressivo delle opere è pari al 15%.

## **SCUOLA CARABINIERI DI FIRENZE**

(COSTRUZIONI ITALIA, Edilizia civile)

Il contratto è eseguito dalla società consortile S.CAR. S.c.r.l., di cui la Astaldi detiene il 61,4%, e prevede la realizzazione della nuova sede della Caserma dei Carabinieri di Firenze. Committente delle opere è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'intervento si sviluppa su una vasta area intorno a quattro poli funzionali: il polo sportivo, che prevede la realizzazione di uno stadio per il calcio e l'atletica, una piscina coperta, campi da tennis e palestre (Polo 1); un polo dedicato agli alloggi degli allievi, con 9 edifici destinati ad accogliere 1.500 allievi (Polo 2); un polo logistico, con un auditorium, aule didattiche, mensa e cucine, circoli, infermeria, uffici comando, alloggiamento quadri, poligono di tiro e piastre tecnologiche (Polo 3); un polo per le residenze dei quadri, destinato ad ospitare gli operatori della scuola e le loro famiglie (Polo 4). Allo stato attuale, in seguito alla necessità dell'Amministrazione di procedere alla redazione di una perizia di variante e di stralcio funzionale compatibile con i requisiti minimi richiesti dall'Arma dei Carabinieri, con le esigenze di ottimizzazione dei sistemi di gestione del complesso e con le risorse finanziarie disponibili (pari a circa l'80% dell'appalto), restano ancora sospese buona parte delle opere del Polo Sportivo e del Polo Logistico (circa il 35% delle opere oggetto del contratto). Lo stato di avanzamento progressivo dei lavori al 31 dicembre 2011 è pari a circa il 50% con il sostanziale completamento delle opere del Polo 4 – Residenze dei quadri.

## **OSPEDALE DEL MARE DI NAPOLI (contratto di costruzione)**

(COSTRUZIONE ITALIA, Edilizia civile)

La commessa rientra nell'ambito dell'iniziativa in *project finance* prevede la realizzazione e successiva gestione di un nuovo presidio ospedaliero nel Comune di Napoli. L'Amministrazione Concedente è l'Azienda Sanitaria ASL Napoli 1 Centro. La Concessionaria dell'opera è la Società di progetto Partenopea Finanza di Progetto S.p.A. (PFP), controllata dalla ASTALDI. La convenzione sottoscritta ha per oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione e la gestione dei relativi servizi non sanitari e commerciali di un nuovo presidio



ospedaliero ad alta specializzazione nella zona orientale di Napoli, per un totale di 450 posti letti (oltre a 50 posti letto per le attività di *low care*). Nella convenzione risultano incluse le forniture di apparecchiature elettromedicali ed arredi. Per l'esecuzione delle attività è stata costituita la Società OS.MAR. S.c.r.l., partecipata al 60% dalla ASTALDI. Da un punto di vista societario, va segnalato che il 6 luglio 2011 i Soci Giustino Costruzioni S.p.A., Ing. C. Coppola S.p.A. e Ing. F. & R. Girardi Costruzioni Civili e Industriali S.p.A. hanno trasferito alla ASTALDI l'intera propria partecipazione azionaria in PFP; pertanto, alla data di redazione della presente relazione, ASTALDI S.p.A. possiede il 99,99% del capitale sociale di PFP. Nella stessa data, le suddette Società hanno trasferito sempre in favore della ASTALDI S.p.A. i diritti contrattuali inerenti l'esecuzione delle attività di progettazione e costruzione del summenzionato contratto, nonché le connesse partecipazioni nella OS.MAR. S.c.r.l. In conseguenza del venir meno della pluralità di soggetti coinvolti e tenuto conto che le due aziende che attualmente costituiscono la PFP S.p.A. (ASTALDI S.p.A. e Siemens S.p.A.) sono in possesso di tutti i requisiti e le certificazioni richieste dal Committente per eseguire la totalità dei lavori e delle forniture per il completamento dell'opera, con l'obiettivo di realizzare una semplificazione dell'intera struttura operativa, la PFP S.p.A. è stata modificata in Società Consortile per Azioni, a decorrere dal 22 novembre 2011. Da un punto di vista contrattuale, si ricorda che, a seguito del prolungarsi di una fase di irregolare sviluppo dei lavori (non imputabile alla Concessionaria) ed essendo rimasta inascoltata la richiesta della stessa PFP di riequilibrio del Piano Economico e Finanziario della concessione per il riconoscimento dei maggiori tempi di realizzazione e dei maggiori oneri sopportati, a marzo 2009 la PFP ha introdotto domanda di arbitrato avvalendosi della clausola compromissoria prevista nell'Atto Ricognitivo. Successivamente, a seguito di ripetuti gravi inadempimenti della Concedente e, in particolare, del mancato pagamento del prezzo, a giugno 2009 la PFP si è avvalsa della clausola risolutiva contenuta nello stesso Atto Ricognitivo e ha dichiarato la risoluzione della Convenzione per fatto e colpa del Concedente, introducendo nel giudizio arbitrale pendente la domanda di accertamento dell'intervenuta risoluzione. Come conseguenza di tale azione, si è provveduto a redigere ai sensi di legge un Verbale per la definizione dello stato di consistenza dei lavori eseguiti e per l'individuazione delle opere di presidio, salvaguardia e messa in sicurezza delle opere realizzate, di cui è stata disposta l'esecuzione. Il 22 luglio 2009, su iniziativa del Commissario *ad acta* – nominato nel 2009 dal Presidente della Regione Campania con l'incarico di adottare, in sostituzione della ASL Committente, tutti gli atti necessari al completamento dell'opera – è stato avviato un tavolo di confronto per individuare soluzioni idonee a superare tutte le complessità, ferme restando le iniziative già assunte da entrambe le parti e le relative responsabilità. Il tavolo di confronto ha sviluppato un lungo e complesso lavoro, terminato a luglio 2011 con la sottoscrizione di uno schema di transazione, che definisce un nuovo assetto progettuale dell'opera e individua, con il supporto dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato, una possibile soluzione conciliativa delle rispettive posizioni. Tale soluzione, fermi restando gli effetti della dichiarazione di risoluzione della Convenzione e dell'Atto Ricognitivo, prevede l'obbligo di PFP di completare il progetto dell'opera e i lavori interrotti per un prezzo proposto dal Commissario e accettato dalla stessa PFP; nel contesto della complessiva transazione, il contenzioso è stato conciliato, con conseguente abbandono del giudizio arbitrale pendente. L'accordo raggiunto e formalizzato tra le parti è stato condizionato all'approvazione dello stesso da parte del Presidente della Regione Campania, nella funzione di Commissario Straordinario di Governo, comportando un impegno di spesa aggiuntivo rispetto alle originarie previsioni della convenzione; alla data di redazione della presente relazione, il termine ultimo per tale approvazione è il 15 aprile 2012. Si segnala che, nell'ambito del procedimento penale nei confronti di alcuni amministratori e/o liberi professionisti operanti nell'area avviato nel mese di ottobre 2009, il GUP (Giudice Udienza Preliminare) ha notificato il decreto che dispone il giudizio anche nei confronti del Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società Partenopea Finanza di Progetto S.p.A. (PFP) in carica all'epoca dei fatti, oltre che della PFP medesima, ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001. La PFP sta fornendo piena collaborazione all'autorità giudiziaria. In ultimo si evidenzia che la Corte dei Conti, a seguito di formale comunicazione da parte della Procura della Repubblica di Napoli dell'avvenuto rinvio a giudizio nei confronti di PFP e di alcuni amministratori, ha disposto l'acquisizione della documentazione e degli atti di indagine del Nucleo Tutela Spesa Pubblica della Guardia di Finanza. Come diretta conseguenza, la Corte dei Conti ai sensi dell' art. 5 comma 1 della Legge n. 19 del 14.1.1994 ha invitato la PFP a depositare le proprie deduzioni ed eventuali documenti al fine di accertare eventuali responsabilità amministrative in capo ai destinatari del rinvio a giudizio. La PFP, nel pieno rispetto delle tempistiche di legge, sta fornendo piena collaborazione all'autorità amministrativa, fermo restando l'obiettivo primario di tutelare anche patrimonialmente la

Società, in relazione al quale saranno adottate le strategie di difesa ritenute più appropriate. La Società pertanto ha nominato quale proprio difensore l'Avv. Marco Annoni, confidente che sarà pienamente accertata la correttezza del proprio comportamento, reputando con ciò remoto il rischio di soccombenza.

## COSTRUZIONI - Estero

La presenza all'estero della ASTALDI nel comparto delle costruzioni è convenzionalmente riconducibile a 5 macro-aree geografiche: Europa Centro-Orientale (Romania, Polonia, Russia e Turchia), *Maghreb* (Algeria), *Middle East* (Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Oman, Qatar), America Latina (America Centrale, Cile, Perù, Venezuela), America del Nord (USA e Canada).

Di seguito, vengono riportate delle descrizioni sintetiche per alcune delle più significative opere in corso in ciascuna all'estero

### Europa Centro-Orientale

Il Gruppo ASTALDI è presente nell'Area in Turchia, Russia, Romania, Polonia, Bulgaria,.

La **Turchia** si identifica come una delle principali aree di intervento per il GRUPPO ASTALDI. Nel corso dell'anno il Paese ha contribuito al consolidamento del posizionamento internazionale del Gruppo con i successi conseguiti nel comparto delle concessioni (aeroporti, ospedali), ma anche per le opportunità che ha saputo generare al di fuori del mercato locale grazie alle *partnership* industriali avviate con primarie aziende turche. Al momento, il Gruppo è presente in Turchia con progetti riconducibili al comparto delle costruzioni (infrastrutture di trasporto) e delle concessioni (aeroporti, ospedali, autostrade). I valori indicati non accolgono i valori sottostanti le iniziative in concessione per la realizzazione e successiva gestione dell'Ospedale di Etlik (3.200 posti letto) e dell'Autostrada Gebze-Izmir (421 chilometri, per le quali si è attesa del *financial closing*. Per un approfondimento in merito a queste due iniziative aggiudicate alla Astaldi nel corso degli ultimi esercizi, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" della presente Relazione sulla gestione.

La **Russia** rappresenta un mercato di recente apertura, nel quale il Gruppo opera unicamente con Committenza privata. L'ingresso della ASTALDI nel Paese è stato celebrato nel corso del 2011, con l'acquisizione dei lavori di ammodernamento dell'Aeroporto Internazionale Pulkovo di San Pietroburgo. Per il futuro, si ritiene che ulteriori opportunità di sviluppo potranno derivare dal comparto delle infrastrutture di trasporto nel quale la ASTALDI ha già allo studio iniziative per le quali si è attesa di conoscere gli esiti.

La **Polonia** già da qualche anno rientra tra le Aree di sicuro interesse per le politiche di sviluppo del Gruppo, che nel Paese ha già registrato acquisizioni significative da un punto di vista ingegneristico, oltre che economico. Al momento il Gruppo è presente nel Paese unicamente su progetti (infrastrutture di trasporto ferroviario, metropolitano, autostradale) prioritari nelle politiche di sviluppo del Paese e finanziati con fondi UE dedicati alle specifiche iniziative. Per il futuro, data la stabilità del quadro politico-economico, oltre che normativo, non si esclude un ulteriore rafforzamento con l'apertura al mercato delle energie rinnovabili e delle concessioni. Nel corso del 2011, sono stati acquisiti lavori ferroviari (Linea ferrovia Varsavia-Lodz e Stazione ferroviaria sotterranea di Lodz Fabryczna).

La **Romania** si conferma di rilevante valore strategico per il Gruppo in quanto ancora in grado di garantire nuove opportunità commerciali a cui la ASTALDI continua a guardare con interesse. Le strutture di Area garantiscono infatti un costante monitoraggio delle opportunità offerte dal Paese, che il Gruppo cerca di cogliere anche con l'obiettivo di garantire una sempre maggiore diversificazione della Committenza. Nel corso del 2011 sono stati acquisiti lavori di

Metropolitana (M5 sezione Drumul - Taberei - Eroilor), lavori autostradali (Autostrada Corridoio IV Sibiu - Orastie, Autostrada A2 Cernavoda - Medgidia), lavori civili (Costruzione dell'area pedonale sotterranea Piazza Romana).

Per la **Bulgaria**, il GRUPPO ASTALDI ha appena completato un progetto nel settore delle infrastrutture di trasporto ferroviario.

Si riporta di seguito una descrizione sintetica delle principali opere in corso in ciascuno dei Paesi segnalati per l'Area.

## **TURCHIA – METROPOLITANA DI ISTANBUL (TRATTA KADIKÖY - KARTAL - KAYNARKA)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

L'iniziativa si riferisce alla realizzazione in *general contracting* di una nuova tratta della metropolitana di Istanbul. La ASTALDI, in qualità di capofila mandataria di un raggruppamento di imprese, si è aggiudicata il contratto del valore iniziale di € 751 milioni (42% in quota Astaldi). Tale contratto prevede la realizzazione di una linea a doppio binario, che si estenderà in galleria lungo la tratta Kadiköy - Kartal per circa 21 chilometri con 16 stazioni, includendo oltre alle opere civili, la fornitura degli impianti elettromeccanici e di segnalamento. Eseguite le opere, la nuova linea attraverserà la sponda anatolica di



Istanbul e garantirà il trasporto di 70.000 passeggeri/ora per senso di marcia, con una operatività di 80 Km/ora. Nel 2009, questo contratto è stato oggetto di una estensione contrattuale per il prolungamento della nuova linea in direzione Pendik fino alla Stazione Kaynarka – per ulteriori 4,8 chilometri di scavo in galleria, lungo la tratta Kartal - Kaynarka. La durata dei lavori è prevista pari a 3 anni e le opere sono state avviate nel 2008. Nel corso del 2011, questa commessa ha fatto registrare un andamento molto positivo; sono state praticamente completate le opere civili in galleria (effettuate al 99,8%) e sono state completate 15 delle 16 stazioni previste dal progetto; sono inoltre avanzate le opere elettromeccaniche (completate al 96%). Al 31 dicembre 2011, il valore complessivo dell'iniziativa, comprensivo dell'estensione e delle varianti approvate in corso d'opera, è pari a oltre € 900 milioni (42% in quota Astaldi). Alla stessa data, lo stato avanzamento lavori progressivo risulta pari ad oltre il 97%. Alla data di redazione della presente relazione, la consegna definitiva delle opere è prevista per giugno 2012, con avvio dell'esercizio commerciale già a partire da maggio 2012.

## **TURCHIA – PONTE SUL CORNO D'ORO DI ISTANBUL (HALIC BRIDGE)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

L'iniziativa si riferisce al contratto per la realizzazione del Ponte sul Corno d'Oro, noto anche come *Haliç Bridge*, del valore complessivo di € 147 milioni (51% in quota Astaldi). Tenuto conto delle varianti approvate in corso d'opera, tale valore risulta pari a € 162 milioni. L'*Haliç Bridge* attraverserà l'insenatura della riva europea del Bosforo, nota appunto come Corno d'Oro, collegando Topkapi a Galata. Il tracciato si estenderà per circa un chilometro, consentendo il passaggio della nuova linea metropolitana Unkapanı - Yenikapı di Istanbul. La nuova struttura comporterà, tra l'altro, la realizzazione di un ponte strallato in acciaio lungo 387 metri, oltre che di un ponte girevole di 120 metri per l'attraversamento delle imbarcazioni. Committente dell'iniziativa è la Municipalità di Istanbul; *partner* locale per la sua



esecuzione sarà Gülermak, uno dei soci con cui la Astaldi sta già realizzando la metropolitana di Istanbul. Le opere sono state avviate nel corso del 2009 e nel corso del 2011 sono proseguite le attività di realizzazione. In particolare, sono state completate le attività di fondazione delle strutture del ponte sul lato nord del viadotto e sono in fase di realizzazione quelle relative al lato sud. Al 31 dicembre 2011, il valore del contratto si attesta a € 162 milioni, comprensivi delle varianti approvate in corso d'opera, con un avanzamento progressivo delle opere superiore al 47%.



## **TURCHIA – AEROPORTO MILAS-BODRUM (EPC contract)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: aeroporti)

L'iniziativa si sostanzia in un *EPC contract* per la realizzazione del terminal internazionale dell'Aeroporto Milas-Bodrum, in Turchia. L'opera insisterà su una superficie complessiva di 100.000 metri quadrati. L'Aeroporto Milas-Bodrum è operativo dal 1997 ed è uno dei 12 aeroporti sotto la competenza del *General Directorate of State Airport Authority* del Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni turco. L'aeroporto accoglie oggi voli nazionali ed internazionali e ha una posizione logistica strategica in quanto dista 18 chilometri da Milas e 35 chilometri da Bodrum, due noti centri turistici della Provincia turca di Muğla. Costruito su un'area complessiva di 4.139.000 m<sup>2</sup>, attualmente l'aeroporto si compone di un



*terminal* internazionale con capacità di 2.000.000 passeggeri/anno (16.500 m<sup>2</sup> di superficie) e un *terminal* nazionale con capacità di 600.000 passeggeri/anno (19.200 m<sup>2</sup>), per un totale di 2.600.000 passeggeri/anno. Con la realizzazione del nuovo *terminal* internazionale tutti i *terminal* esistenti verranno riconvertiti a *terminal* nazionali e il nuovo edificio verrà strutturato per accogliere 5.000.000 passeggeri/anno. Per questa iniziativa, nel corso del 2011 è stata registrata una accelerazione delle attività di realizzazione in considerazione della data di consegna delle opere prevista per la prima metà del 2012. Al 31 dicembre, è stato raggiunto uno stato di avanzamento progressivo delle opere pari ad oltre il 55%. Alla stessa data, il valore contrattuale dell'iniziativa è pari a € 110 milioni, comprensivi delle varianti approvate in corso d'opera. Per questa iniziativa, la consegna delle opere è prevista entro aprile 2012. Si ricorda in ultimo che il GRUPPO ASTALDI detiene, con una quota del 90,85%, il controllo di MONDIAL S.A., Concessionaria dell'iniziativa per la progettazione, realizzazione e successiva gestione del *terminal* in costruzione ad opera della Astaldi.

## **RUSSIA – AEROPORTO INTERNAZIONALE PULKOVO DI SAN PIETROBURGO**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: aeroporti)

L'iniziativa si riferisce al contratto per l'ampliamento dell'Aeroporto Internazionale Pulkovo di San Pietroburgo, il quarto in Russia per numero di passeggeri. Il progetto è stato aggiudicato alla ASTALDI, in *joint venture* con la Società di costruzioni turca IC Ictas, nel corso del 2011. Il valore complessivo delle opere da realizzare è di € 700 milioni (50% in quota Astaldi). Il Committente dell'iniziativa è *Northern Capital Gateway* (NCG), consorzio internazionale cui partecipano tra l'altro la tedesca Fraport (Frankfurt Airport Group), *leader* internazionale nel settore della gestione aeroportuale, VTB

Capital (Gruppo VTB) secondo più importante tra gli istituti di credito russo. I *Senior Lender* dell'iniziativa promossa da NCG sono la *European Bank for Reconstruction and Development* (EBRD), *International Finance Corporation* (IFC), *Vnesheconombank - Bank for Development and Foreign Economic Affairs of USSR*, *Nordic Investment Bank* (NIB), *Black Sea Trade and Development Bank* (BSTDB) e *Eurasian Development Bank* (EDB). Il contratto si sostanzia in un EPC (*Engineering, Procurement and Construction*) e prevede la realizzazione di



un nuovo *terminal* internazionale, oltre che la ristrutturazione del *terminal* già esistente ("Pulkovo 1"). Eseguite le opere, l'aeroporto potrà ospitare 14 milioni di passeggeri l'anno e sarà in grado di garantire un livello di servizio equivalente allo IATA "C", acquisendo lo *status* di aeroporto più importante della Regione Baltica. L'esecuzione delle opere comporterà la realizzazione di un edificio principale, che si estenderà su una superficie complessiva di 95.475 metri quadrati, con 85 *check-in desk*, ponti di imbarco e collegamenti con i parcheggi e i terminal "Pulkovo 1" e "North Pier" già esistenti, di un centro direzionale (Classe B, 11.660 m<sup>2</sup>), di un hotel a quattro stelle (200 stanze, 13.800 m<sup>2</sup>) e di tutte le opere connesse alla messa in esercizio della nuova struttura (*airside facility*, *snow storage area*, *fire station*, *de-icing facility*, aree commerciali, ecc.), nonché la ristrutturazione dell'esistente *terminal* "Pulkovo 1" (per una superficie di 34.314 metri quadrati). La durata delle opere è prevista pari a 39 mesi. Nel corso del 2011, sono state allestite le aree di cantiere e sono state avviate le opere di realizzazione, con una produzione dell'esercizio pari a € 39 milioni.

## ROMANIA – METROPOLITANA DI BUCAREST LINEA 5

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

L'iniziativa si riferisce all'esecuzione secondo la formula *Design and Build* della nuova Linea 5 della metropolitana di Bucarest, per la tratta Drumul Taberei - Pantelimon (Sezione Raul Doamnei - Hasdeu). Il valore complessivo del contratto è di 919 milioni di Lei, equivalenti a € 215 milioni (ASTALDI al 39%, *leader* dell'iniziativa). Il progetto è parte di un più ampio programma di estensione della rete metropolitana di Bucarest ed è finanziato dalla EIB (*European Investment Bank*) e per il 25% dal *budget* di Stato. Committente delle opere è METROREX S.A. (gestore dell'intera rete metropolitana di Bucarest, attualmente di 69 chilometri), che fa capo al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture locale. L'iniziativa prevede la progettazione e la realizzazione di circa 4,5 chilometri di nuova linea metropolitana, limitata alle sole strutture civili, nel tratto compreso tra Raul Doamnei e l'Opera di Bucarest (Zona Hasdeu), con 9 stazioni e 7,7 chilometri di sviluppo totale di tratte in galleria scavate con l'utilizzo di TBM<sup>33</sup>. Nel corso del 2011, sono state avviate le attività di progettazione e la cantierizzazione di 7 stazioni. A novembre 2011 è partita la fase di costruzione per la Stazione Academia Militara, da cui è previsto che partiranno le TBM. La consegna delle opere è prevista entro il 2013.

## ROMANIA – FERROVIA BUCAREST - COSTANZA (SEZIONE 2 - LOTTI 1 E 2, SEZIONE 3/4 - LOTTO 2)

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il progetto prevede la realizzazione in *general contracting* delle opere di ammodernamento della ferrovia Bucarest - Costanza, per la tratta identificata come Sezione 2, Lotti 2, 3 e 4. Committente delle opere è l'Ente Ferrovie dello Stato e

<sup>33</sup> Per una definizione di TBM (*Tunnel Boring Machine*), si rinvia alla nota n. 1 della presente Relazione sulla gestione.

i lavori consistono in estrema sintesi nella riabilitazione della piattaforma ferroviaria e nella sostituzione totale di *ballast*, traverse e binario. Il valore totale della commessa è pari a circa € 178 milioni.

*Sezione 2 (Lotto 1).* A giugno 2011 sono state consegnate tutte le opere relative a questa sezione che, tra l'altro, hanno comportato la riabilitazione di un viadotto ferroviario esistente di circa 340 metri lineari (Ponte Mostistea) e la realizzazione di un viadotto ferroviario di 235 metri lineari (Ponte Saluresti) lungo il tracciato Fundulea - Lehliu.



*Sezione 2 (Lotto 2).* A luglio 2011 sono state completate e consegnate le opere relative a questa sezione, che si sono sostanziate nella riabilitazione di 28 chilometri di doppia linea ferroviaria per la tratta della Bucarest - Costanza compresa tra la Stazione Fundulea e la Stazione Lehliu. Obiettivo del progetto è stato incrementare la velocità tecnica di percorrenza dei treni passeggeri dagli attuali 120 Km/h a 160 Km/h, con velocità massima di progetto di 200 Km/h.

*Sezione 3/4 (Lotto 2).* A luglio 2011 sono state completate e consegnate le opere relative a questa sezione, che si sono sostanziate nella riabilitazione di circa 78 chilometri della linea ferroviaria Bucarest - Costanza, per la tratta compresa tra la Stazione Lehliu e la Stazione Fetesti. Obiettivo del progetto è stato incrementare la velocità tecnica di percorrenza dei treni passeggeri a 160 Km/h, con velocità massima di progetto di 200 Km/h. Nel corso del 2011, sono state inoltre consegnate 5 delle 7 stazioni totali previste. Le ultime 2 stazioni verranno consegnate nel corso del 2012, con consegna definitiva delle opere prevista per il 31 dicembre 2012.

## **ROMANIA - LINEA FERROVIARIA FRONTIERA-CURTICI-SIMERIA**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il contratto, aggiudicato nel quarto trimestre del 2011, prevede l'ammodernamento di 41 chilometri di tratta ferroviaria e di 4 stazioni, oltre che per il raddoppio della linea su una distanza di 5 chilometri e la realizzazione degli impianti di segnalamento, telecomunicazione e trazione elettrica. Una volta terminata, l'opera garantirà una velocità pari a 160km/h per i treni passeggeri e a 120km/h per i treni merci. Il valore delle opere è pari a € 254 milioni (Astaldi in quota al 18,75%). L'avvio dei lavori è previsto per la prima metà del 2012, con durata delle opere pari a circa 2 anni. L'iniziativa è commissionata dalla Compagnia Nazionale delle Ferrovie Rumene (C.S.R. S.p.A.) e verrà finanziata da fondi europei e da risorse dedicate rese disponibili dai *budget* di Stato.

## **ROMANIA – AUTOSTRADA BUCAREST - COSTANZA (TRATTA MEDGIDA - COSTANZA)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

La commessa, del valore complessivo di € 168 milioni (60% in quota ASTALDI), prevede la realizzazione dell'Autostrada Bucarest - Costanza, per la tratta compresa tra Medgida e Costanza. Il tracciato si identifica con una tratta finale dell'Autostrada A-2 e si inserisce in un piano generale di potenziamento della rete autostradale del Paese. Il contratto prevede la progettazione e la realizzazione di circa 32 chilometri





di autostrada, comprensivi tra l'altro di 4 sovrappassi, 2 viadotti, 2 ponti e uno svincolo. Committente delle opere è la Compagnia Nazionale delle Autostrade e Strade Nazionali della Romania. I lavori sono stati avviati ad aprile 2009, con ultimazione delle opere prevista entro luglio 2012. Nel corso del 2011, risolti dalla Committenza alcuni impedimenti legati alle attività di espropri previsti, e grazie ad un notevolissimo sforzo produttivo, sono stati consegnati circa 14 chilometri completi di autostrada, la cui realizzazione ha reso possibile un più agevole collegamento della rete autostradale alle zone turistiche costiere. Le opere sono finanziate per il 25% dai fondi di coesione dell'Unione Europea e per il restante 75% da un finanziamento della EIB (*European Investment Bank*).

## ROMANIA – VIADOTTO BASARAB

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ponti)

Il Progetto “*Basarab Overpass*”, eseguito dalla ASTALDI in associazione temporanea di imprese (ASTALDI *leader*, con una quota al 50%), è stato finalizzato e consegnato al Committente, la Municipalità di Bucarest, il 19 giugno 2011. Il Progetto si componeva della progettazione e la realizzazione di un ponte strallato di luce pari a 340 metri con larghezza massima di 44 m e altezza massima di 84 metri, di un ponte ad arco a struttura mista acciaio-calcestruzzo di luce pari a 120 metri, oltre che di circa 2 chilometri di viadotti stradali e tramviari e di una stazione intermodale (tram, metro, rete stradale). A seguito dell'apertura al pubblico, il Committente ha richiesto alcuni lavori aggiuntivi (sistema di monitoraggio del traffico sul viadotto, parcheggio multipiano), che verranno eseguiti nel corso del 2012.



## ROMANIA – STRADA NAZIONALE ARAD - ORADEA

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

L'appalto, da eseguire in *general contracting*, ha un valore pari a circa € 75 milioni e si riferisce all'ammodernamento di 99 chilometri di strada in Romania. Il contratto prevede la progettazione e la riabilitazione di una tratta della Strada Nazionale DN-79, compresa tra le città di Arad e Oradea, per un totale di 103 chilometri. La sua esecuzione porterà, tra l'altro, la riabilitazione e realizzazione di 13 ponti, 46 *culvert* e circa 80 chilometri di sistema drenante. Committente delle opere è la Compagnia Nazionale delle Autostrade e Strade Nazionali della Romania. Le opere risultano finanziate per il 30% dal Governo rumeno e per il restante 70% dalla BEI - Banca Europea degli Investimenti. I lavori sono stati avviati nel primo semestre del 2009 e la fine delle opere è attesa entro luglio 2012. Nel corso del 2011, si è proceduto al completamento dell'ampliamento della sede stradale e della stesa degli strati strutturali di asfalto, rimanendo da completare la stesa del tappetino di usura e della segnaletica orizzontale e verticale definitiva.

## ROMANIA – AUTOSTRADA ARAD - TIMISOARA

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

Il contratto, del valore di € 138 milioni (50% in quota ASTALDI) prevede la realizzazione di 31,5 chilometri di autostrada nella parte ovest della Romania, con 4 corsie di marcia, 2 corsie di emergenza, uno svincolo e 16 ponti. A realizzare

l'opera è il raggruppamento di imprese costituito dalla ASTALDI con la spagnola FCC Construcción S.A. Committente dell'iniziativa è la Compagnia Nazionale delle Autostrade e Strade Nazionali della Romania. I lavori sono stati avviati nella prima parte del 2009 e, nonostante le difficoltà riscontrate per mancati espropri e per carenze progettuali non imputabili alla ASTALDI, i lavori sono proseguiti a ritmo sostenuto nel corso di tutto il 2011. L'intero percorso autostradale è stato inaugurato, in presenza del Primo Ministro e del Ministro dei Trasporti, il 16 dicembre 2011. Per il 2012 è previsto il completamento di alcune opere accessorie (parcheggi e Centro di coordinamento e manutenzione). La consegna delle opere è prevista per agosto 2012.

## **ROMANIA – TANGENZIALE DI COSTANZA**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

L'iniziativa prevede la progettazione e la realizzazione del collegamento autostradale tra l'Autostrada A-2 proveniente da Bucarest, con il porto marittimo di Costanza sul Mar Nero e con la Statale DN-2 per la tratta verso il confine ucraino a nord e quello bulgaro a sud. Il contratto, aggiudicato alla ASTALDI nel 2008 in raggruppamento di imprese con la spagnola FCC Construcción S.A., ha un valore di € 120 milioni (50% in quota ASTALDI). L'iniziativa si inserisce nel piano europeo di sviluppo di una rete infrastrutturale di trasporto marittimo-stradale per il collegamento dell'Europa all'Asia e, nel suo complesso, porterà alla realizzazione di 22 chilometri di autostrada per il collegamento della A-2 alla città di Ovidiu e alla Porta n. 9 del porto marittimo di Costanza (Agigia). L'autostrada avrà 4 corsie, per un totale di 26 metri di larghezza, includendo anche le 2 corsie di emergenza. È inoltre prevista la realizzazione di 5 nodi di interconnessione e di 21 strutture tra sovrappassi e ponti. Committente dell'iniziativa è la Compagnia Nazionale delle Autostrade e Strade Nazionali della Romania. I lavori, avviati nella prima parte del 2009, sono proseguiti nel corso del 2011 e il 29 luglio scorso è stato consegnato al Committente un primo tratto di circa 9 chilometri. Il completamento delle opere è previsto per la fine del 2012.

## **ROMANIA – AUTOSTRADA ORASTIE - SIBIU, LOTTO 4**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

A giugno 2011 è stato firmato il contratto per la progettazione e la costruzione della Sezione 4 dell'Autostrada Orastie - Sibiu, parte del IV Corridoio Paneuropeo. L'iniziativa si riferisce all'esecuzione secondo la formula *Design and Build* di 16 chilometri di autostrada, inclusi una galleria artificiale (200 metri di lunghezza) e due viadotti (900 metri). Il GRUPPO ASTALDI è *leader* dell'iniziativa, con una quota pari al 70%. Committente delle opere è la Compagnia Nazionale delle Strade e Autostrade (CNADNR), che fa capo al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture locale. Il progetto è finanziato all'85% da fondi di coesione europei e per il 15% da fondi nazionali. Nel corso dell'anno 2011, sono state avviate le attività di progettazione ed è stata completata la cantierizzazione, con avvio della costruzione del corpo autostradale, dei sottopassi e dei sistemi di drenaggio, nonché delle fondazioni dei viadotti. La consegna delle opere è prevista per aprile 2013.

## **ROMANIA – AUTOSTRADA BUCAREST - COSTANZA (TRATTA CERNAVODA - MEDGIDA)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

Il 21 settembre 2011 è stato firmato il contratto per la progettazione e la costruzione del tratto dell'Autostrada A-2 Bucarest - Constanta, Sezione Cernavoda - Medgidia. Il progetto prevede la realizzazione di circa 20 chilometri di autostrada, con 2 viadotti (580 metri totali di lunghezza) e importanti volumi di movimento terra. Il GRUPPO ASTALDI è

*leader* dell'iniziativa con una quota di partecipazione pari al 50%. Committente delle opere è la Compagnia Nazionale delle Strade e Autostrade (CNADNR), che fa capo al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture della Romania. Le opere sono finanziate per il 25% dai fondi di coesione dell'Unione Europea e per il restante 75% da un finanziamento della EIB (*European Investment Bank*). La consegna delle opere è prevista per il mese di dicembre 2012.

## **ROMANIA – PIAZZA ROMANA (BUCAREST)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: strade)

A settembre 2011, è stato siglato il contratto per la progettazione e la realizzazione delle opere civili per il rifacimento di Piazza Romana a Bucarest. Il valore contrattuale delle opere è pari a € 18 milioni e l'iniziativa si riferisce all'esecuzione secondo la formula *Design and Build* di un'area pedonale sottostante Piazza Romana, nel centro della città di Bucarest. ASTALDI è *leader* dell'iniziativa con una quota pari 70%. Committente dell'opera è la Municipalità di Bucarest. Nel corso del 2011, per questa iniziativa sono state effettuate le attività di sondaggio ed è stata avviata la progettazione di massima. Per il 2012, a seguito di difficoltà di *budget* del Committente, è previsto il completamento della progettazione e delle opere di cantierizzazione. La consegna delle opere è prevista per il 2014.

## **ROMANIA – AEROPORTO INTERNAZIONALE “HENRI COANDA” DI BUCAREST (FASE 3)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: aeroporti)

L'iniziativa si riferisce all'esecuzione in *general contracting* di una terza fase di sviluppo del progetto di potenziamento ed ammodernamento dell'Aeroporto Internazionale “Henri Coanda” (già Otopeni) di Bucarest. Committente delle opere è la C.N.A.I.H.B. (*Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti*), in nome e per conto del Ministero dei Trasporti rumeno. Il GRUPPO ASTALDI, che ha già realizzato con successo le prime due fasi di questa iniziativa, realizzerà opere civili ed impiantistiche finalizzate, tra l'altro, all'estensione del *terminal* arrivi e del *terminal* partenze per i passeggeri, alla riorganizzazione dei flussi passeggeri, alla realizzazione di un parcheggio a raso per le autovetture. Il 15 marzo 2011 è stato conseguito un primo importante obiettivo nell'esecuzione delle opere, con la consegna del nuovo *terminal* (Finger) e sono proseguite le attività di realizzazione dell'estensione del *terminal* partenze, che si prevede verrà completato entro agosto 2012. Il valore contrattuale delle opere è di circa € 75 milioni.

## **ROMANIA – STADIO NAZIONALE “LIA MANOLIU” (BUCAREST)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Edilizia civile)

Il contratto relativo allo Stadio Nazionale “Lia Manoliu” è stato completato e consegnato al Committente, la Municipalità di Bucarest, l'8 agosto 2011. L'inaugurazione ufficiale è avvenuta il 6 settembre 2011, con la partita valida per la qualificazione al Campionato Europeo del 2012, tra la Romania e la Francia, alla quale hanno preso parte oltre 54 mila spettatori, con una audience televisiva di oltre 40 milioni di spettatori (dati FRF). L'iniziativa ha comportato la demolizione del pre-esistente Stadio Nazionale, oltre che la



progettazione e realizzazione nella stessa sede di una nuova e più moderna struttura sportiva. Il nuovo stadio ha una struttura "tipo arena" con 54.800 posti a sedere coperti ed è qualificato in Categoria 1 per la concorrenza e per il rispetto delle normative internazionali. Il 9 maggio 2012 in questo stadio verrà disputata la finale della Coppa UEFA *Europa League*.

## **POLONIA – LINEA FERROVIARIA VARSAVIA - ŁÓDŹ E STAZIONE DI ŁÓDŹ FABRYCZNA**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

L'iniziativa si riferisce alla progettazione ed esecuzione di tutte le opere connesse all'ammodernamento della tratta ferroviaria Łódź Widzew - Łódź Fabryczna, con la realizzazione del fabbricato viaggiatori e della stazione sotterranea di Łódź Fabryczna (4 banchine, 8 binari), di una galleria a doppia canna e doppio binario (1,5 chilometri), dell'impiantistica e dell'armamento dell'intera tratta, oltre che di un parcheggio interrato e di un nodo multi-modale di interscambio nella Stazione ferroviaria di Fabryczna. I lavori,



aggiudicati ad agosto 2011, hanno un valore contrattuale di 1,4 miliardi di Zloti equivalenti a € 350 milioni (ASTALDI al 40%), con una durata delle opere prevista pari a 42 mesi. Il progetto rientra nel Programma Operativo Infrastruttura e Ambiente finanziato con i fondi di coesione dell'Unione Europea. Committenti delle opere sono le ferrovie polacche (PKP e PKP PLK) e la Municipalità di Łódź. Tale progetto riveste grande importanza per l'asse ferroviario nazionale, in quanto sarà la prima opera già adeguata ai parametri dell'alta velocità, ma anche per la città di Łódź (seconda in Polonia per numero di abitanti). Quest'ultima infatti a seguito delle opere vedrà radicalmente trasformato il proprio centro urbano, di cui l'enorme stazione sotterranea, l'adiacente parcheggio multipiano, il nodo multimodale e le sistemazioni delle aree di superficie diventeranno elementi caratterizzanti. Nel corso del 2011, sono state avviate le attività di progettazione e i lavori di smantellamento della vecchia linea ferroviaria e della stazione esistente.

## **POLONIA - METROPOLITANA DI VARSAVIA, LINEA 2**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

L'iniziativa si riferisce alla realizzazione di una tratta centrale della Linea 2 della metropolitana di Varsavia, in Polonia del valore complessivo di 3,375 miliardi di Zloty, equivalenti a circa € 800 milioni (ASTALDI al 45% e leader dell'iniziativa). Il progetto rientra nel Programma Operativo "Infrastruttura e Ambiente", il più importante intervento sul territorio previsto in Polonia nell'ambito della politica di sviluppo nazionale finanziata dalla UE e, in particolare, nell'ambito del piano operativo per gli investimenti nel quinquennio 2007-2013 – nello specifico, la Linea 2 di Varsavia è parte dell'asse "Trasporto Ambientale", per il quale sono previsti circa € 8 miliardi di investimento complessivo. Committente delle opere è la Municipalità di Varsavia. Nello





specifico, l'iniziativa prevede la progettazione e realizzazione di circa 6 chilometri di nuova linea metropolitana, lungo il tracciato compreso tra Rondo Daszynskiego e Dworzec Wilenski, con 7 stazioni, 6 tratte in galleria a doppia canna lunghe 4,5 chilometri, una galleria mono-binario di collegamento con la linea già esistente e 3 manufatti di deposito e scambio. Il tracciato si svilupperà prevalentemente in sotterraneo, prevedendo anche un passaggio sotto il fiume Vistola. Per lo scavo delle tratte in galleria, è previsto l'utilizzo di quattro TBM (*Tunnel Boring Machine*)<sup>34</sup>. Nel corso del 2011, per questa iniziativa oltre alla progettazione sono state eseguite le paratie gli scavi e le opere in cemento armato delle stazioni ed assemblate le TBM per l'avvio delle attività di scavo in galleria. La consegna delle opere è prevista per il 2013.

## **POLONIA - STRADA NAZIONALE NR8 (TRATTA PIOTRKOW TRIBUNALSKI - RAWA MAZOWIECKA)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il contratto si riferisce alla progettazione e realizzazione delle opere di adeguamento della Strada Statale NR8 ai parametri di strada a scorrimento veloce per la tratta da Piotrków TribunalSKI a Rawa Mazowiecka (circa 62 chilometri). Questo progetto, come la Linea 2 della Metropolitana di Varsavia, rientra nel Programma Operativo "Infrastruttura e Ambiente" finanziato con i fondi di coesione dell'Unione Europea – nello specifico, il progetto è parte dell'asse prioritario "Reti di trasporto stradale ed aereo TEN - T" per il quale è



previsto un investimento complessivo pari a € 8,8 miliardi. Il contratto ha un valore complessivo di 1,4 miliardi di Zloty equivalenti a € 350 milioni (ASTALDI al 47% e capogruppo dell'iniziativa) e, nello specifico, prevede la progettazione e la riabilitazione con trasformazione in strada a scorrimento veloce e a doppia carreggiata di 62 chilometri della strada identificata appunto come NR8, per la tratta compresa tra Piotrków TribunalSKI e Rawa Mazowiecka. È inoltre prevista la realizzazione di 14 svincoli a livelli sfalsati, oltre che di 59 opere maggiori (comprendenti di cavalcavia, ponti e viadotti). Committente delle opere è la Direzione Generale Autostrade e Strade Nazionali polacca e la durata dei lavori è prevista pari a 33 mesi, di cui 12 mesi per la fase di progettazione. Nel corso del 2011 sono state completate le lavorazioni relative ad una carreggiata, ivi comprese le pavimentazioni in calcestruzzo, e dopo l'apertura al traffico sono stati avviati i lavori di movimento terra della seconda carreggiata.

## **POLONIA – CIRCONVALLAZIONE DI MINSK**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

Il contratto, del valore complessivo di € 124 milioni, prevede la realizzazione di una circonvallazione autostradale ad est di Varsavia. Il progetto si sostanzia nella costruzione di 20 chilometri di circonvallazione con i parametri di autostrada lungo la Strada Statale SS-2, per la tratta compresa tra Choszczowka e Ryczolek, oltre che una serie di interventi per la interconnessione alla viabilità locale, incluso 16 strutture tra viadotti e ponti. Le opere sono state commissionate al Consorzio, in cui Astaldi partecipa con diversi partner locali, dalla Direzione Generale delle Strade Statali e Autostrade di Varsavia. I lavori sono stati avviati nel 2009 e sono attualmente in corso le ultime opere finitura stradale.

<sup>34</sup> Per una definizione di TBM (*Tunnel Boring Machine*), si rinvia alla nota n. 1 della presente Relazione sulla gestione.

## BULGARIA – FERROVIA PLOVDIV - SVILENGRAD

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

L'iniziativa si riferisce alla progettazione e realizzazione di una nuova linea ferroviaria lungo la tratta Plovdiv - Svilengrad, nell'ambito del IV Corridoio Paneuropeo. Committente delle opere è il Ministero dei Trasporti della Repubblica bulgara. Il valore del contratto è pari a € 68 milioni, al netto dello stralcio lavori concordato con il Committente in corso di esecuzione delle opere. A novembre 2011, il progetto è stato consegnato al Committente e nel corso del 2012 verranno ultimate le sottostazioni elettriche e saranno effettuati i *test* finali. Il progetto nel suo complesso ha comportato l'elettificazione e la ricostruzione di circa 30 chilometri di ferrovia già esistente, per la tratta compresa tra i Comuni di Parvomai e Dimitrovgrad, allo scopo di migliorare la qualità del sistema ferroviario nazionale e di integrarlo con il sistema europeo. Il progetto ha inoltre comportato il rinnovo delle stazioni ferroviarie, delle sottostazioni elettriche e degli elettrodotti, presenti lungo tutto l'intero tracciato.

## Maghreb (Algeria)

Il GRUPPO ASTALDI è presente nell'Area *Maghreb* prevalentemente in Algeria.

L'**Algeria** rientra tra i mercati di tradizionale presidio per le attività del Gruppo che in essa opera da oltre 20 anni prevalentemente nei comparti delle infrastrutture di trasporto e degli impianti di produzione energetica e delle opere idrauliche. Nell'Area, il Gruppo opera con 439 dipendenti, una sede di rappresentanza ad Algeri e una struttura stabile che impiega circa 1.000 maestranze locali.

Per completezza dell'informativa fornita, si segnala in ultimo che il GRUPPO ASTALDI ha in corso in Tunisia una unica iniziativa di costruzione (autostrade), sviluppata in *partnership* con un operatore locale. Per tale iniziativa, le attività in corso di esecuzione registrano un ritardo di 10 mesi rispetto a quanto contrattualmente previsto, da ricondurre ai disordini che hanno interessato il Paese a inizio 2011; si ritiene tuttavia opportuno segnalare che questo progetto, di ridotto importo contrattuale, non prevede alcun presidio operativo da parte del Gruppo, ma unicamente condivisione di *know-how* e di competenze manageriali.

Si riporta di seguito una descrizione sintetica delle principali opere in corso nell'Area.

## ALGERIA – LINEA FERROVIARIA SAIDA - TIARET

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il contratto, aggiudicato alla Astaldi in raggruppamento di imprese a fine 2010, si riferisce alla progettazione e alla realizzazione di una nuova linea ferroviaria lungo la tratta Saida - Tiaret. Il valore contrattuale delle opere è di € 417 milioni (60% in quota Astaldi). Committente dell'iniziativa è il Ministero dei Trasporti della Repubblica Algerina, per il tramite dell'*Agence Nationale d'Etude et du Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* (ANESRIF). Il contratto prevede la progettazione esecutiva e la realizzazione di 153 chilometri di linea ferroviaria a singolo binario lungo la quale sono previsti 41 ponti ferroviari e viadotti, 35



sovrappassi stradali, oltre che 4 stazioni principali (di cui 2 passeggeri e 2 con funzione di scalo merci e manutenzione) e 9 stazioni di scambio. Il tracciato, che si sviluppa lungo la “*Rocade des Hauts Plateaux*” in interconnessione con la linea Bechar - Mecheria - Oran, è la naturale prosecuzione della linea ferroviaria di collegamento tra Saida e Moulay-Slissen già in corso di realizzazione sempre ad opera della Astaldi. L’avvio dei lavori è avvenuto nel mese di gennaio 2011, con una durata complessiva delle opere pari a 36 mesi. I lavori svolti nel corso dell’anno hanno riguardato prevalentemente le attività di installazione e di progettazione.

## **ALGERIA – LINEA FERROVIARIA SAIDA - MOULAY SLISSEN**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il progetto si riferisce alla realizzazione di una tratta ferroviaria di circa 120 chilometri, che si estende lungo la tratta Saida - Moulay Slissen. L’iniziativa rientra nel piano nazionale algerino di creazione di una rete infrastrutturale integrata legata sia al trasporto su gomma, che su ferro. Nello specifico, questo intervento fa parte della *Rocade des hautes plateaux*, che si sviluppa in direzione Est-Ovest nella parte nord degli altipiani. Committente delle opere è la ANESRIF (*Agence Nationale d’Etudes et Suivi de la Réalisation d’Investissements Ferroviaires*), in nome e per conto del Ministero dei Trasporti della Repubblica di Algeria. L’iniziativa si sostanzia nella progettazione e realizzazione di una nuova linea ferroviaria a singolo binario, non elettrificata ma predisposta per accogliere il secondo binario. Il tracciato si sviluppa per una lunghezza di circa 120 chilometri, comprensivo tra l’altro di ponti, viadotti, sovrappassi, sottopassi e 4 stazioni. Il contratto prevede anche la realizzazione del segnalamento, della telecomunicazione e dell’energia. L’avvio delle opere è avvenuto nel terzo trimestre del 2008, e la variante n.1 approvata nel corso del 2011 ha esteso la durata complessiva delle opere a 59 mesi. Nel corso del 2011, per questa iniziativa le attività svolte sono andate avanti meglio del previsto e hanno riguardato prevalentemente movimenti terra e attività connesse alla realizzazione dei viadotti. Al 31 dicembre 2011, lo stato di avanzamento dei lavori è pari a circa il 40%.

## **ALGERIA – LINEA FERROVIARIA MECHERIA - REDJEM DEMOUCHE**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il contratto, aggiudicato dalla SNTF, la Società Nazionale delle Ferrovie della Repubblica di Algeria e, successivamente trasferito alla ANESRIF, prevede la progettazione e la realizzazione della nuova linea ferroviaria Mecheria - Redjem Demouche. La realizzazione di questa linea ferroviaria rientra nel progetto di realizzazione di un corridoio ferroviario tra la città costiera di Orano e Bechar, nel sud-ovest del Paese. La tratta ferroviaria si estenderà per circa 140 chilometri, collegando le due città di Mecheria e Redjem Demouche collocate nell’area sud-ovest del Paese. La nuova linea sarà destinata prevalentemente al trasporto merci e garantirà velocità di esercizio massima di 160 km/h. Nel corso del 2011, sono state completate tutte le attività e l’intera tratta è pronta per la consegna. Restano da completare le attività di segnalamento e telecomunicazione per la tratta Tabia - Redjem Demouche.





## ALGERIA – ACQUEDOTTO DI HAMMA

(COSTRUZIONI ESTERO, Impianti di produzione energetica ed opere idrauliche)

Il progetto, ha comportato la realizzazione di 4 lotti di un acquedotto interno alla città di Algeri, a partire da una stazione di dissalamento. L'iniziativa, di importanza primaria nell'ambito del progetto di alimentazione idrica della città di Algeri, si è sostanziato nell'esecuzione di quattro differenti Lotti (A, B, C, D) e inizialmente consisteva nella progettazione esecutiva e nella realizzazione di un sistema di adduzione dalla Stazione di dissalamento di Hamma a tre serbatoi (di cui due già esistenti – Telemly e Garidi – e uno da realizzare – Kouba) e relativa connessione alla rete di acqua potabile esistente. L'impossibilità di utilizzare una soluzione di tracciato del Lotto D così come prevista nel progetto preliminare, ha comportato una modifica sostanziale alla definizione di tale lotto; i lavori del nuovo Lotto D sono stati dunque oggetto di specifica variante contrattuale, che ha portato alla realizzazione di un nuovo serbatoio, denominato HARCHA, che costituisce il recapito dell'adduzione del Lotto D, in luogo del serbatoio di Telemly. Nel corso del 2011, a seguito dell'approvazione della Variante n. 4, sono state ultimate le attività di finitura delle opere civili del Serbatoio di Harcha, e si sono avviate le attività inerenti la fornitura e la messa in opera delle installazioni tecnologiche.

## Middle East

Il *Middle East* (che per la ASTALDI vuol dire Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Oman, Qatar) conferma un ruolo di interesse nelle politiche di sviluppo del Gruppo. Attualmente il Gruppo è presente nell'Area con iniziative nel comparto dell'impiantistica industriale applicata al comparto petrolchimico (Progetto Jubail in Arabia Saudita) e delle infrastrutture di trasporto (Stazioni AV Jeddah e KAEC). Per il futuro è attesa una rifocalizzazione delle attività, con l'uscita dal comparto industriale (che oggi è in grado di garantire margini inferiori rispetto a quanto registrato in passato) ed il rafforzamento dei comparti tradizionali e di maggiore *expertise* per il Gruppo (infrastrutture di trasporto ferroviario e autostradale, porti).

Tutte le attività del GRUPPO ASTALDI all'interno dell'Area *Middle East* sono sviluppate dalla ASTALDI ARABIA Ltd., Società controllata dalla ASTALDI S.p.A. Si rinvia, pertanto, al paragrafo della presente relazione dedicato a questa Società per approfondimenti in merito alle attività svolte nell'Area.

Si riporta di seguito una descrizione sintetica delle principali opere in corso in ciascuno dei Paesi segnalati per l'Area.

## ARABIA SAUDITA – STAZIONI AV JEDDAH E KAEC

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il contratto è stato acquisito dal Gruppo Astaldi, in raggruppamento di imprese, a fine 2010. L'iniziativa si riferisce alla realizzazione di due imponenti stazioni ferroviarie, Jeddah e KAEC - *King Abdullah Economic City*, lungo la linea Alta Velocità La Mecca - Medina (nell'ambito dell'*Haramain High-Speed Rail Project*, il Programma di espansione della rete ferroviaria varato dal Governo saudita). Il valore complessivo delle opere è di USD 1,24 miliardi (15% in quota Astaldi). Committente dell'iniziativa è la *Saudi Railways Organization*. Progettate da Norman Foster e Buro Happold, le due stazioni si caratterizzeranno per le imponenti dimensioni: Jeddah, la stazione più grande, si estenderà su una superficie



complessiva di oltre 111.000 metri quadrati – equivalenti a circa 14 campi da calcio – mentre KAEC avrà una superficie di circa 64.000 metri quadrati. Per la loro realizzazione saranno impiegate oltre 200.000 metri cubi di calcestruzzo, più di 74.000 tonnellate di acciaio, 58 ascensori e 116 scale mobili. La durata dei lavori è prevista pari a circa 2 anni.

## **ARABIA SAUDITA – IMPIANTO INDUSTRIALE DI JUBAIL**

(COSTRUZIONI ESTERO, Edilizia industriale)

L'iniziativa ha un valore contrattuale di USD 80 milioni e si riferisce alla realizzazione di parte delle opere civili e degli impianti elettromeccanici per la realizzazione di una raffineria petrolifera nell'area industriale di Jubail (Aree 5 e 2-A). Committente dell'iniziativa, identificata come "*Jubail Export Refinery Project*", è la francese TECHNIP. Ad eseguire le opere è la ASTALDI ARABIA Ltd., la Società controllata dalla ASTALDI che cura le attività del Gruppo in *Middle East*. Per questa iniziativa, nel 2011 sono proseguite le attività di costruzione delle fondazioni e le opere di carpenteria di supporto per gli impianti chimici, con un avanzamento progressivo delle opere pari al 77% al 31 dicembre 2011.

## **OMAN – Strada BidBid-Sur (Lotto 1 - Package 1-A)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: strade)

L'iniziativa ha un valore contrattuale di 125 milioni Omani rial, equivalenti a circa USD 324 milioni (51% in quota ASTALDI). La commessa si riferisce al progetto stradale di raddoppio di una delle principali arterie del Sultanato, per un totale di 41 chilometri di nuova strada per il collegamento della Capitale con le regioni orientali del Paese. Committente dell'iniziativa è il Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni del Sultanato. Le opere sono state avviate nel corso del 2011, con durata dei lavori pari a poco più di tre anni.



## **America Latina**

Il valore anti-ciclico conferito agli investimenti infrastrutturali in molti Paesi dell'Area, rendono quest'ultima di sicuro interesse per le politiche di sviluppo del Gruppo. Ricordiamo che la ASTALDI è presente prevalentemente nel settore delle infrastrutture di trasporto e della energia, in Venezuela, Perù, Cile e America Centrale; sta inoltre guardando con interesse alle opportunità a medio termine identificabili nei settori di riferimento in Brasile. Si riportano di seguito alcune brevi considerazioni su Venezuela, Perù, Cile e America Centrale

**Venezuela.** Il GRUPPO ASTALDI opera da oltre 30 anni nel Paese, dove opera prevalentemente nel settore delle infrastrutture di trasporto ferroviario. Oggi il Gruppo è protagonista del "*Plan de Desarrollo Nacional*" varato dal Governo locale – un progetto di potenziamento complessivo della rete ferroviaria locale che si fonda sulla creazione di 5 assi portanti che attraversano l'intero Paese. Le tratte ferroviarie attualmente in esecuzione sono tre e sono sviluppate sotto l'egida di un accordo intergovernativo Italia - Venezuela per la cooperazione economica e industriale tra i due Paesi. Su queste tre iniziative – che nel loro complesso puntano a dotare la parte centro-meridionale del Paese di un sistema di

trasporto adeguato a favorire e sostenere i progetti di sviluppo economico delineati a livello nazionale – il GRUPPO ASTALDI è presente con un raggruppamento stabile di imprese italiane, nell'ambito del quale i singoli soci detengono quote paritetiche del 33,33%. Nell'ambito di tale raggruppamento, le iniziative vengono sviluppate secondo una logica della ripartizione delle attività che vede attribuire ad ogni componente una tratta pari a un terzo dell'intero progetto. Ogni Società è pertanto responsabile in tutto e per tutto della tratta di sua competenza, che sviluppa secondo i propri modelli gestionali e operativi, garantendo la suddivisione dell'intero progetto in tratte autonome e indipendenti, seppur contigue. Ricordiamo in ultimo che, nell'ottica di preservare il criterio adottato dalla Astaldi per l'inserimento degli ordini in portafoglio – riservato unicamente ai contratti acquisiti e interamente finanziati – le iniziative oggi in corso, come pure gli ulteriori sviluppi attesi dagli accordi intergovernativi prima citati, non sono totalmente comprese nel portafoglio ordini del Gruppo, in quanto l'inserimento in portafoglio avviene per *tranche*, pro quota e su base annuale, a fronte dell'inserimento nel *budget* di spesa dello Stato dei contratti stipulati.

**Perù.** La presenza della Astaldi in Perù risponde, come il Cile, all'esigenza e alla volontà del Gruppo di diversificare le attività sviluppate in America Latina, compensando il rallentamento programmato delle attività in Venezuela. Al momento il Gruppo è presente in Peru con tre progetti in esecuzione, per i quali di seguito vengono forniti maggiori dettagli.

**Cile.** Il Paese rappresenta un'Area in cui il GRUPPO ASTALDI opera stabilmente dal 2008 nel campo idroelettrico e che lo vede oggi Socio al 27,3% della Concessionaria che ha realizzato e che oggi gestisce l'Impianto idroelettrico di Chacayes (111MW), in *partnership* con il Gruppo australiano Pacific Hydro. La presenza della ASTALDI in Cile risponde all'esigenza e alla volontà strategica di diversificare le attività sviluppate in America Latina e di compensare il rallentamento programmato della produzione in Venezuela. Il Paese rappresenta infatti una interessante opportunità di diversificazione geografica e settoriale interessante, in virtù della stabilità socio-politica ed economica che l'Area è in grado di offrire, ma anche per la validità del contesto normativo che lo caratterizza e per le rilevanti opportunità identificabili nel mercato delle energie rinnovabili e dei lavori minerari. Questi ultimi rappresentano un comparto di attività nuovo per la realtà ASTALDI, ma che si ritiene possa essere identificato come un interessante mercato di ulteriore sbocco commerciale, in considerazione degli investimenti previsti, ma anche compatibilità tra l'*expertise* richiesto e le competenze tecniche e gestionali di cui il Gruppo dispone. Le opere attualmente in corso nell'Area sono riconducibili al settore delle energie rinnovabili (concessioni) e dei lavori minerari (costruzioni, concessioni).

**America Centrale.** Le iniziative in corso nell'Area sono da ricondurre prevalentemente al settore delle infrastrutture di trasporto stradale (Costa Rica, Nicaragua, Honduras) e degli impianti di produzione energetica e delle opere idrauliche (Costa Rica, El Salvador). Proseguono inoltre le attività commerciali, finalizzate all'acquisizione di nuove iniziative in costruzione e concessione, prevalentemente nel settore delle infrastrutture di trasporto e delle energie rinnovabili.

Si riporta di seguito una descrizione sintetica delle principali opere in corso nell'Area.

## **VENEZUELA – LINEA FERROVIARIA PUERTO CABELLO - LA ENCRUCIJADA**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

L'iniziativa si sostanzia nella realizzazione di una tratta ferroviaria a doppia linea, che si estende lungo la tratta Puerto Cabello - La Encrucijada per circa 108 chilometri, con 33 chilometri di gallerie, 21 chilometri di viadotti e 10 stazioni. Alla sua realizzazione sta provvedendo il Consorcio Grupo Contuy-Proyectos y Obras de Ferrocarriles, al quale la Astaldi partecipa con una quota del 33,33%. Il valore complessivo del contratto ammonta a circa € 3.000 milioni (comprensivi della cosiddetta Opzione n. 10, firmata nel 2006, che prevede la realizzazione di stazioni e interporti), di cui un terzo di competenza della Astaldi. Nel corso del 2011, è stato inoltre firmato un *addendum* contrattuale per il completamento della linea ferroviaria. Tale *addendum* prevede un adeguamento del contratto esistente e l'estensione della linea dalla città di Moron al porto di Puerto Cabello. Con questo *addendum*, il valore a finire dei lavori relativi alla Puerto Cabello - La Encrucijada si attesta a € 3,3 miliardi (33,33% in quota Astaldi), traducendosi per la Società in € 500 milioni di nuove

opere. La realizzazione del nuovo tratto ferroviario consentirà di collegare la linea oggi in costruzione con il porto di Puerto Cabello e garantirà un importante sbocco commerciale sul mare alla città di Valencia, una delle principali città del Paese situata lungo la linea ferroviaria. Committente delle opere è I.F.E. (*Instituto de Ferrocarriles del Estado*), l'ente autonomo per la gestione delle infrastrutture di trasporto ferroviario in Venezuela. L'iniziativa rientra nell'ambito dell'Accordo di Cooperazione Economica, Industriale, Infrastrutturale e Sviluppo tra Governo Italiano e Governo Venezuelano, sottoscritto a febbraio 2001 e ratificato con accordi successivi, di cui l'ultimo a maggio 2010. L'iniziativa rientra tra i nuovi ordini registrati per il terzo trimestre del 2011. I lavori per la quota di pertinenza della Astaldi, avviati nel corso del 2002, sono suddivisi in due lotti, uno collocato in montagna, l'altro in pianura. Pur in presenza del pianificato rallentamento delle attività, nel 2011 le attività relative a questa iniziativa sono proseguite generando un andamento molto positivo. In particolare, si è continuato con il rivestimento delle gallerie (scavate al 100%) e con la realizzazione dei viadotti del lotto di pianura e di montagna (avanzamento totale raggiunto pari al 65% del lavoro).



## **VENEZUELA – LINEE FERROVIARIE S. JUAN DE LOS MORROS - S. FERNANDO DE APURE E CHAGUARAMAS - CABRUTA**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

I contratti relativi a queste due iniziative – conseguenti agli accordi governativi italo-venezuelani del 2005 finalizzati a garantire la cooperazione tra i due Paesi, di cui si è detto in precedenza – sono stati sottoscritti a giugno 2006. Le due iniziative, nel loro complesso, prevedono la realizzazione di 452 chilometri di nuove linee ferroviarie, di cui 15 chilometri in galleria e 12 chilometri di ponti e viadotti, e includono la progettazione e l'installazione dell'armamento ferroviario, di 13 stazioni, 3 interporti e un'officina di manutenzione. Committente delle opere è I.F.E. (*Instituto de Ferrocarriles del Estado*), l'ente autonomo per la gestione delle infrastrutture di trasporto ferroviario in Venezuela.

*Ferrovia San Juan de Los Morros - San Fernando de Apure.* Il contratto prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria che si sviluppa lungo un tracciato di circa 252 chilometri, con 17 chilometri di gallerie e 6,3 chilometri di viadotti, 7 stazioni e 3 aree di manutenzione. Il valore contrattuale delle opere si attesta a € 1.258 milioni, di cui un terzo di competenza della Astaldi. Nel corso del 2011, per questa iniziativa sono avanzate le attività di scavo delle gallerie, raggiungendo un avanzamento del 16% ed un buon risultato complessivo. Si segnala inoltre che, in accordo con il Committente, le attività sono state riprogrammate riducendo gli avanzamenti delle opere in costruzione. Nel corso dell'esercizio l'iniziamento ha registrato un avanzamento progressivo delle opere pari al 20%.

*Ferrovia Chaguaramas - Cabruta.* La nuova linea ferroviaria si estende per 201 chilometri, con 6 stazioni e un'area di manutenzione. Il valore contrattuale delle opere è pari a € 591 milioni, di cui un terzo di competenza della Astaldi. È importante segnalare che l'area in cui insiste l'opera è caratterizzata da difficoltà di natura logistica (lontananza da centri abitati) e di natura tecnica (esecuzione in zone soggette a inondazioni). Ciononostante, nel corso del 2011, la commessa ha fatto registrare un discreto risultato, con un avanzamento progressivo delle opere al 20%. In accordo con il Committente, nel corso del 2011 le attività sono state riprogrammate riducendo gli avanzamenti delle opere in costruzione, raggiungendo un avanzamento progressivo delle opere del 25%.

## **PERÙ – PROGETTO IDROELETTRICO DI HUANZA**

(COSTRUZIONI ESTERO, Impianti di produzione energetica)

Il contratto, del valore equivalente a USD 116 milioni, prevede la realizzazione in raggruppamento di imprese delle opere civili relative alla centrale idroelettrica di Huanza. Il progetto consiste nella realizzazione di un impianto idroelettrico con potenza nominale di 90MW, derivante dallo sfruttamento delle acque del Rio Pallca. La sua realizzazione comporterà, tra l'altro, la costruzione di uno sbarramento di 34.000 metri cubi di calcestruzzo, una galleria di 10 chilometri, una condotta forzata, una centrale idroelettrica, uno *switchyard*. Committente delle opere è Minera Buenaventura, uno dei principali operatori minerari del Paese. Il lavoro è stato acquisito nel 2009 e, nel corso dello stesso esercizio, sono state avviate le attività di cantierizzazione. Il completamento delle opere è previsto in 29 mesi.

## **PERÙ – PROGETTO IDROELETTRICO DI SANTA TERESA**

(COSTRUZIONI ESTERO, Impianti di produzione energetica)

Il contratto, del valore equivalente a USD 100 milioni (40% in quota Astaldi), prevede la realizzazione delle opere civili relative alla centrale idroelettrica sotterranea di St. Teresa, in Perù nella regione di Machu Picchu. Il progetto consiste nella realizzazione di un impianto idroelettrico con potenza nominale di 86MW, derivante dallo sfruttamento delle acque del Rio Urubamba, acque già "turbinate" dalla centrale di Machu Picchu attualmente in operazione. La sua realizzazione comporterà, tra l'altro, la costruzione di un'opera di captazione sotterranea, un complesso di gallerie di accesso alla centrale e al tunnel principale. È prevista anche la realizzazione di un *tunnel* di conduzione e un pozzo di adduzione alla centrale sotterranea, la realizzazione degli scavi della centrale, il tutto per un volume di scavo in sotterraneo di 270.000 m<sup>3</sup> di roccia. Committente delle opere è Luz del Sur, uno dei principali "distributori" di corrente elettrica del Paese. Il lavoro è stato acquisito nel 2011 e, nel corso dello stesso esercizio, sono state avviate le attività di cantierizzazione. Il completamento delle opere è previsto in 30 mesi.

## **PERÙ – PROGETTO IDROELETTRICO DI CERRO DEL ÀGUILA**

(COSTRUZIONI ESTERO, Impianti di produzione energetica e opere idrauliche)

Il contratto EPC chiavi in mano, del valore equivalente a USD 670 milioni (50% in quota Astaldi, *leader* dell'iniziativa), prevede la realizzazione delle opere civili ed elettromeccaniche relative alla centrale idroelettrica di Cerro del Àguila, in Perù. Il progetto consiste nella progettazione e realizzazione di un impianto idroelettrico con potenza nominale di 504 MW, derivante dallo sfruttamento delle acque del Rio Mantaro. La sua realizzazione comporterà, tra l'altro, la costruzione di 70 km di strade di accesso, uno sbarramento mediante la realizzazione di una diga a gravità di 340.000 metri cubi di calcestruzzo, una galleria di 6 chilometri con sezione 100 m<sup>2</sup>, un pozzo di carico di 140 m di altezza, la centrale idroelettrica in caverna, e il tunnel di scarico di circa 5 chilometri. Essendo un progetto EPC, si prevede inoltre il disegno la fornitura e l'installazione di tre turbine Francis. Committente delle opere è KALLPA S.A. uno dei principali "generatori" di energia elettrica del Paese. Il lavoro è stato acquisito nel 2011 e, nel corso dello stesso esercizio, sono state avviate le attività di cantierizzazione. Il completamento delle opere è previsto in 48 mesi.

## **CILE – IMPIANTO IDROELETTRICO DI CHACAYES (EPC contract)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Impianto di produzione energetica e opere idrauliche)



Ad ottobre 2011 è stato inaugurato e messo in esercizio l'impianto idroelettrico di Chacayes, realizzato e attualmente gestito dalla ASTALDI in *partnership* con il Gruppo australiano Pacific Hydro. Committente delle opere è la stessa Pacific Hydro, uno dei più importanti operatori al mondo nel settore degli impianti di produzione energetica e delle energie rinnovabili. Il progetto ha comportato la realizzazione dell'EPC contract per la costruzione di uno dei maggiori impianti idroelettrici realizzati in Cile – due opere di presa (Chacayes e Cipreses), un sistema di conduzione misto di canali (7 chilometri) e *tunnel* scavati con metodo tradizionale (3,5 chilometri) e con TBM (2,5 chilometri), un bacino regolatore di circa 200.000 metri cubi, un bacino di compensazione e riserva di 800.000 metri cubi, una centrale superficiale con 2 turbine da 55MW ciascuna. Rientrano nel contratto la fornitura, il montaggio e la messa in funzione della componente elettromeccanica (turbine, generatore e paratoie). L'esecuzione delle opere è stata affidata all'EPC Contractor Astaldi-Fe Grande, di cui la ASTALDI detiene una quota del 95%. La centrale idroelettrica di Chacayes ha una potenza installata di 111MW, con una produzione attesa di circa 557Gwh/anno. L'impianto è ubicato nella Valle dell'Alto Cachapoal, a 20 chilometri dalla città di Rancagua e a 200 chilometri da Santiago del Cile, e produce energia totalmente rinnovabile, in quanto si configura come un *run-of-river plant*; il suo funzionamento si fonda infatti sul recupero e lo sfruttamento dell'energia cinetica prodotta dallo scorrere delle acque del fiume. In ultimo, si segnala che per un approfondimento in merito alla partecipazione della Astaldi in PACIFIC HYDRO CHACAYES S.A., la Società Concessionaria dell'iniziativa privata in *project finance* per la progettazione e successiva gestione della centrale di Chacayes, si rinvia a quanto riportato in proposito nella sezione del presente paragrafo dedicato alle iniziative in concessione all'estero.



## CILE – PROGETTO CHUQUICAMATA

(COSTRUZIONI ESTERO, Lavori minerari)

Il contratto ammonta a USD 155 milioni e rientra nel piano di interventi da USD 875 milioni approvato dalla CODELCO per la trasformazione della Chuquicamata, attualmente la miniera a cielo aperto più grande del mondo, in una enorme miniera sotterranea. Committente dell'iniziativa è appunto CODELCO (*Corporación Nacional del Cobre del Chile*), impresa di stato cilena attiva dal 1976 e oggi primo produttore di rame al mondo. Questa nuova commessa prevede la costruzione di due *tunnel* principali per l'accesso (7,5 chilometri) e per il trasporto del rame all'interno (6,2 chilometri) della miniera, oltre che delle relative gallerie di connessione e di circa 3,5 chilometri di pozzi di ventilazione e di emergenza. La durata dei lavori pari a 41 mesi.



## CILE – PROGETTO RELAVES (contratto di costruzione)

(COSTRUZIONI ESTERO, Lavori minerari)

La commessa rientra nell'ambito dell'iniziativa in concessione che il GRUPPO ASTALDI, in qualità di *leader* con il 55% di un raggruppamento di imprese cilene specializzate nel settore minerario, realizzerà nel Paese. L'iniziativa prevede la progettazione, la costruzione e la successiva gestione in regime di concessione di un impianto per il trattamento dei fanghi prodotti dalla miniera CODELCO Andina per il recupero di rame e molibdeno. Committente dell'iniziativa è appunto CODELCO (*Corporación Nacional del Cobre del Chile*), impresa di stato cilena attiva dal 1976 e oggi primo produttore di rame al mondo. L'impianto sarà in grado di produrre circa 4.000 tonnellate di rame e 80 tonnellate di molibdeno all'anno, che la stessa CODELCO si è già impegnata ad acquistare. Il valore dell'investimento complessivo è di USD 34 milioni e verrà realizzato anche con fondi privati (Soci della Società di Progetto dell'iniziativa), con un ritorno sull'investimento garantito dal flusso dei ricavi di gestione attesi. Per un approfondimento in merito alla struttura finanziaria dell'operazione e alle condizioni di equilibrio del Piano Economico Finanziario dell'iniziativa, si rinvia a quanto riportato in proposito nel paragrafo nel successivo paragrafo relativi alle iniziative in concessione sviluppate all'estero.

## **EL SALVADOR – IMPIANTO IDROELETTRICO DI EL CHAPARRAL**

(COSTRUZIONI ESTERO, Impianti di produzione energetica e opere idrauliche)

L'iniziativa, aggiudicata al GRUPPO ASTALDI nel 2008, ha un valore contrattuale di USD 220 milioni (€ 160 milioni al cambio di gara) e prevede la realizzazione dell'impianto idroelettrico di El Chaparral. Il contratto si sostanzia nella progettazione e realizzazione di una nuova centrale idroelettrica in RCC (*Roller-Compacted Concrete*) con una potenza installata di 66MW, oltre che nella costruzione di una sottostazione. L'impianto è localizzato nel nord-est del Paese, nella zona bassa del bacino idrografico del fiume Tarola (nei municipi di San Luis La Reina e Carolina), che si estende fino al municipio di San Antonio del Masco, nel dipartimento di San Miguel. Il contratto prevede anche la progettazione definitiva delle opere civili ed elettromeccaniche e la realizzazione delle prove di messa in servizio della centrale.

Committente è la CEL (Commissione Esecutiva Idroelettrica del Rio Lempa), la compagnia elettrica salvadoregna. L'iniziativa è finanziata dal BCIE (Banco Centroamericano per l'Integrazione Economica) e dal Governo locale. L'avvio dei lavori è stato registrato già a partire dall'ultimo trimestre del 2008, con una durata complessiva delle attività pari a 50 mesi. Il completamento dell'opera è previsto per febbraio 2013. Nel 2010, per questa iniziativa sono stati riscontrati problemi di natura geologica che hanno ritardato, seppure parzialmente, le attività di realizzazione. Il ritardo, che ha riguardato solo una parte delle opere in esecuzione, non ha impedito la prosecuzione delle attività di costruzione, ma ha creato le condizioni per una ri-definizione di alcuni aspetti contrattuali, legati ad esigenze progettuali.

## **America del Nord**

Il GRUPPO ASTALDI è presente da oltre 20 anni negli USA, dove opera prevalentemente nel comparto delle infrastrutture di trasporto. Tutte le attività nel Paese sono condotte tramite la ASTALDI CONSTRUCTION Corp., Società di diritto statunitense detenuta al 100% (direttamente e indirettamente) dalla ASTALDI S.p.A. Per un approfondimento in merito all'operatività di questa controllata, si rinvia al paragrafo della presente relazione dedicata alle principali Società del Gruppo. In questa sede, si ritiene opportuno segnalare una breve descrizione delle commesse in corso nel Paese.

Nell'ottica di garantire una ulteriore diversificazione del posizionamento geografico delle attività, si segnala inoltre che alla data di redazione della presente relazione, risultano in fase di studio le opportunità che potrebbero concretizzarsi nel vicino mercato canadese. Il Canada offre infatti un contesto socio-economico e normativo stabile e favorevole allo sviluppo di iniziative infrastrutturali nel settore delle energie rinnovabili e dei trasporti. Per garantire un adeguato presidio del mercato e delle opportunità di *business* nel comparto costruzioni e in quello delle concessioni, a inizio 2012 è stata costituita ASTALDI CANADA Inc., partecipata al 100% dalla ASTALDI S.p.A.

## USA – SR-84 - DAVIS BOULEVARD/COLLIER BOULEVARD

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

Il contratto prevede l'ampliamento e l'ammodernamento della SR-84 (Davis Boulevard), nel tratto da Radio Road a Collier Blvd., e della CR-951 (Collier Boulevard) da Davis Boulevard a Golden Gate Canal, in Collier County, Florida. La commessa è realizzata al 100% da Astaldi Construction Corporation e prevede allargamento stradale, scavo dei bacini di ritenzione idrica, miglioramento della rete di drenaggio, oltre che spostamento sotto-servizi, pavimentazioni e asfalti, finiture ed impianti. Nel corso del 2011, è stata portata avanti la fase di cantierizzazione, oltre che lo scavo dei bacini di ritenzione idrica e l'avvio delle attività di posa delle reti di drenaggio e sotto-servizi. Il valore del contratto è pari a USD 28,2 milioni e la produzione registrata del corso del 2011 è risultata pari a USD 2,4 milioni.

## USA – NW 25th Street

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

La commessa si riferisce ai lavori di ammodernamento ed ampliamento della *NW 25th Street*, nella Contea di Miami-Dade in Florida. Il valore contrattuale delle opere è pari a USD 59 milioni, equivalenti a circa € 42 milioni. L'iniziativa prevede la ricostruzione e l'ampliamento a 4-6 corsie di una strada ad alto scorrimento a Doral, in prossimità dell'Aeroporto Internazionale di Miami, oltre che la realizzazione di un sovrappasso a struttura metallica in corrispondenza della superstrada SR-826 Palmetto Express e di un viadotto, per una lunghezza complessiva di 1,9 chilometri. Committente dell'iniziativa è il Florida Department of Transportation (FDOT). La durata delle opere è prevista pari a poco più di 3 anni. Nel corso del 2011, è stata portata avanti la fase di progettazione, con conseguente presentazione al Cliente di una serie di varianti progettuali (*cost saving initiative*).

## CONCESSIONI

Nell'ambito dello specifico settore delle concessioni, il GRUPPO ASTALDI è interessato ad opportunità in grado di generare sinergie con il *core business* delle costruzioni – in Italia, ma anche all'estero – laddove sia possibile mutuare il modello ad oggi implementato caratterizzato da: (i) una elevata contribuzione pubblica; (ii) un ritorno dell'investimento fondato su flussi di cassa certi rivenienti dalla presenza di clausole di *minimum fee* (sotto forma di canoni di disponibilità garantiti, traffico minimo garantito, diritti di occupazione e simili), nei contratti di affidamento della fase di gestione.

I comparti di interesse per il Gruppo in questo settore si confermano le infrastrutture di trasporto, l'edilizia sanitaria, gli impianti di produzione energetica. Di interesse anche il comparto dei lavori minerari, in cui il GRUPPO ASTALDI ha fatto il suo ingresso nel 2011 con iniziative condotte nel mercato cileno per la CODELCO.

Alla data di redazione della presente Relazione sulla gestione, la presenza del GRUPPO ASTALDI nel settore delle concessioni si sostanzia nella partecipazione in 21 iniziative sviluppate in Italia e all'estero (Turchia, Cile, Honduras), riconducibili ai comparti edilizia sanitaria (6), infrastrutture di trasporto metropolitano, autostradale e aeroportuale (7), parcheggi (5), energia e ambiente (2), concessioni minerarie (1). Delle iniziative in essere 9 sono in fase di gestione e relative a iniziative costruite e gestite dal GRUPPO ASTALDI – come per l'Ospedale dell'Angelo di Mestre e i 5 parcheggi in Italia, l'Impianto idroelettrico di Chacayes in Cile – o a iniziative nelle cui Concessionarie il Gruppo è subentrato quando l'opera era già in fase di esercizio – come per la partecipazione Agua de San Pedro Sula in Honduras e A4 Holding in Italia; le restanti 13 iniziative si sostanziano in partecipazioni in iniziative che alla data di redazione della presente relazione risultano ancora in fase di costruzione.

È inoltre importante segnalare che nel corso degli ultimi due anni il GRUPPO ASTALDI ha portato avanti un importante progetto di razionalizzazione della propria presenza nel settore delle concessioni. Nel 2010 ha infatti costituito la Società ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. (controllata al 100% dalla Capogruppo ASTALDI S.p.A.) dedicata allo sviluppo e alla gestione delle iniziative in concessione e in *project finance* presenti e future, con l'intento di conferirle gradualmente le iniziative in essere nel comparto.

La ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. è stata costituita in data 30 luglio 2010 mediante conferimento di *asset* cosiddetti "maturi" (vale a dire già in fase di gestione), ovvero per i quali sussistono già le condizioni per il trasferimento (vale a dire l'assenso del Concedente. In particolare, il piano di trasferimento di tutti gli altri *asset* avverrà progressivamente a seconda delle condizioni necessarie (assenso del Concedente ovvero dei Soci). In alcuni casi, in particolare, è previsto che l'iniziativa sia trasferita ad ASTALDI CONCESSIONI al termine della fase di costruzione.

Alla data di redazione della presente Relazione sulla gestione, le iniziative ricondotte al perimetro di consolidamento della ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. sono 10, come di seguito segnalato:

a. Parcheggi

- Parcheggio "Corso Stati Uniti" di Torino – in gestione, 500 posti auto
- Parcheggio "Porta Palazzo" di Torino – in gestione, 853 posti auto
- Parcheggio "Piazza VIII Agosto" di Bologna – in gestione, 979 posti auto
- Parcheggio "Riva Reno" (Ex Manifattura Tabacchi) di Bologna – in gestione, 543 posti auto
- Parcheggio "Piazza Cittadella" di Verona – in gestione, 800 posti auto

b. Partecipazioni societarie - Italia

- A4 Holding S.p.A. (già Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.) – in gestione, 182 chilometri di autostrada

c. Partecipazioni societarie - Estero

- Pacific Hydro Chacayes S.A. (Cile, energia) – in gestione, 110MW di potenza installata
- Agua de San Pedro Sula A.S. (Honduras, ambiente) – in gestione
- MONDIAL Milas-Bodrum Airport Anonim Sirteki S.A. (Turchia, aeroporti) – in costruzione, 5.000.000 passeggeri/anno
- Ankara Etlik Hastanesi A.S. (Turchia, ospedali) – in costruzione, 3.200 posti letto
- Valle Aconcagua S.A. (Cile, concessioni minerarie) – in costruzione, 4.000 tonnellate/anno di rame e 80 tonnellate/anno di molibdeno

Per completezza dell'informativa fornita, si riporta di seguito una breve descrizione delle iniziative del GRUPPO ASTALDI ad oggi in essere nel settore delle concessioni, con evidenza di quelle già ricondotte al perimetro di consolidamento della ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. Si rinvia in ultimo al paragrafo della presente relazione dedicato all'Evoluzione prevedibile della gestione, per un approfondimento in merito a tutte quelle ulteriori iniziative in concessione acquisite ma non ancora inserite in portafoglio (Autostrada Gebze-Izmir in Turchia e Linea 4 della metropolitana di Milano) o per le quali la ASTALDI risulta Promotore nell'ambito dei relativi *iter* di aggiudicazione (Porto di Ancona).

## Iniziative in fase di gestione

A questa categoria sono da ricondurre tutte quelle iniziative che la ASTALDI ha in essere nel settore delle concessioni (direttamente o tramite la sua controllata ASTALDI CONCESSIONI S.r.l.), relative a opere che allo stato di redazione della presente relazione risultano già in fase di esercizio. Tali iniziative possono essere riferite ad opere costruite dalla stessa ASTALDI (Ospedale di Mestre e parcheggi) o nelle cui Concessionarie la ASTALDI è subentrata quando l'opera era già in esercizio (Autostrada Serenissima).

## **VENETA SANITARIA FINANZA DI PROGETTO S.p.A.** (Ospedale dell'Angelo di Mestre, Italia)

(CONCESSIONI ITALIA, Edilizia sanitaria – 680 posti letto)

Veneta Sanitaria Finanza di Progetto S.p.A. (di seguito VSFP) è la Concessionaria dell'iniziativa in *project finance* per la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione e la gestione, nonché la fornitura di apparecchiature elettromedicali ed arredi, del nuovo Ospedale dell'Angelo di Mestre (presidio ospedaliero ad alta specializzazione). La sua realizzazione, eseguita dalla stessa ASTALDI, ha reso disponibili 680 posti letto, su una superficie costruita netta di circa 150.000 mq. La concessione ha una durata di 29 anni e 11 mesi, di cui 24 anni e 7 mesi di gestione. L'operazione è strutturata sulla base di un finanziamento *non recourse* di circa € 107 milioni con una leva finanziaria di circa 20/80 ed un apporto di mezzi propri (capitale sociale e prestito subordinato) pari a circa € 28 milioni. È prevista l'erogazione di un contributo pubblico totale di circa € 120 milioni (iva esclusa), a fronte di un totale investimento di circa € 238 milioni (oneri finanziari ed iva esclusi). Il ritorno dell'investimento è garantito dal flusso dei ricavi da gestione attesi dalla Società di progetto, a fronte dell'erogazione di servizi non sanitari e commerciali (manutenzione opere civili e impianti, manutenzione apparecchiature elettromedicali, ristorazione degenti, dipendenti e esterni, pulizie, lavanderia e sterilizzazione biancheria, gestione sistema informativo-informatizzato, gestione tecnico-amministrativa laboratorio analisi (Mestre e Venezia), gestione tecnico-amministrativa radiologia e neuroradiologia, gestione smaltimento rifiuti speciali, gestione aree commerciali, dozzinanti, gestione del verde, gestione parcheggi). A valori 2011, i ricavi da gestione per la Società di progetto ammontano a circa € 59 milioni. Concedente dell'iniziativa è l'Azienda Sanitaria ULSS n. 12 di Venezia. Concessionario è appunto VSFP, partecipata dalla ASTALDI al 31%. Nel corso del 2011, le attività di gestione, avviate ad aprile 2008, si sono sviluppate con regolarità e nel rispetto dei requisiti prestazionali previsti nei documenti contrattuali. Da un punto di vista finanziario, si segnala che il 6 giugno 2011 è stato erogato dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) il rifinanziamento del progetto per l'importo di € 65 milioni, ai sensi dell'accordo di finanziamento del 19 aprile 2005; si è pertanto ridotto di pari importo il finanziamento in essere con le banche commerciali. Da un punto di vista societario, si segnala invece che nel mese di giugno è stata perfezionata l'operazione di trasferimento al socio Sinergie dell'intero pacchetto di azioni VSFP, pari al 14%, detenute dalla Cofely, che è pertanto uscita dalla compagine azionaria. La quota azionaria di Sinergie è conseguentemente salita dal 10,5% al 24,5%. Nel successivo mese di ottobre, Sinergie ha sottoscritto un accordo preliminare con il socio Mantovani e con ASTALDI CONCESSIONI per la cessione del 7% di azioni della società, nella misura del 3,5% a Mantovani e del 3,5% ad ASTALDI CONCESSIONI. Ottenuto il nulla-osta all'operazione da parte degli altri soci si attende il via libera degli enti finanziatori con l'obiettivo di perfezionare l'operazione entro il prossimo mese di aprile 2012. È altresì da segnalare che il 22 novembre 2011 è stato sottoscritto con il Concedente il 13° Atto Aggiuntivo al contratto di convenzione, con il quale sono state introdotte, per far fronte a nuove esigenze manifestate dal Concedente, una serie di modifiche delle specifiche tecniche di erogazione di alcuni servizi e delle corrispondenti tariffe. L'investimento complessivo per lavori, forniture di arredi e macchinari e oneri indiretti, inclusivo delle varianti in corso d'opera, è sostanzialmente terminato nel rispetto delle previsioni e ammonta a circa € 251,7 milioni (IVA esclusa), di cui € 120 milioni (IVA esclusa) di contributo pubblico in conto capitale, a carico della ULSS12, erogati sulla base dell'avanzamento dei lavori di realizzazione. Tutti i lavori affidati dal Concedente alla Società sono stati regolarmente ultimati e collaudati, ad eccezione di quelli relativi all'adeguamento del Laboratorio delle Cellule Staminali, attualmente in fase di collaudo.

## **PARCHEGGI**

(CONCESSIONI ITALIA, Parcheggi – 3.700 posti auto)

Le 5 iniziative in essere in questo settore fanno capo alla partecipata ASTALDI CONCESSIONI S.r.l., controllata al 100% da ASTALDI S.p.A.



Alla data di redazione della presente Relazione, risultano operative tutte e cinque le iniziative in concessione che ad oggi il Gruppo Astaldi ha in essere nel campo della mobilità e dei parcheggi, vale a dire:

- Parcheggio “Corso Stati Uniti” di Torino (Italia, in gestione)
- Parcheggio “Porta Palazzo” di Torino (Italia, in gestione)
- Parcheggio “Piazza VIII Agosto” di Bologna (Italia, in gestione)
- Parcheggio “Riva Reno” (Ex Manifattura Tabacchi) di Bologna (Italia, in gestione)
- Parcheggio “Piazza Cittadella” di Verona (Italia, in gestione)

Ricordiamo inoltre che per ciascuna delle concessioni in essere nel comparto parcheggi non esiste una Società di Progetto di riferimento, in quanto per tutte le iniziative in essere in questo comparto, il Gruppo Astaldi ha avviato una *partnership* strategica con il Gruppo APCOA Europe, operatore *leader* nel comparto dei servizi di parcheggio in Italia e in Europa che attualmente gestisce più di 6.000 parcheggi in Europa (53 in Italia), per un totale di 1,3 milioni di posti auto. La gestione delle opere è affidata direttamente alla APCOA che, a seconda degli accordi in essere, riconosce periodicamente alla ASTALDI il 50% del fatturato annuo complessivo derivante dalle gestioni effettuate, con una previsione di minimo garantito pattuito che la APCOA è tenuta comunque a corrispondere indipendentemente dall'occupazione del parcheggio.

Si riporta di seguito una breve descrizione delle iniziative in essere in questo comparto.

*Parcheggio “Corso Stati Uniti” di Torino.* La concessione di costruzione e gestione del Parcheggio “Corso Stati Uniti” di Torino ha una durata di 80 anni (a partire da febbraio 1999), con 77 anni e 5 mesi di gestione. I posti auto a disposizione sono 500 e sono direttamente gestiti dalla Società APCOA Parking Italia S.p.A. (Gruppo APCOA Europe), *partner* del GRUPPO ASTALDI nell'iniziativa in esame. ASTALDI e APCOA Parking Italia S.p.A. hanno infatti costituito una ATI (Associazione Temporanea di Imprese) che vede la seconda operare come mandante e affidataria della gestione del parcheggio per un periodo di 22 anni (che terminerà nel 2020). La fase di gestione è stata avviata a ottobre 2001, a valle della fase di realizzazione eseguita direttamente dalla stessa ASTALDI. L'iniziativa è stata finanziata in parte con un contributo pubblico di circa € 4,7 milioni, in parte con un finanziamento *corporate* di € 2 milioni, in parte con i ricavi derivanti dalla vendita di 46 posti auto.

*Parcheggio “Porta Palazzo” di Torino.* La concessione di costruzione e gestione del Parcheggio “Porta Palazzo” di Torino ha una durata di 80 anni (a partire da agosto 1996), con 77 anni e 8 mesi di gestione. I posti auto a disposizione sono 853 e sono direttamente gestiti dalla Società APCOA Parking Italia S.p.A. (Gruppo APCOA Europe), *partner* del GRUPPO ASTALDI nell'iniziativa in oggetto. ASTALDI e APCOA Parking Italia S.p.A. hanno infatti costituito una ATI (Associazione Temporanea di Imprese) che vede la seconda operare come mandante e affidataria della gestione del parcheggio per un periodo di 22 anni (che terminerà nel 2020). La fase di gestione è stata avviata a gennaio 1999, a valle della fase di realizzazione del parcheggio eseguita direttamente dalla stessa ASTALDI. L'iniziativa è stata finanziata in parte con un contributo pubblico di € 6,3 milioni, in parte con un finanziamento *corporate* pari a circa € 1,4 milioni, in parte con i ricavi derivanti dalla vendita di 90 posti auto.

*Parcheggio “Piazza VIII Agosto” di Bologna.* La concessione di costruzione e gestione del Parcheggio “Piazza VIII Agosto” ha una durata di 60 anni (a partire da febbraio 1998), con 57 anni e 10 mesi di gestione. I posti auto a disposizione sono 979 e sono stati gestiti fino al 31 luglio 2011 direttamente dalla APCOA Austria A.G. (Gruppo APCOA Europe), in *partnership* con il GRUPPO ASTALDI. Dal 1° agosto 2011, la gestione del parcheggio è stata affidata alla APCOA Parking Italia S.p.A. (dello stesso Gruppo APCOA Europe). Il cambio di gestore non ha modificato la struttura dell'ATI (Associazione Temporanea di Imprese) espressione della Concessionaria per l'iniziativa, alla quale partecipano la ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. (in qualità di mandataria) e APCOA Austria A.G. (mandante e affidataria della gestione del parcheggio per un periodo di 30 anni). La realizzazione del parcheggio è stata ultimata nell'ottobre del 2000 e, dopo le operazioni di collaudo, l'opera è stata messa in esercizio nel marzo 2001. L'operazione è stata finanziata in parte con

un contributo pubblico di circa € 9 milioni, in parte con un finanziamento *corporate* di € 9 milioni, in parte con i ricavi derivanti dalla vendita di 276 posti auto.

*Parcheggio “Riva Reno” di Bologna.* La concessione di costruzione e gestione del Parcheggio “Riva Reno” ha una durata di 37 anni (a partire da aprile 2003), con 31 anni e 11 mesi di gestione. I posti auto a disposizione sono 543 e sono direttamente gestiti dalla APCOA Parking Italia S.p.A. (Gruppo APCOA Europe), partner del GRUPPO ASTALDI nell’iniziativa in oggetto. La APCOA Parking Italia S.p.A. opera in qualità di mandante dell’ATI costituita con la ASTALDI CONCESSIONI ed è affidataria della gestione del parcheggio per un periodo pari alla durata della Concessione. La fase di gestione è stata avviata a marzo 2009, a valle della realizzazione dell’opera effettuata dalla stessa ASTALDI. L’operazione è strutturata sulla base di un finanziamento *corporate*. Nel corso del 2010 è stato inoltre erogato un contributo pubblico totale di circa € 1,7 milioni iva esclusa a fronte di un totale investimento di circa € 14 milioni (oneri finanziari ed IVA esclusi).

*Parcheggio “Piazza Cittadella” di Verona.* La concessione di costruzione e gestione del Parcheggio “Piazza Cittadella” ha una durata di 37 anni (a partire da settembre 2010, con scadenza a giugno 2048). I posti auto a disposizione sono 800 e sono gestiti direttamente dalla APCOA Parking Italia S.p.A., partner del Gruppo Astaldi nell’iniziativa. APCOA Parking Italia S.p.A. opera in qualità di mandante dell’ATI (Associazione Temporanea di Imprese) costituita con la ASTALDI CONCESSIONI e come affidataria della gestione del parcheggio per un periodo pari alla durata della Concessione. La fase di gestione è stata avviata a settembre 2010, a valle della realizzazione dell’opera effettuata dallo stesso Gruppo Astaldi. L’operazione è strutturata sulla base di un finanziamento *corporate* pari all’intero ammontare dell’investimento di circa € 19 milioni (oneri finanziari e IVA esclusi).

#### **A4 HOLDING S.P.A. (ITALIA) (Autostrada Serenissima, Italia)**

(PARTECIPAZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. è titolare di una quota di partecipazione nella Società autostradale A4 Holding S.p.A. (già Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.), Concessionaria dell’Autostrada Serenissima situata nell’Area Nord-Est dell’Italia. L’ingresso in A4 Holding S.p.A. assume particolare rilievo strategico se inquadrato nei più ampi piani di sviluppo delle attività del Gruppo Astaldi, in quanto ha reso possibile l’ingresso in un settore – quello che delle infrastrutture di trasporto autostradale – che si ritiene potrà garantire rilevanti sinergie tra il comparto delle costruzioni e quello delle concessioni. La partecipazione è stata acquisita in più fasi nel corso del 2011 (i) in esito alle gare indette rispettivamente dal Comune di Milano e dal Comune di Brescia, con contratti formalizzati nel corso dello stesso 2011, nonché (ii) in adempimento agli aumenti di capitale successivamente deliberati, dalla stessa Società, rispetto ai quali la ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. ha sottoscritto la quota di propria spettanza, ma anche parte dell’“inoptato” derivante dalla mancata adesione allo stesso aumento di capitale da parte di alcuni Soci. A fronte di tali acquisizioni, alla data di redazione della presente Relazione, la partecipazione di ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. in A4 Holding S.p.A. risulta pari al 9,12%, corrispondente a n. 160.980 azioni. Il valore complessivo dell’operazione è stato pari ad € 99,8 milioni. Per ulteriori approfondimenti in merito a questa iniziativa, si rinvia a quanto riportato in proposito nel paragrafo della presente Relazione dedicato agli “Eventi successivi alla chiusura del periodo”.

#### **PACIFIC HYDRO CHACAYES S.A. (CILE)**

(PARTECIPAZIONI ESTERO, Energia – 110MW di potenza installata)

L’iniziativa prevede la partecipazione nella Società di Progetto Pacific Hydro Chacayes S.A., incaricata della costruzione e gestione dell’Impianto idroelettrico di Chacayes, situato in Cile e con una capacità istallata di circa 110 MW. La

partecipazione in questa S.P.V. (*Special Purpose Vehicle*) avviene mediante la partecipazione al 60% della Inversiones Assimco Ltd., che a sua volta possiede il 100% di Cachapoal Inversiones Ltd. e che, dal canto suo, detiene il 27,3% della Pacific Hydro Chacayes S.A. La Società Inversiones Assimco Ltd. è inoltre partecipata al 31,39% dalla SIMEST S.p.A. e per il restante 8,61% dalla F.V.C. (Fondo di Venture Capital della stessa SIMEST S.p.A.). L'impianto idroelettrico di Chacayes è stato realizzato dalla stessa Astaldi e il contratto di concessione prevede che, tramite un contratto di compravendita a lungo termine, il 60% dell'energia prodotta venga venduto sul mercato dell'energia cilena e che il restante 40% venga destinato al mercato *spot*. La fase di gestione dell'impianto è stata avviata a ottobre 2011, con la vendita a *spot* dell'energia. Successivamente, a partire dal 1° gennaio 2012 è entrato in vigore il contratto PPA. Al 31 dicembre 2011, gli incassi di Pacific Hydro Chacayes derivanti dalla vendita di energia di prova al mercato *spot* avviata a ottobre, sono risultati pari a USD 13,7 milioni.

## Iniziative in fase di costruzione

A questa categoria sono da ricondurre tutte quelle iniziative che la ASTALDI ha in essere nel settore delle concessioni (direttamente o tramite la sua controllata ASTALDI CONCESSIONI S.r.l.), riferite a opere che allo stato di redazione della presente relazione risultano ancora in fase di costruzione.

### **SAT S.p.A.** (Ospedali Toscani)

(CONCESSIONI ITALIA, Edilizia sanitaria – 1.700 posti letto)

SAT S.p.A. è la Concessionaria dell'iniziativa in *project finance* per la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione e la gestione dei relativi servizi non sanitari e commerciali di 4 presidi ospedalieri in Toscana, Massa (delle Apuane), Lucca, Pistoia e Prato. Sono escluse le forniture di apparecchiature elettromedicali ed arredi. Concedente dell'iniziativa è Azienda USL n. 1 Massa e Carrara, con Azienda USL n. 2 Lucca, Azienda USL n. 3 Pistoia, Azienda USL n. 4 Prato. Concessionario è appunto SAT S.p.A., di cui la Astaldi detiene il 35%. La concessione ha una durata contrattuale di 22 anni e 9 mesi, di cui 19 anni per la gestione. A seguito del riequilibrio economico finanziario registrato il 26 maggio 2010, l'operazione risulta attualmente strutturata sulla base di un finanziamento *non recourse* di circa € 161 milioni, con una leva finanziaria 18/82 che prevede un apporto di mezzi propri (capitale sociale + prestito subordinato) di circa € 33 milioni. È prevista l'erogazione di un contributo pubblico totale di circa € 242 milioni, IVA esclusa (di cui € 231 milioni a stato avanzamento lavori e € 11 milioni a collaudo), a fronte di un totale investimento di circa € 398 milioni (oneri finanziari ed iva esclusi). Il ritorno dell'investimento per i privati (Società di Progetto) è garantito dal flusso dei ricavi da gestione atteso dalla Società di Progetto a fronte dell'erogazione di servizi non sanitari (pulizie, manutenzioni, sterilizzazione, lavanderia, ristorazione, ecc.) e commerciali pari a circa € 53 milioni (a valori novembre 2006). Sebbene siano state sottoscritte quattro Convenzioni con ognuna delle Aziende USL interessate, l'operazione si basa sull'unitarietà del Piano Economico Finanziario e sul concetto di unitarietà dei quattro interventi. Ogni Azienda USL interverrà nel caso in cui fosse necessario un riequilibrio economico finanziario. Per un approfondimento in merito all'avanzamento della fase di costruzione, si rinvia a quanto riportato in proposito nella sezione dedicata dall'andamento delle iniziative di costruzione. Per quanto riguarda invece gli aspetti finanziari dell'iniziativa, si segnala che sono state ultimate le *due diligence* (tecnica, assicurativa e legale) propedeutiche al finanziamento. Il *financial closing* è atteso entro il 31 marzo 2012. Per quanto concerne le attività di Gestione sono state lanciate le gare per la scelta dei gestori per i servizi non sanitari ed è stata definita una short list per la scelta conclusiva dei providers.

### **METRO 5 S.p.A.** (Linea 5 della metropolitana di Milano – Tratta base: Stazione Garibaldi-Bignami)

(CONCESSIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: metropolitane – 26.000 passeggeri/ora per senso di marcia)

Metro 5 S.p.A. è la Concessionaria dell'iniziativa in *project finance* per la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione e la gestione della nuova Linea 5 della metropolitana di Milano, per la tratta Stazione Garibaldi-Bignami (6,1 chilometri, 9 stazioni e una capacità di 26.000 passeggeri/ora per senso di marcia), in corso di costruzione ad opera della stessa ASTALDI in raggruppamento di imprese. Concedente dell'iniziativa è il Comune di Milano. La concessione ha una durata di 31 anni e 9 mesi, di cui 27 anni per la fase di gestione. La Società di Progetto è partecipata al 31% dalla Astaldi. L'operazione è strutturata sulla base di un finanziamento *non recourse* di circa € 275 milioni, con una leva finanziaria di 18/82 che prevede un apporto di mezzi propri (capitale sociale e prestito subordinato) di circa € 40 milioni. È prevista l'erogazione di un contributo pubblico totale di circa € 350 milioni iva esclusa (di cui € 116 milioni a carico del Comune e il resto a carico dello Stato), a fronte di un investimento totale di circa € 552 milioni (oneri finanziari ed iva esclusi). Il ritorno dell'investimento per la Società di Progetto è garantito da un ricavo da gestione pari a circa € 26 milioni annui. Contrattualmente l'entrata in funzione della prima tratta funzionale (7 stazioni da Zara a Bignami) è prevista ad aprile 2012, con avvio dell'intera tratta nel luglio 2013. Alla luce di ritardi non imputabili al Concessionario, tali termini sono in fase di rinegoziazione con il Concedente, con una previsione di apertura della prima tratta nel novembre 2012 e dell'intera linea nel dicembre 2013. Per un approfondimento in merito alla fase di costruzione di questa iniziativa, si rinvia a quanto riportato in merito all'iniziativa nel paragrafo della presente relazione dedicato all'andamento delle iniziative in costruzione.

#### **METRO 5 LILLA S.p.A.** (Linea 5 della metropolitana di Milano – Prolungamento: Stazione Garibaldi-San Siro)

(CONCESSIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: metropolitane – 26.000 passeggeri/ora per senso di marcia)

L'iniziativa si riferisce al *project finance* per la progettazione esecutiva, la realizzazione e la gestione del prolungamento della Linea 5 della metropolitana di Milano, lungo la tratta Stazione Garibaldi-San Siro (7,1 chilometri, 10 stazioni, 26.000 passeggeri/ora per senso di marcia). Concessionaria dell'iniziativa è METRO 5 LILLA S.r.l., partecipata al 100% da METRO 5 S.p.A. (a sua volta partecipata al 31% dalla ASTALDI). Concedente è il Comune di Milano. La concessione ha una durata di 30 anni (fino al 31 dicembre 2040), di cui 25 anni 8 mesi di gestione. L'operazione è strutturata sulla base di un finanziamento *non recourse* di circa € 334 milioni, con una leva finanziaria di circa 21/79 che prevede un apporto di mezzi propri (capitale sociale e prestito subordinato) di circa € 85 milioni. È prevista l'erogazione di un contributo pubblico totale di circa € 443 milioni, IVA esclusa (di cui € 88 milioni a carico del Comune e il resto a carico dello Stato), a fronte di un totale investimento di circa € 775,7 milioni (oneri finanziari ed IVA esclusi). L'equilibrio del Piano Economico Finanziario dell'iniziativa si fonda sul flusso dei ricavi attesi dalla gestione per la Società di progetto, con la previsione di un canone di disponibilità. Per un approfondimento in merito alla fase di costruzione di questa iniziativa, si rinvia a quanto riportato in merito all'iniziativa nel paragrafo della presente relazione dedicato all'andamento delle iniziative in costruzione.

#### **MONDIAL MILAS-BODRUM AIRPORT ANONIM SIRTEKI S.A. (TURCHIA)**

(PARTECIPAZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto aeroportuali – in costruzione)

L'iniziativa rientra nel perimetro di consolidamento della ASTALDI CONCESSIONI S.r.l.

In data 6 aprile 2011, ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. ha formalizzato l'acquisto del 90,85% delle azioni della Società MONDIAL Milas-Bodrum Airport Anonim Sirteki S.A., titolare del contratto di progettazione, costruzione e gestione del *terminal* internazionale dell'Aeroporto Milas-Bodrum – attualmente in fase di realizzazione ad opera della Astaldi S.p.A. L'operazione rientra nel più ampio piano di sviluppo delle attività del Gruppo Astaldi e risponde alla specifica volontà strategica di garantire un ampliamento della gamma dell'offerta nel settore delle concessioni aeroportuali. L'iniziativa si sostanzia infatti nell'acquisizione di una concessione *green-field* e garantisce un potenziamento della *leadership* del

Gruppo nel settore aeroportuale, grazie alle sinergie generate con il *business* costruzioni. L'operazione si è sostanziata: (i) per il 70,85% dell'interessenza acquisita, nel subentro della ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. nel capitale versato e sottoscritto da uno dei Soci della Concessionaria; (ii) per il restante 20%, nell'acquisizione di diritti di godimento sul capitale. Nel suo complesso, l'ammontare dell'operazione corrisponde al valore contabile del patrimonio netto acquisito che, a sua volta, è pari al *fair value* delle attività acquisite e delle passività assunte, non facendo emergere pertanto alcun avviamento (positivo o negativo). L'Aeroporto Milas-Bodrum è collocato in un'area ad elevata densità turistica nella parte sud-ovest della Turchia ed insiste su una superficie complessiva di 100.000 metri quadrati. L'esecuzione delle opere di realizzazione è stata affidata alla Astaldi S.p.A., con contratto EPC (*Engineering Procurement Construction*) e l'ultimazione dei lavori è prevista entro il primo trimestre dell'anno 2012. L'avvio della fase di gestione è prevista per marzo 2012. Nel corso del 2011, si è infatti perfezionata con l'Ente Concedente (DHMI, l'Ente Statale turco per la gestione dei servizi aeroportuali) una prima quota di estensione del contratto, che porta la scadenza della fase di gestione alla nuova data di ottobre 2015.

### **ANKARA ETLIK HASTANESI A.S. (TURCHIA)**

(PARTECIPAZIONI ESTERO, Energia – in gestione)

L'iniziativa rientra nel perimetro di consolidamento della ASTALDI CONCESSIONI S.r.l.

Ankara Etlik Hastanesi A.S. è la Società di Progetto costituita in data 5 gennaio 2012 e incaricata della progettazione, costruzione e gestione del *Campus* ospedaliero di Etlik ad Ankara, in Turchia. Nel corso del 2011 ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. si è infatti aggiudicata in raggruppamento di imprese la gara per l'iniziativa in concessione per la progettazione, la costruzione e la gestione del *campus*, oltre che per la fornitura delle apparecchiature elettro-medicali e degli arredi. Il progetto prevede la realizzazione di una struttura sanitaria che sarà dotata complessivamente di 3.200 posti letto, distribuiti in 9 dipartimenti, che si estenderanno su una superficie complessiva di circa 1.080.000 mq. Il complesso verrà realizzato per conto del Ministero della Salute turco (MOH) dalla *joint venture* partecipata al 46% dalla stessa ASTALDI CONCESSIONI S.r.l., al 5% dalla Astaldi S.p.A. e per il restante 49% dalla Società turca Türkerler. La durata della concessione è prevista pari a 28,5 anni, di cui 3,5 anni per la fase di costruzione e 25 anni per la gestione, che verrà avviata a valle della fase di realizzazione. L'iniziativa prevede un investimento complessivo pari a € 940 milioni, la cui remunerazione verrà garantita da un canone di disponibilità annuale (rivalutabile per l'inflazione), oltre che da un canone per l'espletamento di alcuni servizi non sanitari in convenzione (manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici, delle strade, delle aree a verde, delle apparecchiature elettro-medicali e degli arredi, gestione delle *utilities*) e dallo sviluppo commerciale di alcune aree immobiliari. Si segnala in ultimo che per questa iniziativa è in corso il procedimento per addivenire alla firma del contratto con il Ministero della Salute turco. Successivamente alla data di aggiudicazione definitiva, è stata infatti avviata la fase di negoziazione diretta con il Cliente per la chiusura formale del contratto stesso, che potrebbe portare alla definizione di ulteriori servizi aggiuntivi. Si ritiene che tale procedimento potrà essere concluso nel primo semestre del 2012. Successivamente e valle del relativo *financial closing*, le relative quote di competenza della ASTALDI nell'iniziativa verranno inserite in portafoglio.

### **VALLE ACONCAGUA S.A.**

(PARTECIPAZIONI ESTERO, Energia – in gestione)

L'iniziativa rientra nel perimetro di consolidamento della ASTALDI CONCESSIONI S.r.l.

Il Progetto Relaves – aggiudicato alla ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. in raggruppamento di imprese (ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. *leader* dell'iniziativa con una quota pari al 55%) – si sostanzia in un contratto di concessione per la



progettazione, costruzione e successiva gestione di un impianto per il trattamento dei fanghi prodotti dalla miniera CODELCO Andina per il recupero di rame e molibdeno. CODELCO (*Corporación Nacional del Cobre de Chile*) è l'impresa statale cilena fondata nel 1976, che oggi è il primo produttore di rame al mondo, di cui nel 2010 ha rappresentato l'11% della produzione mondiale. Una volta realizzato, l'impianto sarà in grado di produrre circa 4.000 tonnellate di rame e 80 tonnellate di molibdeno all'anno, che la stessa CODELCO si è già impegnata ad acquistare a condizioni predefinite. Il valore complessivo dell'investimento è pari a USD 34 milioni, con ricavi da gestione complessivi che ammontano a circa USD 230 milioni. La durata della concessione è prevista pari a 21 anni, con avvio a inizio marzo 2012 e scadenza a ottobre 2032. Per le attività di progettazione e costruzione dell'impianto è previsto un periodo pari a 1 anno; successivamente, partirà la fase di gestione per la quale è prevista una durata pari a 20 anni. I lavori per la messa in esercizio dell'opera saranno avviati a marzo e saranno eseguiti direttamente dalla Astaldi S.p.A. In ultimo, si segnala che è stata recentemente costituita la Società di Progetto denominata Valle Aconcagua S.A. dedicata all'esecuzione del contratto in concessione sottostante il Progetto Relaves, che sarà partecipata dalla ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. al 55%.

## Le principali società del Gruppo ASTALDI

### ASTALDI S.P.A. (SOCIETÀ CAPOGRUPPO)

Il 2011 si conferma come ulteriore anno di crescita per la Capogruppo Astaldi S.p.A., evidenziando ottimi incrementi annuali delle grandezze comprese nel conto economico.

I ricavi crescono del 21,8% su base annua, mentre i margini dimostrano un'accelerazione più accentuata infatti l'EBITDA cresce del 32,3% e l'EBIT del 35,5%; il risultato ante imposte (EBT) cresce del 43,1%. Un' incidenza delle imposte al 40,4% determina quindi un risultato netto di € 62,7 milioni in crescita del 33,6% su base annua.

## RISULTATI ECONOMICI DI PERIODO

### CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

€/000	Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio individuale	31/12/2011	% sul totale ricavi	31/12/2010	% sul totale ricavi
Ricavi	1	1.948.735	95,6%	1.551.075	92,7%
Altri Ricavi Operativi	2	89.328	4,4%	122.657	7,3%
<b>Totale Ricavi</b>		<b>2.038.063</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.673.732</b>	<b>100,0%</b>
Costi della produzione	3 - 4	(1.589.267)	-78,0%	(1.300.954)	-77,7%
<b>Valore aggiunto</b>		<b>448.796</b>	<b>22,0%</b>	<b>372.778</b>	<b>22,3%</b>
Costi per il Personale	5	(170.588)	-8,4%	(159.918)	-9,6%
Altri costi operativi	7	(22.885)	-1,1%	(19.808)	-1,2%
<b>EBITDA</b>		<b>255.324</b>	<b>12,5%</b>	<b>193.052</b>	<b>11,5%</b>
Ammortamenti	6	(37.288)	-1,8%	(37.013)	-2,2%
Accantonamenti	7	(7.665)	-0,4%	(744)	0,0%
<b>EBIT</b>		<b>210.371</b>	<b>10,3%</b>	<b>155.295</b>	<b>9,3%</b>
Proventi ed oneri finanziari netti	8 - 9	(105.199)	-5,2%	(81.780)	-4,9%
<b>Utile (perdita) prima delle imposte</b>		<b>105.172</b>	<b>5,2%</b>	<b>73.516</b>	<b>4,4%</b>
Imposte	10	(42.518)	-2,1%	(26.624)	-1,6%
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>		<b>62.654</b>	<b>3,1%</b>	<b>46.891</b>	<b>2,8%</b>

#### Ricavi

A fine 2011 i **ricavi si attestano a € 1.948,7milioni** in crescita del 25,6% rispetto a € 1.551,1 milioni di fine 2010. A tale risultato si arriva grazie alla buona *performance*, sia dell'area domestica (Maxi Lotti della Strada Statale Jonica, Linea 5 della metropolitana di Milano, Ospedali Toscani), sia dell'area estera (commesse afferenti al comparto autostradale in Romania e Polonia, lavori ferroviari in Algeria).

La composizione geografica dei ricavi riflette gli esiti del buon *mix* di business messo in atto dall'Azienda, l'Italia contribuisce con il 49,1% dei ricavi, mentre l'Estero concorre per il restante 50,9% con un incremento dell'area europea che raggiunge il 31,8% dei ricavi (25,7% nel 2010), il contributo sostanzialmente stabile del Maghreb al 8,3% e la contrazione programmata delle attività in America che concorrono per il 10,8%.

Le infrastrutture di trasporto si confermano il settore di riferimento della Società con il 90,4% dei ricavi (87,9% nel 2010), seguito dall' edilizia civile e industriale con il 7,2% (5% nel 2010) e dagli impianti di produzione energetica ed opere idrauliche con il 2,5% (7,1% nel 2009).

#### Composizione geografica e settoriale dei ricavi operativi

Composizione geografica dei ricavi operativi	31-dic-11	%	31-dic-10	%
(€/000.000)				
<b>Italia</b>	<b>958</b>	<b>49,1%</b>	<b>762</b>	<b>49,1%</b>
<b>Estero</b>	<b>991</b>	<b>50,9%</b>	<b>789</b>	<b>50,9%</b>
Europa	619	31,8%	399	25,7%
America	210	10,8%	253	16,3%
Africa (Area <i>Maghreb</i> )	162	8,3%	137	8,8%
<b>Totale</b>	<b>1.949</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.551</b>	<b>100,0%</b>

Composizione settoriale dei ricavi operativi	31-dic-11	%	31-dic-10	%
(€/000.000)				
Infrastrutture di trasporto	1.761	90,4%	1.363	87,9%
Impianti di produzione energetica e opere idrauliche	48	2,5%	110	7,1%
Edilizia civile e industriale	140	7,2%	78	5,0%
<b>Totale</b>	<b>1.949</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.551</b>	<b>100,0%</b>

Gli **altri ricavi sono pari a € 89,3 milioni** (€ 122,7 milioni nel 2010), denotano un decremento del 27,2% a causa delle minori attività complementari registrate nel 2011 connesse ai contratti in esecuzione in Turchia. Si ricorda che tali lavorazioni si legano alle attività caratteristiche dell'Azienda con carattere di continuità nel tempo.

I **ricavi totali risultano pari a € 2.038,1 milioni** registrando un incremento del 21,8% rispetto a € 1.673,7 del 2010.

I **costi complessivi hanno un'incidenza del 87,5%** dei ricavi totali evidenziando un leggero calo rispetto all'88,5% del 2010 ed evidenziano al loro interno le seguenti dinamiche. I **costi di produzione ammontano a € 1.589,3 milioni** in aumento rispetto agli € 1.300,9 milioni del 2010 come riflesso del numero crescente di commesse eseguite in *general contracting*; i **costi del personale sono pari a € 170,6 milioni** con un'incidenza dell'8,4% sui ricavi in netto calo rispetto al 9,6% dello scorso anno; **gli altri costi operativi si attestano a € 22,9 milioni** con un'incidenza sostanzialmente stabile al 1,1% (1,2% nel 2010).

**Gli ammortamenti**, sia delle dotazioni tecniche che degli investimenti immobiliari **sono pari a € 37,3 milioni** con un'incidenza dell'1,8%. Tenendo conto anche degli **accantonamenti che ammontano a € 7,7 milioni** (€ 0,7 milioni nel 2010) si determina un **risultato operativo di € 210,4 milioni** pari al 10,3% dei ricavi totali con una crescita del 35,5% rispetto a quanto registrato nel 2010.

**Gli oneri finanziari netti sono pari a € 105,2 milioni** (€ 81,8 milioni nel 2010) con un'incidenza del 5,2% (4,9% nel 2010).

**L'utile ante imposte (EBT) si attesta a € 105,2 milioni** in crescita del 43,1% rispetto al 2010, il *tax rate* stimato al 40,4% è in leggera crescita rispetto al 2010 e riflette il differente *mix* geografico delle attività generando un **utile netto pari a € 62,7 milioni** in crescita del 33,6% rispetto agli € 46,9 milioni registrati nel 2010.

## RISULTATI PATRIMONIALI E FINANZIARI DI PERIODO

### STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

<i>Euro/000</i>	Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio individuale	31/12/2011	31/12/2010
Immobilizzazioni Immateriali	14	3.983	3.025
Immobilizzazioni Materiali	12 – 13	131.976	137.667
Partecipazioni	15	226.556	157.414
Altre Immobilizzazioni Nette	10 - 16 – 17	220.310	99.694
<b>TOTALE Immobilizzazioni (A)</b>		<b>582.825</b>	<b>397.800</b>
Rimanenze	18	79.308	82.407
Lavori in corso su ordinazione	19	963.486	780.812
Crediti Commerciali	20	150.986	89.192
Crediti Vs Committenti	20	598.870	521.180
Altre Attività	16 – 17	199.277	231.213
Crediti Tributarî	21	83.126	64.051
Acconti da Committenti	19	(377.023)	(304.298)
<b>Subtotale</b>		<b>1.698.029</b>	<b>1.464.557</b>
Debiti Commerciali	27	(344.740)	(334.312)
Debiti Vs Fornitori	17 – 27	(566.406)	(400.641)
Altre Passività	24 - 25 – 28	(219.769)	(171.746)
<b>Subtotale</b>		<b>(1.130.914)</b>	<b>(906.699)</b>
<b>Capitale Circolante Gestionale (B)</b>		<b>567.115</b>	<b>557.858</b>
Benefici per i dipendenti	26	(5.631)	(5.820)
Fondi per rischi ed oneri non correnti	29	(111.237)	(66.927)
<b>Totale Fondi (C)</b>		<b>(116.868)</b>	<b>(72.747)</b>
<b>Capitale Investito Netto ( D ) = ( A ) + ( B ) + ( C )</b>		<b>1.033.072</b>	<b>882.911</b>
Disponibilità liquide	22	241.247	239.667
Crediti finanziari non correnti	16	3.783	4.154
Titoli	16	1.675	4.789
Passività finanziarie correnti	24	(347.456)	(284.159)
Passività finanziarie non correnti	24	(486.758)	(452.969)
<b>Debiti / Crediti finanziari netti ( E )</b>		<b>(587.508)</b>	<b>(488.519)</b>
<b>Patrimonio Netto ( F ) = ( D ) - ( E )</b>	23	<b>445.564</b>	<b>394.392</b>

Le immobilizzazioni nette crescono a € 582,9 milioni (€ 397,8 milioni a fine dicembre 2010), essenzialmente a seguito dell'incremento registrato per la voce delle partecipazioni.

Il capitale circolante gestionale si attesta a € 567,1 milioni (€ 557,8 milioni a fine dicembre 2010). L'incremento su base annua è spiegato in larga parte dalla struttura del portafoglio ordini, che presenta una forte incidenza dei contratti che prevedono pagamenti "a forfait" (piuttosto che a misura) che, per loro natura, avvengono in acconto alle prestazioni

complessive. Si evidenzia inoltre che, nonostante il periodo di difficoltà delle Pubbliche Amministrazioni (tipica controparte per l'operatività del Gruppo), l'ammontare dei crediti verso committenti resta sotto controllo e non determina particolari situazioni di tensione della struttura finanziaria. Da ultimo, si ritiene importante segnalare che gli anticipi contrattuali si movimentano esclusivamente per le poste di competenza riferite ai contratti esteri, in quanto in Italia – e per l'estero in Polonia – non è prevista alcuna anticipazione finanziaria sulle iniziative in esecuzione.

Nel complesso, tali dinamiche determinano un **capitale investito netto in crescita a € 1,03 miliardi** (€ 882,9 milioni al 31 dicembre 2010).

Il **patrimonio netto cresce a € 445,6 milioni** (€ 394,4 milioni a fine 2010), in virtù del risultato di periodo, delle componenti economiche sospese rilevate nel conto economico complessivo e della distribuzione dei dividendi.

## POSIZIONE FINANZIARIA NETTA TOTALE

La struttura del debito della Società rimane orientata verso il lungo periodo con la prima scadenza significativa posta nel 2013. La Società è pertanto riuscita nello scopo di crescere in maniera significativa dal punto di vista del fatturato, pur mantenendo un necessario equilibrio finanziario.

### Struttura della posizione finanziaria netta totale

Euro/000		Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio Individuale	31/12/2011	31/12/2010
A	Cassa	22	241.247	239.667
B	Titoli detenuti per la negoziazione	16	1.675	4.789
<b>C</b>	<b>Liquidità (A+B)</b>		<b>242.922</b>	<b>244.456</b>
<b>D</b>	<b>Crediti finanziari</b>			
E	Debiti bancari correnti	24	(253.554)	(192.482)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	24	(90.262)	(87.627)
G	Altri debiti finanziari correnti	24	(3.640)	(4.051)
<b>H</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)</b>		<b>(347.456)</b>	<b>(284.159)</b>
<b>I</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (H+D+C)</b>		<b>(104.534)</b>	<b>(39.704)</b>
J	Debiti bancari non correnti	24	(482.501)	(450.067)
K	Altri debiti non correnti	24	(24.257)	(2.902)
	<i>di cui parti correlate</i>		<i>(20.000)</i>	
<b>L</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (K+J)</b>		<b>(506.758)</b>	<b>(452.969)</b>
<b>M</b>	<b>Indebitamento finanziario netto (L+I)</b>		<b>(611.292)</b>	<b>(492.673)</b>
<b>N</b>	<b>Crediti finanziari non correnti</b>	16	<b>3.783</b>	<b>4.154</b>
	<i>di cui parti correlate</i>		<i>3.783</i>	<i>4.001</i>
<b>O</b>	<b>Parte dell'indebitamento riferito alle Parti correlate</b>		<b>20.000</b>	
<b>P</b>	<b>Indebitamento finanziario complessivo (M+N+O)</b>		<b>(587.508)</b>	<b>(488.519)</b>
	Azioni proprie in portafoglio		3.005	4.168
	<b>Posizione Finanziaria netta totale</b>		<b>(584,503)</b>	<b>(484,351)</b>



## ASTALDI CONCESSIONI S.R.L.

ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. è la Società del Gruppo Astaldi (controllata al 100% dalla Capogruppo Astaldi S.p.A.) dedicata allo sviluppo e alla gestione delle iniziative in concessione e in *project finance* ad essa conferite dalla stessa Capogruppo, oltre che di quelle future che il Gruppo intende intraprendere nel settore.

ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. nasce infatti nel 2010 nell'ambito di un più ampio progetto di razionalizzazione della presenza del Gruppo Astaldi nel settore concessioni che, nel suo complesso, prevede il conferimento in più fasi dalla Capogruppo alla stessa ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. delle iniziative in essere nel comparto.

La sua costituzione risponde all'esigenza di:

- conferire un nuovo assetto organizzativo al GRUPPO ASTALDI, che consenta di capitalizzare le esperienze ad oggi acquisite, creando un "centro di competenze" adeguato alle strategie di sviluppo delle sue attività;
- valorizzare gli *asset* di gestione del Gruppo, evidenziandone il valore strategico;
- conferire una identità giuridica, economica e finanziaria al *business* concessioni;
- ottimizzare il sistema di gestione delle fonti di finanziamento, al fine di allinearne le scadenze al ciclo economico e finanziario dei progetti.

Alla data di redazione della presente Relazione sulla gestione, la presenza del Gruppo Astaldi nel settore delle concessioni si sostanzia nella partecipazione a iniziative in Italia e all'estero (Turchia, Cile, Honduras), riconducibili ai comparti edilizia sanitaria (6), infrastrutture di trasporto metropolitano, autostradale e aeroportuale (7), parcheggi (5), acqua ed energia (2), minerario (1). Delle 21 iniziative in essere, 8 sono già operative (Ospedale dell'Angelo di Mestre e 5 parcheggi in Italia, Impianto idroelettrico di Chacayes in Cile, partecipazione alla gestione della rete idrica della città industriale di San Pedro Sula in Honduras) e 10 sono state già ricondotte al perimetro di consolidamento della ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. Sono inoltre allo studio una serie di iniziative in Italia e all'estero, per le quali si è attesa di ulteriori sviluppi.

Si riporta di seguito l'elenco delle iniziative che, alla data indicata, sono riconducibili al perimetro di consolidamento della ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. o che risultano in fase di studio.

### INIZIATIVE IN CORSO

#### Parcheggi

- Parcheggio "Corso Stati Uniti" di Torino – in gestione
- Parcheggio "Porta Palazzo" di Torino – in gestione
- Parcheggio "Piazza VIII Agosto" di Bologna – in gestione
- Parcheggio "Riva Reno" (Ex Manifattura Tabacchi) di Bologna – in gestione
- Parcheggio "Piazza Cittadella" di Verona – in gestione

#### Partecipazioni societarie - Italia

- A4 Holding S.p.A.(già Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.)

### Partecipazioni societarie - Estero

- Pacific Hydro Chacayes S.A. (Cile, energia) – in gestione
- Agua de San Pedro Sula A.S. (Honduras, ambiente) – in gestione
- MONDIAL Milas-Bodrum Airport Anonim Sirteki S.A. (Turchia, aeroporti) – in costruzione
- Ankara Etlik Hastanesi A.S. (Turchia, ospedali) – in costruzione
- Valle Aconcagua S.A. (Cile, lavori minerari) – in costruzione

### INIZIATIVE IN FASE DI LANCIO

- Nogara Mare S.c.p.a. (Italia, autostrade)
- Acquisto di ulteriori quote della Società Veneta Sanitaria Finanza di Progetto S.p.A. (Italia, ospedali)

Il posizionamento geografico delle attività della ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. vede oggi la Società attiva in Italia, ma anche all'estero in Paesi che (i) offrono una stabilità socio-politica ed economica adeguata, (ii) si caratterizzano per un contesto normativo stabile, (iii) confermano interessanti opportunità per il settore concessioni, (iv) permettono di replicare anche al di fuori del mercato domestico il modello applicato per tali iniziative in Italia che, lo ricordiamo, si caratterizza per un rapporto rischio/rendimento reso adeguato dalla presenza di contributi pubblici, oltre che di un *minimum fee* garantito (sotto forma di canoni di disponibilità, traffico minimo garantito, diritti di occupazione, *water right* o clausole di *take or pay*) mediamente pari al 50% del monte ricavi atteso complessivo.

Alla data di redazione della presente Relazione, ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. è presente in Turchia (edilizia sanitaria, infrastrutture di trasporto autostradale), in Honduras (acqua) e in Cile (energia) e guarda con interesse alle opportunità che si potrebbero consolidare nel medio termine in Canada (edilizia sanitaria) e in Perù (comparto minerario). Inoltre, per garantire un adeguato presidio dei mercati e delle iniziative in essere, in data 3 ottobre 2011 si è provveduto con l'apertura di due Succursali, ASTALDI CONCESSIONI TURCHIA e ASTALDI CONCESSIONI CILE che risultano ad oggi pienamente operative.

Per una breve analisi degli scenari di riferimento identificabili in ciascuna delle Aree in cui ASTALDI CONCESSIONI S.r.l. opera o guarda con interesse, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Scenario di riferimento" della presente Relazione sulla gestione.

Per una descrizione sintetica delle principali iniziative in corso riconducibili ad ASTALDI CONCESSIONI, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo sull'andamento del settore delle concessioni del GRUPPO ASTALDI. Per le iniziative in fase di lancio, si rinvia invece a quanto riportato nel paragrafo relativo all'Evoluzione prevedibile della gestione.

Si riportano di seguito i prospetti contabili di riferimento della ASTALDI CONCESSIONI S.r.l.

# ASTALDI CONCESSIONI: CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO INDIVIDUALE

(€/milioni)	31/12/2011		31/12/2010	
Ricavi	7.164	96,8%	4.618	99,3%
Altri Ricavi Operativi	240	3,2%	32	0,7%
<b>Totale Ricavi</b>	<b>7.404</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.650</b>	<b>100,0%</b>
Costi della produzione	(1.567)	(21,2)%	(1.272)	(27,4)%
<b>Valore aggiunto</b>	<b>5.837</b>	<b>78,8%</b>	<b>3.378</b>	<b>72,6%</b>
Costi per il Personale	(628)	(8,5)%	(177)	(3,8)%
Altri costi operativi	(417)	(5,6)%	(162)	(3,5)%
<b>EBITDA</b>	<b>4.792</b>	<b>64,7%</b>	<b>3.040</b>	<b>65,4%</b>
Ammortamenti	(64)	(0,9)%	(4)	(0,1)%
<b>EBIT</b>	<b>4.728</b>	<b>63,9%</b>	<b>3.035</b>	<b>65,3%</b>
Proventi ed oneri finanziari netti	1.689	22,8%	1.008	21,7%
<b>Utile (perdita) prima delle imposte</b>	<b>6.417</b>	<b>86,7%</b>	<b>4.043</b>	<b>86,9%</b>
Imposte	(3.243)	(43,8)%	(1.492)	(32,1)%
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>3.174</b>	<b>42,9%</b>	<b>2.551</b>	<b>54,9%</b>

# ASTALDI CONCESSIONI: STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO INDIVIDUALE

	31/12/2011	31/12/2010
(€/milioni)		
Immobilizzazioni Immateriali	4.114	651
Partecipazioni	133.852	18.724
Altre Immobilizzazioni Nette	9	9
<b>TOTALE Immobilizzazioni (A)</b>	<b>137.976</b>	<b>19.385</b>
Lavori in corso su ordinazione	22	
Crediti Commerciali	528	146
Altre Attività	2.272	1.457
Crediti Tributari	93	86
<b>Subtotale</b>	<b>2.915</b>	<b>1.689</b>
Debiti Commerciali	(1.092)	(551)
Debiti Vs Fornitori	(772)	(3.451)
Altre Passività	(19.582)	(12.891)
<b>Subtotale</b>	<b>(21.446)</b>	<b>(16.893)</b>
<b>Capitale Circolante Gestionale (B)</b>	<b>(18.531)</b>	<b>(15.204)</b>
Benefici per i dipendenti	(16)	(16)
<b>Totale Fondi (C)</b>	<b>(16)</b>	<b>(16)</b>
<b>Capitale Investito Netto ( D ) = ( A ) + ( B ) + ( C )</b>	<b>119.429</b>	<b>4.164</b>
Disponibilità liquide	1.352	660
Crediti finanziari correnti	3.863	
Crediti finanziari non correnti	5.929	13.030
Passività finanziarie correnti	(5.676)	(4.259)
Passività finanziarie non correnti	(100.299)	(32.874)
<b>Debiti / Crediti finanziari netti ( E )</b>	<b>(94.832)</b>	<b>(23.443)</b>
Debiti / Crediti finanziari da Concessioni	63.359	60.363
<b>Debiti / Crediti finanziari complessivi ( F )</b>	<b>(31.473)</b>	<b>36.920</b>
<b>Patrimonio Netto ( G ) = ( D ) - ( F )</b>	<b>87.956</b>	<b>41.084</b>

## ASTALDI CONCESSIONI: POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

€/000		31/12/2011	31/12/2010
A	Cassa	1.352	660
B	Titoli detenuti per la negoziazione		
<b>C</b>	<b>Liquidità (A+B)</b>	<b>1.352</b>	<b>660</b>
<b>D</b>	<b>Crediti finanziari</b>	<b>9.791</b>	<b>13.030</b>
E	Debiti bancari correnti	(15)	(6)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(4.397)	(4.253)
G	Altri debiti finanziari correnti	(1.265)	
<b>H</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)</b>	<b>(5.676)</b>	<b>(4.259)</b>
<b>I</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (H+D+C)</b>	<b>5.467</b>	<b>9.431</b>
J	Debiti bancari non correnti	(34.107)	(32.874)
K	Altri debiti non correnti vs controllante	(66.192)	
<b>L</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (K+J)</b>	<b>(100.299)</b>	<b>(32.874)</b>
<b>M</b>	<b>Indebitamento finanziario netto (L+I)</b>	<b>(94.832)</b>	<b>(23.443)</b>
N	Diritti di credito da attività in concessione	63.359	60.363
<b>O</b>	<b>Indebitamento finanziario complessivo (M+N)</b>	<b>(31.473)</b>	<b>36.920</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>		<b>(87.956)</b>	<b>(41,084)</b>
<b>PFN / PN</b>		<b>0,36</b>	<b>-0,90</b>

## ASTALDI CONSTRUCTION CORP.

La ASTALDI CONSTRUCTION CORPORATION è la Società di diritto statunitense, con sede a Davie (Broward County-Florida), detenuta al 100% dalla ASTALDI S.p.A. che cura le attività del Gruppo negli USA.

L'area geografica di riferimento è identificabile con il centro-sud della Florida, comprendendo sia la costa est (Miami, Fort Lauderdale), che la costa ovest (Naples, Tampa), con ulteriori possibilità concrete di espansione futura nelle aree contigue di Orlando e Jacksonville.

Le linee di *business* attualmente riconducibili alla ASTALDI CONSTRUCTION CORPORATION sono due, ovvero lavori di costruzione tradizionali e attività di *procurement* sul mercato USA a supporto delle strutture di sede, sia per le proprie unità operative, sia a favore delle altre aree del GRUPPO ASTALDI localizzate al di fuori degli Stati Uniti.

La linea del *procurement* si avvale di una rete di fornitori preventivamente qualificati ed ubicati in tutto il Nord America fino al Canada; l'attività che ne consegue ha permesso un monitoraggio esteso delle potenzialità del mercato locale e ha



permesso il consolidamento di rapporti organici con importanti produttori e concessionari statunitensi, con conseguenti benefici anche a livello di Gruppo.

Per quanto riguarda i lavori di costruzione di infrastrutture, la ASTALDI CONSTRUCTION CORPORATION è qualificata con diversi Clienti pubblici, tra cui si ricordano *Florida Department of Transportation (FDOT)*, *South Florida Water Management District (SFWMD)*, *US Army Corps of Engineers*, oltre a diverse Contee ed Amministrazioni locali.

La Società è inoltre iscritta, dal 2008, all'USGBC (*United States Green Building Council*), un'organizzazione *no-profit* dedicata allo sviluppo e diffusione di metodologie di progettazione e costruzione di edilizia sostenibile (*Green Building*). Inoltre ha consolidato accordi commerciali con *partner* locali attivi nel settore delle energie rinnovabili, per perseguire possibili iniziative nel settore fotovoltaico nell'area del Nord America, sfruttando anche le sinergie derivanti dalla *business line* del *procurement*.

Si segnala inoltre che nel 2011 la Astaldi Construction Corporation ha ottenuto:

- il "*Gold Level Step Award*" da parte della ABC (*Associated Builders & Contractors Inc.*), per il sesto anno consecutivo;
- il "*2011 FTBA Safety Award*" da parte del Florida Transportation Builders Association.

I riconoscimenti suddetti testimoniano l'impegno costante della Società nello sviluppo continuo e nell'implementazione del proprio sistema di gestione della Salute e Sicurezza sul lavoro, da sempre considerato una priorità per la tutela dei propri dipendenti.

Nel corso del 2011, è stato inoltre conferito alla ASTALDI CONSTRUCTION CORPORATION il "*DBE Certificate of Achievement*" della FTBA (*Florida Transportation Builders Association*), quale riconoscimento per aver affidato, nei suoi progetti, una parte dei lavori in subappalto a delle DBE (*Disadvantaged Business Enterprises*), raggiungendo gli obiettivi minimi di affidamento richiesti dai contratti (in termini percentuali sul valore totale dei contratti stessi) o eccedendoli in alcuni casi, durante il "*Federal Fiscal Year 2009-2010*".

Le opere attualmente in corso di esecuzione (o recentemente completate) si riferiscono prevalentemente a lavori di infrastrutture stradali, effettuati sia per conto del Florida Department of Transportation, da sempre Cliente strategico per la ASTALDI in Florida, sia per conto della Collier County, sulla costa ovest a Naples, dove la ASTALDI ha già effettuato in passato diversi progetti.

Nel corso del 2011, nonostante lo sforzo intrapreso dall'Amministrazione USA nel portare avanti il piano d'investimenti previsto dall'ARRA - *American Recovery and Reinvestment Act*, la Società ha continuato ad affrontare un mercato difficile ed estremamente competitivo e nonostante gli effetti della crisi economica degli anni passati siano ancora evidenti, nel corso dell'esercizio, ASTALDI CONSTRUCTION CORPORATION si è aggiudicata due commesse, una con il *Florida Department of Transportation (FDOT)* e una con la Collier County per complessivi USD 86,7 milioni.

Per un approfondimento su queste iniziative, si rinvia a quanto riportato in merito all'Area USA nel paragrafo della presente relazione dedicato all'andamento delle commesse riconducibile al comparto costruzioni.

Tra gli altri progetti in corso di esecuzione si segnalano altre tre commesse con l'FDOT:

- realizzazione e ampliamento della State Road 823 (NW 57th Ave), localizzata a Hialeah nella Contea di Miami-Dade, in fase avanzata di completamento. Valore contratto: USD 14,5 milioni.
- ampliamento e ricostruzione di una sezione della State Road 93 (I-75) compresi 8 sovrappassi, nella Contea di Sarasota (FL), con ultimazione prevista per il mese di giugno 2012. Valore contratto: USD 31,7 milioni.
- Ricostruzione ed ampliamento di uno svincolo autostradale, situato in corrispondenza della SR-862/I-595, comprendente 4 sovrappassi, nella contea di Broward (FL), nei pressi dell'Aeroporto di Fort Lauderdale. Valore contratto: USD 36,9 milioni.

Il portafoglio lavori residuo di Astaldi Construction Corporation al 31 dicembre 2011 ammonta a circa USD 118,6 milioni, in aumento rispetto ai USD 60,8 milioni dell'esercizio precedente.

Per quanto riguarda l'andamento delle attività svolte nel corso dell'esercizio 2011, la Società ha registrato USD 28.7 milioni di ricavi da lavori.

## ASTALDI ARABIA LTD.

ASTALDI ARABIA Ltd. è la Società del GRUPPO ASTALDI, controllata dalla ASTALDI S.p.A., che cura e monitora le attività operative e commerciali del Gruppo nell'Area *Middle East* (Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti)

Attualmente, la presenza del Gruppo Astaldi nell'Area si può ritenere stabile e finalizzata a sviluppare le opportunità identificabili non più nel comparto dell'*oil&gas* (per il quale il Gruppo ha in corso una sola iniziativa, con il Progetto industriale di Jubail in Arabia Saudita), ma principalmente nei comparti più tradizionali delle infrastrutture di trasporto e dell'edilizia civile (Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti).

È importante segnalare in ultimo che, a seguito della chiusura di alcune iniziative in corso nel Paese – non ancora compensata dalla messa a regime dei contratti di più recente acquisizione – la ASTALDI ARABIA Ltd. ha chiuso l'esercizio 2011 con produzione ridotta e risultati economici negativi, sia per effetto di un incremento dei costi legati alla chiusura dei cantieri, sia per effetto del mancato assorbimento dei costi di struttura conseguenza, come detto, della contrazione dei volumi produttivi.

## Risorse umane e organizzazione

Il Gruppo Astaldi si avvale della collaborazione di 9.192 dipendenti, per il 15% operativi in Italia e per il restante 85% dislocati all'estero nei 25 Paesi in cui il Gruppo opera.

**ORGANIZZAZIONE.** Il 2011 ha visto consolidarsi il modello organizzativo a matrice introdotto nell'anno precedente, attraverso il rafforzamento del presidio centrale dei servizi industriali. All'interno di tale disegno vanno iscritti la costituzione di un Servizio Affidamenti all'interno della funzione acquisti, che ha lo scopo di supportare il management di Paese o Commessa in tutte le fasi del processo di stipula di contratti di affidamento a soggetti terzi, ed il consolidamento del servizio di Energia e Sistemi Elettromeccanici, posto in diretta dipendenza della Direzione Servizi Industriali. L'espansione della Società sul mercato estero ha inoltre comportato la creazione della nuova Direzione Centrale Russia e la ridenominazione della Direzione Centrale Emirati Arabi che ha acquisito come nuovo paese l'Oman. Infine nel 2011 si è rafforzata anche la articolazione organizzativa estera della ASTALDI CONCESSIONI che ha costituito due presidi organizzativi in Cile ed in Turchia.

**FORMAZIONE.** Nel 2011 si è tenuta la prima *convention* mondiale del *management* Astaldi. Per la prima volta nella storia della Società è stato organizzato un evento formativo che ha coinvolto in due distinte sessioni tutto il *management* aziendale, circa 200 persone tra dirigenti e quadri di prima fascia, che ha avuto come obiettivo l'integrazione e la condivisione dei valori e della missione aziendale. Il momento formativo è risultato particolarmente prezioso nella fase di forte crescita a cambiamento culturale che la Società sta vivendo, uscendone rinforzato il senso di identità che ha consentito il raggiungimento degli importanti obiettivi economici degli ultimi anni e che rappresenta una delle chiavi di successo per il futuro prossimo. In termini più generali, nel 2011 sono state erogate circa 5.500 ore di formazione sui temi della sicurezza sul posto di lavoro, dei sistemi informativi, delle lingue straniere, dell'ingegneria e della

progettazione, del controllo interno, della gestione del personale, del sistema qualità. Tutto ciò in aggiunta, ovviamente, agli interventi obbligatori previsti dalla legge ed a quelli erogati perifericamente a favore del personale locale.

**SVILUPPO E SELEZIONE.** Nel 2011 è stato esteso ad una più vasta popolazione il sistema di valutazione delle *performance* e delle competenze, adottato nel 2010 per la sola popolazione dirigente. In Italia, attraverso il sistema informativo *Cezanne*, ed all'estero fuori sistema, sono state sottoposte a valutazione circa 450 risorse che ricoprono posizioni manageriali o specializzate. La progressiva mappatura dettagliata delle competenze presenti in azienda rappresenta uno degli strumenti più importanti per la gestione del *know-how* e lo sviluppo integrato delle risorse. Parallelamente e in maniera costante è proseguito il processo di inserimento di competenze dal mercato esterno. Nel 2011 sono state infatti assunte ed inserite circa 170 risorse qualificate tra cui circa 30 neolaureati in varie discipline, tecniche, giuridiche ed economiche.

**SISTEMI INFORMATIVI DEL PERSONALE.** Nell'ambito del progetto di informatizzazione e reingegnerizzazione dei processi di gestione delle risorse umane nel corso dell'esercizio 2011 la Pianificazione della Forza Lavoro (*Work Force Planning*) delle Unità Produttive Italia e delle Direzioni/Servizi Corporate è stata realizzata attraverso il software *Cézanne*. Il *Work-Force Planning* (WFP), modulo interamente pensato e realizzato per (e da) il Gruppo Astaldi, consente di pianificare il fabbisogno di personale sia in senso incrementale che decrementale permettendo di ottimizzare la gestione della mobilità interna, i percorsi di carriera e il processo di *recruiting* e selezione. I principali risultati ottenuti attraverso la reingegnerizzazione del processo sono:

- la disponibilità in tempo reale delle informazioni organizzative presenti nel sistema;
- l'informatizzazione del processo che, viaggiando tramite web, consente di accelerare la raccolta dei dati in ingresso (dati previsionali);
- la disponibilità a sistema dei dati previsionali "consuntivati" per ogni singola posizione;
- la possibilità di raccogliere in forma aggregata e rendere rapidamente fruibili i dati di pianificazione, tramite la reportistica disponibile nel sistema stesso, ad uso dei manager oltre che della Direzione Risorse Umane.

## Qualità, sicurezza e ambiente

Nel 2011 è stata conclusa la completa ridefinizione del sistema di gestione aziendale, a seguito della definitiva adozione, da parte della Capogruppo ASTALDI S.p.A, di una struttura organizzativa basata sul modello di funzionamento a "matrice", strumentale al conseguimento degli obiettivi di crescita prefissati dal *Business Plan* e ritenuta più idonea per le organizzazioni che operano in una logica di gestione per progetti.

Su indicazione dell'Alta Direzione il nuovo sistema di gestione a matrice è stato sottoposto a validazione, da parte di una Società di consulenza che, tramite una propria metodologia, ha verificato l'efficienza dei più significativi macro processi aziendali maggiormente significativi per effetto dell'evoluzione organizzativa a matrice.

A settembre 2011, subito dopo l'adozione del suddetto sistema, è stato avviato un percorso di ulteriore approfondimento sul sistema a matrice direttamente presso tutte le Direzioni di Paese presidiate dal Gruppo e le relative commesse; il *road-show* è stato interamente progettato, organizzato e gestito da alcune funzioni corporate che, avvalendosi del contributo specialistico della stessa società che ha proceduto alla validazione, ha consentito di trasferire e condividere con tutto il management coinvolto i principali meccanismi di funzionamento e di dettaglio del nuovo modello adottato.

L'attività si è conclusa nel mese di dicembre ed ha coinvolto circa 330 persone del Gruppo.

Nel 2011 per la prima volta, da quando ASTALDI è in possesso delle certificazioni qualità, ambiente e sicurezza, è stato svolto da parte dell'Organismo di certificazione DNV, *Det Norske Veritas* l'audit simultaneo sulle tre componenti del sistema di gestione per sfruttare e testare l'effetto sinergico dell'integrazione, anche in fase di verifica ispettiva di terza parte indipendente; la visita ha avuto esito positivo e sono state, di conseguenza, mantenute le tre certificazioni di conformità alle norme ISO 9001, ISO 14001 e OHSAS 18001.

Relativamente ad ASTALDI CONCESSIONI, subito dopo la sua costituzione è stato avviato il progetto di definizione ed implementazione del sistema qualità aziendale; nell'aprile 2011, su base volontaria, è stata svolta la verifica di conformità ai requisiti della norma UNI EN ISO 9001:2008, da parte dell'Organismo di certificazione DNV, *Det Norske Veritas*. All'esito positivo è stato rilasciato il relativo certificato di conformità relativo al seguente campo di applicazione: *“Progettazione, sviluppo e gestione di iniziative in project finance, partnership pubblico - privato e concessioni, nei settori delle infrastrutture e degli impianti”*.

Nel settembre del 2011, Astaldi, tramite la NewCo nBI S.r.l., ha sottoscritto con il Gruppo Busi un accordo avente ad oggetto l'affitto del ramo d'azienda relativo esclusivamente alle divisioni di impiantistica e manutenzione della Busi Impianti S.p.A.

Nello stesso mese, a seguito di verifica straordinaria effettuata dall'Organismo di Certificazione DNV, *Det Norske Veritas*, è stata confermata ad nBI S.r.l. la validità del certificato di conformità del sistema di gestione ai requisiti della norma UNI EN ISO 9001:2008, a suo tempo rilasciata a Busi Impianti S.p.A.

Si segnala infine l'adesione al *carbon disclosure project (CDP)*. CDP è un'organizzazione internazionale che raccoglie informazioni per conto di alcuni Investitori Istituzionali. Le informazioni raccolte aiutano gli investitori a comprendere i rischi e le opportunità di cambiamento climatico nel loro portafoglio societario. La nostra Società ha contribuito a fornire alcuni dati ambientali che testimoniano l'impegno alla riduzione della propria impronta ecologica e nel considerare l'ambiente una variabile strategica di business.

## Particolari rischi ed incertezze

Le politiche di *risk management* implementate dal GRUPPO ASTALDI si fondano su una concezione del “rischio” inteso come parte integrante nella generazione del valore per gli azionisti e come somma del valore attuale del modello di *business* esistente e del valore delle future opzioni di sviluppo. Una gestione efficiente dei rischi mira quindi a sfruttare le opportunità di *business* favorendo la crescita futura e, al contempo, proteggendo il valore fino ad oggi creato. Risulta pertanto fondamentale allineare l'attività di *risk management* agli obiettivi chiave che gli azionisti considerano “critici” per il successo dell'impresa.

In quest'ottica, già dal 2010 è stato costituito un Servizio di *Corporate Risk Management*, che riporta direttamente dell'Amministratore Delegato del Gruppo Astaldi e ha la responsabilità di assistere il *management* nel processo decisionale, nell'ottica di “sterilizzare” le situazioni di rischio indesiderate e non sostenibili durante l'intero ciclo del *business* aziendale e nei diversi ambiti contrattuali (Appalti tradizionali, *General Contracting*, Concessioni e *Project Financing*).

Il modello logico di *Risk Management* adottato in azienda è tridimensionale, ripartito per natura del rischio (Operativo, Finanziario, Strategico e *Compliance*), per livello (*Enterprise*, Paese, Commessa) e per fase del Progetto (Sviluppo, Realizzazione, Gestione). La gestione del rischio è ritenuta elemento “focale” soprattutto nel processo di Pianificazione attraverso il quale vengono definiti i cd. *key risk* di Piano Industriale e le prassi generali di gestione del rischio. Tale modello implica che le attività e le responsabilità di *Risk Management* (individuazione, valutazione, gestione e

monitoraggio) siano attribuite ai vari livelli dell'organizzazione, in funzione della natura di rischio in oggetto e della fase temporale nella quale quest'ultimo si manifesta.

Il modello, ormai pienamente recepito nell'ambito dell'organizzazione, passa anche dall'integrazione nei meccanismi decisionali di un processo uniforme e strutturato di identificazione, analisi e governo dei rischi aziendali idoneo a:

- fornire ai Vertici / Direzione di Gruppo una visione complessiva dei principali rischi cui il Gruppo è esposto;
- dare opportuna rilevanza alla dimensione "rischio", per l'assunzione di scelte di business che tengano conto in modo sistematico della volatilità dei risultati attesi;
- contribuire al miglioramento delle tecniche e dei sistemi di *Risk Management* esistenti con la finalità di migliorare le performance aziendali e la sostenibilità del *business*;
- contribuire alla diffusione della cultura dei rischi e al rafforzamento della responsabilizzazione delle strutture sui temi di *Risk Management*.

Nel corso del 2011, è stato lanciato il Programma di *Enterprise Risk Management* (ERM) di Gruppo, focalizzato sui principali rischi in grado di minacciare il raggiungimento delle *performance* e delle strategie di Piano. La metodologia adottata ha permesso di identificare 15 "Rischi Top", ossia in grado di minacciare maggiormente il conseguimento degli obiettivi fissati dal piano strategico e dei 5 Paesi a maggior contribuzione sull'EBIT di Gruppo (Italia, Venezuela, Turchia, Algeria) per l'attuazione di una *risk analysis* ai fini ERM e identificazione, sulla base dei risultati ottenuti, delle relative azioni di mitigazione e di monitoraggio periodico. Le attività svolte sono state oggetto di progressiva condivisione con l'Alta Direzione del Gruppo, con il Comitato di Controllo Interno e con il Collegio Sindacale, al fine di condividere l'approccio metodologico applicato e i principali esiti delle analisi effettuate.

Si riporta di seguito, in estrema sintesi, una panoramica dei rischi che pesano maggiormente fra i 15 "Rischi Top" identificati, suddivisi per categoria.

## **RISCHI FINANZIARI**

*Liquidità e crediti.* Tale rischio esprime la possibilità che il Gruppo non riesca a far fronte alle obbligazioni finanziarie che derivano dagli impegni contrattuali assunti e, più in generale, dalle proprie passività finanziarie, ma anche l'esposizione del Gruppo a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti.

*Struttura finanziaria e mercato (Tasso di interesse).* La situazione attuale dei mercati finanziari evidenzia fenomeni critici, in termini di restrizioni del credito e oscillazioni del costo del denaro. Il Gruppo, già a partire dagli esercizi precedenti, ha provveduto ad adeguare e riposizionare verso il medio/lungo termine la struttura dell'indebitamento, contenendo le variazioni del costo del denaro mediante una attenta politica di copertura del rischio di tasso.

*Mercato valutario (Tasso di Cambio).* La situazione attuale dei mercati valutari può evidenziare situazioni di estrema volatilità. Il Gruppo, già a partire dagli esercizi precedenti, ha provveduto a presidiare tale rischio, con opportune operazioni di copertura.

## **RISCHI STRATEGICI**

*Rischio Paese.* Per sua natura, il Gruppo Astaldi è esposto ai rischi tipici dell'attività internazionale (ad es., rischi connessi all'instabilità della situazione politica ed economica locale e rischi relativi al mutamento del quadro macroeconomico, fiscale o legislativo). L'identificazione di nuove iniziative in Paesi esteri è pertanto accompagnata da una preventiva e accurata individuazione e valutazione dei rischi (politici, economici, finanziari e operativi) legati ai Paesi in cui opera, che vengono poi costantemente monitorati fino al completamento delle commesse. È inoltre importante



segnalare che l'attività svolta dal Gruppo all'estero è concentrata prevalentemente in Paesi (i) che offrono opportunità di sviluppo per piani di investimento infrastrutturali di lungo termine, (ii) che considerano le opere di interesse del Gruppo come prioritarie nelle politiche di investimento attuate a livello locale, (iii) per le quali è garantita una copertura assicurativa internazionale o esistono accordi bilaterali tra il Governo Italiano e il Governo locale, (iv) con un sistema normativo di riferimento certo.

## **RISCHI DI CONFORMITÀ**

*Contrattuale/Leggi Normative.* Nel settore in cui opera il Gruppo, una parte consistente dell'attività viene svolta sulla base di contratti che prevedono un corrispettivo determinato al momento dell'aggiudicazione. I maggiori oneri e/o costi che il Gruppo può incontrare e/o subire nell'esecuzione di tali contratti devono essere sopportati dal Gruppo e possono essere recuperati nei confronti del committente a seconda della normativa che disciplina il contratto e/o delle condizioni contrattuali convenute. Conseguentemente, i margini realizzati sui contratti di tale natura possono variare rispetto alle stime originarie in conseguenza della recuperabilità dei suddetti maggiori oneri e/o costi.

## **RISCHI OPERATIVI**

*Procurement.* L'oscillazione, in alcuni casi sensibile, del prezzo di alcune materie prime può comportare un aumento dei costi della produzione che il Gruppo, peraltro, tende a sterilizzare mediante politiche di approvvigionamento diversificate, accordi quadro con fornitori strategici, clausole contrattuali di revisione prezzo e utilizzo di interventi *ad hoc* dei Governi locali tesi a mitigarne gli effetti economici.

## **Corporate governance**

Il modello di *governance* adottato dalla ASTALDI S.p.A. risulta in linea con i principi contenuti nel "Codice di Autodisciplina delle società quotate" – predisposto da Borsa Italiana S.p.A. nel mese di ottobre 1999 e in seguito modificato ed integrato –, con le raccomandazioni formulate dalla CONSOB in materia e, più in generale, con la *best practice* internazionale.

Per le informazioni richieste dall'art. 123-bis del Testo Unico della Finanza si rimanda a quanto contenuto nella "Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari", redatta in ottemperanza alla normativa vigente e pubblicata congiuntamente alla presente relazione. Tale documento è reso disponibile anche sul sito internet istituzionale del Gruppo [www.astaldi.it](http://www.astaldi.it) nella Sezione *Governance*, nei tempi e nei modi normativamente previsti.

## **Relazione sulla remunerazione**

Per quanto attiene alle informazioni in ordine alla remunerazione di Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche della Società, si rinvia integralmente a quanto descritto nella Relazione sulla Remunerazione redatta dal Consiglio di Amministrazione di Astaldi S.p.A. ai sensi dell'art. 123-ter del T.U.F. (Testo Unico della Finanza).

Tale documento è reso disponibile anche sul sito internet istituzionale del Gruppo [www.astaldi.it](http://www.astaldi.it) nella Sezione *Governance*, nei tempi e nei modi normativamente previsti.

## Tutela e protezione della *privacy*

Si informa che la Società, al fine di garantire il corretto trattamento dei dati personali, e in particolare di quelli definiti sensibili e giudiziari, in attuazione di quanto previsto al punto n. 26 del disciplinare tecnico di cui all'Allegato B del D.Lgs. n. 196/2003 (cd. "Codice sulla protezione dei dati personali"), ha provveduto, sulla base dei cambiamenti organizzativi e procedurali che caratterizzano l'evoluzione aziendale, all'aggiornamento del Documento Programmatico sulla Sicurezza redatto ai sensi delle disposizioni di cui al punto n. 19 del richiamato decreto.

## Fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio

Con riferimento alla commessa per la realizzazione in *general contracting* del **Mega-Lotto 3 della Strada Statale Jonica (SS-106) in Italia**, si segnala che a gennaio 2012 è stata registrata la formale chiusura dell'*iter* di aggiudicazione del contratto, già aggiudicato in via provvisoria nella prima parte dell'anno precedente; le relative quote di competenza della Astaldi sono state pertanto incluse nella valorizzazione del portafoglio ordini al 31 dicembre 2011.

Con riferimento alla commessa per la realizzazione in *general contracting* della Linea C della Metropolitana di Roma, si segnala che il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) del 20 gennaio 2012 ha sancito il definitivo via libera all'avvio dei lavori per la tratta T3 (San Giovanni-Colosseo). La consegna delle aree e l'avvio delle opere per questa nuova tratta è previsto nei primi mesi dell'esercizio 2012.

Con riferimento alla commessa per la costruzione e gestione della **Linea 4 della metropolitana di Milano** in Italia, si segnala che nel mese di gennaio il TAR (Tribunale Amministrativo Regionale) per la Lombardia si è pronunciato in senso favorevole al raggruppamento di imprese partecipato dalla Astaldi, respingendo il ricorso presentato dal secondo classificato nell'*iter* di aggiudicazione della concessione di costruzione e gestione dell'opera. Tenuto anche conto dell'esito della pronuncia del Consiglio di Stato in merito al medesimo ricorso, favorevole al raggruppamento di imprese partecipato dalla Astaldi, a fine febbraio sono partite le attività propedeutiche alla realizzazione dell'opera. L'inserimento in portafoglio ordini delle quote di competenza della Astaldi nell'iniziativa verrà registrato nei prossimi mesi.

Sul fronte operativo, si segnala che è stato dato avvio alle attività relative ai contratti relativi al Progetto Chuquicamata (costruzione) e al Progetto Relaves (concessione), già inseriti nella valorizzazione del portafoglio al 31 dicembre 2011. Per il Progetto Relaves, è stata inoltre costituita la Società di Progetto VALLE ACONCAGUA S.A. Per un approfondimento su queste due iniziative, si rinvia al paragrafo relativo all'Andamento della gestione per settore e area geografica.

Si segnala inoltre che sono state costituite la ASTALDI-TURKELER J.V. e la ANKARA ETLIK HASTANTE A.S., entrambe partecipate al 51% dal Gruppo Astaldi e rispettivamente *joint venture* per l'esecuzione dell'EPC *Construction Contract* e SPV (*Special Purpose Vehicle*) per l'esecuzione del contratto in concessione per la progettazione, realizzazione e successiva gestione del **Polo Ospedaliero di Etlik ad Ankara in Turchia**. A conferma dell'importanza che il Paese sta assumendo per le attività del Gruppo nel settore Concessioni, nel mese di gennaio è stata aperta la Succursale Turchia della Astaldi Concessioni (Società del Gruppo dedicata al *business* delle Concessioni e detenuta al 100% da Astaldi S.p.A.): la nuova *branch* avrà come obiettivo prioritario garantire un più diretto presidio delle rilevanti iniziative in essere nel Paese.

Nel mese di marzo è stata inoltre costituita la **ASTALDI CANADA Inc.**, Società partecipata al 100% dalla ASTALDI S.p.A. che avrà come obiettivo lo sviluppo e il monitoraggio delle iniziative e delle opportunità che si andranno a delineare nel mercato canadese.

Si segnala in ultimo che sempre nel mese di marzo il GRUPPO ASTALDI ha esercitato il diritto di prelazione per l'acquisto delle azioni detenute nella Società **A4 Holding S.p.A.** (già "Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A."), titolare, tra l'altro, del 100% del capitale della Concessionaria dell'Autostrada Serenissima nel nord-est dell'Italia, dal Comune di Vicenza e dal Comune di Padova. La formalizzazione del relativo trasferimento di quote avverrà al termine dell'*iter* di aggiudicazione e della prelazione previsto in Statuto, previsto entro i prossimi mesi, e porterà la partecipazione del GRUPPO ASTALDI dal 9,12% al 9,8%. Per ulteriori approfondimenti, si rinvia al successivo paragrafo sull'Evoluzione prevedibile della gestione.

## Evoluzione prevedibile della gestione

Nei prossimi mesi è prevista l'approvazione del nuovo Piano Industriale che mostra un significativo incremento dei volumi produttivi, grazie ai rilevanti investimenti e ai numerosi successi commerciali registrati nel corso degli ultimi anni dal Gruppo Astaldi.

Il nuovo piano potrà essere definito come un punto di svolta nella storia del Gruppo perché prende come punto di partenza la fine di un ciclo – che nel corso degli ultimi dieci anni, attraverso la quotazione in Borsa del titolo Astaldi e un forte investimento sulla crescita per via endogena, ha portato al consolidamento dei fondamentali del Gruppo e della sua capacità di generare reddito – e garantisce alle attività nel loro complesso un ulteriore impulso alla crescita.

Si vedrà consolidata la capacità del Gruppo di offrire nei mercati di tradizionale presidio prodotti e servizi di qualità in linea con la *leadership* conseguita: se gli ultimi dieci anni hanno visto il Gruppo trasformarsi da Società di costruzioni con attività anche all'estero a *General Contractor* di rilievo internazionale, con il nuovo periodo di Piano si punterà a consolidare la capacità del Gruppo di offrire un prodotto integrato chiavi in mano in grado di soddisfare al meglio ogni esigenza nei comparti di attività di riferimento.

Nel 2011, il Gruppo Astaldi ha confermato il deciso superamento della soglia di € 2 miliardi di fatturato e si è posizionato al primo posto tra i *Contractor* italiani. Il Gruppo Astaldi nei prossimi cinque esercizi rafforzerà ulteriormente il posizionamento competitivo grazie alla adeguata diversificazione geografica e al corretto bilanciamento delle attività tra settore costruzione e comparto concessioni. È importante inoltre sottolineare che tali risultati sono stati conseguiti in un contesto macroeconomico generalmente recessivo e dimostrano, da un lato la flessibilità del modello economico del Gruppo, dall'altro la sua capacità di reazione alle congiunture esterne sfavorevoli.

A queste considerazioni si perviene pur con i dovuti timori sugli effetti che potranno derivare per le economie reali a seguito delle tensioni dei mercati finanziari che si stanno registrando negli ultimi mesi, nella consapevolezza che le strategie fino ad oggi adottate garantiscono al modello di *business* del Gruppo quella flessibilità utile a garantire una efficace capacità di reazione alle congiunture negative che di volta in volta si vanno concretizzando.

Sul fronte finanziario, non è infatti possibile ignorare che la crisi del debito sovrano di alcune delle principali economie mondiali e registrato anche in Italia, unitamente alle recenti evoluzioni della regolamentazione del settore bancario europeo, hanno pesantemente condizionato la capacità di raccolta e di investimento delle principali banche attive in Europa, determinando un sempre più concreto rischio di congelamento del credito estendibile alle economie reali. Ciò nonostante, le decisioni approvate in Italia dal Governo in carica in questa prima dell'anno, hanno confermato il valore anticiclico dell'investimento nel settore infrastrutture, evidenziando un positivo cambio di rotta nella programmazione economica in materia di opere pubbliche. Numerosi sono i provvedimenti già presi in tal senso dal Governo che, tra l'altro, hanno fatto registrare: una positiva accelerazione dell'approvazione di progetti definiti "cantierabili", con l'introduzione di un *iter* più semplice e veloce per l'approvazione dei progetti delle opere strategiche; l'introduzione dei

*project bond*, che potranno essere emessi dalle Società di progetto; lo sblocco di interventi per € 6,2 miliardi da parte del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) riunitosi lo scorso 20 gennaio.

In questo contesto, è importante porre in luce il quadro normativo molto favorevole allo sviluppo in Italia del *project financing* delineato prima dalla Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 (di conversione del Decreto Legge n. 201 del 6 dicembre 2011, noto anche come decreto “salva-Italia”) e poi dal Decreto Legge n. 1 del 24 gennaio 2012 (noto anche come decreto “cresci-Italia”). In modo particolare, le norme varate con tale ultimo decreto puntano a favorire l’ingresso di capitali privati nel finanziamento, nella realizzazione e gestione delle infrastrutture. Dalle norme che facilitano la bancabilità del progetto alla possibilità di accorpare diverse fase progettuali, dall’introduzione del concetto di canone di disponibilità al nuovo meccanismo di emissione di obbligazioni da parte delle società di progetto, dall’introduzione del diritto di prelazione a favore dei promotori di opere non incluse nella programmazione pubblica ad una migliore facilità di subentro nell’ambito di concessioni esistenti: nel loro insieme, tutte le novità previste dalle recenti disposizioni normative puntano a favorire lo sviluppo del *project finance*, destinato a sostituire i meccanismi di finanziamento di una larga parte delle opere fino ad oggi finanziate esclusivamente con fondi pubblici.

**Il settore costruzioni si confermerà pertanto come core business del Gruppo, ma rilevanti sinergie scaturiranno dal comparto concessioni in Italia e all'estero**, nell’ambito di iniziative strutturate con un profilo di rischio/rendimento adeguato e *minimum fee* garantite, **oltre che con il comparto impianti**.

Per le iniziative oggi in costruzione **in Italia, nuovo impulso alle attività verrà dall’accelerazione delle infrastrutture di trasporto metropolitano**, in particolare per le opere di realizzazione della Linea 5 e della Linea 4 della Metropolitana di Milano. **Per l'estero, si prevede inoltre una accelerazione delle attività in Europa Centro-Orientale e Turchia, oltre che in America Latina** che, tra l’altro, beneficerà della messa a regime delle nuove acquisizioni nel comparto idroelettrico e minerario.

Con il contributo delle nuove opportunità commerciali, pertanto, **l'Italia confermerà un ruolo prioritario** nelle politiche di sviluppo del Gruppo mantenendo un contributo stabile al fatturato. **L'estero rafforzerà il suo apporto**, anche grazie alla più spinta diversificazione geografica delle attività e al **conseguente migliorato profilo di rischio sotteso alle iniziative in corso**. In particolare, si conferma l’interesse per i Paesi di tradizionale presidio (Polonia, Romania, Turchia), ma anche di più recente penetrazione commerciale (Cile, Perù) e di interesse (Canada).

Tra i Paesi di tradizionale presidio all’estero, la **Polonia si conferma un Paese di sicuro interesse nelle politiche di sviluppo delle attività del Gruppo**. Basti pensare che sulla base di quanto previsto dalla Programmazione UE 2007-2013, la Polonia è destinataria di oltre € 80 miliardi di risorse finanziarie comunitarie, di cui € 67,3 miliardi provenienti da fondi strutturali e di coesione europei, stanziati con l’obiettivo di favorire la crescita dell’economia polacca attraverso nuove infrastrutture, la protezione dell’ambiente, il miglioramento della competitività e la formazione.

Tra i Paesi di più recente penetrazione commerciale, **il Cile rappresenta un’Area dove il Gruppo Astaldi opera stabilmente dal 2008** nel campo idroelettrico e che lo vede oggi socio al 27,3% della Concessionaria che ha realizzato e oggi gestisce l’Impianto idroelettrico di Chacayes (111MW), in *partnership* con la Società australiana Pacific Hydro. **L’ingresso nel settore minerario cileno risponde alla volontà del Gruppo di espandere la propria presenza in un Paese di confermato interesse**, attraverso una diversificazione strategica in settori nuovi per la realtà Astaldi, ma in grado di offrire opportunità commerciali compatibili con le sue esperienze tecniche e gestionali. In quest’ottica, è stato individuato il settore minerario cileno come un interesse mercato di sbocco, anche in virtù dei circa USD 70 miliardi di investimenti previsti per questo comparto nei prossimi dieci anni. La sola CODELCO – con cui, a inizio 2012, la Astaldi ha sottoscritto due contratti minerari per complessivi USD 420 milioni, relativi al Progetto Chuquicamata e alla concessione per il Progetto Relaves – ha annunciato investimenti nel settore per USD 15 miliardi entro i prossimi cinque anni. La CODELCO, impresa di stato cilena fondata nel 1976, è oggi il primo produttore di rame al mondo, di cui nel 2010 ha rappresentato l’11% della produzione mondiale.

**Il Canada rientra tra le nuove Aree di più recente interesse.** A febbraio 2012 è stata costituita la ASTALDI CANADA Inc., Società partecipata al 100% da ASTALDI S.p.A. che avrà il compito di monitorare e sviluppare le opportunità nell'Area. Il Paese ha varato interessanti investimenti infrastrutturali che lo rendono un'Area di sicuro interesse, anche alla luce di un contesto normativo favorevole: il "*Plan Nord*" avviato in Québec prevede per i prossimi venticinque anni investimenti per € 34 miliardi nelle energie rinnovabili (più della metà nel comparto idroelettrico) e € 27 miliardi per miniere e infrastrutture di trasporto (porti, aeroporti, strade, ferrovie); il "*Green Energy Act*" varato in Ontario prevede entro il 2014 la sostituzione delle centrali a carbone, con investimenti privati attesi per circa € 6,6 miliardi nel comparto delle energie sostenibili; ulteriori investimenti sono attesi alla luce di quanto annunciato dall'Associazione Nazionale dei Produttori di greggio, che prevede entro il 2025 una crescita del 68% della produzione di petrolio nel Paese.

Un cenno ultimo è da fare per il **Middle East**, dove il Gruppo prevede una riconversione delle attività. Ricordiamo che fino ad oggi la Astaldi è stata presente nell'Area (Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Oman) prevalentemente con attività riconducibili al comparto dell'impiantistica industriale applicata al settore petrolchimico; per i prossimi anni, si prevede che l'apporto di questo comparto sarà sostituito da una maggiore presenza delle tradizionali infrastrutture di trasporto, per il quale sono attesi interessanti investimenti in particolare nel campo delle metropolitane e dell'alta velocità ferroviaria.

In relazione alle concessioni, a partire dal 2012 sarà possibile accogliere tra i risultati del Gruppo i **primi concreti esiti della messa a regime della gestione dell'impianto di Chacayes (inaugurato a ottobre) e dell'Aeroporto Milas-Bodrum (che entrerà in gestione durante la prossima stagione estiva)**. Tali iniziative, unite a quelle attualmente in esercizio (Ospedale di Mestre e cinque parcheggi in Italia) contribuiranno in maniera interessante alla stabilizzazione dei ricavi da concessione.

Per quanto riguarda invece la concessione relativa all'**Autostrada Gebze-Izmir in Turchia**, si conferma il forte *commitment* del Governo turco nei confronti di un'opera prioritaria per lo sviluppo economico delle aree interessate dai 422 chilometri del tracciato previsto – riducendo a meno di quattro ore i tempi di percorrenza lungo la tratta Istanbul-Izmir. Per questa iniziativa, tutte le attività connesse ai sondaggi speciali e alla progettazione dell'opera si sono svolte come da crono-programma; procede secondo i tempi previsti anche l'*iter* delle procedure di finanziamento, al termine del quale verranno incluse in portafoglio le quote di competenza della Astaldi riferite a questo contratto. Si segnala inoltre che nel mese di settembre il consorzio che realizzerà l'opera in concessione – partecipato dalla Astaldi – ha firmato con le Società giapponesi IHI e Itochu un contratto di subappalto per la progettazione e la costruzione del Ponte sul Golfo di Izmit, ovvero la parte dell'intero tracciato più impegnativa dal punto di vista ingegneristico: una volta realizzata, l'opera si caratterizzerà infatti come il ponte sospeso tra i più lunghi al mondo. Nel corso del mese di novembre 2011 è stato inoltre sottoscritto il mandato di *arranging* con un gruppo di banche locali ed internazionali, con la partecipazione anche di primari Istituzioni sovranazionali quali IFC (Banca Mondiale) e EBRD (Comunità Europea) e il coinvolgimento della JBIC (*Export Credit Agency del Giappone*) e di SACE; in considerazione dell'attuale situazione dei mercati finanziari e alla luce delle dimensioni rilevanti dell'operazione da finanziare, nell'ambito del mandato è stata definita una strategia di finanziamento del progetto in più fasi (cosiddetto *phasing*).

Sempre in Turchia, è in corso il procedimento per addivenire alla firma del contratto con il Ministero della Salute turco (MOH), Ente concedente dell'iniziativa in **concessione per la progettazione, la realizzazione, la fornitura di apparecchiature elettro-medicali e di arredi, oltre che la successiva gestione del Polo Ospedaliero di Etlik ad Ankara**. Ricordiamo infatti che a novembre 2011 il Gruppo Astaldi, in *joint venture* con una quota pari al 51% con la società di costruzioni turca Turkeler, ha ricevuto la lettera di aggiudicazione, propedeutica alla firma del contratto della suddetta concessione, a cui si ritiene si potrà addivenire nel primo semestre 2012. L'iniziativa porterà alla realizzazione del complesso ospedaliero più grande d'Europa. Il valore complessivo dell'investimento è pari a € 940 milioni. Per la realizzazione delle opere saranno impegnati € 567 milioni. I ricavi da gestione ammontano a € 2,4 miliardi, garantiti per oltre l'85% da canoni di disponibilità rivalutabili per l'inflazione e per la restante percentuale dall'erogazione dei servizi in convenzione (manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici, delle strade, delle aree a verde, delle



apparecchiature elettro-medicali e degli arredi, oltre che gestione delle *utilities*). La durata della concessione è prevista essere pari a 28,5 anni, di cui 3,5 anni per le attività di progettazione e costruzione ed i restanti 25 anni per la gestione, con avvio delle attività entro il 2012. Una volta realizzata, l'opera renderà disponibili 3.200 posti letto, suddivisi su 8 strutture sanitarie e un *hotel*, per un totale di circa 1.080.000 metri quadrati. La progettazione verrà curata dallo Studio Altieri, già *partner* della Astaldi nell'iniziativa in concessione per la realizzazione e gestione dell'Ospedale di Mestre, costruito e attualmente in fase di gestione in Italia.

In Italia **ulteriori interessanti sviluppi sono attesi nel settore delle infrastrutture di trasporto autostradale** dove, lo ricordiamo, il Gruppo Astaldi è attualmente presente nel quadrante nord-est del Paese, con una serie di partecipazioni strategiche detenute anche attraverso la sua controllata Astaldi Concessioni.

A novembre 2011, la Astaldi Concessioni ha infatti incrementato dall'8,65% al 9,12% la propria quota di partecipazione nel capitale sociale della Società **A4 Holding S.p.A.**, già "Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A." (titolare, tra l'altro, del 100% del capitale della Concessionaria dell'Autostrada Serenissima). All'incremento si è addivenuti per effetto: della sottoscrizione, in data 11 novembre, dell'aumento del capitale sociale a lei riservato (n. 11.387 azioni); della successiva sottoscrizione, in data 30 novembre 2011, delle azioni inoplate di sua spettanza (n. 8.449 azioni). Successivamente, come già segnalato nel paragrafo della presente relazione dedicato agli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio, nel mese di marzo il GRUPPO ASTALDI ha esercitato il diritto di prelazione per l'acquisto delle quote detenute nella stessa A4 Holding S.p.A., dal Comune di Vicenza e dal Comune di Padova. La formalizzazione del relativo trasferimento di quote avverrà al termine dell'*iter* di aggiudicazione e della prelazione previsto in Statuto, previsto entro i prossimi mesi, e porterà la partecipazione del GRUPPO ASTALDI dal 9,12% al 9,8%. Per ulteriori approfondimenti, si rinvia al successivo paragrafo sull'Evoluzione prevedibile della gestione.

A dicembre 2011, il Gruppo Astaldi ha acquistato una percentuale di partecipazione al capitale sociale dell' "**Autostrada Nogara-Mare Adriatico Società consortile per azioni**", la Società che ha per oggetto sociale la partecipazione alla procedura di affidamento della concessione per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada Regionale Medio Padana-Veneta Nogara-Mare Adriatico. La partecipazione è stata acquisita per il 10% per il tramite della Astaldi S.p.A. (n. 12.000 azioni) e per il 13% per il tramite della Astaldi Concessioni (n. 15.600 azioni), per un valore complessivo dell'investimento che alla fase attuale risulta pari a € 27,6 migliaia. Nel corso del 2012 la Regione Veneto procederà con l'esperimento della gara di affidamento della concessione, nell'ambito della quale la Società potrà esercitare il diritto di prelazione.

Si ricorda inoltre che il Gruppo Astaldi partecipa al raggruppamento di imprese – Astaldi in quota al 23% – già identificato come Promotore nell'ambito dell'*iter* di aggiudicazione dell'iniziativa in *project finance* per la realizzazione del nuovo collegamento autostradale di raccordo del Porto Ancona alla viabilità circostante. Per tale iniziativa, a febbraio 2012 si è concluso l'*iter* di aggiudicazione e l'ATI partecipata dalla Astaldi è risultata aggiudicataria definitiva, a seguito di una gara andata deserta tra i concorrenti originariamente pre-qualificati. Alla data di redazione della presente relazione, è in corso la fase di confronto tra l'Ente Concedente (ANAS) e l'ATI stessa per addivenire alla sottoscrizione della Convezione, nei termini e modi definiti dalla Delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare dell'opera.

Si conferma pertanto un piano di investimenti e diversificazione delle attività nel comparto concessioni impegnativo che verrà supportato da una elevata capacità di autofinanziamento delle iniziative in costruzione, perseguito attraverso uno stretto e rigido controllo del capitale investito e una ottimizzazione delle risorse tecniche già disponibili all'interno del Gruppo. Si punterà pertanto a garantire un ulteriore miglioramento della capacità di autofinanziamento del Gruppo, generando le risorse necessarie a coprire gli investimenti in concessioni.

Ricordiamo in ultimo che ulteriore impulso alla crescita potrà derivare dalle **sinergie con la Busi Impianti**, sulla base degli accordi industriali ratificati a settembre. La Astaldi, per il tramite della Società nBI S.r.l., interamente controllata, ha infatti sottoscritto con il Gruppo Busi un accordo avente ad oggetto (i) l'affitto del ramo d'azienda relativo esclusivamente alle divisioni italiane di impiantistica e manutenzione della Busi Impianti S.p.A. e (ii) il contratto preliminare per il

successivo acquisto del medesimo ramo d'azienda. nel contesto della procedura di concordato preventivo della Busi Impianti S.p.A., presentato e ammesso dal Tribunale di Bologna e allo stato attuale in attesa di omologa. Il controvalore, che sarà corrisposto alla stipula del contratto definitivo e che è stato calcolato sulla base delle transazioni comparabili e dei multipli di mercato, è pari a € 12,7 milioni. I canoni di affitto versati fino all'acquisto saranno dedotti dal prezzo e l'acquisto del ramo d'azienda potrà avvenire all'omologa del concordato preventivo della Busi Impianti S.p.A. Questa operazione si inquadra nel più ampio progetto di crescita del Gruppo Astaldi in quanto rappresenta un rafforzamento in un settore complementare alle sue attuali attività, attraverso una realtà, Busi Impianti, in grado di offrire forti sinergie industriali e commerciali, oltre che apporto di risorse umane con competenze professionali di alto livello. Le specifiche competenze di Busi Impianti nei settori dell'impiantistica e della manutenzione, unite ai volumi di attività e alle capacità di *business management* della Astaldi, completeranno pertanto la gamma di offerta e il *know-how* tecnico di cui la Astaldi già dispone e potenzieranno la sua capacità di offrire soluzioni integrate, contribuendo nel complesso alla crescita del Gruppo. Busi Impianti, che ha registrato negli ultimi anni un fatturato superiore a € 100 milioni annui e occupa 260 dipendenti, opera nel comparto dell'ingegneria, della manutenzione e dell'impiantistica civile, industriale e manifatturiera, nell'ambito del quale sviluppa soluzioni integrate "chiavi in mano" – dalla progettazione alla costruzione, all'assistenza, alla manutenzione e gestione – di sistemi complessi e di impianti nei settori delle infrastrutture, del commercio, dell'industria, della sanità, della farmaceutica e dell'energia. L'affitto del ramo d'azienda, attraverso la gestione operata da parte del Gruppo Astaldi, ha permesso nell'immediato la continuità dell'attività di impresa e, conseguentemente, la salvaguardia dei livelli occupazionali della Busi. A valle dell'omologa del concordato preventivo, la Astaldi procederà con l'acquisto del ramo d'azienda relativo esclusivamente alle divisioni italiane di impiantistica e manutenzione. La valenza di questa operazione è ancora più apprezzabile se si tiene conto del *boom* degli investimenti che si sta registrando per il comparto delle energie rinnovabili. Basti pensare che nel 2011 tali investimenti in Italia sono stati pari a € 26 miliardi, ovvero un miliardo in più di quanto registrato per lo stesso periodo nel settore residenziale.

## Altre informazioni

### Informazioni sulle operazioni con parti correlate

Per quanto concerne le operazioni effettuate con parti correlate, si precisa che le stesse rientrano nel normale corso di attività delle società del Gruppo e sono altresì regolate a condizioni di mercato. Per una informativa su tali rapporti, si rinvia alla nota 33 al Bilancio consolidato della Astaldi al 31 dicembre 2011.

Le operazioni compiute dalla ASTALDI con le parti correlate, riguardano essenzialmente lo scambio dei beni, le prestazioni di servizi, la provvista e l'impiego di mezzi finanziari con le proprie controllate, collegate e altre imprese partecipate oltre all'ottimizzazione della gestione della tesoreria di Gruppo.

Questi rapporti rientrano nell'ordinaria gestione dell'impresa e sono regolati a normali condizioni di mercato, ossia alle condizioni che si sarebbero applicate fra due parti indipendenti.

Tutte le operazioni poste in essere sono state compiute nell'interesse del Gruppo.

Per la quantificazione dell'ammontare complessivo dei rapporti di natura commerciale, finanziaria e di altra natura con le parti correlate, oltre che per la descrizione della tipologia delle operazioni più rilevanti, si rinvia a quanto dettagliato nelle note al bilancio.

Si ricorda in ultimo che il Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 10 novembre 2010, in linea con le previsioni del Regolamento CONSOB in materia di procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate approvato con Delibera n. 17221 del 12 marzo 2010, e successivamente modificato con Delibera del 23 giugno 2010, ha approvato,

con il parere favorevole del Comitato di amministratori indipendenti all'uopo nominato, le nuove procedure interne per l'identificazione, l'approvazione e l'esecuzione delle operazioni con parti correlate compiute dalla Astaldi S.p.A., direttamente o per il tramite delle sue controllate. Tali procedure in sintesi:

1. identificano le operazioni di “maggiore” e “minore” rilevanza.

Per le operazioni di minore rilevanza è previsto:

- (i) che la competenza a deliberare spetti, in via alternativa, al Consiglio di Amministrazione o all'Amministratore Delegato nell'ambito delle attribuzioni conferite a quest'ultimo;
- (ii) un parere motivato non vincolante del Comitato Parti Correlate, precedentemente menzionato;
- (iii) che il suddetto Comitato si possa avvalere di esperti indipendenti di propria scelta;
- (iv) una informativa *ex ante* adeguata, fornita tempestivamente all'organo deliberante e al Comitato medesimo che deve esprimere il parere.

Quanto invece alle operazioni di maggiore rilevanza, le procedure prevedono:

- (i) una riserva di competenza a deliberare in capo al Consiglio di Amministrazione;
- (ii) il parere vincolante del Comitato medesimo.

- 2. stabiliscono le modalità con cui si istruiscono e si approvano le operazioni, nonché la composizione e le regole di funzionamento del Comitato Parti Correlate che, in coerenza con le recenti indicazioni CONSOB, è composto esclusivamente da amministratori indipendenti sia nel caso di operazioni di “minore” che di “maggiore” rilevanza.
- 3. fissano le modalità e i tempi con i quali sono fornite al predetto Comitato, nonché agli organi di amministrazione e controllo, le informazioni sulle operazioni prima della deliberazione, durante e dopo l'esecuzione delle stesse;
- 4. individuano regole con riguardo alle ipotesi in cui la Società esamini o approvi operazioni di Società controllate, italiane o estere;
- 5. individuano i casi di “esenzione di *default*” dalla disciplina e i casi di “esenzione opzionale”.

Per ulteriori dettagli, si rinvia a quanto riportato in proposito nella Relazione annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari.

## Azioni proprie

Si segnala che, nell'ambito del Piano di *buy-back* di azioni Astaldi attuato nel corso dell'esercizio, nel 2011 sono state progressivamente acquistate n. 420.767 azioni; sono state altresì alienate n. 631.838 azioni.

Al 31 dicembre 2011 risultano in portafoglio n. 610.908 azioni del valore nominale di € 2.

## Azioni della Capogruppo possedute da imprese controllate

Nessuna azione della Capogruppo risulta posseduta da imprese controllate.

## Attività di direzione e coordinamento (ex art. 2497 e ss. cod. civ.)

Si segnala che la Astaldi S.p.A. non è soggetta a “direzione e coordinamento” di alcuno dei suoi azionisti in quanto il Consiglio di Amministrazione della Società assume in piena e completa autonomia e indipendenza ogni e più opportuna decisione relativa alla gestione delle attività della Società.

## Azioni Astaldi S.p.A. detenute da Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche al 31 dicembre 2011

Per questa informativa, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo relativo alla Relazione sulla remunerazione.

### Attività di ricerca e sviluppo

Nel corso dell'esercizio, il Gruppo non ha sostenuto costi per attività di ricerca e sviluppo.

### Operazioni atipiche o inusuali

Nel corso dell'esercizio, non sono state effettuate operazioni atipiche o inusuali.

## Conclusioni

Signori Azionisti,

il bilancio consolidato espone un utile netto di € 71 milioni, al netto di ammortamenti, accantonamenti e rettifiche di consolidamento.

p. Il Consiglio di Amministrazione  
F.to Il Presidente  
(Paolo Astaldi)

## Elenco sedi secondarie

<b>ALGERIA</b> Bureau Administratif et Financier Lotissement 19/20 Aissat Idir Cheraga – W. Alger Algeri	<b>GUATEMALA</b> Oficina Legal: 6ª Calle 5-47, zona 9, Quinto Nivel Ciudad de Guatemala (GUATEMALA, C.A.)	<b>TURCHIA</b> Armada İş Merkezi - Eskişehir Yolu 6/A Blok, Kat.9, No. 11, 06520 Söğütözü Ankara
<b>BOLIVIA</b> Avenida La Guardia, Km 6 ½ 7° Anillo Santa Cruz	<b>HONDURAS</b> Plantel El Carrizal, Blvd Fuerzas Armadas, Salida Carretera del Norte- Ap. Postal 3199 Tegucigalpa	<b>USA (FLORIDA)</b> 8220 State Road 84 – Suite 300 Davie – Florida 33324 – USA
<b>BULGARIA</b> N. 67 Tsanko Tserkoski Str., entrance V, 4th floor – 1421 Sofia	<b>NICARAGUA</b> Reparto Villa Fontana, Boulevard Jean Paul Genie No. 38 Managua	<b>VENEZUELA</b> Oficina Astaldi - Centro Operativo San Diego Entrada por Sub-Estación Km 150 A.R.C. - Sentico Caracas Valencia Estado Carabobo
<b>CILE</b> Avenida Apoquindo No. 3910, of. 701 piso 7 Las Condes - Santiago	<b>OMAN</b> Office 44 - 4th floor - Al Masriq Building - Azaibah – Muscat Sultanate of Oman	<b>VENEZUELA (Sede legale)</b> Centro Ciudad Commercial Tamanaco Primera Etapa Piso 6 Oficina 620 Av. La Estancia Chuao 1064 Caracas
<b>COSTA RICA</b> Bello Horizonte Escazu de Distribuidora Santa Bárbara 200 mts. sur, 200 mts. este, Urbanización la Suiza 150 mts. noroeste condominio Ingrid No. 6 Casa Blanca a Mano Derecha, San José	<b>PANAMA</b> Edificio Proconsa 1, Piso 10, Oficina 10A, Area Bancaria - Frente A Movistar - Ciudad de Panama	
<b>EL SALVADOR</b> Blvd. El Hipódromo Pasaje 10 Casa No. 139, Colonia San Benito San Salvador	<b>PERÙ</b> Calle Los Nardos 1018, piso 2, San Isidro – Lima 27	
<b>EMIRATI ARABI UNITI</b> Al Bateen Area, (near UAE Central Bank) 7th Street – Six Towers – Building C2 – 1st Floor – Apt. 102 P.O.Box 112554 Abu Dhabi (U.A.E)	<b>POLONIA</b> Astaldi S.p.A. Spółka Akcyjna Ul. Sapiezynska 10a 00-215 Warszaw	
	<b>ROMANIA</b> Strada Carol Davila 70 Sector 5 050455 Bucarest	



## Attestazione ex art. 36 del Regolamento CONSOB n. 16191/07 ("Regolamento Mercati")

La Astaldi S.p.A. dichiara che le proprie procedure interne sono allineate alle disposizioni di cui all'art. 36, lettere a), b) e c) del Regolamento Mercati (*"Condizioni per la quotazione di azioni di società controllanti società costituite e regolate alla legge di Stati non appartenenti all'Unione Europea"*), emanate in attuazione dell'art. 62, comma 3-bis, del D.Lgs. n. 58/1998.

In particolare, la Astaldi S.p.A. evidenzia che:

1. la Capogruppo Astaldi S.p.A. dispone in via continuativa degli statuti e della composizione degli organi sociali di tutte le società controllate extra-UE, rilevanti ai sensi dell'art. 36, comma 2, del Regolamento Mercati, con evidenza delle cariche sociali ricoperte;
2. la Capogruppo Astaldi S.p.A. mette a disposizione del pubblico, tra l'altro, le situazioni contabili delle società controllate extra-UE, rilevanti ai sensi dell'art. 36, comma 2, del Regolamento Mercati, predisposte ai fini della redazione del bilancio consolidato, comprendenti almeno lo stato patrimoniale e il conto economico;
3. le procedure amministrativo-contabili e di *reporting* attualmente in essere nel Gruppo Astaldi sono idonee a far pervenire regolarmente alla direzione e al revisore della Capogruppo i dati economici, patrimoniali e finanziari delle società controllate estere extra-UE, rilevanti ai sensi dell'art. 36, comma 2, del Regolamento Mercati, necessari per la redazione del bilancio consolidato;

Riguardo all'accertamento da parte della Capogruppo sul flusso informativo verso il revisore centrale, funzionale all'attività di controllo dei conti annuali e infra-annuali della Capogruppo stessa, si ritiene che l'attuale processo di comunicazione con la società di revisione, articolato sui vari livelli della catena di controllo societario e attivo lungo l'intero arco dell'esercizio, operi in modo efficace in tale direzione.

Il perimetro di applicazione, con riferimento all'esercizio 2011, riguarda n. 6 società controllate, con sede in 4 Paesi non appartenenti all'Unione Europea, che rivestono significativa rilevanza ai sensi del comma 2 del citato art. 36.