

Bilancio 2009

Relazione sulla gestione

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

SOMMARIO

ORGANI SOCIALI	4
INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLA GESTIONE.....	6
PREMESSA	6
LO SCENARIO DI RIFERIMENTO	6
ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI DEL GRUPPO	13
ANDAMENTO ECONOMICO DEL GRUPPO	15
ANDAMENTO PATRIMONIALE E FINANZIARIO DEL GRUPPO	20
PROSPETTO DI RACCORDO TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO D'ESERCIZIO FRA BILANCIO DELLA CAPOGRUPPO E BILANCIO CONSOLIDATO	24
INVESTIMENTI.....	24
PORTAFOGLIO ORDINI	25
ANDAMENTO DELLA GESTIONE PER AREA GEOGRAFICA E SETTORI DI ATTIVITÀ	28
LE PRINCIPALI SOCIETÀ DEL GRUPPO.....	66
RISORSE UMANE E ORGANIZZAZIONE	74
QUALITÀ, SICUREZZA E AMBIENTE	76
TUTELA E PROTEZIONE DELLA <i>PRIVACY</i>	76
RELAZIONE SULLA <i>CORPORATE GOVERNANCE</i>	77
FATTI DI RILIEVO SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	77
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	78
PARTICOLARI RISCHI ED INCERTEZZE	80
ALTRE INFORMAZIONI.....	81
INFORMAZIONI SULLE OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE	81
AZIONI PROPRIE	82
AZIONI DELLA CAPOGRUPPO POSSEDUTE DA IMPRESE CONTROLLATE	82
AZIONI ASTALDI S.P.A. DETENUTE DA AMMINISTRATORI, SINDACI, DIRIGENTI CON RESPONSABILITÀ STRATEGICHE AL 31 DICEMBRE 2008	82
INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE "NON-GAAP"	83
ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO.....	84
OPERAZIONI ATIPICHE O INUSUALI.....	84
CONCLUSIONI	84
ATTESTAZIONE EX ART. 36 DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 16191/07 ("REGOLAMENTO MERCATI").....	85

ORGANI SOCIALI

(Situazione al 31 dicembre 2009)

Consiglio di Amministrazione ¹

Presidente Onorario

Monti Ernesto

Presidente

Di Paola Vittorio

Vice Presidente

Astaldi Paolo

Amministratore Delegato

Cafiero Giuseppe

Amministratore Delegato

Cerri Stefano

Consiglieri di Amministrazione

Astaldi Caterina

Astaldi Pietro

Cavalchini Garofoli Luigi Guidobono

Grassini Franco Alfredo

Lupo Mario

Oliva Nicola

Poloni Maurizio

Tosato Gian Luigi

Comitato per il Controllo Interno

Presidente

Lupo Mario

Membri

Cavalchini Garofoli Luigi Guidobono

Grassini Franco Alfredo

Comitato per la Remunerazione

Presidente

Monti Ernesto

Membri

Grassini Franco Alfredo

Poloni Maurizio

¹ Nominato dall'Assemblea degli Azionisti con delibera del 2 maggio 2007 per il triennio 2007-2009, il Consiglio di Amministrazione resterà in carica sino alla data di approvazione del bilancio dell'esercizio 2009.

Collegio Sindacale ²

Presidente

Spanò Pierumberto

Sindaci effettivi

Singer Pierpaolo

Sisca Antonio

Sindaci supplenti

Marco Rigotti

Pizzini Flavio

Tabellini Massimo

Società di Revisione

Società di Revisione

Reconta Ernst & Young S.p.A.

Direzione Generale

Direttore Generale Estero

Cafiero Giuseppe

Direttore Generale Italia

Oliva Nicola

Direttore Generale Amministrazione e Finanza

Citterio Paolo ³

Vice Direttore Generale Estero

Nenna Rocco

Vice Direttore Generale Estero

Bernardini Cesare

Vice Direttore Generale Italia

Giannotti Gianfranco

Vice Direttore Generale Italia

Luciano De Crecchio

² Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 24 aprile 2009 per gli esercizi 2009-2011, il Collegio Sindacale resterà in carica fino alla data di approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2011.

³ Il Dott. Paolo Citterio, Direttore Generale Amministrazione e Finanza, è stato nominato Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari ai sensi dell'Art. 154-bis, D. Lgs. n. 58/1998, dal Consiglio di Amministrazione del 31 luglio 2007.

INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLA 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 2009) include le informazioni in precedenza indicate nella relazione sulla gestione al bilancio consolidato e nella relazione sulla gestione al bilancio di esercizio della controllante Astaldi S.p.A.

Lo scenario di riferimento ⁴

La valutazione dei risultati di esercizio del Gruppo non può prescindere da una breve considerazione sul quadro macroeconomico globale e su come il settore delle costruzioni ha reagito alla crisi generale nelle principali aree geografiche in cui la Astaldi opera.

Per quanto riguarda il sistema globale, la crisi economica e la crisi finanziaria hanno confermato per il 2009 le molteplici complessità già riscontrate nel precedente esercizio.

In tutte le principali economie mondiali, seppure in misura diversa da Paese a Paese, si sono attivati meccanismi recessivi globali che hanno condizionato ogni comparto produttivo e che i Governi sono riusciti solo in parte a controbilanciare attraverso misure di stabilizzazione finanziaria.

⁴ Fonti: "Documento di Programmazione Economico-Finanziaria per gli anni 2010-2013", deliberato dal Consiglio dei Ministri del Governo Italiano il 15 luglio 2009; "Scenari macroeconomici" (a cura del Servizio Studi e Ricerche di Intesa San Paolo, dicembre 2009); "Euro Compass Outlook 2010. The year of living cautiously" (a cura del Global Economics & FI/FX Research Team di Unicredit, dicembre 2009).

La recessione ha caratterizzato gran parte dell'esercizio: i tassi di inflazione hanno toccato livelli eccezionalmente bassi e si è assistito a una caduta simultanea e decisa degli indici di attività industriale in tutto il mondo (anche per effetto dell'irrigidimento delle condizioni di credito alle imprese, generato dall'incremento dei tassi interbancari e dei premi per il rischio di credito).

La crisi è risultata più evidente all'inizio del 2009, quando è stata registrata una rilevante contrazione del commercio mondiale: i Paesi più industrializzati ne hanno subito direttamente gli effetti, i Paesi in via di sviluppo hanno visto ridursi gli afflussi di investimenti esteri e sperimentato un forte deprezzamento dei tassi di cambio.

A partire dal terzo trimestre dell'anno si è andato però consolidando uno scenario di ripresa economica generale che si ritiene abbia buone probabilità di estendersi anche al 2010.

Le caratteristiche locali di questa prima fase di ripresa sono ovviamente molto diversificate, anche in virtù delle differenti misure di stimolo all'economia che nel corso dell'anno sono state adottate dai vari Governi; in linea di massima, è comunque possibile affermare che nell'ultima parte del 2009 un maggiore ottimismo ha contagiato quasi tutte le regioni economiche, compresa l'Italia.

Di seguito viene fatta una breve analisi di come le singole aree di interesse per le attività del Gruppo Astaldi hanno reagito a questo stato di crisi.

Una ultima considerazione di carattere generale va però fatta in riferimento al settore delle costruzioni: la crisi economico-finanziaria ha fatto emergere, in misura più o meno accentuata, il valore anticiclico del settore delle costruzioni, in quanto quest'ultimo è spesso identificato come leva di intervento nell'ambito delle azioni di stimolo attuate dai Governi in periodi di contrazione economica; allo stesso tempo, l'entità della crisi e la riduzione delle risorse disponibili per la spesa pubblica hanno fatto riscontrare da una parte un più ridotto numero di progetti messi in gara, dall'altra un notevole incremento del numero di *competitor* per il confluire nel settore delle costruzioni anche di operatori tradizionalmente attivi in comparti complementari (es. il *real estate*). Questo è stato riscontrato in Italia, ma è risultato vero anche in molti altri Paesi esteri.

Ciononostante, il 2009 ha rappresentato per la Astaldi un periodo di ulteriore consolidamento dei margini e delle attività: il Gruppo ha rafforzato la propria presenza nelle aree e nei settori storicamente presidiati e ha saputo fronteggiare con una tempestiva diversificazione, geografica e settoriale, il rallentamento della propria operatività già programmato per i prossimi esercizi in Venezuela e Romania, garantendo nel complesso la tenuta dei margini e la capacità di sviluppo del *business* anche in condizioni macroeconomiche così complesse. È significativo in proposito segnalare che le classifiche mondiali "2009 ENR Top Global Contractors", di riferimento per il settore a livello internazionale, hanno fatto registrare una risalita del posizionamento della Astaldi al 107° posto (110° nell'esercizio precedente), nell'ambito delle classifiche prodotte sulla base del fatturato complessivo generato per il comparto delle costruzioni ⁵.

⁵ Fonte: "ENR Top Global Sourcebook 2009" (*Engineering News Record*, agosto 2009), classifiche prodotte sulla base del fatturato complessivo generato per il comparto delle costruzioni al 31 dicembre 2008.

Italia ⁶. Pur avendo il Gruppo Astaldi una forte connotazione internazionale, l'Italia si conferma il naturale Paese di riferimento per le attività del Gruppo. Da un punto di vista macroeconomico, i dati prodotti dall'ISTAT (Istituto Nazionale di Statistica) in riferimento al 2009 mostrano che l'Italia, come il resto dell'Area Euro, nel corso dell'anno ha iniziato a reagire alla crisi finanziaria. Infatti, sebbene il PIL 2009 abbia fatto registrare su base annua una diminuzione del -5% (-2,2% in Francia, -2,4% in USA e -5% in Germania, Regno Unito, Giappone), nel solo 4° trimestre la contrazione è risultata molto più ridotta (-0,3% rispetto al 3° trimestre, contro -0,6% in Francia, -0,1% negli USA, -2,4% in Germania, -3,3% nel Regno Unito e -1,1% in Giappone).

Se si guarda allo specifico settore delle costruzioni, la situazione risulta un po' più complessa: su base annua, gli investimenti fissi lordi per questo comparto hanno registrato una contrazione significativa (-7,9%), ascrivibile anche (ma non solo) alla flessione dei nuovi investimenti in opere pubbliche e infrastrutturali. Infatti, se da un lato il Governo in carica mostra di aver individuato nel rilancio degli investimenti in opere pubbliche una leva su cui agire per favorire la ripresa, dall'altro la carenza strutturale di risorse finanziarie e le restrizioni ai bilanci delle Amministrazioni di fatto impediscono di mettere in gara molte iniziative che pure rientrano tra le priorità infrastrutturali del Governo stesso.

Nel caso specifico della Astaldi, queste criticità sono sicuramente meno sentite. Questo perché la Società possiede al suo interno strumenti adeguati a far fronte al perdurare di una situazione di rallentamento del settore, vale a dire: una struttura dei ricavi ben bilanciata tra la componente Italia e la componente estero, commesse in esecuzione già coperte da risorse finanziarie adeguate, una vita media del portafoglio ordini costruzioni Italia stimata pari a circa 5 anni, notevoli potenzialità del *business* nel settore delle concessioni. Allo stesso tempo, a differenza di quanto può essere percepito dal mercato, è significativo segnalare che, in virtù della presenza della Astaldi unicamente su progetti prioritari e strategici nelle politiche di sviluppo del Governo, non si registrano per le commesse in corso ritardati pagamenti da parte delle tipiche controparti pubbliche con cui la Astaldi opera, vale a dire ANAS e RFI.

È inoltre importante evidenziare che molte delle decisioni prese in tema di infrastrutture nella seduta del 6 novembre 2009 del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) hanno riguardato iniziative di interesse per il Gruppo. In quella data, il CIPE ha infatti approvato:

- il progetto definitivo della Pedemontana Lombarda (opera cantierata a inizio 2010), per un importo di EUR 4,1 miliardi;
- il progetto definitivo della Linea 4 della metropolitana di Milano, per il Lotto 2 tratta Sforza Policlinico - Linate (opera in fase di aggiudicazione) per un importo di EUR 910 milioni, con una contestuale assegnazione di EUR 56,1 milioni a valere del Fondo Infrastrutture;
- il progetto definitivo della Linea 5 della metropolitana di Milano, per il Lotto 2 tratta Garibaldi FS - San Siro (ad estensione della tratta ad oggi in corso di esecuzione ad opera del raggruppamento di imprese di cui la Astaldi è parte qualificata), per un importo di EUR 781,8 milioni, con una contestuale assegnazione di EUR 385 milioni a valere del Fondo Infrastrutture ⁷.

⁶ Fonte: ISTAT, comunicati stampa del 1° marzo 2010 ("Conti economici nazionali. Anni 2007-2009"), del 4 marzo 2010 ("Indice trimestrale della produzione nelle costruzioni. IV trimestre 2009"), del 10 marzo 2010 ("Conti economici trimestrali. IV trimestre 2009").

⁷ Fonte: CIPE, comunicato stampa del 6 novembre 2009 ("Esito della seduta del 6 novembre 2009").

Resta comunque ferma la preoccupazione per un Sistema che, se non è in grado di sostenere con vivacità il potenziamento e l'ammodernamento delle infrastrutture di cui dispone, rischia di accentuare il *gap* infrastrutturale già esistente con il resto dell'Europa.

Un'ultima considerazione va fatta in riferimento al comparto delle concessioni o più in generale del PPP (Partenariato Pubblico Privato). Nel 2009, il mercato del PPP in Italia (come all'estero) è stato condizionato da alcune criticità direttamente collegate alla crisi finanziaria, vale a dire: la difficoltà di reperimento dei finanziamenti da parte delle imprese e l'aumento significativo degli *spread* bancari, la riduzione nella durata dei finanziamenti, la richiesta da parte delle banche di maggiori garanzie e di un rapporto debito/*equity* più bilanciato rispetto a quanto registrato in passato.

Se però si guarda a come si è mosso il mercato italiano del PPP nel 2009, ci si rende conto che l'esercizio ha fatto registrare un crescente ricorso agli affidamenti di opere pubbliche mediante contratti di concessione di costruzione e gestione.

I dati dell'Osservatorio Nazionale del PPP mostrano infatti che è cresciuta l'incidenza delle gare in PPP sul mercato complessivo delle gare per opere pubbliche: con riferimento alla cifra di affari, per l'intero anno 2009 le gare di PPP hanno rappresentato il 30% del mercato complessivo, contro il 20% dell'anno precedente. Significativa anche l'incidenza in termini di numero: il 10,5% delle gare nel 2009, contro il 5,4% del 2008 ⁸.

Questo vuol dire che, ferme restando le esigenze di interventi infrastrutturali, in presenza di una carenza fisiologica di risorse finanziarie, nuova linfa per il settore delle infrastrutture potrebbe arrivare proprio dal PPP, in quanto tale strumento risulta in grado di supplire alle esigenze, sia in termini finanziari, sia in termini manageriali, generate dalla realizzazione di un'opera complessa.

Un ulteriore stimolo per questo comparto verrà dal III Decreto Correttivo al Codice degli Appalti (D. Lgs. n. 152 dell'11 settembre 2008), che ha introdotto una serie di innovazioni normative (reintroduzione dell'istituto del diritto di prelazione per il Promotore, accelerazione dell'*iter* di aggiudicazione delle operazioni ad iniziativa privata con l'eliminazione della procedura negoziata) che, nel loro insieme hanno mutato positivamente l'approccio al mercato del *project finance* degli operatori privati.

Turchia ⁹. Il Gruppo Astaldi è presente nell'Area da oltre 20 anni. Ha già realizzato con grande successo una tratta rilevante dell'autostrada Istanbul - Ankara ed è attualmente impegnata nella realizzazione di importanti progetti infrastrutturali nel comparto delle trasporto urbano e metropolitano. Da un punto di vista macroeconomico, sebbene il Paese stia soffrendo della crisi congiunturale registrata a livello mondiale, secondo le previsioni della Banca Mondiale la sostanziale stabilità del sistema finanziario locale permette di prevedere un 2010 più roseo del 2009. Una prova delle aspettative di crescita sono i recenti miglioramenti nel *rating* del credito accordati al Paese dalle agenzie *Moody's* e *Fitch*. Per favorire questa ripresa, il Governo turco ha previsto un rilancio del settore delle opere pubbliche – in particolare per le infrastrutture di trasporto autostradale e per l'edilizia sanitaria. Entro il 2023 è previsto un piano di potenziamento della rete autostradale, che porterà alla realizzazione di 4.773 chilometri di nuove autostrade ed entro i prossimi 6-7 anni verranno realizzati tre dei più interessanti progetti previsti a piano, vale a dire: la Tekirdağ – Çanakklae

⁸ Fonte: "Il PPP in Italia" (rapporto a cura dell'Osservatorio Nazionale del Partenariato Pubblico Privato, dicembre 2009).

⁹ Per l'identificazione delle fonti, si rinvia alla nota n. 4.

- Balıkesir (433 chilometri di autostrada per il collegamento tra le regioni dell'Egeo e del Mediterraneo con l'Europa, con un ponte sullo Stretto di Çanakkale lungo 1.450 metri), che verrà messa in gara nel 2010; la Gebze - İzmir (assegnata alla Astaldi nel 2009 ma non ancora inserita in portafoglio), che per l'avvio delle opere è in attesa dell'autorizzazione del Ministero delle Finanze, del Tesoro e dell'Organizzazione Statale per la Pianificazione; un terzo ponte sul Bosforo ancora in fase di progettazione, che verrà realizzato secondo il modello B.O.T. (*Build, Operate, Transfer*). Ulteriori opportunità potranno poi derivare dalla candidatura del Paese ai Campionati Europei di calcio del 2016 che si prevede possa alla realizzazione di nuovi interventi nell'Area, con un impegno di spesa ad oggi stimabile in EUR 920 milioni.

Europa dell'Est (Bulgaria, Polonia, Romania) ¹⁰. Pur non restando indenne dalla crisi economica generale, per quest'Area si confermano interessanti opportunità di sviluppo.

Per la Polonia, l'ammodernamento delle infrastrutture rappresenta sicuramente una delle priorità del Governo in carica, che punta alla piena integrazione del Paese nell'Unione Europea come fattore di crescita e di sviluppo. In tal senso, fungono da stimolo per il settore i fondi di coesione stanziati dalla UE.

In Romania, sembra in gran parte superato lo stato di profonda crisi registrato nella prima parte del 2009. Nel corso dell'anno, il Paese ha infatti beneficiato degli interventi attuati per l'Area dal Fondo Monetario Internazionale che, tra l'altro, ha infatti approvato l'innalzamento della soglia del livello di indebitamento del Paese e ha reso disponibili per l'Area nuove risorse (stimabili in EUR 20 miliardi). Resta da capire come tali interventi si tradurranno in nuove opportunità per il settore delle infrastrutture.

Algeria. L'economia algerina, non colpita in maniera drammatica dalla crisi finanziaria, per il 2009 conferma una crescita robusta e una relativa stabilità macroeconomica, soprattutto alla luce delle ingenti disponibilità generate dalla vendita del gas, di cui il Paese rappresenta proprio uno dei principali produttori a livello mondiale. Per quanto attiene allo specifico settore delle infrastrutture, ricordiamo quanto riportato nel Rapporto per il VI Laboratorio Euro-Mediterraneo della Camera di Commercio di Milano, secondo cui gli investimenti attesi nell'Area per il solo settore delle infrastrutture di trasporto (porti, aeroporti, ferrovie e autostrade) si dovrebbero tradurre in EUR 140 miliardi di nuove risorse per il triennio 2008-2010. Basti pensare che è previsto a piano un potenziamento della rete dei trasporti che porterà dal 5% al 20% entro il 2015 la quota del sistema dei trasporti nazionali coperta dal trasporto ferroviario.

Middle East (Arabia Saudita, Emirato di Abu Dhabi, Qatar). Il Gruppo è presente nell'Area in Qatar, Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, prevalentemente nel comparto industriale dell'*oil&gas*. All'interno degli Emirati Arabi, l'interesse del Gruppo è concentrato nell'Emirato di Abu Dhabi, dove la Astaldi ha anche aperto una propria sede nel 2008 e per il quale si confermano per i prossimi anni importanti opportunità commerciali (progetti pubblici altamente tecnologici e d'avanguardia, nel campo delle infrastrutture di trasporto e dell'edilizia sanitaria ed industriale, per la cui attuazione sono già previsti adeguati finanziamenti governativi). Ricordiamo in proposito che l'Emirato di Abu Dhabi detiene il 94% delle riserve petrolifere degli interi Emirati Arabi e che, fondando la propria economia sulle risorse naturali di cui dispone, questo Emirato risulta solo marginalmente toccato dalla profonda crisi finanziaria registrata a Dubai a novembre 2009.

¹⁰ Fonte: FAREFOREX, www.fareforex.com.

È inoltre importante ricordare che l'interesse del Gruppo in quest'Area è prevalentemente legato a iniziative nel settore dell'*oil&gas* sviluppate con i principali EPC *contractor* a livello internazionale. Le dinamiche di queste iniziative risultano pertanto svincolate dalle capacità di spesa dei Governi locali.

America Latina ¹¹. Nel 2009, la crisi si è fatta sentire anche nei Paesi dell'America Latina, in particolare per effetto della caduta del commercio mondiale.

Il Sistema nel suo complesso sembra aver retto bene alla crisi e, già a partire dalla seconda metà dell'anno, ha mostrato una capacità di ripresa per certi aspetti superiore a quella dei principali Paesi occidentali. Secondo l'agenzia *Moody's*, con il terzo trimestre 2009 l'America Latina è uscita dalla recessione ed è tornata alla crescita economica grazie a una migliore situazione macroeconomica e al rafforzamento dei mercati interni, favorito dal fatto che in molti Paesi dell'Area il 2009 è stato un anno di conferme elettorali.

Per i Paesi dell'Area per i quali la Astaldi ha un interesse commerciale, si segnala quanto di seguito riportato.

Il Brasile gode di buona salute economica e finanziaria, in quanto oltre ad essere stato uno degli ultimi Paesi dell'Area ad entrare in crisi, è stato anche tra i primi ad uscirne e, tra l'altro, ha registrato un miglioramento nel *rating* del credito accordatogli dall'agenzia *Moody's*. Ricordiamo che il Brasile rientra tra i Paesi identificati nell'Area come oggetto di potenziale espansione commerciale per le attività del Gruppo Astaldi.

Il Cile mostra una situazione macroeconomica e un quadro socio-politico stabili e positivi. Basti pensare che a febbraio 2010 il Paese è stato colpito da un devastante evento sismico (non sono stati riscontrati danni a persone o beni coinvolti dalle attività in corso nell'Area per la Astaldi); ciononostante, questo non ha impedito alla Banca centrale di confermare le buone previsioni di crescita del Paese per il 2010.

Il Perù, che rientra tra le aree di più recente apertura nelle politiche di sviluppo commerciale delle attività del Gruppo, rientra tra i Paesi dell'America Latina che meglio hanno reagito alla crisi globale e che ha registrato a fine 2009 un miglioramento nel *rating* del credito accordatogli dall'agenzia *Moody's*. Il Governo ha confermato i dati relativi alla crescita del 2009, attestatasi all'1,12% e, secondo le previsioni del Fondo Monetario Internazionale, pur con le dovute cautele, l'economia peruviana nel 2010 crescerà tra il 5,5% e il 6,5%, con un disavanzo pubblico che dovrebbe attestarsi all'1,6% nel 2010. Importante anche segnalare che il Perù rientra tra quei Paesi che hanno identificato il settore delle costruzioni come area di intervento utile per sostenere la domanda interna e i livelli di occupazione. Ulteriore impulso alla crescita del settore costruzioni, potrebbero venire dagli investimenti privati nel campo minerario, che fungono da volano per il comparto delle infrastrutture.

Per quanto riguarda invece il Venezuela, è da segnalare che il Presidente Chavez ha lanciato la propria candidatura per le elezioni presidenziali del 2012. È pertanto possibile presumere un *commitment* ancora più sentito da parte del Governo in carica nei confronti dell'attuazione del piano di investimenti infrastrutturali varato nel corso degli ultimi esercizi per favorire il rilancio dell'economia locale; nell'ambito di tale piano, le iniziative in esecuzione ad opera della Astaldi (infrastrutture di trasporto ferroviario) rivestono un ruolo prioritario e strategico. Per ulteriori considerazioni in merito a quest'area e per quanto riguarda in ultimo la valutazione degli effetti della svalutazione del *bolivar* forte decisa

¹¹ Fonti: "Almanacco latinoamericano" (a cura del CeSPI Centro Studi di Politica Internazionale, n. 5-6-7-8-9 del 2009/2010).

dal Governo locale a gennaio 2010, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo della presente relazione dedicato agli eventi successivi, oltre che nella nota integrativa al presente bilancio consolidato.

In Bolivia a dicembre 2009 si sono svolte le elezioni Presidenziali, che hanno decretato la proroga del mandato del Presidente uscente, che resterà pertanto in carica fino al 2015. Questo risultato elettorale dovrebbe rafforzare di molto l'azione del prossimo governo, favorendo un ulteriore consolidamento dell'equilibrio socio-politico del Paese. Ricordiamo che la Astaldi è presente in quest'Area unicamente nell'attiva di completamento di un progetto stradale.

A Panama, altro Paese di interesse strategico nelle politiche di sviluppo commerciale del Gruppo Astaldi, il Governo locale ha confermato stanziamenti per USD 13,6 miliardi di investimenti infrastrutturali per il prossimo quadriennio. Tra gli interventi previsti nel piano troviamo la realizzazione dell'ampliamento del Canale, la metropolitana nella Capitale, un terzo ponte sul canale, nuovi edifici governativi, oltre che interventi autostradali, nel comparto delle metropolitane e per l'aeroporto internazionale. Dal canto suo, la Astaldi ha già mostrato un concreto interesse per alcune di queste iniziative, per le quali si è in attesa di conoscere gli esiti degli *iter* di aggiudicazione. È inoltre da segnalare la scelta strategica del Governo di Panama di aderire ufficialmente alla CAF (*Corporation Andina de Fomento*), che consentirà al Paese l'accesso ad una quota (stimabile in USD 1,8 miliardi) dei fondi gestiti dalla Banca regionale di sviluppo.

In El Salvador, il Governo sta portando avanti un piano di rilancio dell'economia per far fronte alle complessità socio-politiche ed economiche che il Paese sta vivendo. Il Presidente in carica ha infatti presentato al Parlamento il piano di finanziamenti esterni ottenuti dalle banche di sviluppo per il 2009, per un ammontare complessivo di USD 920 milioni, di cui USD 500 milioni stanziati dal BID (Banca Interamericana dello Sviluppo) per investimenti e sostegno alle spese di bilancio, USD 250 milioni arriveranno dalla Banca Mondiale per progetti specifici prevalentemente legati agli enti locali, USD 170 milioni per interventi in infrastrutture sanitarie, stradali e per la creazione di nuovi sistemi di risoluzione delle emergenze.

Il Nicaragua ha chiuso il 2009 con un PIL negativo, dopo 16 anni, a conferma del fatto che il Paese versa in uno stato di difficoltà economica. Ciononostante, positivi riscontri si potranno avere nell'area grazie al raddoppio dell'impegno finanziario annunciato dal BID per quest'Area, che si stima raggiungerà USD 170 milioni nel 2010 a supporto di progetti da sviluppare nel settore delle infrastrutture.

Una ultima considerazione va formulata in riferimento all'Honduras, dove il 28 giugno 2009 un *golpe* militare ha destituito il Presidente legittimo Zelaya. Dopo una prima fase di tensione, in cui il Governo *de facto* è arrivato a promulgare diversi coprifuoco, nel corso della seconda parte del 2009 il Paese si è avviato verso una soluzione interna della crisi che ha portato, di fatto, alle elezioni Presidenziali del 29 novembre. Le elezioni hanno visto contrapporsi il partito di Zelaya con quello dell'opposizione, rappresentato da Porfirio Lobo, di cui hanno decretato la vittoria elettorale. Attualmente procede la normalizzazione delle relazioni diplomatiche del Paese con il mondo esterno, ma è comunque importante segnalare che tali eventi non hanno in alcun modo condizionato o pregiudicato le attività del Gruppo Astaldi che, al momento, è presente nell'Area prevalentemente nel comparto delle opere stradali.

USA. Nel corso del 2009, nonostante lo sforzo dell'Amministrazione USA con il piano d'investimenti previsto dall'*ARRA - American Recovery and Reinvestment Act*, il mercato delle costruzioni americano si è confermato estremamente difficile per gli effetti della grave crisi economico-finanziaria che ha, da un lato ridotto il numero di progetti messi in gara e,

dall'altro, aumentato notevolmente, rispetto agli esercizi precedenti, il numero di *competitor*. Resta comunque da ricordare la significatività degli investimenti sottesi all'ARRA che, per il solo programma infrastrutturale vede allocati: USD 49 miliardi per il Dipartimento dei Trasporti, con una quota di circa USD 7 miliardi per il solo Stato della Florida, dove la Astaldi è presente; USD 13 miliardi per il settore *Buildings*; USD 20,1 miliardi per il comparto *Water & Environment*. Questi fondi non tengono conto degli ulteriori investimenti previsti per il comparto specifico dell'alta velocità ferroviaria (USD 8 miliardi per il comparto *High-Speed Railway Network*), oltre che del piano di stimolo contestualmente lanciato dallo Stato della Florida per il rilancio dell'occupazione tramite nuove infrastrutture di trasporto. Ulteriori opportunità potrebbero poi concretizzarsi nel settore del *project finance*, in cui il Gruppo Astaldi potrebbe mediare le esperienze già maturate in altre parti del mondo, e delle energie rinnovabili.

Alla luce di tutto quanto segnalato, appare comunque importante evidenziare che la politica di gestione complessiva del rischio/paese adottata dal Gruppo Astaldi, punta a garantire una adeguata diversificazione geografica delle attività. Pertanto, ogni singola iniziativa commerciale viene valutata nell'ambito di un quadro strategico generale delineato in sede di pianificazione industriale, che tende a non incrementare oltre certi limiti la presenza in ogni singola area.

Analisi dei risultati economici, patrimoniali e finanziari del Gruppo

Il 2009 ha rappresentato per il Gruppo Astaldi un esercizio nel quale i risultati positivi, un rafforzamento del posizionamento competitivo e la decisa crescita economica, hanno confermato l'efficacia delle scelte strategiche e di stabilizzazione lanciate negli esercizi passati.

Pure in presenza di uno scenario internazionale complesso, il Gruppo Astaldi si conferma pertanto in grado di superare costantemente gli obiettivi reddituali e commerciali pianificati, registrando una crescita più forte di quella programmata.

Al 31 dicembre 2009, il portafoglio ordini cresce a oltre EUR 9 miliardi al 31 dicembre 2009 (EUR 8,5 miliardi a fine 2008) con il contributo di EUR 2,4 miliardi di nuove acquisizioni; i ricavi totali raggiungono EUR 1.869,5 milioni, registrando un incremento del +22,5% su base annua (EUR 1.525,6 milioni per il 2008); ottimi anche i livelli di redditività raggiunti, con un EBITDA *margin* al 10,9% e un EBIT *margin* all'8,3%, a fronte rispettivamente di un EBITDA di EUR 203,6 milioni (+16,4%, rispetto EUR 175 milioni di fine 2008) e di un EBIT di EUR 154,8 milioni (+16,8%, verso EUR 132,6 milioni dell'anno precedente); l'utile netto è pari a EUR 51,5 milioni, in crescita del +22,2% (rispetto a EUR 42,1 milioni al 31 dicembre 2008), con un *net margin* stabile al 2,8%.

In ragione dei livelli di produzione conseguiti e di un quarto trimestre molto positivo in termini di struttura patrimoniale e finanziaria, si conferma la buona capacità di autofinanziamento del Gruppo, registrata pure in presenza dell'accelerazione impressa al processo di crescita industriale e, più in particolare, al programma degli investimenti nel settore delle concessioni; al 31 dicembre 2009, l'indebitamento finanziario netto, al netto delle azioni proprie, si attesta a EUR 467,1 milioni, con un incremento del +19,9% rispetto a EUR 389,7 milioni al 31 dicembre 2008.

La validità e la coerenza delle scelte strategiche formulate negli anni e l'efficacia dei modelli gestionali adottati hanno infatti contribuito a far sì che il processo di crescita del Gruppo non venisse rallentato da fattori esogeni contingenti che, di contro, sono stati trasformati in ulteriore stimolo per la diversificazione del profilo di rischio delle attività ed un attento contenimento del livello di indebitamento.

Alla base di tutto si conferma un modello di pianificazione quinquennale fondato sull'applicazione di alcune linee guida imprescindibili, mirate a garantire nel tempo un equilibrio ottimale tra fonti e impieghi, quali:

- il monitoraggio costante della produzione sulla base della dinamica degli incassi;
- l'analisi nella fase di *start-up* dei progetti, con l'identificazione in via preventiva di strumenti e azioni in grado di sterilizzare gli effetti derivanti dall'esigenza di coniugare l'eventuale mancanza di anticipo contrattuale, con la necessità di effettuare investimenti per l'avvio delle attività;
- la politica degli investimenti complessiva e l'efficace gestione delle dotazioni tecniche;
- l'applicazione di specifiche matrici di rischio-rendimento, tali da assicurare la corretta valutazione dell'inquadramento dell'esposizione del Gruppo alle diverse aree, proprie del settore di appartenenza.

L'applicazione di queste "regole di base" produce come effetto diretto la mitigazione del profilo di rischio complessivo delle attività che, a sua volta, trova ulteriore rafforzamento in scelte commerciali orientate a generare sinergie dalla consolidata presenza del Gruppo nei Paesi di tradizionale presidio.

Per garantire nel tempo una crescita equilibrata e bilanciata delle attività, infatti, per ogni presenza all'estero viene garantita da una parte la focalizzazione delle strutture esistenti unicamente su progetti strategici e prioritari per i Paesi ospiti, dall'altra la ricerca di occasioni di diversificazione "mirata" del portafoglio, attraverso la valutazione di opportunità di crescita "ragionata" in aree limitrofe. Una politica che si sta dimostrando adeguata a garantire l'espansione del Gruppo anche in momenti di mercato poco favorevoli, come quello attuale, mettendolo in grado di porre in essere una politica di controllo del rischio che, di fatto, rende i livelli di produzione in ogni singola area direttamente dipendenti da predefiniti livelli di capitale investito, favorendo una adeguata combinazione del profilo rischio-rendimento.

Alla luce di quanto detto in precedenza, un *focus* particolare merita la situazione attuale del Venezuela, Paese in cui il Gruppo è storicamente presente e che rappresenta circa il 10% in termini di portafoglio e circa il 7% in termini di fatturato atteso per il 2010. A gennaio 2010, il Governo ha infatti deciso la svalutazione del *bolívar* forte, definendo un doppio livello di cambio. Gli effetti di tale decisione sono approfonditi nella sezione dedicata agli eventi successivi.

Per un approfondimento sulle dinamiche e gli eventi economici, patrimoniali e finanziari registrati nel corso dell'anno, si rinvia a quanto di seguito riportato.

Andamento economico del Gruppo

<i>Euro/000</i>	<i>Richiamo note di bilancio</i>	31/12/09		31/12/08	
Ricavi	1	1.797.875	96,2%	1.466.848	96,1%
Altri Ricavi Operativi	2	71.661	3,8%	58.792	3,9%
Totale Ricavi		1.869.536	100,0%	1.525.640	100,0%
Costi della produzione	3 - 4	(1.396.098)	-74,7%	(1.117.312)	-73,2%
Valore aggiunto		473.438	25,3%	408.328	26,8%
Costi per il Personale	5	(240.458)	-12,9%	(213.364)	-14,0%
Altri costi operativi	7	(29.330)	-1,6%	(20.004)	-1,3%
EBITDA		203.650	10,9%	174.960	11,5%
Ammortamenti	6	(46.343)	-2,5%	(41.456)	-2,7%
Accantonamenti	7	(3.120)	-0,2%	(1.277)	-0,1%
Svalutazioni	6	(192)	0,0%	(500)	0,0%
(Costi capitalizzati per costruzioni interne)	8	822	0,0%	837	0,1%
EBIT		154.817	8,3%	132.564	8,7%
Proventi ed oneri finanziari netti	9 - 10	(69.852)	-3,7%	(64.729)	-4,2%
Effetti della valutazione delle partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	11	(278)	0,0%	3.645	0,2%
Utile (perdita) prima delle imposte		84.687	4,5%	71.479	4,7%
Imposte	12	(31.671)	-1,7%	(26.718)	-1,8%
Utile (perdita) dell'esercizio		53.016	2,8%	44.761	2,9%
Utile (perdita) attribuibile ai terzi		(1.557)	-0,1%	(2.660)	-0,2%
Utile netto del Gruppo		51.458	2,8%	42.101	2,8%

I conti del 2009 evidenziano il processo di accelerazione della crescita industriale impresso alle attività dal buon andamento delle iniziative in esecuzione, sia in Italia, sia all'estero.

Per il 2009, sulla scia di quanto registrato lo scorso anno, i conti del Gruppo accolgono l'effetto della maggior produzione registrata, sia in Italia, sia all'estero, grazie alla messa a regime delle attività relative ai rilevanti progetti in *general contracting* e in *project finance* avviati nel corso degli ultimi anni. Nei numeri si riflette anche il progressivo miglioramento

intervenuto nella qualità degli ordini in portafoglio che ha favorito una stabilizzazione del profilo reddituale ed operativo del Gruppo su livelli superiori rispetto a quelli mediamente conseguiti dai principali *competitor* a livello europeo.

Di seguito, si commentano le principali voci di conto economico. Per un ulteriore approfondimento delle dinamiche delle singole componenti di ciascuna voce analizzata, si rinvia a quanto riportato nella nota integrativa alla presente Relazione finanziaria annuale consolidata.

RICAVI

I ricavi totali si attestano a EUR 1.869,5 milioni (EUR 1.525,6 milioni a fine 2008), con una crescita annua del +22,5% e, pertanto, superiore a quanto programmato in sede di pianificazione industriale e già rivisto al rialzo nel corso del 2009 (15-20%). I ricavi operativi sono pari a EUR 1.797,9 milioni (+22,6%, verso EUR 1.466,8 milioni di fine dicembre 2008); gli altri ricavi operativi salgono a EUR 71,7 milioni (+21,9%, contro EUR 58,8 milioni dell'esercizio precedente).

I ricavi operativi presentano una struttura che conferma un rafforzamento delle attività all'estero e il mantenimento di un ruolo comunque significativo per il comparto domestico, evidenziando nel complesso una adeguata diversificazione del profilo di rischio sotteso alle attività: il 44,7% dei ricavi operativi, ovvero EUR 804 milioni (EUR 750 milioni nel 2008) risulta prodotto in Italia, il 14,4% ovvero EUR 258 milioni (EUR 173 milioni nell'esercizio precedente) è generato nel resto d'Europa (Turchia, Europa dell'Est), il restante 40,9% (EUR 736 milioni verso gli EUR 544 milioni del 2008) è stato prodotto prevalentemente nelle aree di tradizionale presidio (*Maghreb*, Qatar, America Latina) e in quelle di più recente apertura (Cile).

Per l'esercizio 2009, le infrastrutture di trasporto si confermano il settore di attività prevalente per il Gruppo (80% dei ricavi operativi, ovvero EUR 1.434 milioni a fine 2009, contro EUR 1.107 milioni per il 2008), grazie al consistente apporto del comparto ferrovie e metropolitane; seguono contributi significativi dal settore edilizia civile e industriale (12%, pari a EUR 215 milioni al 31 dicembre 2009, contro EUR 216 milioni dell'anno precedente), che accoglie il buon andamento del progetto industriale "QATALUM" in Qatar, e dal settore impianti di produzione energetica (8%, pari a EUR 149 milioni, contro EUR 144 milioni nel 2008), per gli effetti delle recenti acquisizioni in Cile (impianto idroelettrico di Chacayes) ed El Salvador (diga di El Chaparral) e la ripresa delle attività in Costa Rica (diga del Pirris).

Tra le commesse che maggiormente hanno contribuito alla determinazione dei ricavi indicati, per l'Italia segnaliamo il nodo ferroviario di Torino e la Stazione TAV Bologna Centrale (che nel corso dell'anno hanno confermato un andamento operativo estremamente positivo) e la realizzazione delle linee metropolitane a Roma, Milano e Napoli, che hanno accolto nei conti avanzamenti significativi. Ulteriori positivi riscontri sono stati registrati per i lotti della Strada Statale Jonica (SS106) in esecuzione: in particolare, per il lotto nell'area di Catanzaro (Lotto "DG21") a fine anno si registra una percentuale di avanzamento fisico di oltre il 50% (65% per le sole attività in galleria naturale, con 8 canne su 22 già forate); per il lotto nell'area di Siderno (Lotto "DG22"), ad ottobre il Committente ha approvato una perizia di variante che, in sostanza, ha reso immediatamente eseguibili circa l'80% dei lavori e ha garantito la ripresa delle attività già a partire dal novembre scorso. Si ricorda in ultimo che in Italia nel corso dell'anno grande attenzione (anche da un punto di vista tecnico e contrattuale) è stata rivolta alle problematiche connesse ai progetti dell'Ospedale del Mare di Napoli (completa

ridefinizione tecnico-economica) e alla metropolitana di Brescia, per i quali sono in corso le attività di valutazione ed analisi per ristabilire un equilibrio operativo ed economico, oltre che alla Caserma dei Carabinieri di Firenze.

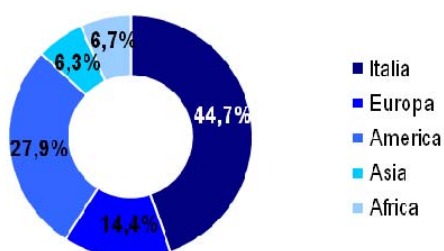
Per quanto riguarda il contributo alla produzione derivante dal comparto estero, si registra il buon andamento delle commesse in Algeria e Venezuela (ferrovie), Centro America e Cile (impianti di produzione energetica), oltre che in Turchia. Quest'ultima beneficia del consistente avanzamento dei lavori per la metropolitana di Istanbul e dell'avvio delle opere per l'*Hâlic Bridge*, e in *Middle East*, per il progetto "QATALUM" in Qatar.

Come già detto, resta comunque fermo l'obiettivo strategico del Gruppo di mantenere la produzione di ogni singola area geografica su livelli utili a garantire una crescita equilibrata e ben diversificata delle attività, supportata da un coerente livello del capitale investito. In quest'ottica, va letta l'ulteriore diversificazione delle attività registrata nell'anno con l'apertura definitiva delle nuove aree Cile e Polonia.

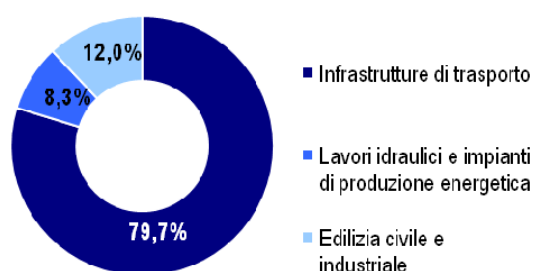
Si riporta di seguito una rappresentazione grafica dell'attuale composizione geografica e settoriale dei ricavi, oltre che delle modifiche intervenute su base annua.

Composizione geografica e settoriale dei ricavi

Ricavi per area geografica al 31 dicembre 2009



Ricavi per settore di attività al 31 Dicembre 2009



Ricavi per area geografica, a confronto su base annua

EUR/milioni	31-dic-09	%	31-dic-08	%
Italia	804	44,7%	750	51,1%
Estero	994	55,3%	717	48,9%
Europa	258	14,4%	173	11,8%
America	501	27,9%	300	20,4%
Asia	114	6,3%	85	5,8%
Africa	121	6,7%	159	10,8%
TOTALE	1.798	100%	1.467	100%

Ricavi per settore di attività, a confronto su base annua

EUR/milioni	31-dic-09	%	31-dic-08	%
Infrastrutture di trasporto	1.434	80%	1.107	75%
Opere idrauliche e impianti di produzione energetica	149	8%	144	10%
Edilizia civile ed industriale	215	12%	216	15%
TOTALE	1.798	100%	1.467	100%

Gli altri ricavi operativi, come già segnalato in precedenza, si attestano a EUR 71,7 milioni (+21,9%, contro EUR 58,8 milioni dell'esercizio precedente). Alla loro determinazione contribuisce l'incremento delle attività non direttamente afferenti alla produzione, ma comunque accessorie al *core business* e aventi carattere di continuità nel tempo.

I ricavi totali, come già detto, si attestano pertanto a EUR 1.869,5 milioni (EUR 1.525,6 milioni a fine 2008), con una crescita annua del +22,5%, che si traduce in un incremento superiore rispetto a quanto programmato in sede di pianificazione industriale e già rivisto al rialzo nel corso dello stesso esercizio 2009 (15-20%).

COSTI DELLA PRODUZIONE

La struttura e l'entità dei costi di produzione riflettono l'accelerazione delle attività produttive e il progressivo orientamento del portafoglio ordini verso commesse in *general contracting* e riconducibili al settore ferrovie e metropolitane, per le quali è più frequente il ricorso all'*outsourcing* e a strutture associative nella gestione dei contratti.

Cresce il volume dei costi in virtù della maggiore produzione ma, contemporaneamente, si conferma la maggiore incidenza dei costi di produzione (a fronte della riduzione dei costi del personale) per effetto delle mutate modalità di gestione delle commesse.

I costi di produzione, intesi come costi per acquisti e costi per servizi, sono pari a EUR 1.396,1 milioni a fine 2009 (74,7% dei ricavi totali), con una crescita del +25% su base annua (EUR 1.117,3 milioni al 31 dicembre 2008). L'incremento è da associare ai lavori svolti in consorzio, che non vengono suddivisi per natura, oltre che all'aumentato volume di attività commentato in precedenza, ma recepisce anche le dinamiche registrate nel 2008 nei prezzi delle materie prime, che grazie a una virtuosa politica di gestione e contenimento dei costi a livello consolidato, non hanno inciso significativamente sui conti del Gruppo.

I costi del personale si attestano a EUR 240,5 milioni (12,9% dei ricavi totali), a fronte di una crescita più contenuta e pari al +12,7% (EUR 213,4 milioni al 31 dicembre 2008), per il beneficio derivante dalle maggiori economie di scala complessivamente conseguite nell'esercizio e per il maggior ricorso agli affidamenti a terzi delle attività, che tipicamente accompagnano commesse gestite in *general contracting*.

Gli altri costi operativi ammontano a EUR 29,3 milioni, contro EUR 20 milioni di fine 2008 e una incidenza sui ricavi totali che passa all'1,6% al 31 dicembre 2009 (contro l'1,3% di fine anno precedente).

RISULTATI OPERATIVI

Il profilo reddituale del Gruppo beneficia del positivo andamento delle attività e della migliorata redditività media del portafoglio ordini che, nel loro complesso, hanno permesso il raggiungimento di interessanti livelli di redditività, nonostante le complessità del sistema in cui si è trovato ad operare il Gruppo nel corso dell'anno.

Si confermano per l'anno risultati operativi in crescita e livelli di redditività marginale interessanti, se confrontati con quelli medi di settore. A questo risultato si perviene grazie all'elevata qualità degli ordini in portafoglio, che permette di conseguire un EBITDA *margin* del 10,9% e un EBIT *margin* all'8,3%, a fronte rispettivamente di un EBITDA (risultato operativo lordo) di EUR 203,6 milioni (+16,4% di crescita annua, contro EUR 175 milioni al 31 dicembre 2008) e di un EBIT (risultato operativo netto) a EUR 154,8 milioni (+16,8%, verso EUR 132,6 milioni di fine anno precedente).

La validità di questi risultati è avvalorata dal fatto che i valori indicati accolgono stanziamenti prudenziali a vita intera sulle commesse in corso, volti a prevenire eventuali deterioramenti dei margini.

Ricordiamo infatti che il criterio contabile con cui il Gruppo accredita i risultati economici delle commesse è basato sul principio del *cost to cost* (normalizzazione del margine a vita intera) e che, in virtù delle prudenziali politiche di accantonamento sempre adottate dal Gruppo, in sede di revisione del *budget* complessivo sono introdotti accantonamenti a copertura di rischi di natura operativa e valutaria. La determinazione dei risultati di bilancio tiene pertanto conto anche di tali accantonamenti, anche se, allo stesso tempo, è importante sottolineare che: (i) quasi tutti i contratti in essere nei Paesi esteri sono dotati di clausola di revisione prezzi; (ii) la determinazione dei ricavi delle commesse si fonda in genere su una doppia componente valutaria (valuta locale e valuta forte – generalmente euro); (iii) nella gestione delle commesse, la valuta locale copre i costi in valuta locale (che rappresentano la maggior parte dei costi totali), mentre la valuta forte oltre a coprire i costi in valuta forte determina il relativo utile, che viene pertanto tutto monetizzato in euro.

ONERI FINANZIARI NETTI

La gestione finanziaria risente dell'incremento dei volumi produttivi e del progressivo orientamento del portafoglio verso iniziative dal maggiore contenuto tecnologico e finanziario, tipicamente associate a fidejussioni e garanzie prestate di importo più elevato

Gli oneri finanziari netti si attestano a EUR 69,8 milioni (contro EUR 64,7 milioni di fine 2008), con una dinamica coerente con la parziale contrazione che era stata prevista per questa voce di conto economico per l'ultima parte dell'esercizio. In linea con le previsioni del Gruppo tale voce registra l'effetto di una contrazione del costo medio dell'indebitamento, a seguito della dinamica dei tassi di interesse.

IMPOSTE

Le imposte si attestano a EUR 31,7 milioni (EUR 26,7 milioni al 31 dicembre 2008), con un *tax rate* al 37,4% e che, pertanto, si attesta su livelli tendenzialmente stabili rispetto all'esercizio precedente.

UTILE NETTO

La buona operatività del Gruppo e la migliorata struttura dei costi si traducono in un utile netto in crescita.

L'utile dell'esercizio sale infatti a EUR 53 milioni, in crescita del +18,4% su base annua (EUR 44,8 milioni a fine 2008) che, al netto di EUR 1,6 milioni di utili di pertinenza di terzi riferiti ad iniziative sviluppate in associazione di impresa prevalentemente nel mercato domestico, si traduce per il 2009 in un utile netto del Gruppo pari a EUR 51,5 milioni (in crescita del +22,2% rispetto a EUR 42,1 milioni registrati a fine 2008). Il *net margin* risulta pertanto stabile al 2,8%.

Andamento patrimoniale e finanziario del Gruppo

<i>Euro/000</i>	<i>Richiamo Note di Bilancio</i>	31 dicembre 2009	31 dicembre 2008
Immobilizzazioni Immateriali	16	3.334	3.711
Immobilizzazioni Materiali	14 - 15	333.528	272.198
Partecipazioni	17	91.932	53.252
Altre Immobilizzazioni Nette	12 - 18 - 19	38.418	26.433
TOTALE Immobilizzazioni (A)		467.212	355.594
Rimanenze	20	100.929	108.092
Lavori in corso su ordinazione	21	648.626	584.993
Crediti commerciali	22	29.607	34.984
Crediti vs. Committenti	22	683.536	481.781
Altre attività	19	158.187	205.981
Crediti tributari	23	78.391	89.138
Acconti da Committenti	21	(382.905)	(351.544)
Subtotale		1.316.370	1.153.425
Debiti commerciali	19 - 29	(90.034)	(66.676)
Debiti vs. Fornitori	19 - 29	(543.639)	(480.033)
Altre passività	12 - 26 - 27 - 30	(265.716)	(203.642)
Subtotale		(899.389)	(750.350)
Capitale Circolante Gestionale (B)		416.981	403.074
Benefici per i dipendenti	28	(9.555)	(10.314)
Fondi per rischi ed oneri non correnti	31	(23.809)	(21.153)
Totale Fondi (C)		(33.364)	(31.467)
Capitale Investito Netto (D) = (A) + (B) + (C)		850.829	727.201
Disponibilità liquide	24	444.138	333.759
Crediti finanziari correnti	18 - 19	19.371	17.346
Crediti finanziari non correnti	18	2.418	2.423
Titoli	18	4.175	4.901
Passività finanziarie correnti	26	(365.983)	(275.448)
Passività finanziarie non correnti	26	(576.400)	(478.308)
Debiti / Crediti finanziari netti (E)		(472.282)	(395.327)
Patrimonio netto del Gruppo	25	(360.282)	(325.327)
Patrimonio netto di terzi	25	(18.265)	(6.547)
Patrimonio netto (G) = (D) - (E)		378.547	331.874

La struttura patrimoniale e finanziaria consolidata, seppure influenzata dalla crescita delle attività, si conferma in grado di supportare un'operatività addirittura superiore a quanto pianificato; basti pensare all'accelerazione impressa al programma degli investimenti nel settore delle concessioni, per il quale nella seconda parte dell'anno si è dato corso all'investimento connesso all'impianto di Chacayes, in Cile (USD 63 milioni di investimento in *equity* in quota Astaldi per l'intero esercizio). Numeri rilevanti, quindi, che il Gruppo ha saputo supportare grazie al buon andamento dei flussi di cassa provenienti dalle iniziative in corso in Italia e all'estero.

Di seguito, si commentano le variazioni intervenute nel corso dell'anno nelle principali voci dello stato patrimoniale e una breve analisi dell'evoluzione registrata per la posizione finanziaria netta. Per un ulteriore approfondimento delle dinamiche delle singole componenti di ciascuna voce analizzata, si rinvia a quanto riportato nella nota integrativa al bilancio consolidato.

IMMOBILIZZAZIONI NETTE

Le immobilizzazioni nette salgono a EUR 467,2 milioni (EUR 355,6 milioni a fine anno precedente), essenzialmente per effetto degli investimenti realizzati nel periodo, a supporto non solo delle iniziative in *project financing*, ma anche per lo *start-up* delle nuove commesse acquisite (soprattutto all'estero); il valore degli investimenti tecnici risulta superiore rispetto a quanto indicato in sede di pianificazione industriale, alla luce dell'accelerazione del programma precedentemente diluito su più esercizi. Tale fenomeno è previsto in sensibile contrazione già a partire dal 2010.

CAPITALE CIRCOLANTE GESTIONALE

Il capitale circolante gestionale è pari a EUR 417 milioni (EUR 403,1 milioni a fine 2008), mostrando una dinamica "virtuosa" che prova che gli investimenti effettuati nel periodo risultano adeguatamente coperti dagli acconti da committenti che, rispetto al dato di fine esercizio precedente, si incrementano di circa EUR 31,4 milioni, oltre che dalla capacità dimostrata nella gestione dei singoli *cash-flow* di commessa.

Tuttavia, nel periodo in esame il capitale circolante gestionale, specie nella componente crediti verso committenti, ha registrato un significativo incremento legato sia alla crescita dei livelli produttivi, sia all'effetto accelerato del piano di certificazione dei lavori in alcune aree estere. In particolare, per quanto riguarda il Venezuela, nell'esercizio 2009 sono state definite significative partite di lavori in corso e nuovi prezzi contrattuali che, unite ai nuovi indici di revisione prezzo, hanno determinato una elevata fatturazione. Tale fenomeno, pur in presenza di significativi incassi ricevuti, specie nella prima parte del 2009, ha determinato un incremento della voce crediti, con conseguente riflesso sui tempi medi di incasso. Come ampiamente esposto nella presente relazione, l'obiettivo del Gruppo per l'esercizio 2010 sarà concentrato nella riduzione di tale esposizione sia mediante una contrazione dei volumi produttivi in tale area accompagnata da una diversificazione nei Paesi limitrofi di recente apertura sia mediante una accelerazione degli incassi a seguito della ridefinizione complessiva del piano dei pagamenti, attualmente in fase di predisposizione da parte delle autorità locali.

CAPITALE INVESTITO NETTO

Il capitale investito netto si attesta a EUR 850,8 milioni (contro EUR 727,2 milioni a fine esercizio 2008), valore in larga parte giustificato dalla crescita delle attività e dalla dinamica degli investimenti.

Da rilevare al riguardo che la crescita dei volumi produttivi registrata nell'anno si riflette nei conti meno che proporzionalmente rispetto a quella registrata per il capitale circolante gestionale; ciò dimostra la propensione del Gruppo a gestire efficacemente la leva operativa, tenendo a base una struttura finanziaria equilibrata.

L'incremento del capitale investito netto è da correlare anche ad un rendimento in termini di EBIT in deciso aumento (+16% nell'esercizio 2009), a conferma delle adeguate scelte di allocazione del capitale investito.

PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto cresce e si attesta a EUR 378,5 milioni (EUR 331,9 milioni a fine esercizio precedente), essenzialmente a seguito della dinamica registrata per il risultato di periodo, per le componenti economiche sospese rilevate nel conto economico complessivo, oltre che per il dividendo distribuito.

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2009, redatta secondo lo schema CESR (*Committee European Securities Regulator*) e al netto delle azioni proprie, è pari a EUR (467,1) milioni, un dato in crescita rispetto a quanto registrato a fine 2008, ma ampiamente previsto nella sua dinamica. Tuttavia, sebbene l'analisi dei dati di bilancio venga effettuata su base annuale, è importante evidenziare la sostanziale contrazione dell'indebitamento registrata su base trimestrale (-4,7% ovvero EUR 23,3 milioni in meno rispetto al 30 settembre 2009). Questo risultato, frutto di una equilibrata programmazione finanziaria effettuata nel corso degli anni, è stato reso possibile dall'ottimo andamento dei flussi di cassa operativa, che hanno conferito al Gruppo la capacità di sostenere gli investimenti nel settore delle concessioni idroelettriche, anticipando di fatto di un anno, per questo settore, gli obiettivi attesi per l'esercizio successivo.

Si riporta di seguito l'evoluzione della struttura dell'indebitamento finanziario netto e delle sue componenti.

Posizione finanziaria netta: evoluzione

Euro/000		31/12/09	30/09/09	30/06/09	31/03/09	31/12/08
A	Cassa	444.138	374.320	259.970	285.793	333.759
B	Titoli detenuti per la negoziazione	4.175	4.168	4.154	5.718	4.901
C	Liquidità (A+B)	448.312	378.489	264.124	291.511	338.660
D	Crediti finanziari	21.789	18.700	27.097	21.091	19.769
E	Debiti bancari correnti	(334.442)	(307.916)	(277.261)	(281.405)	(241.987)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(20.430)	(14.872)	(1.123)	(15.416)	(22.536)
G	Altri debiti finanziari correnti	(11.111)	(6.105)	(6.767)	(7.660)	(10.925)
H	Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)	(365.983)	(328.894)	(285.151)	(304.482)	(275.448)
I	Indebitamento finanziario corrente netto (H+D+C)	104.118	68.295	6.070	8.120	82.981
J	Debiti bancari non correnti	(571.450)	(552.352)	(492.805)	(458.817)	(465.071)
K	Altri debiti non correnti	(4.950)	(11.464)	(12.180)	(13.302)	(13.237)
L	Indebitamento finanziario non corrente (K+J)	(576.400)	(563.817)	(504.985)	(472.119)	(478.308)
M	Indebitamento finanziario netto (L+I)	(472.282)	(495.521)	(498.915)	(463.999)	(395.327)
	Azioni proprie in portafoglio	5.172	5.134	5.197	5.905	5.655
	Posizione finanziaria netta totale	(467.110)	(490.388)	(493.718)	(458.093)	(389.672)

La tabella mostra una struttura del debito che conferma il sensibile miglioramento del profilo finanziario del Gruppo intervenuto nel corso dell'anno, con un margine di tesoreria che acquisisce maggiore flessibilità, anche grazie ad operazioni di provvista strutturate per le singole iniziative, il cui rimborso è garantito dai flussi finanziari dei progetti.

La struttura del debito si conferma orientata verso il medio/lungo termine, con la prima scadenza significativa da rifinanziare prevista per il 2013.

Si ricorda inoltre che in considerazione del particolare momento dei mercati del credito, a luglio 2009 il Gruppo ha sottoscritto un prestito sindacato da EUR 110 milioni che ha reso disponibili nuove risorse finanziarie a medio termine a condizioni di costo particolarmente vantaggiose. Al finanziamento, che ha una durata di 5 anni e prevede uno *spread* medio inferiore al 2% sul tasso EURIBOR a 3 mesi, hanno partecipato 13 istituti di credito (italiani ed esteri). Si rinvia a quanto riportato nella sezione dedicata della Nota integrativa al bilancio 2009, per un riscontro in merito alle condizioni e ai *covenant* di questo e degli altri finanziamenti in essere per il Gruppo.

Il rapporto *debt/equity* è pari a 1,23. Il *corporate debt/equity ratio* (calcolato escludendo, in quanto senza ricorso o autoliquidante, la quota dell'indebitamento relativa alle attività in concessione/*project financing*) è pari a 0,94. La quota del debito al servizio delle iniziative in *project finance* è di poco inferiore a EUR 120 milioni, riconducibili all'*equity* versato nelle iniziative relative al settore ospedaliero e delle metropolitane, ai costi di costruzione dei parcheggi in concessione, all'investimento in *equity* per la concessione relativa all'impianto idroelettrico di Chacayes, in Cile (USD 63 milioni in quota Astaldi).

Occorre rilevare infine che, come ampiamente illustrato nella Nota integrativa al presente bilancio, la posizione finanziaria netta non comprende la valorizzazione dei derivati funzionali all'attività di copertura che, per loro natura, non rappresentano valori finanziari.

Prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato d'esercizio fra bilancio della Capogruppo e bilancio consolidato

(EUR/000)	Patrimonio netto 31.12.2009	Risultato d'esercizio 31.12.2009	Patrimonio netto 31.12.2008	Risultato d'esercizio 31.12.2008
Patrimonio netto e risultato d'esercizio come riportati nel bilancio della controllante	345.484	69.620	288.103	28.604
Riserve	15.787		7.352	
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate:				
- differenza tra valore di carico e valore pro quota del patrimonio netto	9.303		9.303	
- risultati pro quota conseguiti dalle partecipate	32.581	32.581	72.693	72.693
- differenza da consolidamento				
Eliminazione degli effetti di operazioni compiute tra società consolidate:				
- utili su operazioni infragruppo	(7.828)	(30)	(7.798)	(838)
- ammortamenti su vendite infragruppo	6.639	471	6.168	463
- stanziamento / (utilizzo) su società consolidate	9.628	129	9.499	1.172
- copertura perdite società consolidate	6.097	6.097	1.894	1.894
- dividendi da società consolidate	(57.409)	(57.409)	(61.887)	(61.887)
Patrimonio netto e risultato d'esercizio di pertinenza del gruppo	360.282	51.459	325.327	42.101
Capitale e riserve di pertinenza di terzi	18.265	1.557	6.547	2.660
Patrimonio netto e risultato di esercizio come riportati nel bilancio consolidato	378.547	53.016	331.874	44.761

Investimenti

Per un approfondimento in merito agli investimenti effettuati nel corso del 2009, si rinvia a quanto dettagliatamente riportato nella nota integrativa. In questa sede, ci limitiamo a ricordare in maniera sintetica quanto già indicato nel paragrafo precedente, ovvero:

- il valore degli investimenti tecnici per l'esercizio 2009 si attesta a EUR 80 milioni, risulta di poco superiore rispetto a quanto indicato in sede di pianificazione industriale (3% dei ricavi totali) ed è da ascrivere prevalentemente al supporto garantito ad iniziative in corso di esecuzione all'estero, che hanno visto l'accelerazione di programmi

previsti inizialmente anche negli esercizi successivi. Tale fenomeno è destinato a contrarsi degli anni futuri, tornando a livelli equilibrati tali che il valore degli investimenti risulta in linea con il valore degli ammortamenti;

- gli investimenti in iniziative in concessione e in project finance risultano nell'anno pari a EUR 60 milioni (che si traducono in EUR 118 milioni di investimenti effettuati nel settore negli ultimi quattro anni), da ricondurre essenzialmente agli investimenti nelle nuove iniziative all'estero nel settore delle energie rinnovabili (impianto di Chacayes, in Cile).

Portafoglio ordini

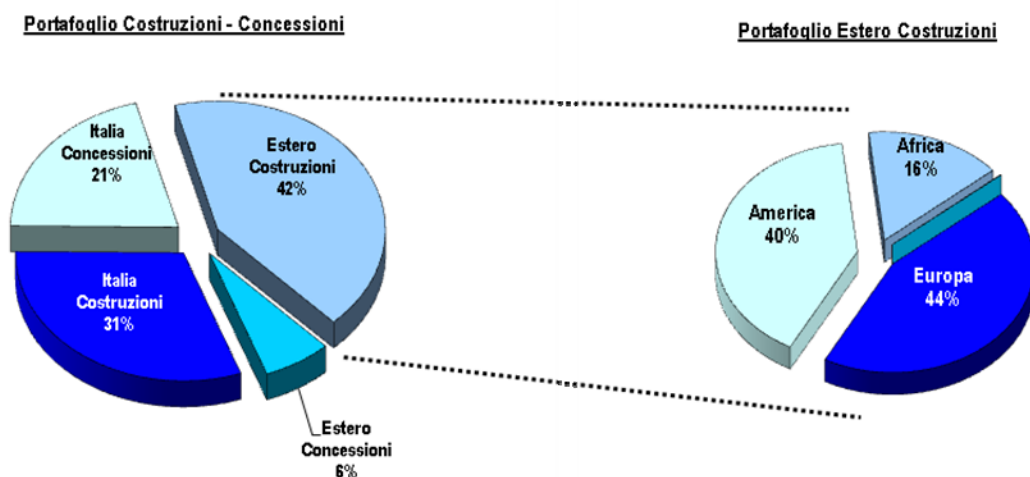
Al 31 dicembre 2009, il portafoglio ordini del Gruppo Astaldi si attesta a oltre EUR 9 miliardi, di cui EUR 6,6 miliardi relativi al settore delle costruzioni, e per lo più riferiti a iniziative in *general contracting*, e i restanti EUR 2,5 miliardi per il comparto concessioni/*project finance*. Nell'anno si registrano EUR 2,4 miliardi di nuovi ordini, da ricondurre a nuove acquisizioni nel settore delle infrastrutture di trasporto e delle energie rinnovabili in America Latina (Cile, Venezuela) ed Europa dell'Est (Romania, Polonia), ma anche a incrementi contrattuali per iniziative in corso in Italia, Middle East e Turchia (infrastrutture di trasporto e lavori idraulici).

La struttura complessiva del portafoglio risulta coerente con le politiche di sviluppo commerciale del Gruppo, tese a rafforzare la presenza della Astaldi nelle aree di tradizionale presidio, ma anche a garantire una adeguata diversificazione del profilo di rischio complessivo delle attività, perseguita nel corso dell'anno attraverso l'apertura di ben tre nuovi mercati limitrofi ad aree già esistenti. Ne deriva un portafoglio ordini costituito per il 52% da attività sviluppate nel mercato domestico (EUR 4.647 milioni, contro EUR 5.111 milioni di fine 2008) e per il restante 48% (EUR 4.384 milioni, contro EUR 3.346 milioni a fine anno precedente) da iniziative all'estero, sviluppate prevalentemente in America Latina, Europa, Algeria.

Da un punto di vista settoriale, il comparto delle costruzioni si conferma quello caratterizzante l'attività del Gruppo (73% del portafoglio totale, vale a dire EUR 6.562 milioni contro EUR 6.338 milioni nell'anno precedente): nell'ambito delle costruzioni, il ruolo prevalente è svolto dalle infrastrutture di trasporto, settore di riferimento per l'operatività del Gruppo (63% del portafoglio complessivo, che si traduce in EUR 5.724 milioni a fine 2009, contro EUR 5.291 milioni per il 2008), seguite dal comparto degli impianti di produzione energetica e più in generale delle energie rinnovabili (5%, EUR 416 milioni, che si confrontano con EUR 502 milioni al 31 dicembre 2008) e dell'edilizia civile ed industriale (5%, vale a dire EUR 422 milioni contro EUR 545 milioni per fine 2008). Cresce il peso del comparto delle concessioni, che rappresenta il 27% (pari EUR 2.469 milioni per l'esercizio 2009, contro EUR 2.119 milioni per il 2008) e beneficia dell'ingresso nel comparto delle energie rinnovabili (Cile), a complemento di quanto già sviluppato nei settori delle infrastrutture di trasporto urbano, dell'edilizia sanitaria e dei parcheggi. I valori indicati non tengono ancora conto della concessione per l'autostrada Gebze - Izmir, in Turchia (per la quale a luglio è stata registrata un'assegnazione preliminare e si è in attesa della definitiva formalizzazione del contratto) e quella per il collegamento del porto di Ancona alla viabilità circostante (che vede la Astaldi promotore, in attesa degli esiti definitivi della procedura di aggiudicazione).

Di seguito, viene riportata una rappresentazione grafica della composizione geografica e settoriale del portafoglio ordini al 31 dicembre 2009.

Composizione del portafoglio ordini al 31 dicembre 2009



<i>Portafoglio ordini per area geografica (EUR/milioni)</i>	Inizio periodo 01/01/2009	Incrementi	Decrementi per produzione	Fine periodo 31/12/2009
Italia	5.111	340	(804)	4.647
Estero	3.346	2.032	(994)	4.384
Europa	930	995	(258)	1.667
America	1.658	967	(501)	2.124
Africa	706	6	(121)	591
Asia	52	64	(114)	2
TOTALE Portafoglio ordini	8.457	2.372	(1.798)	9.031

<i>Portafoglio ordini per area di attività (EUR/milioni)</i>	Inizio periodo 01/01/2009	Incrementi	Decrementi per produzione	Fine periodo 31/12/2009
Infrastrutture di trasporto, di cui:	5.291	1.867	(1.434)	5.724
Ferrovie e metropolitane	3.892	1.286	(1.083)	4.095
Strade ed autostrade	1.264	552	(325)	1.491
Aeroporti e porti	135	29	(26)	138
Impianti di produzione energetica	502	63	(149)	416
Edilizia civile ed industriale	545	92	(215)	422
Concessioni	2.119	350	0	2.469
TOTALE Portafoglio ordini	8.457	2.372	(1.798)	9.031

In riferimento alle tabelle su riportate, si segnala che per effetto delle evoluzioni registrate in merito alle vicende relative alla Caserma dei Carabinieri di Firenze, è stato reinserito in portafoglio il valore residuo di tale commessa. Per un approfondimento in merito a tali vicende, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo relativo alla commessa.

Resta fermo che, come più volte segnalato in precedenza, in base ai criteri prudenziali adottati dal Gruppo Astaldi per l'inserimento di nuovi ordini in portafoglio, restano da accogliere tra le nuove acquisizioni i valori sottostanti: (i) l'assegnazione preliminare della concessione per la costruzione e successiva gestione dell'autostrada Gebze - Izmir, per cui si è attesa della relativa formalizzazione e di cui si dirà diffusamente in seguito, (ii) la nomina a Promotore per il *project finance* relativo alla realizzazione e successiva gestione del collegamento tra il Porto di Ancona e la viabilità circostante, iniziativa per la quale si è in attesa degli esiti definitivi della procedura di aggiudicazione, (iii) le possibili evoluzioni di iniziative in corso in Italia (metropolitane) e all'estero (ferrovie e acque).

In riferimento all'assegnazione preliminare della concessione relativa al BOT per la costruzione e successiva gestione dell'autostrada Gebze - Izmir, in Turchia, ricordiamo che questa iniziativa prevede un investimento complessivo stimato pari a USD 6,4 miliardi, a fronte di ricavi da gestione stimati pari a USD 23 miliardi, con una durata della concessione di 22 anni e 4 mesi. L'opera, la più importante nel settore autostradale mai realizzata nel Paese, prevede la costruzione di 422 chilometri di nuova tratta autostradale per il collegamento di Gebze vicino Istanbul, a Izmir sulla costa egea della Turchia, oltre che di un ponte sulla Baia di Izmit. A realizzarla sarà la cordata costituita dalla Astaldi con un gruppo di imprese locali, aventi ciascuna una quota del 16,7%. Il valore di competenza della Astaldi sarà inserito nel portafoglio ordini del Gruppo al termine degli *iter* procedurali di aggiudicazione della gara.

Si riporta di seguito un elenco dei principali contratti che, nel corso del 2009, hanno contribuito a determinare gli EUR 2,4 miliardi di nuovi ordini registrati per l'esercizio. Per un approfondimento del contenuto di ciascuna iniziativa, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo della presente relazione relativo all'andamento della gestione per area geografica e settore di attività.

AMERICA LATINA

- CILE, Pacific Hydro S.A.: quota di competenza della Astaldi per un valore equivalente a EUR 350 milioni, della concessione sottesa all'iniziativa in *project financing* per la progettazione, realizzazione e successiva gestione della centrale idroelettrica di Chacayes, nella valle del fiume Cachapoal. Il criterio di rilevazione nel portafoglio è effettuato sulla base della quota di pertinenza della Astaldi (27,3%) dei ricavi attesi (a valori reali) per i primi 30 anni di gestione, pur trattandosi di un concessione illimitata;
- PERÙ, Impianto idroelettrico di Huanza: contratto del valore pari a EUR 65,5 milioni, per la realizzazione delle opere civili relative alla centrale idroelettrica di Huanza;
- NICARAGUA, Carretera Empalme De Lóvago - Empalme Pajaro Negro: contratto del valore di EUR 18,3 milioni, per il ri-ammodernamento di due lotti della strada indicata.

TURCHIA E MIDDLE EAST

- TURCHIA, Metropolitana di Istanbul (tratta Kadıkoy - Kartal - Kaynarca): incremento contrattuale per EUR 41 milioni in quota Astaldi, registrato in riferimento all'estensione fino a Kaynarca della tratta metropolitana già in costruzione (Kartal - Kaynarca);
- QATAR, Progetto QATALUM: incremento contrattuale per EUR 16 milioni, registrato in riferimento alla commessa per la realizzazione degli impianti industriali relativi al Progetto QATALUM;

NORD AMERICA

- USA (Florida), State Road 823: contratto del valore equivalente a EUR 10,4 milioni, per la realizzazione e l'ampliamento della strada indicata.

EUROPA DELL'EST

- POLONIA, Linea 2 della metropolitana di Varsavia: contratto del valore equivalente a EUR 337,5 milioni in quota Astaldi, per la realizzazione della tratta metropolitana compresa tra Rondo Daszynskiego e Dworzec Wilenski;
- POLONIA, Strada Nazionale NR8: contratto del valore equivalente a EUR 131,2 milioni in quota Astaldi, per il ri-ammodernamento della tratta stradale compresa tra Piotrków Tribunalski - Rawa Mazowiecka;
- POLONIA, Circonvallazione Minsk Mazowiecki: contratto del valore equivalente a EUR 37,1 milioni in quota Astaldi, per la realizzazione della di una circonvallazione autostradale ad est di Varsavia;
- ROMANIA, Autostrada Bucarest - Costanza: contratto del valore pari a EUR 101,2 milioni in quota Astaldi, per la realizzazione della tratta autostradale Medgida - Costanza;
- ROMANIA, Strada Nazionale DN79: contratto del valore pari a EUR 74,4 milioni, per il ri-ammodernamento della tratta stradale Arad - Orodea.

Come già segnalato, si rinvia al paragrafo successivo per un approfondimento in merito al contenuto di questi contratti, oltre che delle principali commesse in corso esecuzione.

Andamento della gestione per area geografica e settori di attività

Italia

Pur essendo la Astaldi una realtà con una forte connotazione internazionale, il mercato domestico rappresenta il settore di tradizionale attività per il Gruppo che vi opera in qualità di General Contractor e promotore di iniziative in *project finance*.

Sulla base delle Classifiche prodotte da Edilizia e Territorio, di riferimento per tutto il comparto a livello domestico, la Astaldi è il secondo operatore a livello nazionale per fatturato complessivamente prodotto ¹².

Al 31 dicembre 2009, il mercato domestico genera infatti il 44,7% dei ricavi da lavori e rappresenta il 52% del portafoglio ordini complessivo. Alla determinazione del portafoglio Italia, contribuiscono per EUR 2,8 miliardi attività riconducibili al settore delle costruzioni (infrastrutture di trasporto, edilizia civile ed industriale, acqua ed energia) e per i restanti EUR 1,9 miliardi iniziative nel comparto delle concessioni (infrastrutture di trasporto urbano, strutture ospedaliere, parcheggi). Da un punto di vista settoriale, a livello domestico le infrastrutture di trasporto si confermano il *core business* per le attività del Gruppo: risultano infatti in corso di esecuzione progetti dall'elevato contenuto tecnologico, come il *general contracting* per la realizzazione della Linea C della Metropolitana di Roma e il *project finance* per la realizzazione e successiva gestione della Linea 5 della Metropolitana di Milano, ma anche la Stazione TAV Bologna Centrale e il Nodo ferroviario di Torino. Per quanto riguarda invece le concessioni sviluppate in Italia, attualmente risultano in portafoglio iniziative riconducibili al settore delle infrastrutture di trasporto urbano, dell'edilizia sanitaria e dei parcheggi.

Di seguito vengono dettagliate le principali iniziative in corso in Italia, suddivise per tipologia di *business*.

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO: FERROVIE E METROPOLITANE

Il settore delle infrastrutture di trasporto ferroviario e metropolitano, di riferimento per le attività del Gruppo, è quello nell'ambito del quale la Astaldi ha acquisito la maggiore *expertise* e dove ha raggiunto una *leadership* oramai consolidata e ampiamente riconosciuta in Italia e all'estero.

In questo comparto, il posizionamento competitivo del Gruppo è rilevante e consolidato da anni ed è stato ulteriormente rafforzato nel corso dell'anno appena concluso con l'acquisizione di una tratta significativa della metropolitana di Varsavia, in Polonia, una commessa di estremo interesse che verrà dettagliata in sede di analisi delle commesse estere. È utile ricordare le classifiche internazionali "2008 Top International Contractor", elaborate dalla *Engineering News Record*, vedono la Astaldi su scala mondiale al 20° posto per il fatturato generato dal settore delle infrastrutture di trasporto e al 6° posto per quanto generato dallo specifico comparto del trasporto metropolitano e ferroviario ¹³.

Numerose sono le tratte metropolitane e le linee ferroviarie che nel mondo portano la firma Astaldi (la TAV Roma - Napoli, alcune delle più belle "Stazioni dell'arte" della metropolitana di Napoli, importanti linee ferrovie in Venezuela, Algeria e Romania, intere tratte metropolitane a Roma, Napoli, Genova, Brescia, Copenaghen e Caracas, solo per citare alcuni esempi).

La maggior parte di queste iniziative, è importante segnalarlo, sono (o sono state) realizzate in presenza di rilevanti complessità tecniche, prevedendo importanti viadotti o tracciati in sotterraneo. Questo ha permesso alla Astaldi di raggiungere livelli di eccellenza riconosciuti in tutto il mondo, anche e soprattutto grazie all'impiego delle risorse umane

¹² Fonte: "Speciale Classifiche. Le prime 50 imprese italiane di costruzione" (a cura di Edilizia e Territorio, ottobre 2009).

¹³ Fonte: "ENR Top Global Sourcebook 2008", "2008 Top International Contractors in Transportation" e "2008 ENR Top 15 International Contractors in Mass Transit & Rail", classifiche elaborate dalla Engineering News Record sulla base del fatturato prodotto a livello consolidato nell'esercizio 2007.

di cui dispone, altamente qualificate e formate al proprio interno, e alle tecniche all'avanguardia sulle quali continua a investire.

Di seguito, vengono brevemente descritti i principali progetti riconducibili in Italia al settore delle ferrovie e delle metropolitane, ultimati o in corso di esecuzione al 31 dicembre 2009.

Metropolitana di Roma, Linea C

Il contratto riguarda l'affidamento a *general contracting* delle opere per la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione, la direzione lavori, la messa in esercizio e la fornitura del materiale rotabile, per la nuova Linea C della Metropolitana di Roma.

L'opera è stata commissionata alla Società Metro C S.c.p.a., 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.

La Linea C è uno dei più ambiziosi progetti in corso di realizzazione nel campo delle infrastrutture di trasporto sia perché destinata ad ampliare notevolmente l'offerta di trasporto pubblico della Capitale sia perché una delle maggiori difficoltà nella sua realizzazione saranno le interferenze con le preesistenze archeologiche nel sottosuolo, con i monumenti e gli edifici storico/monumentali del Centro Storico. I treni saranno *driverless*, cioè guidati e controllati a distanza da un sistema di automazione integrale.

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.

Il tracciato delle tratte T2 e T3 (da piazzale Clodio alla Basilica di San Giovanni, 7 chilometri, 7 stazioni) attraverserà il Centro Storico, per il quale nel 2009 sono proseguite le attività di progettazione e di salvaguardia dei palazzi storici.

Nel resto del Tracciato Fondamentale che riguarda la prima tratta funzionale (Monte Compatri/Pantano-San Giovanni), lunga 18 chilometri, con 22 stazioni, sono in attività 37 cantieri e 4 Talpe Meccaniche che in un anno e mezzo hanno costruito la metà del percorso sotterraneo previsto. Pressoché completato il grande deposito/officina di Graniti dove avrà sede la centrale operativa della linea.

Per questa iniziativa, l'avanzamento fisico dei lavori a tutto il 2009 ha portato alla messa in attività di 37 cantieri lungo il tracciato Monte Compatri/Pantano-San Giovanni, all'apertura di 40 cantieri per le indagini archeologiche, alla costruzione di 9 chilometri di galleria (equivalenti al 48% della prima tratta funzionale).

Attualmente, il valore complessivo dell'opera risulta pari a EUR 2,5 miliardi, di cui EUR 862 milioni di competenza della Astaldi. La prima fase pienamente operativa ha un valore di EUR 1,5 miliardi.

L'avanzamento progressivo dei lavori al 31 dicembre 2009 per l'intero tracciato fondamentale è pari a circa il 44%.

Metropolitana di Milano, Linea 5

L'iniziativa in project finance relativa alla Linea 5 della Metropolitana di Milano, per la quota costruzione si riferisce alla progettazione (definitiva ed esecutiva) e alla realizzazione delle opere civili relative a una nuova tratta metropolitana che si svilupperà tutta in sotterraneo, lungo il tracciato Garibaldi - Bignami nel capoluogo lombardo.

L'iniziativa, inserita tra quelle identificate come di primario interesse nazionale nell'ambito della Legge Obiettivo (L. n. 443/2001), è gestita dalla società di progetto concessionaria Metro 5 S.p.A. Quest'ultima è espressione dell'associazione temporanea di imprese, di cui la Astaldi è capofila mandataria con una quota del 23,3%, che si è aggiudicata la concessione per la realizzazione in *project financing* della Linea 5 della metropolitana milanese.

Nell'ambito dell'iniziativa, la realizzazione delle opere civili è stata affidata ad una associazione di imprese, di cui la Astaldi è leader con una quota del 60% che, per l'esecuzione delle stesse, ha costituito la consortile Garbi S.c.r.l.

Nel suo complesso, l'iniziativa porterà alla realizzazione di circa 6 chilometri di nuova linea – comprensivi della variante di tracciato, approvata nell'area della Stazione Garibaldi, che renderà tecnicamente possibile il prolungamento in direzione San Siro/Settimo Milanese –, con 9 stazioni e un deposito officina interrato con centrale di controllo.

Nel 2009, per questa commessa è stata registrata una accelerazione delle attività, anche in virtù del forte *commitment* delle Amministrazioni locali e per le scadenze connesse all'Expo 2015.

Le attività previste dal crono-programma sono in fase di avanzata esecuzione in quasi tutte le aree di cantiere, in particolare per quelle relative alla cosiddetta Tratta Funzionale, ovvero la tratta Bignami - Zara.

In particolare, nel mese di maggio sono state portate a termine tutte le attività di scavo con TBM lungo la tratta in galleria compresa tra le stazioni Tonale e Marche, su cui insisteranno 5 delle 9 stazioni previste sull'intero tracciato; successivamente, a novembre, è stato registrato l'abbattimento a tempi di record dell'ultimo diaframma della prima delle due gallerie a singolo binario eseguite in modo tradizionale per il collegamento tra le stazioni Isola e Zara. A fine 2009, risultano già costruiti circa 5 chilometri di galleria, con un avanzamento fisico progressivo delle attività del 71%.

Per quanto riguarda invece le attività di realizzazione delle stazioni, risultano in avanzata fase di esecuzione tutte le stazioni che insistono lungo la Tratta Funzionale Deposito - Zara, per le quali sono state anche avviate le attività impiantistiche di sistema e meccaniche, la realizzazione delle murature interne e la posa in opera delle scale mobili.

Il valore complessivo dell'investimento per la realizzazione dell'opera, comprensivo delle attività di progettazione, delle opere civili e tecnologiche e della variante approvata è pari a EUR 484 milioni, di cui EUR 190 milioni finanziati dalla stessa Metro 5 S.p.A. e la restante quota a contribuzione pubblica. I ricavi derivanti dai 29 anni di gestione previsti dalla convenzione, ammonteranno a EUR 724 milioni. Le quote di effettiva competenza della Astaldi sono pari a EUR 134 milioni per i lavori di costruzione e EUR 165 milioni per le attività di gestione. La durata dei lavori, compresa la fase di progettazione, è pari a 70 mesi, cui seguiranno la fase di gestione.

Per ulteriori approfondimenti, si rinvia a quanto riportato nella sezione della presente relazione dedicata alle concessioni.

Metropolitana di Napoli

La Astaldi è parte attiva nel progetto di potenziamento del sistema di trasporto metropolitano del Comune di Napoli. Notevoli esempi di quanto già realizzato sono le cosiddette "Stazioni dell'Arte" già operative lungo la Linea 1, che hanno

permesso di trasformare i singoli interventi infrastrutturali, in una esemplare occasione di riqualificazione degli ambienti circostanti i punti di risalita in superficie del tracciato della nuova linea e le relative stazioni.

Di seguito vengono dettagliati gli interventi ad oggi in corso ad opera della Astaldi, lungo la Linea 6 e la Linea 1.

Metropolitana di Napoli, Linea 1. L'affidamento ha per oggetto la concessione per la realizzazione del prolungamento della Linea 1 della metropolitana di Napoli, lungo la direttrice Centro Direzionale - Capodichino, che 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, il Comune di Napoli.

L'iniziativa prevede la realizzazione della tratta della Linea 1 compresa tra la Stazione Dante e la Stazione Centro Direzionale e, nello specifico, la realizzazione della Stazione Università e della Stazione Toledo, con l'armamento dell'intera tratta.

A realizzare le opere è la Toledo S.c.r.l., società che ha per oggetto l'esecuzione dei lavori affidati dalla M.N. Metropolitana di Napoli S.p.A. al Consorzio TRA.DE.CI.V. e, da quest'ultimo, all'Associazione Temporanea di Imprese (ATI) di cui la Astaldi detiene il 90,391%.

Nel corso del 2009, i lavori sono proseguiti con regolarità e nel rispetto dei crono-programmi approvati dal Concedente. In particolare, in riferimento alla Stazione Toledo sono in fase di ultimazione gli interventi di consolidamento propedeutici all'avvio dello scavo del corridoio verso la seconda uscita di largo Montecalvario e sono proseguiti i lavori di costruzione del pozzo per la realizzazione dell'uscita in Piazzetta Montecalvario. Per la Stazione Università, si segnala il sostanziale completamento delle strutture interne alla stazione e l'avvio dei lavori di posa in opera delle finiture; sono proseguite le attività di spostamento dei sottoservizi e di scavo archeologico connessi alla realizzazione dell'uscita su Piazza della Borsa e alla sistemazione esterna finale. Sono stati inoltre avviati i lavori per l'armamento ferroviario della intera tratta Dante - Centro Direzionale.

Le attività svolte nell'anno, come pianificato, porteranno entro la prima parte del 2010 alla consegna della Stazione Università e, successivamente, all'armamento dell'intera tratta e alla consegna della Stazione Toledo.

Il valore complessivo degli interventi risulta pari a EUR 237 milioni, comprensivi delle varianti in corso d'opera.

La percentuale di avanzamento fisico progressivo a fine 2009 è del 70%.

Metropolitana di Napoli, Linea 6. L'affidamento ha per oggetto la realizzazione della Stazione San Pasquale, lungo la Linea 6 della metropolitana di Napoli, nella tratta compresa tra la Stazione Mergellina e la Stazione Municipio.

Ad eseguire le opere è la AS.M. S.c.r.l., di cui la Astaldi detiene il 75,91%.

Nel corso del 2009, le attività hanno registrato una accelerazione che ha portato al completamento di tutte le opere di sostegno e consolidamento del terreno. Attualmente è in esecuzione la prima fase dello scavo archeologico del pozzo di stazione.

Per questa iniziativa, i lavori di competenza della Astaldi ammontano a EUR 44 milioni. L'avanzamento fisico progressivo delle attività a fine 2009 risulta pari a circa il 50%.

Stazione AV Bologna Centrale

La Commessa in argomento costituisce parte fondamentale del progetto per la penetrazione urbana della linea TAV Milano - Napoli del nodo ferroviario di Bologna.

In sintesi, l'oggetto della Commessa è la realizzazione della nuova Stazione Alta Velocità di 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 la RFI S.p.A., l'ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale controllato dal Gruppo Ferrovie dello Stato.

Il progetto della nuova Stazione AV Bologna Centrale prevede la realizzazione di un'opera di notevoli dimensioni e complessità strutturali, che si sviluppa interamente in sotterraneo al di sotto dei binari 12-17, attualmente dismessi, della Stazione di Bologna Centrale "storica"; l'opera si articola su più livelli, il più profondo dei quali, realizzato a -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 corso del 2009 sono state ultimate le opere di fondazione profonde, è stato realizzato il manufatto in cemento armato di coronamento dei diaframmi e perimetrale all'intera Stazione, è stato ultimato ed aperto al pubblico il nuovo sottopasso viaggiatori all'interno dell'esistente stazione di Bologna Centrale, sono state implementate le installazioni e gli impianti logistici di cantiere necessari per l'esecuzione delle successive attività.

Al 31 dicembre, il valore complessivo delle opere è pari a EUR 369,3 milioni, comprensivi di tutte le varianti approvate. Alla stessa data, l'avanzamento progressivo dei lavori è pari al 45,20%.

Nodo ferroviario di Torino (Lotto Corso Vittorio Emanuele II - Corso Grosseto)

L'appalto rientra nell'ambito degli interventi in atto per il potenziamento del Nodo Ferroviario di Torino e riguarda la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori per il completamento dell'ampliamento della linea ferroviaria interrata compresa tra il Corso Vittorio Emanuele II e Corso Grosseto con sottoattraversamento del fiume Dora Riparia.

Il Committente delle opere è la Società Italferr S.p.A. in nome e per conto di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

L'appalto è stato affidato ad una Associazione Temporanea di Imprese nella quale ASTALDI S.p.A. partecipa con la quota del 70% e svolge il ruolo di capogruppo e mandataria.

L'intervento viene effettuato attraverso la S.P.T. - Società Passante di Torino S.c.r.l., di cui la Astaldi s.p.a. detiene una quota pari al 74%.

Il progetto consiste, nel suo complesso, nel quadruplicamento e nell'interramento dell'attuale linea ferroviaria "storica" Torino - Milano. I lavori si svolgono in ambito urbano e in adiacenza alla linea ferroviaria in esercizio, il cui mantenimento in esercizio è garantito dalla suddivisione dei lavori in due macrofasi distinte e sequenziali tra loro denominate Macrofase "Ovest" e Macrofase "Est".

La Macrofase “Ovest” è stata completata, come previsto, nel 2009 con l’attivazione dei due binari della linea sul lato Ovest. Successivamente è stata dimessa la linea ferroviaria esistente in superficie e sono iniziate le attività relative alla realizzazione della Macrofase “Est”, relativa ai lavori sulla linea sul lato Est.

Nel 2010 proseguiranno le attività di realizzazione della Macrofase “Est” che riguarderanno, tra l’altro, la realizzazione di diaframmi in cemento armato, oltre che del tappo di fondo della galleria ferroviaria e dei pali di fondazione.

Al 31 dicembre 2009, l’avanzamento fisico progressivo delle attività è pari a circa il 65%.

Il valore contrattuale di questa iniziativa, comprensivo delle varianti approvate, è pari a EUR 494,8 milioni, di cui circa EUR 333 milioni di competenza della Astaldi S.p.A.

Metropolitana di Brescia

La commessa, aggiudicata all’associazione temporanea di imprese di cui la Astaldi detiene il 50%, si riferisce alla realizzazione di una linea metropolitana leggera su ferro, guidata e controllata a distanza da un sistema di automazione integrale (sistema *driverless*), lungo la tratta Prealpino - Santa Eufemia, nel Comune di Brescia.

Committente dell’iniziativa è Brescia Mobilità S.p.A., società diretta emanazione del Comune di Brescia preposta alla gestione del sistema di mobilità della città.

L’opera è realizzata in associazione temporanea di imprese con un gruppo di imprese, con le quali è stata concordata una ripartizione verticale delle attività: nell’ambito di questa ripartizione, è previsto che la Astaldi curerà gli impianti elettrici e meccanici, l’armamento e tutte le opere civili.

Nello specifico, l’iniziativa prevede la progettazione esecutiva, la realizzazione, la conduzione tecnica e la manutenzione ordinaria e straordinaria di un primo lotto funzionale della metropolitana di Brescia, lungo il tracciato Prealpino - Santa Eufemia. L’opera si estenderà per 14 chilometri di lunghezza e presenterà 4 chilometri di galleria artificiale, 6 chilometri di galleria naturale, 1,8 chilometri di viadotti, 17 stazioni (7 in sotterraneo) e un deposito officina. Per questa iniziativa, è in via di definizione il riconoscimento di varianti alle opere che dovrebbero consentire di addivenire ad una risoluzione positiva delle problematiche emerse negli esercizi precedenti.

Nel corso del 2009, ottimizzazioni di costi e *performance* superiori a quanto pianificato per le attività di scavo in galleria naturale con TBM hanno comunque permesso di compensare la minore produzione derivante dai rallentamenti delle attività, mitigando parzialmente il risultato complessivo negativo della commessa.

È in corso un confronto con la Committente per la definizione dell’assetto definitivo dell’opera, per la quale Brescia Mobilità ha già attivato la procedura per il finanziamento da parte del CIPE.

Al 31 dicembre 2009 risultano già completate le attività di scavo in galleria naturale e di quelle artificiali. Per quanto riguarda le Stazioni sono sostanzialmente ultimate le opere strutturali di tutte le stazioni ad eccezione delle Stazioni Vittoria e San Faustino, ritardate per problemi archeologici, per le quali sono ancora in corso le attività di costruzione delle strutture.

Metropolitana di Genova

Gli interventi relativi a questa commessa sono regolati da un contratto quadro, articolato in più lotti successivi, per la realizzazione della linea metropolitana che collega la stazione ferroviaria di Genova Principe a quella di Brignole.

Le opere connesse a queste iniziative sono eseguite dalla società consortile Metrogenova S.c.r.l., di cui la Astaldi detiene il 21,81%.

Nel corso del 2009, le attività realizzate hanno riguardato l'ultimo lotto funzionale, relativo alla tratta De Ferrari - Brignole, la cui consegna è prevista per la fine del 2010, in quanto ormai conclusi i lavori relativi alle tratte Principe - Caricamento - Grazie, Grazie - Sarzano e Sarzano - De Ferrari.

Al 31 dicembre 2009, il valore complessivo di questa commessa è pari a EUR 220 milioni. Alla stessa data, lo stato avanzamento lavori del 90%.

Ferrovia Parma - La Spezia ("Pontremolese")

Nell'ambito del potenziamento e rinnovo della ferrovia Parma - La Spezia, denominata "Pontremolese", Italferr, quale Committente in nome e per conto di Rete Ferroviaria Italiana, ha affidato alla Astaldi la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori di raddoppio della linea ferroviaria nel tratto compreso tra la stazione di Solignano e il P.d.M. di Osteriazza, avente sviluppo complessivo di circa 12,5 chilometri.

Il raddoppio della linea ferroviaria verrà realizzato in parte, circa 7,5 chilometri, in affiancamento alla esistente linea ferroviaria in esercizio e in parte, circa 5 chilometri, in variante al tracciato attuale.

In tale secondo tratto ricadono le opere più significative dell'appalto, quali la galleria naturale "Marta Giulia", di lunghezza pari a 4,2 chilometri, il viadotto sul fiume Taro, di lunghezza pari a 450 metri, il viadotto sul torrente Galgana.

Nel 2009 è stato stipulato con Italferr il 1° Atto Integrativo e Modificativo che recepisce i contenuti del Verbale di accordo sottoscritto con R.F.I. ad aprile 2008 per superare le cause che avevano determinato la sospensione dei lavori durante tutto l'anno precedente.

Con tale Atto sono state inoltre recepite una serie di varianti nel frattempo resesi necessarie, sono state adottate le intervenute Note Interregionali per la sicurezza della galleria durante lo scavo ed è stato definito il contenzioso relativo alla suddetta sospensione dei lavori. L'importo della Convenzione è stato rideterminato in EUR 197,1 milioni ed il termine ultimo per l'esecuzione dei lavori è stato fissato ad aprile 2015.

Sotto il profilo progettuale si evidenzia che nel 2009 è stata conclusa la progettazione delle varianti e delle opere minori mentre sotto il profilo esecutivo nell'esercizio è stata avviata l'esecuzione del Viadotto Taro, il Viadotto Galgana e di altre opere d'arte minori interferenti con la linea ferroviaria in esercizio; inoltre, nel mese di luglio 2009 è stato avviato lo scavo della galleria naturale Marta Giulia.

Nel 2010 si prevede di ultimare i Viadotti Taro e Galgana e proseguire nella realizzazione delle opere d'arte minori e della galleria Marta Giulia attivando un secondo fronte di scavo.

Al 31 dicembre 2009 l'avanzamento fisico progressivo è pari a circa il 19%.

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO: STRADE E AUTOSTRADE

La Astaldi vanta numerose esperienze e progetti di rilievo da annoverare nell'ambito di questo settore in Italia, sebbene il massimo esempio di ciò che la Astaldi è stata in grado di realizzare ad oggi, lo ritroviamo all'estero, in Turchia, con una tratta rilevante dell'autostrada Istanbul - Ankara, nota anche come Autostrada dell'Anatolia. Per progetto questa iniziativa, rinviando a quanto segnalato nella presente relazione nel paragrafo relativo all'analisi delle attività all'estero. Di seguito, vengono invece brevemente descritti i principali progetti riconducibili in Italia al settore stradale e autostradale, ultimati o in corso di esecuzione al 31 dicembre 2009.

Strada Statale Jonica (Megalotto 2/Lotto "DG21", Catanzaro)

L'iniziativa prevede l'affidamento in *general contracting* delle attività di progettazione esecutiva e realizzazione di un nuovo sistema viario principale in Calabria, lungo la dorsale Jonica.

Committente delle opere è ANAS S.p.A., l'ente che gestisce la rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale.

Il soggetto giuridico esecutore delle attività afferenti a questo contratto è CO.MERI 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%.

Nel suo complesso, l'opera porterà alla costruzione della Strada Statale E90 – per il tratto della SS106 compreso tra gli svincoli di Squillace e Simeri Crichi – e del prolungamento della SS280 tra gli svincoli di San Sinato e Germaneto, con notevoli benefici per i tempi di percorrenza e la messa in sicurezza delle strade (per l'eliminazione di intersezioni a raso in aree fortemente urbanizzate).

Lungo l'intero tracciato, che si estenderà per circa 23 chilometri, è prevista la realizzazione di 11 gallerie a doppia canna (per una lunghezza complessiva di 13 chilometri), 10 viadotti, 2 ponti e 8 svincoli.

Per quanto riguarda le iniziative svolte nel corso del 2009, da un punto di vista contrattuale si segnala che nel mese di dicembre, l'ANAS S.p.A. ha trasmesso la delibera di approvazione della 1^a variante in corso d'opera per la risoluzione di problematiche tecniche, esecutive ed operative emerse successivamente all'approvazione del Progetto Esecutivo. La relativa perizia ha prodotto un incremento dell'importo contrattuale di EUR 14,7 milioni.

Relativamente alla situazione del contenzioso, nel mese di ottobre, secondo le usuali procedure di componimento bonario, è stato formalizzato il parere, reso all'unanimità, della Commissione ex art. 31-bis L. n. 109/94 (ora art. 240 D. Lgs. n. 163/2006) in merito alle problematiche emerse negli esercizi precedenti (prevalentemente legate a impedimenti di vario tipo, quali indagini archeologiche preliminari, varianti da approvare, interferenze e imprevisti geologici). Si è in attesa di ricevere una proposta transattiva da parte di ANAS S.p.A.

Dal punto di vista operativo, a fine novembre è stato invece registrato l'abbattimento dell'ultimo diaframma della canna nord della Galleria Santa Maria che, con i suoi 1,3 chilometri di lunghezza, rappresenta la maggiore tra le gallerie previste lungo la tratta Squillace - Simeri Crichi.

Al 31 dicembre 2009, il valore complessivo della commessa, è pari a EUR 513,1 milioni. Alla stessa data, l'avanzamento dei lavori risulta di poco superiore al 50% (67% per le attività in galleria naturale, con 9 canne su 22 già forate).

Strada Statale Jonica (Megalotto 1/Lotto "DG22", Siderno)

L'iniziativa prevede l'affidamento in *general contracting* dei lavori di progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori di ammodernamento in nuova sede del tratto Palizzi - Caulonia, lotti 6-7-8, compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica della SS 106 "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%.

Da un punto di vista tecnico, il tracciato nel suo complesso risulta costituito per il 19% da viadotti e per il 37% da gallerie naturali e artificiali. Per l'esecuzione delle opere, i lavori sono stati suddivisi in due macrolotti funzionali, identificati come Lotto funzionale e Lotto marginale.

Nel mese di ottobre 2009, il Committente ha approvato una perizia di variante che, in sostanza, rende immediatamente eseguibili circa l'80% dei lavori sottostanti il contratto (Lotto funzionale), garantendo la ripresa delle attività già a partire dal 9 dicembre, data della nuova consegna dei lavori. Ricordiamo infatti che per questa iniziativa nel corso degli esercizi precedenti erano stati registrati una serie di eventi che, di fatto, avevano condizionato le attività di commessa, impedendo l'esecuzione dei lavori secondo i termini programmati.

L'importo complessivo dell'affidamento è pari a EUR 353,8 milioni, rimodulato con l'approvazione della perizia in EUR 281,6 milioni per il Lotto Funzionale e EUR 72,2 milioni per il Lotto Marginale.

Al 31 dicembre 2009, l'avanzamento economico dei lavori risulta pari a circa il 5%.

Autostrada Pedemontana Lombarda

L'iniziativa si riferisce all'affidamento in *general contracting* dei lavori relativi alla progettazione (definitiva ed esecutiva) e alla realizzazione del 1° Lotto della tangenziale di Como, del 1° Lotto della tangenziale di Varese e della tratta identificata come A (A8-A9, Cassano Magnago - Lomazzo).

L'opera rientra in un'iniziativa più ampia e complessa che punta a collegare 5 province (Bergamo, Monza, Milano, Como, Varese) attraverso la realizzazione di 67 chilometri di autostrada (che costituiscono l'asse principale, Cassano Magnago - Osio Sotto), 20 chilometri di tangenziali (articolati nei sistemi tangenziali di Varese e Como, lunghi rispettivamente 11 e 9 chilometri), 80 chilometri di opere stradali connesse.

Per la tratta aggiudicata alla Astaldi, nel 2009 sono proseguite le attività di progettazione e, a novembre, il C.I.P.E. (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha approvato il progetto definitivo, evento che ha portato all'avvio delle attività di cantierizzazione a febbraio 2010.

Il valore complessivo del contratto è EUR 850 milioni, di cui il 24% in quota Astaldi e prevede la progettazione e la realizzazione di circa 47 chilometri di viabilità autostradale e secondaria, con 13 chilometri di gallerie e circa 1,7 chilometri di ponti e viadotti.

Interventi sulla viabilità urbana nel Comune di Napoli

Infralegrea Progetto S.p.A. è la società, di cui la Astaldi detiene il 51%, costituita nel 2006 per l'esecuzione dell'affidamento in concessione di una serie di interventi finalizzati a migliorare la viabilità urbana nell'area compresa tra Pozzuoli, Soccavo e la Mostra d'Oltremare, nel Comune di Napoli.

Nello specifico, gli interventi in programma sono finalizzati alla razionalizzazione dell'intero sistema di trasporto interno all'area flegrea, mediante il recupero e il potenziamento delle infrastrutture esistenti (strade, ferrovia, porto, percorsi pedonali), ed in particolare tendono al conseguimento di una completa intermodalità in un unico sistema a rete dei vari sistemi di trasporto e vie di comunicazione oggi esistenti.

L'amministrazione concedente è la Regione Campania e le opere, in estrema sintesi, la porteranno alla realizzazione della bretella ferroviaria di Montesantangelo, per la tratta che da Soccavo arriva alla Mostra d'Oltremare, con relative stazioni intermedie e nodi di interscambio (Atto applicativo n. 15), oltre che lavori di ampliamento e adeguamento del porto di Pozzuoli (Atto applicativo n. 12), la 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), la sistemazione del Lungomare Sandro Pertini, e della viabilità urbana di Pozzuoli (Atto applicativo n. 14).

Nel corso del 2009 sono proseguite le attività di realizzazione per tutti e quattro gli atti applicativi.

Sono proseguite regolarmente anche le attività di progettazione.

In particolare, i lavori relativi al Porto di Pozzuoli e al Lungomare Sandro Pertini sono stati ultimati nel corso del 2009; sono in avanzato stato di esecuzione le opere connesse al parcheggio multipiano, per il quale risultano sostanzialmente ultimate le opere strutturali e sono tuttora in corso le attività di realizzazione degli impianti. Per quanto riguarda in ultimo gli interventi relativi all'Atto applicativo n. 15, si segnalano rallentamenti dovuti in estrema sintesi a varianti progettuali richieste dal Committente e dall'artista Anish Kapoor (in riferimento alla Stazione Montesantangelo) e all'indisponibilità di alcune aree. Per quest'ultimo intervento (1° lotto, 2° stralcio), l'avanzamento lavori è pari a circa il 28% delle opere già finanziate.

Nel complesso, il valore delle opere riconducibili a questa iniziativa ammontano a EUR 171 milioni.

Al 31 dicembre 2009, lo stato di avanzamento dei lavori è pari a circa il 47%.

Si segnala in ultimo che, in riferimento all'Atto applicativo n. 15, nel mese di gennaio 2010 è stata pubblicata la delibera CIPE che assegna fondi per la realizzazione del 3° lotto 1° stralcio (corrispondente alla tratta Stazione di Parco San Paolo - Terracina). Il valore complessivo delle opere da realizzare è di circa EUR 95 milioni.

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO: PORTI E AEROPORTI

I porti e gli aeroporti rappresentano un settore nell'ambito del quale a livello domestico in passato sono state sviluppate numerose interessanti iniziative.

Oggi, in questo ambito, il Gruppo opera prevalentemente all'estero. In Italia gli interventi in corso si limitano ad iniziative sviluppate nello specifico settore delle attività legate ai porti, nell'ambito dei progetti di potenziamento del Porto

commerciale di Porto Torres in Sardegna e nel cosiddetto Progetto MOSE in fase di esecuzione per la salvaguardia della Laguna di Venezia.

Di seguito, vengono invece brevemente descritti i principali progetti riconducibili in Italia al settore, ultimati o in corso di esecuzione al 31 dicembre 2009.

Interventi relativi al Sistema MOSE, nella Laguna di Venezia

La Astaldi partecipa al progetto di realizzazione del Sistema Mose, studiato per salvaguardare la Laguna di Venezia dal fenomeno delle maree. Nel suo complesso, il progetto 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 dai suoi propri soci per l'esecuzione delle opere.

Il valore complessivo degli interventi relativi al Sistema Mose si attesta a EUR 4.271 milioni.

In questo contesto, la Astaldi opera in qualità di capogruppo mandataria di un'associazione temporanea di imprese, 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.

L'avanzamento progressivo dei lavori al 31 dicembre 2009 è pari a EUR 218 milioni, corrispondenti al 71% dei lavori affidati e al 55% di quelli complessivamente spettanti al raggruppamento.

IMPIANTI DI PRODUZIONE ENERGETICA E OPERE IDRAULICHE

Gli impianti di produzione energetica e le opere idrauliche rappresentano un settore nell'ambito del quale il Gruppo Astaldi ha attualmente in corso numerose iniziative, prevalentemente all'estero.

Più contenuto è invece il contributo di questo settore a livello domestico, sebbene per il passato non mancano esempi di dighe, acquedotti, impianti per il trattamento delle acque, ma anche di interventi relativi a centrali nucleari e impianti per la produzione energetica significativi e realizzati con successo.

È utile ricordare le già segnalate classifiche internazionali "2008 *Top International Contractors*", che vedono la Astaldi su scala mondiale al 4° posto se si considera il comparto specifico degli acquedotti e al 18° posto in quello degli impianti di produzione energetica ¹⁴.

Di seguito vengono brevemente descritti i principali progetti riconducibili in Italia al settore, ultimati o in corso di realizzazione al 31 dicembre 2009.

¹⁴ Fonte: "ENR Top Global Sourcebook 2008" ("*Top 5 International Contractors in Aqueducts*", "*Top 20 International Contractors in Water Supply*"), classifiche elaborate dalla *Engineering News Record* sulla base del fatturato prodotto a livello consolidato nell'esercizio 2007 (*Engineering News Record*, agosto 2008).

Impianto idroelettrico di Pont Ventoux

Il contratto, eseguito dalla società consortile Pont Ventoux S.c.r.l., espressione dell'associazione temporanea di imprese di cui la Astaldi detiene il 56,25%, ha portato alla realizzazione in Val di Susa, in Piemonte, di un impianto idroelettrico da 158MW di potenza installata. L'impianto, la cui centrale è stata realizzata completamente in caverna, prevede una capacità produttiva di oltre 400GWh annui.

Il 29 febbraio 2008 l'impianto è stato consegnato al Committente Iride Energia S.p.A. che, pertanto, ne ha assunto la piena gestione.

Nel corso del 2009 sono state portate avanti le attività di collaudo tecnico-amministrativo. Nel corso del 2010 il collaudatore ha accertato la definitiva messa a punto delle apparecchiature degli impianti di produzione forniti dall'ATI Ansaldo Energia, è prevista a breve l'emissione del certificato di collaudo. È possibile che, in sede di emissione ed approvazione del certificato di collaudo, vengano effettuate detrazioni per minusvalenze e non conformità (di cui si è già tenuto conto in bilancio per quanto di competenza), nonché addebiti per mancata produzione di energia, dovuti al malfunzionamento temporaneo della pompa, addebitabili all'ATI Ansaldo Energia nell'ambito del contenzioso in corso.

EDILIZIA CIVILE ED INDUSTRIALE

Nel campo dell'edilizia civile ed industriale, il Gruppo Astaldi ha acquisito e sviluppato un profondo *know-how*, in particolare nello specifico ambito dell'edilizia sanitaria.

Di seguito vengono fornite le specifiche e i dettagli tecnici relativi alle principali opere in corso di realizzazione o ultimate nell'esercizio 2008 nell'ambito di questo comparto a livello domestico.

Ospedali toscani

L'iniziativa in *project finance* per la realizzazione e successiva gestione di un sistema integrato di quattro ospedali in Toscana, prevede la realizzazione di quattro strutture ospedaliere dislocate a Lucca, Massa, 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 e 103 nuove culle.

Per questa iniziativa, è previsto un investimento complessivo di EUR 336 milioni per le attività di costruzione (con un contributo pubblico del 55%) e di EUR 1,2 miliardi a valori nominali per le attività di gestione (35% in quota Astaldi).

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 ha per oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione dei lavori e la gestione nei nuovi ospedali, oltre 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.

Di seguito si forniscono maggiori dettagli in merito alle singole strutture coinvolte nel progetto.

Ospedale di Massa. La struttura si estenderà su 80.252 metri quadrati, con una volumetria complessiva di 175.000 metri cubi, 22.500 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 e 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 infatti 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.

In merito a tutti questi interventi, segnaliamo che nel corso del 2009 è proseguita l'attività di progettazione esecutiva dei quattro ospedali, a valle dell'approvazione della progettazione definitiva eseguita dalla Concessionaria SAT.

Su richiesta del Cliente, a seguito di nuove esigenze sopravvenute in data successiva alla stipula del contratto, sono state apportate al progetto alcune variazioni. I progetti, ridefiniti con l'implementazione delle relative varianti, sono stati sottoposti alla approvazione delle ASL di competenza.

Contestualmente, sono state prese in consegna le aree individuate per la realizzazione degli ospedali che, in sede delle previste conferenze di servizio, hanno evidenziato alcune problematiche (presenza di falde acquifere da salvaguardare per i siti di Pistoia, Lucca e Massa; presenza di aree di interesse archeologico per i siti di Lucca e Prato; rinvenimento di aree di discarica per i siti di Massa e Lucca; presenza di estese aree boschive per i siti di Massa e Lucca). Sono state attivate e risultano in corso tutte le procedure presso gli enti interessati per la soluzione dei singoli problemi individuati.

Nel corso del 2009, completata di fatto l'attività di progettazione esecutiva, si è dato inoltre avvio all'allestimento delle aree di cantiere per gli interventi di Pistoia e di Prato. Per consentire l'avvio effettivo dei lavori di costruzione, si è in attesa della formale validazione dei singoli progetti, che si prevede possa pervenire nei primi mesi del 2010.

Contemporaneamente, sono in corso le trattative con il concedente per il riequilibrio del piano finanziario contrattuale resosi necessario a seguito delle varianti apportate al progetto, alle varianti normative sopravvenute ed alla variazione del crono programma che ne è conseguito.

Anche queste trattative sono sostanzialmente concluse e si prevede possano essere contrattualizzate nel primo semestre del 2010.

Per un ulteriore approfondimento in merito a questa iniziativa, si rinvia a quanto segnalato nel paragrafo della presente relazione relativo alle iniziative in portafoglio riconducibili al settore delle concessioni.

Ospedale del Mare di Napoli

L'iniziativa prevede la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione secondo la formula "chiavi in mano", nonché la fornitura degli arredi e delle apparecchiature elettromedicali, di un nuovo complesso ospedaliero, denominato Ospedale del Mare, nella periferia orientale di Napoli.

Committente dell'opera è la società di progetto Partenopea Finanza di Progetto S.p.A. (PFP), controllata dalla Astaldi, aggiudicataria nel 2005 del contratto di concessione per la realizzazione in *project finance* di questa iniziativa.

Per l'esecuzione delle attività, è stata costituita la società consortile OS.MAR. S.c.r.l., di cui la Astaldi detiene il 60%. L'amministrazione concedente è la Azienda Sanitaria ASL Napoli 1.

La nuova opera renderà disponibili 450 nuovi posti letto, con 50 posti per le degenze *low care* e 15 sale operatorie, per una superficie complessiva di 145.800 metri quadrati.

Da un punto di vista operativo, nel corso del 2009, nell'attesa della definizione ed approvazione di un progetto condiviso, la società ha proseguito nella realizzazione di opere secondarie che non sono state oggetto di discussione con il Concedente.

Da un punto di vista contrattuale, tra gli eventi salienti del 2009 ricordiamo che nel mese di giugno a seguito di ripetuti gravi inadempimenti della Concedente e, in particolare, del mancato pagamento del prezzo, la Concessionaria PFP si è avvalsa della clausola risolutiva contenuta nell'Atto ricognitivo. 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 la individuazione delle opere di presidio, salvaguardia e messa in sicurezza delle opere realizzate, di cui è stata disposta l'esecuzione. Il 22 luglio è stato siglato un verbale di accordo fra Concedente e Concessionario, con il quale si sono sospesi temporaneamente gli effetti della risoluzione contrattuale e si è aperto un Tavolo di Confronto per la risoluzione delle problematiche in essere della Concessione. La Concessionaria, dal canto suo, si è impegnata a dar corso ai lavori che non impattano con le criticità che hanno generato le sospensioni. Si segnala in ultimo che, al fine di dare seguito alle esigenze di esecuzione lavori in fase successiva alla risoluzione contrattuale e, allo stesso tempo, di ricognizione progettuale alla luce delle nuove determinazioni scaturite dal Tavolo di Confronto, si è proceduto a gennaio 2010 alla formalizzazione tra la Concessionaria e l'ATI esecutrice di un Accordo Integrativo al contratto originario.

Si segnala da ultimo che la Procura della Repubblica di Napoli, nell'ambito di un'indagine penale nei confronti di alcuni amministratori e/o liberi professionisti operanti nell'area, nel mese di ottobre 2009, ha notificato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari anche nei confronti del precedente Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società Partenopea Finanza di Progetto s.p.a. (PFP) e della PFP medesima ai sensi del D. Lgs. n. 231/01. La PFP sta fornendo piena collaborazione all'autorità giudiziaria.

Scuola dei Brigadieri e dei Marescialli dei Carabinieri di Firenze

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.

L'intervento – articolato in due contratti, Lotto A e Lotto B – 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 circa 10 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).

Per questa iniziativa si segnala inoltre che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 1° febbraio 2010, ha comunicato l'esercizio del diritto di recesso dai contratti, per ragioni proprie della Committente ed indipendenti dalla Società (recesso che ha fatto seguito alla sospensione dei lavori disposta dal Committente a maggio 2009); in ragione di ciò si è pertanto provveduto inizialmente ad eliminare dal portafoglio ordini il valore residuo dell'opera già a partire da fine 2009, dandone evidenza sia nell'ambito del Resoconto intermedio di gestione al 31 dicembre 2009, sia sullo specifico comunicato stampa. Con nota del 2 marzo 2010, il Ministero, alla luce dei pareri espressi dall'Avvocatura dello Stato, ha comunicato di essere giunta alla determinazione di non dar seguito all'esercizio del diritto di recesso dai contratti ed ha ritirato le comunicazioni del 1° febbraio 2010. A seguito di specifica richiesta dell'Appaltatore, la Committente ha chiarito che l'Avvocatura dello Stato non ha ritenuto applicabile il diritto di recesso alle fattispecie in questione ed ha precisato che non ricorrono validi presupposti per contestare la validità dei contratti intervenuti con l'Astaldi. Sulla base di tale nuova determinazione appare ragionevole prevedere l'esecuzione del valore residuo dell'opera, ragione per cui si è ritenuto di reinserirlo nel portafoglio.

Lo stato di avanzamento progressivo dei lavori al 31 dicembre 2009 è pari a circa il 30%.

CONCESSIONI

Il mercato delle concessioni, siano esse ad iniziativa pubblica o privata, anche nel corso del passato esercizio è stato fortemente influenzato dalla situazione macroeconomica che il sistema internazionale sta attraversando.

Le vicende che hanno interessato il sistema economico-finanziario internazionale e, in particolare, la rilevante crisi delle principali banche americane ed europee, ha generato una situazione di sfiducia del sistema bancario, con una

conseguente restrizione della disponibilità di credito e un incremento del costo del denaro, che si è tradotto per il settore concessioni in un aumento delle garanzie richieste sui progetti ed una diminuzione della disponibilità di credito da parte degli istituti finanziari.

Allo stesso tempo, in Italia il III Decreto Correttivo al Codice degli Appalti (D. Lgs. n. 152 dell'11 settembre 2008, poi aggiornato con D.L. n. 135/2009 e convertito in legge n. 166/09) ha reintrodotto l'istituto del diritto di prelazione per il Promotore e ha accelerato l'*iter* di aggiudicazione delle operazioni ad iniziativa privata (con l'eliminazione della procedura negoziata). Questo ha mutato positivamente l'approccio degli operatori privati al mercato del *project finance*, sebbene lo sviluppo di nuove rilevanti iniziative, da tutti ipotizzata, stenta a ripartire proprio a causa dell'attuale momento dei mercati finanziari.

In tale contesto, le attenzioni del Gruppo si confermano per il settore dell'edilizia sanitaria, nel quale la Astaldi intende mantenere la *leadership* acquisita nel comparto delle concessioni (con gli ospedali di Mestre, Napoli, Massa, Lucca, Pistoia e Prato la Astaldi è l'operatore italiano con la più grande rete di ospedali in PPP attualmente esistente), e per il settore delle infrastrutture di trasporto (metropolitane, parcheggi, autostrade). Interessanti prospettive si intravedono poi nel comparto delle energie rinnovabili, con riferimento soprattutto ai settori idroelettrico, eolico e fotovoltaico, oltre che in quello degli impianti di produzione energetica, in Italia e all'estero.

Proprio con riferimento al settore dell'energia, durante l'esercizio 2009 la Astaldi ha acquisito, per il tramite della controllata Cachapoal Inversiones Limitada S.A., il 27,3% delle partecipazioni della società di progetto Pacific Hydro Chacayes S.A. titolare della concessione idroelettrica per la centrale di Chacayes in Cile. Attraverso questa acquisizione, che rappresenta il primo investimento nel settore idroelettrico, la Astaldi è entrata nel settore dell'energia elettrica non solo come costruttore, settore sul quale vanta già numerose esperienze, ma anche come investitore e produttore del mercato elettrico. Per un approfondimento in merito a questa iniziativa, si rinvia a quanto segnalato nell'ambito della sezione del presente paragrafo dedicato all'approfondimento delle iniziative in corso in Cile.

Si ricorda in ultimo che prosegue il piano di investimento e diversificazione delle attività in questo settore che, pur restando un comparto che si integra a valle delle attività di costruzione, beneficerà a breve della costituzione nell'ambito del Gruppo Astaldi di una struttura dedicata al fine di massimizzare e fare emergere il valore intrinseco di queste iniziative.

Nuovo Ospedale di Mestre

Il progetto è gestito da Veneta Sanitaria Finanza di Progetto S.p.A., la società di progetto concessionaria in cui la Astaldi rappresenta il socio di riferimento con una quota del 31%.

L'ente concedente è l'Azienda ULSS 12 Veneziana.

La convenzione ha per oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva e la costruzione, già realizzate, oltre che la fornitura delle apparecchiature elettromedicali e degli arredi e la gestione dei servizi non sanitari e commerciali di un presidio ospedaliero ad alta specializzazione, da 680 posti letto per 350 stanze, 22 sale operatorie, 25 unità per dializzati, 20 culle, su una superficie complessiva di 150.000 metri quadrati, per un bacino potenziale di circa 800.000 utenti.

Nell'ambito del presidio è stata inoltre realizzata la costruzione dell'edificio sede della Banca degli Occhi del Veneto, prima in Europa per il numero di cornee raccolte e distribuite, e il Centro di ricerca sulle cellule staminali epiteliali.

La concessione ha una durata di 29 anni e 2 mesi, di cui 23 anni e 10 mesi relativi alla fase di gestione.

Da un punto di vista finanziario, l'operazione strutturata prevede un finanziamento *non recourse* di EUR 107 milioni, con una leva finanziaria 80/20 e conseguente apporto di mezzi propri (capitale sociale + prestito subordinato) per circa EUR 28 milioni.

L'investimento complessivo sostenuto per i lavori e la fornitura di arredi e macchinari, comprensivo degli oneri indiretti, è pari a EUR 236,4 milioni (IVA e oneri finanziari esclusi), a fronte del quale l'ente concedente ha erogato circa EUR 116 milioni (IVA esclusa) di contributo pubblico totale in conto capitale, sulla base dell'avanzamento dei lavori.

Il ritorno dell'investimento, al netto del contributo pubblico, avverrà appunto in 23 anni e 10 mesi attraverso la gestione diretta fino al 4 febbraio 2032 dei servizi non sanitari e commerciali del nuovo ospedale.

I ricavi da gestione previsti per la società di progetto a fronte dell'erogazione di questi servizi ammontano a circa Euro 50 milioni l'anno (a valori 2007), di cui EUR 15,5 milioni di competenza della Astaldi.

Le attività di gestione, che si ricorda hanno avuto inizio ad aprile 2008, si sono sviluppate nel 2009 con regolarità e nel rispetto dei requisiti prestazionali previsti nei documenti contrattuali.

Per raggiungere tale obiettivo è stata istituita una struttura di controllo servizi che monitora con continuità la qualità dei servizi erogati, sia attraverso la sorveglianza dei sistemi informativi attivati per la gestione e il controllo dei vari servizi che con ispezioni e verifiche periodiche dell'attività dei *Service Provider*.

Si segnala altresì che nel corso dell'anno sono stati formalizzati con la ULSS diversi atti aggiuntivi alla convenzione per disciplinare l'esecuzione di lavori aggiuntivi di piccola entità richiesti dal Concedente nonché per definire varie modifiche nei servizi esistenti, resisi necessarie per l'evoluzione del contesto normativo e tecnologico in cui opera l'Azienda Sanitaria.

Ospedali Toscani (Massa, Lucca, Pistoia e Prato)

Il progetto è gestito dalla società di progetto S.A.T. S.p.A., costituita a febbraio 2008, di cui la Astaldi detiene il 35%.

Gli enti concedenti sono le Aziende USL 1 di Massa e Carrara, USL 2 di Lucca, USL 3 di Pistoia, USL 4 di Prato.

Le convenzioni, sottoscritte a novembre 2007, sono quattro, una per ciascuna delle USL interessate, ma si basano sul principio dell'unitarietà dei quattro interventi e del piano economico-finanziario delle iniziative.

Tali concessioni hanno per oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione e la gestione dei relativi servizi non sanitari e commerciali dei nuovi presidi ospedalieri ad alta specializzazione di Massa, Lucca, Pistoia e Prato che, nel loro complesso, renderanno disponibili un totale di 1.710 nuovi posti letti su una superficie complessiva di circa 200.000 metri quadrati. Sono escluse le forniture di apparecchiature elettromedicali ed arredi.

La concessione ha una durata di 22 anni e 9 mesi, di cui 19 anni di gestione.

L'operazione strutturata per questa iniziativa si basa su un finanziamento *non recourse* di circa EUR 143 milioni, con una leva finanziaria 82/18, che prevede un apporto di mezzi propri (capitale sociale + prestito subordinato) di circa EUR 30 milioni. È prevista inoltre l'erogazione di un contributo pubblico totale di circa EUR 185 milioni, IVA esclusa (da erogarsi

per EUR 175 milioni sulla base dello stato di avanzamento dei lavori e, per una *tranche* finale di EUR 10 milioni, a collaudo), a fronte di un investimento totale di circa EUR 336 milioni (oneri finanziari ed IVA esclusi).

Per questa iniziativa sono previsti per la società di progetto ricavi di gestione a fronte dell'erogazione di servizi non sanitari (pulizie, manutenzioni, sterilizzazione, lavanderia, ristorazione, ecc.) e commerciali per circa EUR 48 milioni l'anno.

Si segnala in ultimo che nel corso del 2009, si è provveduto alla redazione della progettazione esecutiva dei quattro ospedali ed alla esecuzione delle attività preliminari alla costruzione su tutti e quattro i cantieri. L'approvazione dei progetti e il conseguente avvio dei cantieri è prevista per il primo semestre del 2010.

Per quanto riguarda una descrizione più approfondita dei lavori, si rinvia a quanto segnalato in merito a questa iniziativa nella sezione del presente paragrafo dedicato alle iniziative nel settore dell'edilizia civile ed industriale.

Ospedale del Mare di Napoli

Il progetto è gestito da Partenopea Finanza di Progetto S.p.A. (PFP), la società di progetto di cui la Astaldi detiene il 59,99%.

L'ente concedente è l'Azienda Sanitaria Locale Napoli 1.

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) e una superficie complessiva di 145.800 metri quadrati. Sono incluse le forniture di apparecchiature medicali ed arredi.

La concessione ha una durata di 28 anni e 7 mesi, di cui 25 anni di gestione.

L'operazione è strutturata sulla base di un finanziamento *non recourse* di circa EUR 78 milioni, con una leva finanziaria di circa 80/20, che prevede un apporto di mezzi propri (capitale sociale + prestito subordinato) di circa EUR 20 milioni. È prevista l'erogazione di un contributo pubblico totale di circa EUR 108 milioni, IVA esclusa, da erogarsi sulla base dello stato di avanzamento dei lavori, a fronte di un investimento totale di circa EUR 188 milioni (oneri finanziari e IVA esclusi). È previsto per la società di progetto un ricavo di gestione, a fronte dell'erogazione di servizi non sanitari (pulizie, manutenzioni, sterilizzazione, lavanderia, ristorazione, ecc.) e commerciali, pari a circa EUR 25 milioni l'anno.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei lavori, si rinvia a quanto segnalato in merito a questa iniziativa nella sezione del presente paragrafo dedicato alle iniziative nel settore dell'edilizia civile ed industriale.

Metropolitana di Milano, Linea 5

Il progetto è gestito da Metro 5 S.p.A., di cui la Astaldi detiene il 23,3%.

L'ente concedente è il Comune di Milano.

Per questa iniziativa la convenzione, sottoscritta a giugno 2006, prevede la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione e la successiva gestione della nuova Linea 5 della metropolitana di Milano, che si configurerà come una nuova tratta metropolitana guidata e controllata a distanza da un sistema di automazione integrale (sistema *driverless*).

La nuova linea si svilupperà lungo un tracciato di 6,1 chilometri (tenuto conto delle varianti di tracciato approvate nel corso del 2007), con 9 stazioni. Nella convenzione è inclusa la fornitura del materiale rotabile.

La concessione ha una durata di 31 anni e 9 mesi, di cui 27 anni di gestione.

Da un punto di vista finanziario, l'operazione è strutturata sulla base di un finanziamento *non recourse* di circa EUR 183 milioni, con una leva finanziaria di circa 82/18 che prevede un apporto di mezzi propri (capitale sociale + prestito subordinato) di circa EUR 40 milioni. È prevista l'erogazione di un contributo pubblico totale di circa EUR 296,6 milioni, IVA esclusa (di cui EUR 62,6 milioni a carico del Comune ed il resto a carico dello Stato), a fronte di un investimento totale di circa EUR 484 milioni (oneri finanziari ed IVA esclusi).

È previsto un ricavo di gestione per la società di progetto pari a circa EUR 26 milioni l'anno.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei lavori, si rinvia a quanto segnalato in merito a questa iniziativa nella sezione del presente paragrafo dedicato alle iniziative nel settore delle infrastrutture di trasporto.

Parcheggi in gestione

Al 31 dicembre 2009, risultano operative quattro delle cinque iniziative in concessione nel campo della mobilità e dei parcheggi, che il Gruppo Astaldi può annoverare nel proprio portafoglio ordini.

Nel marzo 2009 sono infatti state avviate le attività di gestione anche per il parcheggio "Riva Reno" (già ex Manifattura Tabacchi) di Bologna. I ricavi complessivi derivanti dalla gestione dei parcheggi, che garantiscono il ritorno dell'investimento effettuato nella relativa fase di realizzazione, al 31 dicembre 2009 ammontano a circa EUR 5,2 milioni l'anno (fatturato del 2009), di cui il 50% di competenza della Astaldi. Si segnala infatti che, per tutte queste iniziative, la Astaldi ha inviato una *partnership* con il Gruppo APCOA, uno dei principali operatori attivi a livello internazionale nel settore della gestione dei parcheggi.

Si riporta di seguito una breve descrizione delle singole iniziative interessate.

Parcheggio "Piazza VIII Agosto" (Bologna). La concessione, aggiudicata nel 1998 all'associazione temporanea di imprese di cui la Astaldi è capogruppo e mandataria, prevede la progettazione e la realizzazione, già portate a termine, oltre che la gestione di un nuovo parcheggio interrato a Bologna, in Piazza VIII Agosto.

L'ente concedente è il Comune di Bologna.

Il parcheggio si articola su una struttura di tre piani, tutti interrati, per un totale di circa 979 posti auto.

La concessione ha una durata di 60 anni, di cui 57 anni e 10 mesi di gestione e l'opera è stata messa in esercizio nel marzo 2001.

L'operazione è stata finanziata in parte con un contributo pubblico pari a EUR 9 milioni, in parte con un finanziamento privato a carico della Astaldi, in parte con i ricavi derivanti dalla vendita di 279 posti auto.

Parcheggio "Corso Stati Uniti" (Torino). La concessione, aggiudicata nel 1999 all'associazione temporanea di imprese di cui la Astaldi è capofila e mandataria, prevede la progettazione e la realizzazione, già portate a termine, oltre che la gestione del nuovo parcheggio interrato di Corso Stati Uniti a Torino.

L'ente concedente è il Comune di Torino.

Il parcheggio si articola su una struttura di due piani interrati, per un totale di 500 posti auto.

La concessione ha una durata di 80 anni (a decorrere da febbraio 1999), di cui 77 anni e 5 mesi di gestione.

L'opera è stata ultimata nel luglio 2001 e, a collaudo avvenuto, è stata messa in esercizio a ottobre 2001.

L'operazione è stata finanziata in parte con un contributo pubblico pari a EUR 4,7 milioni, in parte con un finanziamento privato a carico della Astaldi, in parte con i ricavi derivanti dalla vendita di 46 posti auto.

Parcheggio "Porta Palazzo", Torino. La concessione, aggiudicata nel 1996 all'associazione temporanea di imprese di cui la Astaldi è capogruppo e mandataria, prevede la progettazione e la realizzazione, già portate a termine, oltre che la gestione del nuovo parcheggio di Porta Palazzo di Torino.

L'ente concedente è il Comune di Torino.

Il parcheggio si articola su una struttura di sei piani, di cui due interrati e quattro in elevazione, per un totale di circa 850 posti auto.

La concessione ha una durata di 80 anni (a partire dall'agosto 1996), di cui 77 anni e 8 mesi di gestione.

La realizzazione è stata ultimata nel dicembre del 1998 e, a collaudo avvenuto, l'opera è stata messa in esercizio nel gennaio 1999.

L'operazione è stata finanziata in parte con un contributo pubblico di circa EUR 6,3 milioni, in parte con un finanziamento privato a carico della Astaldi, in parte con i ricavi derivanti dalla vendita di 90 posti auto.

Parcheggio "Riva Reno" (ex Manifattura Tabacchi), Bologna. La concessione, aggiudicata nel 2003 all'associazione temporanea di imprese di cui la Astaldi è capogruppo e mandataria, prevede la progettazione e la realizzazione, portate a termine a febbraio 2009, oltre che la gestione del parcheggio pubblico interrato denominato "Riva Reno", collocato nell'area dell'ex Manifattura Tabacchi di Bologna.

L'ente concedente è il Comune di Bologna.

Il parcheggio si articola su tre livelli interrati, per un totale di 543 posti auto, ed è completato da una palazzina servizi realizzata su due piani che ha anche funzione di accesso principale, oltre che da tre ulteriori vani per l'accesso pedonale. L'accesso carrabile ai piani interrati avviene tramite una rampa elicoidale a doppio senso di marcia.

L'operazione è stata finanziata totalmente con un finanziamento privato a carico della Astaldi, il cui ritorno è garantito dai ricavi di gestione del parcheggio. Tali ricavi, a regime, ammonteranno a circa EUR 2 milioni l'anno, di cui il 50% di competenza della Astaldi. La concessione terminerà il 31 dicembre 2040.

Le attività di gestione sono state avviate a marzo 2009.

Per ulteriori informazioni in merito a questa iniziativa e per la descrizione delle attività svolte nel corso del 2009, si rinvia a quanto già segnalato nel paragrafo della presente relazione dedicato alle iniziative riconducibili al settore dell'edilizia civile ed industriale.

Parcheeggi in costruzione

A seguito dell'ultimazione del parcheggio "Riva Reno", attualmente risulta in costruzione unicamente il Parcheggio "Piazza della Cittadella" di Verona, iniziativa per la quale di seguito vengono specificate le principali caratteristiche tecniche.

Parcheeggio "Piazza della Cittadella" (Verona). Il contratto in concessione relativo al parcheggio di Verona, per la quota costruzione prevede la progettazione esecutiva e la realizzazione di un parcheggio interrato in Piazza della Cittadella, con riqualificazione urbana dell'area.

L'iniziativa renderà disponibile 750 posti auto su una struttura di tre piani interrati.

Nel 2009, a valle dell'approvazione del progetto esecutivo e del superamento della fase di stallo delle attività (registrato nell'esercizio precedente a seguito del ritrovamento di un manufatto archeologico), si è avuta la consegna definitiva delle aree da parte del Committente, con la ripresa dei lavori a partire dal mese di maggio.

Nel corso del 2009 è stato inoltre sottoscritto il contratto di finanziamento con Interbanca (oggi GE Capital) per un importo pari a EUR 18,5 milioni.

La consegna delle opere e la messa in gestione del parcheggio è prevista per la prima metà del 2010.

La concessione ha una durata di 30 anni, di cui 27 anni e 6 mesi di gestione.

L'investimento complessivo per lavori ed oneri indiretti relativo a questa iniziativa è, ad oggi, pari a circa a EUR 21 milioni (IVA esclusa).

I ricavi da gestione del parcheggio, a regime, ammonteranno a circa EUR 2,5 milioni l'anno, di cui il 50% di competenza della Astaldi.

Per ulteriori informazioni in merito a questa iniziativa e per la descrizione delle attività svolte nel corso del 2009, si rinvia a quanto già segnalato nel paragrafo della presente relazione dedicato alle iniziative riconducibili al settore dell'edilizia civile ed industriale.

Esteri

Il Gruppo Astaldi, come già segnalato, si presenta sul mercato come una realtà aziendale dalla forte connotazione internazionali. Ci sono continenti in cui la Astaldi opera da più di 50 anni, ma ad oggi, i campi di azione del Gruppo all'estero possono essere raccolte in 5 macro-aree operative: l'Europa (vale a dire, oltre all'Italia, Romania, Polonia e Bulgaria), la Turchia e il *Middle East*, inteso come Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Qatar; l'Algeria, con la Tunisia come area di interesse; l'America Latina, con Bolivia, Brasile, Cile, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama, Perù e Venezuela; il Nord America, con gli USA e prevalentemente la Florida.

Al 31 dicembre 2009, le attività complessivamente sviluppate all'estero hanno generato il 55% dei ricavi da lavori, vale a dire EUR 994 milioni. Alla stessa data, l'estero rappresenta il 48% del portafoglio totale del Gruppo, ovvero EUR 4.384 milioni prevalentemente costituiti da iniziative nel settore tradizionale delle infrastrutture di trasporto, ma anche (molto più che in Italia) da attività nel comparto delle acque e delle energie rinnovabili, nell'ambito del quale all'estero il Gruppo

Astaldi ha sviluppato una storica e profonda *expertise*. Di più recente introduzione, ma non per questo di minore importanza, sono le iniziative sviluppate nel settore delle concessioni, prevalentemente nel comparto acque ed energie rinnovabili.

Di seguito viene brevemente descritto il contributo, nell'ambito del mercato estero, di ciascun Paese in cui il Gruppo risulta attivo al 31 dicembre 2009.

EUROPA DELL'EST (Polonia, Romania, Bulgaria)

Il Gruppo Astaldi è presente nell'Area unicamente in Polonia, Romania e Bulgaria.

La Polonia rappresenta uno dei mercati di più recente apertura per il Gruppo Astaldi.

L'ingresso del Gruppo in questo Paese, che è in grado di offrire un quadro socio-politico e normativo tendenzialmente stabile e interessanti opportunità da sviluppare nel settore delle infrastrutture, va colto come effetto della volontà del *management* Astaldi di diversificare il presidio storicamente garantito in Europa dell'Est.

Al momento il Gruppo è presente in Polonia unicamente su progetti (infrastrutture di trasporto), prioritari nelle politiche di sviluppo del Paese e finanziati con fondi UE dedicati alle specifiche iniziative.

Per quanto riguarda invece la Romania, sebbene nel corso degli ultimi anni si sia portata avanti una strategica attività di diversificazione nelle aree limitrofe, quest'Area si conferma di rilevante valore strategico per il Gruppo. Il Paese, che a partire dalla seconda metà dell'anno è in grado di offrire una stabilità socio-economica maggiore rispetto a quella percepita nella prima parte dell'anno, si conferma come un'Area in grado di garantire nuove e interessanti opportunità commerciali a cui il Gruppo Astaldi continuerà a guardare con interesse.

In ultimo la Bulgaria, gestita come un'Area limitrofa alla Polonia e alla Romania e in cui al momento il Gruppo Astaldi è impegnato con un unico progetto nel settore delle infrastrutture di trasporto.

Di seguito vengono descritti i principali progetti acquisiti e portati avanti nel corso del 2009.

POLONIA - Metropolitana di Varsavia, Linea 2 (tratta Rondo Daszynskie - Dworzec Wilenski).

Il contratto 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. Nel suo complesso, il Programma prevede lo sviluppo di 15 assi prioritari con un investimento complessivo di EUR 37,6 miliardi, di cui EUR 27,9 miliardi stanziati dalla UE.

La Linea 2 di Varsavia rientra in uno di questi assi – l'asse "Trasporto Ambientale" (EUR 7,7 miliardi di investimento complessivo).

Nello specifico, il contratto, sottoscritto con la Municipalità di Varsavia, prevede la 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 EUR 800 milioni (Astaldi al 45% e *leader* dell'iniziativa) ai cambi attuali.

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 tre TBM (*Tunnel Boring Machine*).

La consegna delle opere è prevista per il 2013.

Nel 2009, a valle della firma del contatto avvenuta a novembre, sono state avviate le attività di progettazione.

POLONIA - Strada Nazionale NR8 (tratta Piotrków Tribunaliski - Rawa Mazowiecka).

Il contratto si riferisce alla progettazione e realizzazione dell'adeguamento della Strada Statale NR8 ai parametri di strada a scorrimento veloce, per la tratta da Piotrków Tribunaliski a Rawa Mazowiecka (circa 62 chilometri).

Questo progetto, come la Linea 2 della Metropolitana di Varsavia, rientra nel Programma Operativo "Infrastruttura e Ambiente", in quanto è parte dell'asse prioritario "Reti di trasporto stradale ed aereo TEN - T" (EUR 8,8 miliardi di investimento complessivo).

Il contratto ha un valore complessivo di 1,4 miliardi di Zloty equivalenti a EUR 350 milioni (Astaldi al 40% e capogruppo dell'iniziativa) ai cambi attuali. 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.

Nello specifico, il contratto 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 Tribunaliski 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).

Per questa iniziativa, a valle della firma del contatto avvenuta a settembre, a fine 2009 sono state avviate le attività di progettazione.

POLONIA - Circonvallazione autostradale di Minsk Mazowiecki

Il contratto, del valore complessivo di EUR 124 milioni (30% in quota Astaldi), prevede la realizzazione di una circonvallazione autostradale ad est di Varsavia, in Polonia.

Nel suo complesso, il progetto prevede la costruzione di 20 chilometri di circonvallazione con i parametri di un'autostrada lungo la Strada Statale n. 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 dalla Direzione Generale delle Strade Statali e Autostrade di Varsavia.

I lavori sono stati avviati nel 2009, con durata attesa pari a poco più di 27 mesi.

ROMANIA - Autostrada Bucarest - Costanza (tratta Medgida - Costanza)

La commessa, del valore complessivo di EUR 169 milioni (60% in quota Astaldi), prevede la realizzazione dell'autostrada Bucarest - Costanza, per la tratta compresa tra Medgida e Costanza, in Romania.

Il contratto prevede la progettazione e la costruzione di 32 chilometri di autostrada, includendo, tra l'altro, la realizzazione 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 nel I primo semestre del 2009, con fine delle opere attesa entro il 2011.

ROMANIA - Strada Nazionale Arad - Orodea

La commessa, del valore di circa EUR 75 milioni, si riferisce al ri-ammodernamento di 99 chilometri di strada in Romania.

Il contratto prevede la progettazione e la riabilitazione di una tratta della strada nazionale DN79, compresa tra Arad e Orodea.

Committente delle opere è la Compagnia Nazionale delle Autostrade e Strade Nazionali della Romania.

I lavori sono stati avviati nel primo semestre del 2009 e la fine delle opere è attesa entro il 2011.

ROMANIA - Ferrovia Bucarest - Costanza

Tra le principali opere in corso di realizzazione in Romania, segnaliamo il progetto per la realizzazione della ferrovia Bucarest - Costanza, nell'ambito del quale la Astaldi è coinvolta nell'esecuzione delle opere relative alla Sezione 2, Lotti 2, 3 e 4.

Committente dell'opera è l'Ente Ferrovie dello Stato e i lavori consistono nella riabilitazione della piattaforma ferroviaria e nella sostituzione totale di *ballast*, traverse e binario.

Il Lotto 2 comprende anche la riabilitazione dei ponti e viadotti esistenti e la nuova realizzazione di un viadotto ferroviario composto da sette campate da 33 metri.

Il valore totale della commessa ammonta a circa EUR 180 milioni.

ROMANIA - Progetto "Basarab Overpass"

Il contratto relativo al progetto "Basarab Overpass", eseguito dalla Astaldi in associazione temporanea di imprese, prevede la progettazione e la realizzazione, a Bucarest, di un viadotto urbano con caratteristiche autostradali di circa 2 chilometri di lunghezza, su cui è previsto che verranno realizzate anche le vie di corsa del *tram*.

L'opera prevede, tra l'altro, la realizzazione di un ponte strallato di luce pari a circa 250 metri e di un ponte ad arco in acciaio di luce pari a 120 metri.

Committente delle opere è il Comune di Bucarest.

Nel corso del 2009, l'esecuzione dei lavori relativi a questa iniziativa è stata rallentata dal ritardo dell'Amministrazione nel rendere disponibili le aree interessate dai lavori. La consegna è attualmente prevista per la prima parte del 2011.

ROMANIA - Stadio Nazionale “Lia Manoliu” (Bucarest)

Il contratto relativo allo Stadio Nazionale “Lia Manoliu” prevede invece la demolizione dell'esistente Stadio Nazionale e la realizzazione *ex novo* di una nuova e moderna struttura sportiva.

Il valore contrattuale dell'iniziativa è pari a circa EUR 140 milioni, di cui il 40% di competenza della Astaldi.

Nel corso del 2009, i lavori sono stati rallentati dalla carenza di disponibilità finanziarie da parte dell'Amministrazione competente e dal tempo impiegato dalla stessa a decidere in merito alla copertura mobile di cui si è alla fine deciso di dotare l'infrastruttura. Nel corso dell'anno, si è comunque proceduto nei lavori con la posa in opera delle strutture prefabbricate e con le installazioni impiantistiche.

ROMANIA - Autostrada Arad - Timisoara

Il contratto, del valore di EUR 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 sarà il raggruppamento di imprese costituito dalla Astaldi con la spagnola FCC Construcción S.A. (50% in quota).

I lavori sono stati avviati nella prima parte del 2009, con una durata delle opere prevista pari a 36 mesi.

ROMANIA - Tangenziale di Costanza

Il contratto, aggiudicato alla Astaldi nel corso del 2008, in raggruppamento di imprese con la spagnola FCC Construcción S.A., ha un valore di EUR 120 milioni (50% in quota Astaldi).

L'iniziativa prevede la progettazione e la realizzazione di 22 chilometri di autostrada, con 5 svincoli e 21 strutture tra sovrappassi e ponti.

I lavori sono stati avviati nella prima parte del 2009, con durata delle opere pari a 36 mesi.

ROMANIA - Aeroporto Internazionale “Henri Coanda” di Bucarest (Fase 3)

Tra le commesse acquisite nel corso del 2008 in Romania, ritroviamo anche una nuova fase – la numero 3 – per il progetto di sviluppo e ammodernamento dell'Aeroporto Internazionale “Henri Coanda” (già Otopeni) di Bucarest, del valore contrattuale di EUR 75 milioni.

La 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 dell'aeroporto, alla riorganizzazione dei flussi passeggeri e alla realizzazione di un nuovo parcheggio a raso per le autovetture.

Nel corso del 2009, si è proceduto alla progettazione di quanto da realizzare e sono stati avviati i lavori per il nuovo molo, che porterà da 5 a 15 gli attracchi telescopici per gli aerei e permetterà la divisione dei flussi passeggeri “Schengen” e “Non Schengen”.

BULGARIA - Ferrovia Plovdiv - Svilengrad

Questo contratto, del valore di EUR 162,5 milioni, rappresenta l'unico attualmente in corso di esecuzione in Bulgaria ad opera della Astaldi.

L'iniziativa si riferisce alla progettazione e realizzazione di una nuova linea ferroviaria lungo la tratta Plovdiv - Svilengrad, parte del Corridoio Paneuropeo IV. Committente delle opere è il Ministero dei Trasporti bulgaro.

In estrema sintesi, il contratto prevede l'elettrificazione e la ricostruzione di circa 115 chilometri di ferrovia già esistente tra i comuni di Parvomai e Svilengrad, allo scopo di migliorare la qualità del sistema ferroviario nazionale attraverso la sua integrazione con il sistema europeo.

Il progetto, tra l'altro, porterà alla realizzazione di 39 ponti ferroviari, 15 sovrappassi stradali, 12 sottopassi pedonali, oltre che alla realizzazione e al rinnovo di stazioni ferroviarie, sottostazioni elettriche ed elettrodotti, presenti lungo l'intero tracciato.

Per questa iniziativa il 2009 è stato caratterizzato da una serie di problematiche contrattuali di natura tecnico-economica, per le quali si sta addivenendo ad una soluzione positiva tra le parti.

TURCHIA

La Astaldi è presente nell'Area da oltre 20 anni e ha contribuito in passato alla realizzazione di una tratta rilevante dell'Autostrada dell'Anatolia, uno dei maggiori esempi di quanto il Gruppo sia in grado di realizzare nel campo delle infrastrutture di trasporto autostradale.

Nel corso del 2009, il Gruppo ha continuato a consolidare la propria posizione sul mercato locale dove è ad oggi presente con l'esecuzione di quattro progetti significativi, in termini economici e di contenuto tecnologico, nel settore delle infrastrutture di trasporto, che verranno di seguito dettagliati.

Allo stesso tempo, è stato registrato un rilevante successo commerciale (non ancora accolto nei conti) nel campo delle concessioni con l'aggiudicazione provvisoria della concessione relativa all'autostrada Gebze - Izmir, per la quale si è ad oggi in attesa di una definitiva formalizzazione. Per maggiori dettagli in merito a tale iniziativa, si rinvia a quanto già riportato nel paragrafo della presente relazione dedicato al portafoglio ordini. Di seguito vengono invece approfondite le caratteristiche e le specifiche tecniche delle iniziative ad oggi in corso nell'Area.

Metropolitana di Istanbul (tratta Kadiköy - Kartal - Kayanrka)

Acquisita nel corso del 2008, questa iniziativa può essere considerata come il progetto ad oggi più significativo pianificato per il prossimo futuro dalla Municipalità di Istanbul.

La Astaldi, in qualità di capofila mandataria di un raggruppamento di imprese, si è aggiudicata il relativo contratto in *general contracting*, del valore iniziale di EUR 751 milioni (42% in quota Astaldi).

Il contratto prevede la realizzazione di una linea a doppio binario, che si estenderà in galleria per circa 20 chilometri con 16 stazioni, includendo oltre alle opere civili, la fornitura degli impianti elettromeccanici e di segnalamento. Per le attività

di scavo è previsto l'utilizzo di una TBM (*Tunnel Boring Machine*), così come già avviene in Italia per la Linea C della metropolitana di Roma, per la Linea 5 di quella di Milano e per la metropolitana di Brescia.

La durata dei lavori è prevista pari a 3 anni e le opere sono già state avviate nel corso del 2008.

Nel corso del 2009, sono avanzate le attività in 15 delle 16 stazioni previste dal progetto. Le attività di scavo sono proseguite in linea con le previsioni favorite dai tempi record di scavo garantiti dalle TBM all'opera che hanno raggiunto anche una velocità di scavo pari a 36 metri al giorno.

Si ricorda inoltre che nel corso del 2009, questo contratto è stato oggetto di una estensione contrattuale del valore di EUR 97 milioni (42% in quota Astaldi). L'estensione si riferisce ad un prolungamento della linea in direzione Pendik fino alla Stazione di Kaynarka, per ulteriori 4,8 chilometri di scavo in galleria, oltre che all'impianto di segnalamento per l'intera tratta.

Ponte sul Corno d'oro di Istanbul ("Hâlic Bridge")

Di prestigio, non solo per i valori sottostanti l'iniziativa, è anche l'aggiudicazione registrata nel 2008 del contratto per la realizzazione del Ponte sul Corno d'Oro, noto anche come "*Hâlic Bridge*", del valore complessivo di EUR 147 milioni (51% in quota Astaldi).

L'*Hâlic 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 - Yenikapi 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 al momento sono in corso le prospezioni archeologiche.

VENEZUELA

La Astaldi è presente in Venezuela da oltre 30 anni e ha già portato avanti significative iniziative nell'Area nel settore delle infrastrutture di trasporto ferroviario e metropolitano. Il segreto del successo riscontrato nell'esecuzione di queste opere, valido per tutte le aree del mondo in cui la Astaldi è attiva, è da attribuire alle soluzioni tecnologiche adottate e all'affidabilità dimostrata nei tempi di esecuzione e nella qualità di quanto realizzato.

Questo ha permesso alla Astaldi di essere oggi protagonista in quello che il Governo locale ha definito "*Plan de Desarrollo Nacional*", vale a dire un progetto di potenziamento complessivo della rete ferroviaria venezuelana, che si fonda sulla creazione di 5 assi portanti che attraversando in lungo e in largo il Paese creano le condizioni per favorire, attraverso l'infrastrutturazione del Paese, una crescita economica del Venezuela garantita attraverso vie endogene.

Il Gruppo Astaldi è infatti presente nell'Area con iniziative, riconducibili al settore delle infrastrutture di trasporto ferroviario, che rientrano in questo Piano. Tali iniziative si identificano con linee ferroviarie, sviluppate sotto l'egida di un

accordo intergovernativo stipulato tra Italia e Venezuela al fine di favorire la cooperazione economica e industriale tra i due Paesi. Nel loro complesso, le iniziative in corso 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. Parliamo dei progetti relativi alle tratte ferroviarie Puerto Cabello - La Encrucijada, San Juan de Los Morros - San Fernando de Apure e Chaguaramas - Cabruta. Su tutte queste iniziative la Astaldi è presente con un raggruppamento stabile di imprese italiane, nell'ambito del quale i singoli soci detengono quote paritetiche del 33,33%. È importante segnalare che nell'ambito di questi raggruppamenti, le iniziative vengono sviluppate secondo una logica della ripartizione delle attività che vede attribuire ad ogni componente del raggruppamento una tratta pari ad un terzo dell'intero progetto. Ogni Società è responsabile in tutto e per tutto della tratta di sua competenza, che sviluppa secondo i propri modelli gestionali ed operativi, garantendo pertanto la suddivisione dell'intero progetto in tratte autonome e indipendenti, seppur contigue l'una all'altra.

È inoltre importante ricordare che pur essendo il Venezuela un Paese che lascia intravedere i segni di un deterioramento del quadro macroeconomico, in previsione dell'approssimarsi delle nuove scadenze elettorali, previste per il 2012, i progetti su cui è attualmente impegnata la Astaldi rappresentano sicuramente iniziative nei confronti delle quali è possibile riscontrare un forte *commitment* da parte del Governo in carica.

Questa prassi, ormai da anni perseguita in Venezuela, e le procedure adottate a livello globale per il monitoraggio e la gestione del rischio-paese associato ad ogni Area estera in cui il Gruppo opera, hanno permesso alla Astaldi di gestire con serenità la svalutazione del bolivar registrata a inizio 2010. Per una valutazione in merito agli effetti prodotti da tale evento sulla gestione e i conti del Gruppo Astaldi, si rinvia a quanto riportato nella presente relazione nell'ambito del paragrafo dedicato agli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio. Ricordiamo che, nell'ottica di preservare il criterio adottato dal Gruppo Astaldi per l'inserimento degli ordini in portafoglio, riservato unicamente ai contratti acquisiti e interamente finanziati, tutte queste iniziative come pure gli sviluppi derivanti dagli accordi intergovernativi citati, non sono ancora totalmente comprese nel valore complessivo del 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.

Di seguito vengono illustrate le singole iniziative in corso o ultimate nell'Area durante l'esercizio 2009.

Ferrovia Puerto Cabello - La Encrucijada

La commessa prevede la realizzazione di una linea ferroviaria che si estende per circa 108 chilometri lungo la tratta Puerto Cabello - La Encrucijada.

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 EUR 3.000 milioni (comprensivi della cosiddetta Opzione 10, firmata nel 2006, che prevede la realizzazione di stazioni e interporti), di cui un terzo di competenza della Astaldi.

I lavori per la quota di pertinenza di Astaldi, avviati nel corso del 2002, sono suddivisi in due lotti, uno collocato in montagna, l'altro in pianura.

Per il lotto di montagna, nel corso dell'esercizio 2009 le attività sono continuate con l'avanzamento del rivestimento interno delle gallerie (lunghezza totale pari a 9,7 chilometri) presenti nel lotto; sono state completate tutte le pile dei viadotti (per un totale di 1.220 metri) e sono state preparate le installazioni per il montaggio delle travi degli stessi viadotti.

Nel lotto di pianura, sono continuati i lavori di movimento terra e sono state completate le attività di deviazione dei sottoservizi interferenti (linea elettrica, acqua, gas), che hanno permesso il completamento delle fondazioni e delle pile di parte dei viadotti (in totale 9,3 chilometri). Inoltre, continuano i montaggi delle travi per gli impalcati degli stessi viadotti.

Linee ferroviarie San Juan de Los Morros - San Fernando de Apure e Chaguaramas - Cabruta

Questi due contratti, conseguenti agli accordi governativi italo-venezuelani del 2005, sono stati sottoscritti a giugno 2006 tra la IAFE e il raggruppamento di imprese italiane.

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.

Ferrovia San Juan de Los Morros - San Fernando de Apure. Nel dettaglio, la tratta San Juan de Los Morros - San Fernando de Apure si sviluppa lungo un tracciato di circa 252 chilometri, per un valore contrattuale complessivo di EUR 1.218 milioni, di cui un terzo di competenza della Astaldi.

Nel corso del 2009 le attività relative a questa iniziativa sono avanzate con regolarità e si sono sostanziate prevalentemente in attività di scavo e movimento terra.

Ferrovia Chaguaramas - Cabruta. La nuova linea si estende per 201 chilometri e il suo valore contrattuale è pari a EUR 573 milioni, di cui un terzo di competenza della Astaldi.

Il progetto si inserisce nell'ambito del "*Plan de Desarrollo Nacional*" delle ferrovie venezuelane, che si propone come asse portante nella politica dello sviluppo del Paese, sulla base di una visione del Governo in carica che punta a favorire la crescita economica del Venezuela attraverso vie endogene.

Nell'ambito di tale Piano, il Governo ha individuato 5 assi prioritari per la creazione di infrastrutture, finalizzati a creare il collegamento del Paese con Stati limitrofi verso cui saranno dirette le risorse di cui il Venezuela dispone.

La Chaguaramas - Cabruta si colloca lungo uno di questi assi e, per la tratta 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 2009 per questa iniziativa è stato registrato un buon andamento delle attività, fatto salvo che per i rallentamenti generati dall'attuazione della politica del Gruppo di cui si diceva in precedenza che porta a garantire un attento controllo del capitale investito nell'iniziativa.

CILE

Il Cile rappresenta per la Astaldi un'Area di recente apertura, ma di sicuro interesse.

Nata dalla volontà del Gruppo di diversificare e modulare la concentrazione di attività nel vicino Venezuela, il Paese si è trasformato in un'occasione di diversificazione settoriale, oltre che geografica.

La diversificazione geografica è infatti garantita dal fatto che il contesto normativo e il quadro socio-economico riscontrabili nel Paese gli conferiscono una stabilità per certi aspetti di gran lunga superiore anche a quella di Paesi cosiddetti occidentali.

La diversificazione settoriale è garantita dal fatto che oggi il Gruppo è presente nell'Area con una concessione che, oltre ad essere di sicuro interesse per i valori sottostanti, offre notevoli potenzialità di ulteriore sviluppo nel breve e medio termine.

Per un approfondimento in merito a questa iniziativa, si rinvia a quanto riportato di seguito.

Impianto idroelettrico di Chacayes

L'iniziativa, acquisita nel corso del 2008, si sostanzia al coinvolgimento della Astaldi nello sviluppo del Progetto dell'Alto Cachapoal, uno dei maggiori impianti idroelettrici in corso di realizzazione in Cile, del valore complessivo di oltre USD 1 miliardo.

La Astaldi si è infatti aggiudicata un contratto da USD 282 milioni (95% in quota Astaldi) ai cambi di gara, per la realizzazione di una nuova centrale idroelettrica.

L'iniziativa prevede la costruzione della diga di Chacayes, nella valle del fiume Cachapoal, un impianto che avrà una potenza da 110MW sarà ubicata a circa 20 chilometri dalla città di Rancagua.

Il progetto consiste nella costruzione chiavi in mano di un impianto idroelettrico costituito da circa 6 chilometri di gallerie, un complesso sistema di adduzione delle acque, un bacino regolatore di circa 200.000 metri cubi, una centrale elettrica superficiale con 2 turbine da 55MW ciascuna. Rientrano nel contratto anche la fornitura, il montaggio e la messa in funzione della componente elettromeccanica (turbine, generatore e paratoie).

La durata prevista del progetto è di circa 26 mesi, con avvio delle opere già a partire dal primo semestre 2009.

Il completamento dei lavori è previsto entro il 2011.

Il coinvolgimento della Astaldi in questa iniziativa nasce e si sviluppa nell'ambito di una *partnership* strategica avviata con il gruppo australiano Pacific Hydro, committente delle opere e uno dei più importanti operatori al mondo nel settore degli impianti di produzione energetica e delle energie rinnovabili, che si sta affermando in Cile come *player* di riferimento nel campo dello sviluppo energetico.

Pacific Hydro Chacayes S.A.

Uno dei più significativi successi commerciali registrati nell'anno è la sottoscrizione di una quota pari al 27,3% della Pacific Hydro Chacayes S.A., la SPV (*Special Purpose Vehicle*) concessionaria dell'iniziativa in project finance per la progettazione e la successiva gestione della centrale idroelettrica di Chacayes, nella valle del fiume Cachapoal, in Cile.

Il coinvolgimento della Astaldi in questa iniziativa nasce e si sviluppa nell'ambito di una *partnership* strategica avviata con il gruppo australiano Pacific Hydro, uno dei più importanti operatori al mondo nel settore degli impianti di produzione energetica e delle energie rinnovabili, che si sta affermando in Cile come player di riferimento nel campo dello sviluppo energetico.

La partecipazione rende infatti la Astaldi *partner* dell'iniziativa in *project finance*, dal valore dell'investimento pari a circa USD 450 milioni, per la gestione del progetto idroelettrico di Chacayes in costruzione sempre ad opera della Astaldi e di cui si è detto nel paragrafo precedente.

Nel 2011, data prevista per l'ultimazione dell'impianto, la SPV avvierà la fase di gestione in qualità di proprietario dei diritti per tempo illimitato connessi al relativo utilizzo delle acque. Tramite un contratto di compravendita a lungo termine, è già previsto che il 60% dell'energia prodotta sarà venduto nel mercato dell'energia cileno, mentre il restante 40% sarà destinato al mercato *spot*.

La concessione, che si basa sui diritti di sfruttamento delle risorse idriche per una durata illimitata, dal punto di vista finanziario è strutturata infatti sulla base di un finanziamento *non recourse* di USD 200 milioni, con una leva finanziaria di circa 45/55 che prevede un apporto di mezzi propri (capitale sociale + prestito subordinato) di circa USD 250 milioni. Per la quota di mezzi propri da apportare la Astaldi ha costituito una SPV di diritto cileno nella quale la Simest (Società Italiana per le Imprese all'Estero) ha sottoscritto il 40% del relativo capitale sociale.

I ricavi da gestione annui, generati dalla vendita di energia elettrica e dalla commercializzazione dei *carbon credit*, è pari a circa EUR 29 milioni.

Il valore e le potenzialità di questa iniziativa sono inoltre rafforzate dal fatto che Pacif Hydro, partner dell'iniziativa, è la società australiana *leader* nel settore delle energie rinnovabili che attualmente è impegnata nello sviluppo di altri quattro progetti idroelettrici nella Valle del Cachapoal, del valore complessivo di oltre USD 1 miliardo, che porteranno alla realizzazione di ulteriori centrali idroelettriche.

BOLIVIA

Nel corso del 2009 le attività nell'area, a causa della situazione politica del Paese, si sono infatti limitate all'esecuzione e al completamento dei lavori relativi alla strada El Tinto - San José,

L'andamento complessivo del progetto, che ha registrato dei risultati negativi, e la difficoltà operativa che il Paese evidenzia, suggeriscono un approccio molto prudente per quanto riguarda la decisione di intraprendere ulteriori iniziative nell'Area.

COSTA RICA

Nell'Area sono continuate le attività nei cantieri relativi al progetto idroelettrico del Pirris che, lo ricordiamo nel 2008 sono stati colpiti da una inondazione che ha causato danni al sito dell'opera e alle installazioni; questo evento, ha portato ad una ridefinizione del contratto.

Nel corso del 2009 è stata infatti registrato un *addendum* contrattuale per questa iniziativa, che tiene conto del ristoro dei costi derivanti alla Astaldi per i danni subiti dall'inondazione.

EL SALVADOR

Le iniziative sviluppate nell'Area sono essenzialmente due e sono riconducibili al settore delle acque (Impianto di El Chaparral) e dell'edilizia sanitaria (Ospedale di San Miguel).

Per un approfondimento in merito a questa iniziativa, si rinvia a quanto riportato di seguito.

Impianto idroelettrico di El Chaparral

Nel corso del 2008, il Gruppo Astaldi si è aggiudicato il contratto del valore di USD 220 milioni (equivalenti a EUR 160 milioni al cambio di gara), per la realizzazione dell'Impianto idroelettrico di El Chaparral, in El Salvador, un'iniziativa che rafforza la presenza del Gruppo in America Latina e ne avvalora la *leadership* nel settore delle acque.

L'iniziativa prevede la progettazione e realizzazione, secondo la formula "chiavi in mano", di una nuova centrale per la produzione di energia idroelettrica da 66MW di potenza.

Il progetto consiste infatti nella costruzione di una centrale idroelettrica di potenza nominale pari a 66,1MW, la costruzione di un sottostazione che sarà localizzata 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.

La capacità di invaso del bacino sarà di 189 mila metri cubi, il livello dell'invaso avrà una fluttuazione di 16 metri.

Il contratto è del tipo chiavi in mano e prevede la progettazione definitiva delle opere civili ed elettromeccaniche e la realizzazione delle prove di messa in servizio della centrale.

L'esecuzione delle opere porterà, tra l'altro, alla costruzione di una diga in RCC (*Roller-Compacted Concrete*) alta 87 metri e con 321 metri di larghezza in cresta, con un volume di 375 mila metri cubi. Lo sfioratore sarà collocato all'incirca al centro della diga, con una larghezza di 72,5 metri con 4 paratoie radiali di 15 metri di altezza e 11,5 metri di larghezza, comandate idraulicamente. Lo sfioratore scaricherà in un bacino di dissipazione di 112 metri di lunghezza e 62,5 metri di larghezza. La capacità di scarico dello sfioratore sarà di 6,500 m³/sec. È in corso la sperimentazione del modello idraulico che confermerà le dimensioni definitive dello sfioratore e del bacino di dissipazione. L'opera di presa sarà collocata nella parte sinistra della diga ed avrà una larghezza di 25,5 metri e un'altezza di 45 metri. L'acqua passerà attraverso due aperture rettangolari di 3 metri di larghezza e 4,95 metri di altezza e successivamente si convoglierà alle 2 condotte forzate. Queste ultime saranno realizzate in acciaio, con una lunghezza di circa 94 metri e un diametro di 3,75 metri ciascuna. Esiste uno scarico ecologico che garantirà un flusso permanente di 2 m³/sec., che garantirà un flusso minimo di acqua anche quando la centrale non è operativa. A causa degli imprevisti geologici incontrati nella spalla destra della diga, si è resa necessaria una variante attualmente in fase di progettazione, per adattare il disegno alle condizioni geo-meccaniche della fondazione.

L'avvio dei lavori è stato registrato già a partire dall'ultimo trimestre del 2008, con una durata complessiva pari a 50 mesi. Il completamento dell'opera è previsto entro febbraio 2012.

Nel corso del 2009, le attività sono proseguite regolarmente come da crono-programma, fatto salvo per quanto riguarda la spalla della diga che, come segnalato in precedenza, è oggetto di ridefinizioni progettuali.

Il 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.

PERÙ

Come per il Cile, la presenza della Astaldi in Perù risponde all'esigenza e alla volontà del Gruppo di diversificare le attività sviluppate in America Latina e compensare il rallentamento programmato delle attività in Venezuela.

A differenza del Cile, il Perù non rappresenta però per la Astaldi un'Area del tutto nuova.

Ricordiamo infatti che nel passato la Astaldi ha già realizzato la metropolitana di Lima e, per il futuro, il Gruppo conta di focalizzare le proprie attenzioni commerciali nell'area su iniziative nel settore delle infrastrutture di trasporto, delle acque e delle energie rinnovabili.

Al momento il Gruppo è presente in Perù con un unico progetto, che viene di seguito dettagliato.

Progetto idroelettrico di Huanza

Il contratto, del valore equivalente a USD 116 milioni (60% in quota Astaldi, leader dell'iniziativa), prevede la realizzazione delle opere civili relative alla centrale idroelettrica di Huanza, in Perù. L'impianto avrà una potenza di 90MW e comporterà, tra l'altro, la realizzazione di uno sbarramento di 34.000 metri cubi in RCC (Roller Compacted Concrete), una galleria di 10 chilometri, una condotta forzata, una centrale idroelettrica, uno *switchyard*.

Il completamento delle opere è previsto in 29 mesi.

L'ente committente è Minera Buenaventura, uno dei principali operatori minerari del Paese.

Il lavoro è stato acquisito nel corso del 2009 e, nel corso dello stesso esercizio, sono state avviate le attività di cantierizzazione.

HONDURAS

Le attività svolte nell'Area hanno riguardato la realizzazione delle infrastrutture di base per il Progetto Bahía de Tela, e i progetti stradali La Barca - Pimienta e Comayagua - Taulabe, oltre che del progetto stradale Comayagua - Taulabe, diviso in due lotti, del valore di EUR 31 milioni. Per quest'opera è previsto un finanziamento del *Millenium Challenge Account* del Governo degli Stati Uniti. Le relative opere di realizzazione sono state avviate già nel corso del 2008.

NICARAGUA

Per quest'area, le attività sviluppate nel corso dell'anno hanno riguardato prevalentemente il progetto stradale "Carretera Empalme de Lóvago - Empalme Pajaro Negro".

Il contratto, del valore di EUR 18 milioni, prevede il ri-ammodernamento di due lotti della strada Empalme de Lóvago - Empalme Pajaro Negro.

Il primo lotto (Tramo I.1) si riferisce alla tratta di circa 30 chilometri compresa tra Empalme de Lóvago e Puente Niscala; il secondo lotto (Tramo I.2) è relativo ai 31 chilometri successivi, che collegano Puente Niscala a Empalme Pajaro Negro.

Committente delle opere è il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture del Nicaragua e per la loro realizzazione è previsto un finanziamento del BID, il Banco Interamericano de Desarrollo.

La durata dei lavori è attesa pari a 480 giorni e le opere sono state avviate nel corso del 2009.

STATI UNITI D'AMERICA (FLORIDA)

Tutte le attività del Gruppo Astaldi all'interno dell'area Stati Uniti sono sviluppate dalla Astaldi Construction Corp., società di diritto statunitense detenuta al 100%, sia direttamente che indirettamente, 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.

ALGERIA

Si conferma l'interesse del Gruppo Astaldi per l'area, anche alla luce dell'importante programma di investimenti statali in corso prevalentemente nel settore delle infrastrutture di trasporto. Si continua a svolgere un attento monitoraggio commerciale e, allo stesso tempo, si incrementano le attività produttive che, per i prossimi esercizi, consentiranno all'Area di contribuire in modo significativo alle attività del Gruppo.

Di seguito vengono descritte le principali opere in corso di realizzazione nell'Area al 31 dicembre 2009.

Ferrovia Saida - Moulay Slyssen

Il progetto si riferisce alla realizzazione di una tratta ferroviaria, la Saida - Moulay Slissen che si estende per circa 115 chilometri. Il progetto 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 dell'iniziativa è il Ministero dei Trasporti della Repubblica di Algeria.

Il contratto ha un valore pari a oltre EUR 600 milioni e prevede per la progettazione e realizzazione di 120 chilometri di nuova linea ferroviaria, lungo la tratta Saida - Moulay Slissen, comprensivi di ponti ferroviari e viadotti, 4 stazioni, uno scalo merci, un deposito per le attività di manutenzione e 3 stazioni di scambio. Rientra nel contratto anche la parte di segnalamento e telecomunicazioni.

L'avvio delle opere è avvenuto nel terzo trimestre del 2008, con una durata complessiva delle opere pari a 46 mesi.

Nel corso del 2009, a valle della fase di progettazione, sono proseguite le attività di installazione cantiere.

Al 31 dicembre 2009, lo stato di avanzamento dei lavori è pari a circa il 6%.

Ferrovia Mecheria - Redjem Demouche

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.

Da un punto di vista operativo, nel corso del 2009 sono proseguite le attività di realizzazione: tra l'altro, sono stati ultimati i movimenti terra per gli ultimi 6 chilometri del tracciato e sono in fase di avanzata realizzazione le attività relative alla posa della via; in estrema sintesi, sono state completate le opere civili sottostanti il progetto ed è stata eseguita la prima fase della posa della via su tutto il tracciato. Restano da portare a termine i lavori ferroviari e le attività connesse a segnalamento e telecomunicazione.

Da un punto di vista contrattuale, si segnala che a luglio 2009 è stato notificato l'ordine di servizio della Variante n. 3 ed a dicembre 2009 quello della Variante n. 4, che hanno introdotto nuove quantità e nuovi prezzi relativi a opere civili aggiuntive (deviazioni stradali non previste, ecc.) e hanno sancito il passaggio, relativamente al segnalamento e alla telecomunicazione, da alimentazione ad energia solare ad alimentazione da linea elettrica. Si è in attesa di ricevere la notifica di varianti successive che oltre a nuove quantità, prevedono anche una conseguente rimodulazione dei termini di consegna.

Il valore contrattuale di questa iniziativa si attesta a circa EUR 125 milioni che, tenuto conto delle varianti approvate in corso d'opera, diventano EUR 140 milioni.

L'avanzamento progressivo dei lavori al 31 dicembre 2009 è pari al 56% circa.

Diga di Kerrada

Il progetto della diga di Kerrada è il Lotto 2 di un progetto più ampio denominato MAO Mostaganem – Arzew - Oran che intende fornire acqua potabilizzata a tutto il corridoio che unisce queste tre città.

Committente delle opere è l'ANBT (*Agence Nationale des Barrages and Transferts*).

Astaldi realizza l'opera in raggruppamento di impresa.

Le opere prese in carico dalla Astaldi nell'ambito del raggruppamento ammontano a circa il 68% dell'intero contratto e riguardano prevalentemente scavi, rilevati, monitoraggio della diga, equipaggiamento idromeccanico, adduzione Cheliff - Kerrada, con fornitura e posa dei tubi in ghisa.

Il progetto prevede infatti la realizzazione di una diga in terra, con annesse opere di presa e restituzione.

Le attività sviluppate nel corso del 2009 hanno portato a fine anno ad attivare la procedura di messa in servizio parziale dell'impianto. Prima di cominciare il riempimento dell'invaso fino alla quota definita dalla procedura concordata con il Cliente, restano da testare le due tratte all'estremità della condotta di adduzione Cheliff - Kerrada, i cui test parziali a fine anno non risultavano ancora eseguiti.

Il valore contrattuale di questa iniziativa, per la quota di competenza della Astaldi, tenendo conto delle varianti approvate in corso d'opera, assomma a EUR 92 milioni.

Acquedotto di Hamma

Il progetto prevede la realizzazione di 4 lotti di un acquedotto interno alla città di Algeri, a partire da una stazione di dissalamento.

L'opera, che riveste una importanza primaria nell'ambito del progetto di alimentazione idrica della città di Algeri, è costituita da quattro lotti (A, B, C, D) e consisteva inizialmente nella progettazione esecutiva e realizzazione di un sistema di adduzione dalla stazione di dissalamento di Hamma a tre serbatoi (Telemly e Garidi – già esistenti – e Kouba – da realizzare – da cui il nome di Sistema TGK), in modo da connetterla 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, la quale prevede inoltre la realizzazione di un nuovo serbatoio, denominato HARCHA, che costituirà il recapito dell'adduzione del Lotto D, in luogo del serbatoio di Telemly.

Questo ha permesso di superare il fermo lavori relativo al Lotto D che aveva caratterizzato l'esercizio 2008 e di riprendere le attività su tutti i lotti su cui la Astaldi è operativa.

Il valore contrattuale di questa iniziativa è di EUR 57 milioni che, tenuto conto delle varianti approvate in corso di realizzazione, diventano pari a EUR 75 milioni.

L'avanzamento progressivo dei lavori al 31 dicembre 2009 è pari a 98% relativamente ai primi lotti dell'opera e pari al 28% per le varianti successive.

MIDDLE EAST (Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti)

Il *Middle East* (che per la Astaldi vuol dire Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti) rappresenta per la Astaldi un'Area di recente apertura, ma nella quale il Gruppo Astaldi è già riuscito ad acquisire un ruolo di interesse, grazie:

- alle *partnership* avviate e già consolidate con i principali *EPC contractor* attivi a livello internazionale nel settore *oil & gas* (impiantistica industriale applicata al comparto estrattivo delle materie prime);

- al successo con cui sono state condotte le prime esperienze nell'Area che, per qualità, costi e tempi di realizzazione, si sono dimostrate in grado di soddisfare in pieno *contractor* e committenti, conquistando la piena fiducia delle controparti attive sul mercato.

Alla luce di queste considerazioni, si può pertanto ritenere stabile la presenza del Gruppo Astaldi in Qatar.

Da un punto di vista settoriale, ricordiamo inoltre che la presenza del Gruppo è ad oggi limitata al comparto dell'*oil&gas* ma, tenuto conto delle interessanti opportunità che si stanno delineando nell'Area (per le quali si rinvia al paragrafo della presente relazione dedicato agli scenari di riferimento per l'operatività del Gruppo), nel corso del 2009 è stato valutato con interesse un allargamento "ben ponderato" del campo d'azione del Gruppo anche ad ulteriori iniziative, che esulano dal settore *oil&gas* e sono riconducibili al comparto delle infrastrutture di trasporto e dell'edilizia civile.

Tali opportunità sono state individuate in particolare nell'ambito dell'Emirato di Abu Dhabi (di prevalente interesse per le politiche di sviluppo del Gruppo, tra gli Emirati quelli facenti parte degli Emirati Arabi Uniti). Resta da ricordare che non è di interesse per la Astaldi, almeno per ora, l'esecuzione di lavori nel settore del residenziale (*real estate*).

Di seguito vengono segnalate le principali iniziative in corso o acquisite nel *Middle East* durante l'esercizio 2009.

QATAR - Impianto LLDPE di Mesaieed

Nel corso del 2009, la Astaldi ha registrato un nuovo importante successo nel comparto dell'*oil&gas*, nell'ambito del quale ha già portato a termine interessanti iniziative nell'area industriale di Mesaieed (a sud di Doha, la capitale del Qatar).

Il 2009 ha fatto infatti registrare l'esecuzione delle opere relative al raddoppio di un impianto del tipo LLDPE (*Linear Low Density Polyethylene*), per conto di Snamprogetti. Nell'ambito di questo progetto, dopo aver completato tutte le opere civili e meccanico-strutturali relative all'impiantistica nel corso del 2008, nell'esercizio appena concluso è stata portata a termine l'esecuzione del *piping*, il cui completamento ha permesso la messa in esercizio dell'intero impianto entro l'estate, con piena soddisfazione dell'ente appaltante.

QATAR - Progetto "QATALUM"

Il progetto si riferisce al contratto da USD 143 milioni per la progettazione e la realizzazione delle opere civili relative ad un impianto per la produzione di alluminio nell'area industriale di Mesaieed, in Qatar.

Committente dei lavori è uno dei principali EPC *Contractor* operanti nel settore a livello internazionale.

Tra le opere più rilevanti previste per questa iniziativa, troviamo la progettazione e la realizzazione di quattro *silos* di stoccaggio del diametro di 40 metri, con una volumetria complessiva di oltre 300.000 metri cubi.

Si tratta pertanto di un intervento senza dubbio interessante che la Astaldi ha saputo condurre nel corso dell'anno con successo, creando le condizioni per nuove opportunità commerciali che, nel corso dello stesso 2009 hanno portato alla formalizzazione di un *addendum* commerciale al Progetto QATALUM per un importo pari a EUR 16 milioni.

Al 31 dicembre 2009, il valore di questa iniziativa, comprensivo degli *addendum* approvati, si attesta a USD 174 milioni.

Le principali società del Gruppo

Astaldi S.p.A. (Società Capogruppo)

ANDAMENTO ECONOMICO

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

Euro/000	Richiamo Note di Bilancio	31/12/09		31/12/08	
		Dicembre		Dicembre	
Ricavi	1	1.444.125	95,3%	1.140.569	95,6%
Altri Ricavi Operativi	2	71.843	4,7%	53.104	4,4%
Totale Ricavi		1.515.968	100,0%	1.193.673	100,0%
Costi della produzione	3 - 4	(1.180.641)	-77,9%	(920.566)	-77,1%
Valore aggiunto		335.327	22,1%	273.107	22,9%
Costi per il Personale	5	(168.506)	-11,1%	(154.802)	-13,0%
Altri costi operativi	7	(23.926)	-1,6%	(16.737)	-1,4%
EBITDA		142.894	9,4%	101.567	8,5%
Ammortamenti	6	(35.486)	-2,3%	(31.607)	-2,6%
Accantonamenti	7	(3.120)	-0,2%	(896)	-0,1%
Svalutazioni		-	0,0%	(500)	0,0%
(Costi capitalizzati per costruzioni interne)		-	0,0%	42	0,0%
EBIT		104.289	6,9%	68.606	5,7%
Proventi ed oneri finanziari netti	8 - 9	(7.905)	-0,5%	(19.622)	-1,6%
Utile (perdita) prima delle imposte		96.384	6,4%	48.984	4,1%
Imposte	10	(26.765)	-1,8%	(20.380)	-1,7%
Utile (perdita) dell'esercizio		69.620	4,6%	28.604	2,4%

Il conto economico della Astaldi S.p.A. mostra un significativo miglioramento dei principali indicatori di performance, è agevole infatti rilevare il consistente incremento del risultato operativo (EBIT) in termini assoluti e relativi. Ciò si spiega

principalmente con il forte impulso alle attività produttive registrato sia nel mercato domestico che in quello estero. Di seguito si commentano le principali voci di conto economico, rinviando tuttavia, per un ulteriore approfondimento delle loro dinamiche, a quanto riportato nella Nota integrativa al bilancio di esercizio della Astaldi S.p.A.

Ricavi

Al 31 dicembre 2009, i ricavi sono pari a EUR 1.444 milioni e crescono del +27% rispetto ai EUR 1.141 milioni del 2008 in relazione alle commesse del comparto domestico ma anche estero caratterizzate da un elevato contenuto tecnico-manageriale. In particolare il comparto domestico contribuisce alla determinazione del 47% dei ricavi, grazie al buon andamento delle commesse in corso per la realizzazione della Linea 5 della metropolitana di Milano e alla Linea C della metropolitana di Roma, del macrolotto "DG21" della Strada Statale Jonica e della linea ferroviaria Parma – La Spezia (Pontremolese) il cui superamento già verso la fine del 2008 di alcune problematiche ha permesso un incremento della produzione nell'esercizio 2009. Per quanto riguarda il settore estero che contribuisce con il 53 % dei ricavi va sicuramente segnalato il significativo contributo della metropolitana di Istanbul (Turchia), dell'impianto idroelettrico di El Chaparral in El Salvador, delle commesse stradali di Comayegua in Honduras oltre alla consueta area venezuelana nel settore delle infrastrutture di trasporto.

Ripartizione geografica dei ricavi della Capogruppo

Euro/Milioni	31-dic-09	%	31-dic-08	%
Italia	678	47%	621	54,4%
Estero	766	53%	520	45,6%
Europa	233	16,1%	135	11,8%
America	414	28,7%	234	20,5%
Africa	119	8,2%	151	13,2%
TOTALE	1.444	100,0%	1.141	100,0%

Le infrastrutture di trasporto, in particolare ferrovie e metropolitane, rappresentano l'87,1% dei ricavi e si confermano, pertanto, il settore di riferimento per l'operatività della Astaldi. Seguono il settore degli impianti di produzione energetica (7,4%) e l'edilizia civile ed industriale (5,5%). Di contro, non è visibile il contributo alla determinazione dei ricavi derivante dalle concessioni, ma si conferma una presenza qualificata in questo settore, i cui positivi effetti sui margini di gestione sono già rintracciabili nel bilancio del Gruppo con la messa a regime della fase di gestione del nuovo Ospedale di Mestre attraverso la collegata VSFP S.p.A.

Ripartizione settoriale dei ricavi della Capogruppo

Euro/Milioni	31-dic-09	%	31-dic-08	%
Infrastrutture di trasporto	1.257	87,1%	916	80,3%
Lavori idraulici e impianti di produzione energetica	107	7,4%	134	11,7%
Edilizia civile ed industriale	80	5,5%	91	8,0%
TOTALE	1.444	100,0%	1.141	100,0%

Gli altri ricavi operativi sono pari a EUR 72 milioni ed afferiscono a componenti non direttamente connessi all'attività di produzione per lavori della Società, ma tuttavia accessorie all'attività caratteristica ed aventi carattere di continuità nel tempo. L'incremento della voce in questione è da attribuire ai plusvalori derivanti dalla cessione di alcuni cespiti nell'area centroamericana ed al positivo contributo della gestione accessoria all'attività operativa. I ricavi totali, pertanto, si attestano a EUR 1.515,9 milioni che, se confrontati con EUR 1.193,6 milioni di fine 2008, si traducono in un aumento del 27%, e pertanto oltre le aspettative derivanti dai risultati di piano industriale.

Costi della produzione

La struttura e l'entità dei costi di produzione riflettono il maggior orientamento verso commesse in *general contracting* e riconducibili al settore ferrovie e metropolitane, per le quali è più frequente il ricorso all'*outsourcing* nella realizzazione dell'opera. Infatti si rileva una maggiore incidenza dei costi della produzione rispetto invece ad una diminuzione dell'incidenza dei costi del personale quale effetto appunto delle mutate modalità di gestione delle commesse. I costi di produzione, intesi come costi per acquisti e costi per servizi, si attestano a EUR 1.181 milioni (+28%, rispetto ai EUR 920,6 milioni di fine 2008), con una incidenza sui ricavi totali del 77,9% (dal 77,1% dell'anno precedente). I costi per il personale sono pari a EUR 168,5 milioni (+9%, contro EUR 154,8 milioni dello scorso anno), con una incidenza sui ricavi totali in calo al 11,1% (13% a fine 2008). Gli altri costi operativi, riconducibili alla dinamica degli oneri diversi di gestione, ammontano a EUR 24 milioni, incrementandosi rispetto a EUR 16,7 milioni del 2008, ma con un'incidenza relativa alquanto stabile rispetto al precedente esercizio.

Oneri finanziari netti

Gli oneri finanziari netti sono pari a circa EUR 8 milioni, con un decremento pari al 60% (EUR 19,6 milioni al 31 dicembre 2008), derivante in particolare agli accresciuti proventi connessi alla partecipazione in imprese controllate in Italia ed all'estero, nell'ambito della complessa ed articolata attività del gruppo, al fine di ripartire ragionevolmente i rischi operativi e finanziari propri delle singole commesse.

Imposte

Le imposte si attestano a EUR 26,7 milioni (EUR 20,3 milioni al 31 dicembre 2008), con un *tax rate* al 27,8%, in decisa contrazione rispetto al 41,6% di fine anno precedente ascrivibile sia alla diversa incidenza delle aree estere, sia alle variazioni aventi natura permanente apportate, in sede di accantonamento delle imposte di competenza, al risultato prima delle imposte.

Utile netto

Il significativo miglioramento delle performance economiche si traducono in un utile netto in decisa crescita manifestandosi altresì in un incremento del *net margin* +4,6% (+2,4% nel 2008).

ANDAMENTO PATRIMONIALE E FINANZIARIO

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

<i>Euro/000</i>	<i>Richiamo Note di Bilancio</i>	31 dicembre 2009	31 dicembre 2008
Immobilizzazioni Immateriali	14	3.309	3.676
Immobilizzazioni Materiali	12 - 13	183.823	144.569
Partecipazioni	15	128.293	111.547
Altre Immobilizzazioni Nette	10 - 16 - 17	68.988	53.344
TOTALE Immobilizzazioni (A)		384.413	313.135
Rimanenze	18	92.318	99.654
Lavori in corso su ordinazione	19	604.091	538.641
Crediti Commerciali	20	72.686	80.767
Crediti Vs Committenti	20	587.205	389.397
Altre Attività	17	168.300	197.333
Crediti Tributari	21	56.279	68.550
Acconti da Committenti	19	(344.999)	(336.739)
Subtotale		1.235.881	1.037.603
Debiti Commerciali	17 - 27	(216.940)	(175.094)
Debiti Vs Fornitori	17 - 27	(333.476)	(275.406)
Altre Passività	24 - 25 - 28	(138.292)	(123.170)
Subtotale		(688.708)	(573.671)
Capitale Circolante Gestionale (B)		547.172	463.932
Benefici per i dipendenti	26	(6.654)	(7.886)
Fondi per rischi ed oneri non correnti	29	(18.721)	(17.503)
Totale Fondi (C)		(25.375)	(25.389)
Capitale Investito Netto (D) = (A) + (B) + (C)		906.211	751.678
Disponibilità liquide	22	289.383	236.138
Crediti finanziari correnti	17		46
Crediti finanziari non correnti	16	2.418	2.418
Titoli	16	3.964	4.002
Passività finanziarie correnti	24	(343.048)	(264.281)
Passività finanziarie non correnti	24	(513.444)	(441.898)
Debiti / Crediti finanziari netti (E)		(560.727)	(463.576)
Patrimonio netto (G) = (D) - (E)	23	345.484	288.103

Immobilizzazioni nette

Al 31 dicembre 2009, le immobilizzazioni nette si attestano a EUR 384,4 milioni, in crescita rispetto a EUR 313,1 milioni dello scorso anno. L'incremento registrato è sicuramente da attribuire al generale incremento dell'operatività in cui va anche segnalato l'aumento delle partecipazioni connesso alla politica di sostegno della Astaldi anche mediante capitale di rischio in relazione alle nuove commesse acquisite.

Capitale circolante gestionale

L'incremento del capitale circolante e delle sue componenti riflette gli accresciuti livelli di produzione raggiunti nell'esercizio, ma è altresì da rilevare una dinamica che prova che gli investimenti effettuati nel periodo risultano anche adeguatamente coperti dagli acconti da committenti che si incrementano rispetto all'analogo periodo precedente. In particolare da rilevare la crescita dei lavori in corso su ordinazione, pari a EUR 604 milioni a fine 2009 (EUR 538,6 milioni al 31 dicembre 2008) e delle partite creditorie nei confronti dei committenti che raggiungono EUR 587 milioni (EUR 389 milioni a fine anno precedente).

In conclusione si assiste ad un incremento del capitale circolante gestionale, che è pari a EUR 547 milioni, contro EUR 463,9 milioni al 31 dicembre 2008, in linea con le previsioni di *capital budgeting*.

Capitale investito netto

A fine 2009, il capitale investito netto è pari a EUR 906 milioni (EUR 751,7 milioni per il 2008) e risulta in crescita del 21% rispetto all'esercizio precedente, ma con una resa in termini di EBIT in decisivo incremento +52% nell'esercizio 2009 a conferma delle adeguate scelte di allocazione del capitale investito.

Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2008, il patrimonio netto è pari a EUR 345,4 milioni, contro EUR 288,1 milioni registrati a fine 2008. In valori assoluti, questa variazione si traduce in un incremento di EUR 57 milioni, essenzialmente da ascrivere all'utile registrato nel periodo e alla variazione delle riserve, al netto dei dividendi distribuiti e della variazione della riserva da valutazione a *fair value* dei derivati di copertura.

Posizione finanziaria netta

La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2009, redatta secondo lo schema CESR (*Committee European Securities Regulators*) e al netto delle azioni proprie, è pari a EUR (555,5) milioni con un incremento rispetto al precedente esercizio. Questi valori devono tuttavia essere letti alla luce del ruolo di principale ente finanziatore delle partecipate da parte della Astaldi all'interno del Gruppo.

Evoluzione della posizione finanziaria netta della Capogruppo

	31/12/09	31/12/08
A Cassa	289.383	236.138
B Titoli detenuti per la negoziazione	3.964	4.002
C Liquidità (A+B)	293.347	240.140
D Crediti finanziari	2.418	2.464
E Debiti bancari correnti	(314.280)	(232.320)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(18.814)	(22.436)
G Altri debiti finanziari correnti	(9.954)	(9.525)
H Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)	(343.048)	(264.281)
I Indebitamento finanziario corrente netto (H+D+C)	(47.283)	(21.677)
J Debiti bancari non correnti	(509.078)	(430.475)
K Altri debiti non correnti	(4.366)	(11.424)
L Indebitamento finanziario non corrente (K+J)	(513.444)	(441.898)
M Indebitamento finanziario netto (L+I)	(560.727)	(463.576)
Azioni proprie in portafoglio	5.172	5.655
Posizione finanziaria netta totale	(555.555)	(457.921)

L'attuale struttura del debito si conferma tendenzialmente orientata verso il medio/lungo termine, condizione che di fatto contiene gli effetti negativi dell'attuale *credit crunch* e della crisi di liquidità ad esso associata, basti considerare che la prima scadenza significativa da rifinanziare è prevista per il 2013. Si precisa in ultimo che la posizione finanziaria netta, anche in termini comparativi, non contiene la valorizzazione dei derivati funzionali all'attività di copertura i quali, per loro natura, non rappresentano valori finanziari.

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 sud della Florida, comprendendo sia la costa est (Miami, Fort Lauderdale, West Palm Beach, Stuart, Port St. Lucie), sia 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 una per i lavori di costruzione tradizionali e una per le attività di *procurement* sul mercato USA (che la Società svolge, sia a supporto delle proprie unità operative, sia a favore delle altre aree del Gruppo Astaldi localizzate al di fuori degli Stati Uniti).

L'attività di *procurement*, che nel corso del 2009 ha permesso di conseguire degli ottimi risultati, si avvale di una rete di fornitori preventivamente qualificati e ubicati in tutto il Nord America (fino al Canada) e nel corso dell'anno ha permesso un monitoraggio esteso delle potenzialità del mercato locale e il consolidamento di rapporti organici con importanti produttori e concessionari statunitensi (si segnalano, tra gli altri, i rapporti ormai stabili con Caterpillar International), con conseguenti benefici anche a livello di Gruppo.

Per quanto riguarda invece più direttamente il settore delle costruzioni, ad oggi la Astaldi Construction Corporation è qualificata per lavori di costruzione di grandi infrastrutture con accreditamento presso diverse controparti pubbliche tra cui il *Florida Department of Transportation* (FDOT), il *South Florida Water Management District* (SFWMD), l'*US Army Corps of Engineers*, diverse Amministrazioni locali (*Counties* e *Cities*).

È inoltre iscritta dal 2008 all'*USGBC* (*United States Green Building Council*), una organizzazione *no-profit* dedicata allo sviluppo e alla diffusione di metodologie di progettazione e costruzione di edilizia sostenibile (*green building*): l'*USGBC* ha sviluppato il sistema di *rating* LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*), secondo il quale Astaldi Construction Corporation ha provveduto a certificare alcuni dei suoi dipendenti, al fine di creare un LEED *team* interno in grado di supportare le unità operative in futuri progetti *green*, settore che negli USA è previsto in forte sviluppo ed espansione nel prossimo futuro.

Astaldi Construction Corporation ha inoltre ottenuto, per il quarto anno consecutivo, il *Gold Level Step Award* da parte della ABC (*Associated Builders & Contractors Inc.*) come riconoscimento del livello raggiunto nello sviluppo e nella implementazione del proprio Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, da sempre considerato una priorità per la tutela dei propri dipendenti.

Le opere in esecuzione (o completate) nel corso dell'anno si riferiscono prevalentemente a lavori di infrastrutture stradali, effettuati per conto del *Florida Department of Transportation* e di Amministrazioni locali (*Counties* e *Cities*).

Nel corso del 2009, nonostante lo sforzo attuato dall'Amministrazione USA con il piano d'investimenti previsto dall'*ARRA - American Recovery and Reinvestment Act*, la Società si è dovuta confrontare con un mercato reso complesso dagli effetti della grave crisi economico-finanziaria registrata nel Paese che, da un lato ha ridotto il numero di progetti messi in gara, dall'altro ha notevolmente aumentato, rispetto agli esercizi precedenti, il numero di *competitor* – è sempre più frequente infatti in sede di gara la presenza di operatori provenienti da comparti complementari rispetto a quelli delle grandi infrastrutture (es. *real estate*).

Questo non ha impedito alla Società di conseguire buoni risultati in termini, sia operativi, sia di nuove acquisizioni.

In particolare, per quanto riguarda i progetti acquisiti nel corso dell'esercizio, si segnala che nel mese di luglio 2009 la Astaldi Construction Corporation si è aggiudicata il progetto per la realizzazione e l'ampliamento della *State Road 823* (*NW 57th Ave.*), per conto dell'*FDOT*, localizzato a Hialeah nella Contea di Miami-Dade. L'importo del contratto è di USD 14,3 milioni ed i lavori, iniziati nel mese di settembre, dovranno essere realizzati in 630 giorni.

Per quanto riguarda invece le opere completate, nel corso dell'anno la Astaldi Construction Corporation ha ultimato due importanti progetti nella *Collier County*, ovvero la *Immokalee Road* (valore finale del contratto pari a USD 23,2 milioni), i cui lavori sono stati completati a giugno 2009, e il *Santa Barbara Boulevard* (valore finale pari a USD 62,6 milioni), terminato ad agosto. Per entrambe le commesse sono stati confermati i risultati soddisfacenti e in linea con le previsioni, sia in termini di andamento economico, che di rispetto dei tempi contrattuali.

Per quanto riguarda in ultimo le commesse in corso d'esecuzione, oltre alla *State Road 823* già citata, va segnalato il Progetto *Santa Barbara Boulevard Extension*, sulla costa ovest, nella *Collier County*. Il contratto, del valore di USD 17 milioni, prevede la realizzazione *ex-novo* di una sezione stradale e l'espansione da 2 a 6 corsie di una strada esistente, per un totale di 3,3 chilometri. La durata dei lavori è di 575 giorni e se ne prevede l'ultimazione a giugno 2010.

Il portafoglio lavori residuo al 31 dicembre 2009 ammonta pertanto a circa USD 20,6 milioni, essenzialmente riferiti alle due commesse stradali precedentemente segnalate. A queste andrà aggiunta una nuova commessa con l'FDOT, per la quale si è in attesa di aggiudicazione definitiva, per l'ampliamento e la ricostruzione di una sezione della *I-75*, nella Contea di Sarasota, sempre sulla costa ovest. Il valore del contratto è pari a USD 31,7 milioni e la durata dei lavori è di 625 giorni.

A fronte delle attività svolte, l'utile netto della Società a fine 2009 si attesta a circa USD 2,1 milioni, in linea con l'esercizio precedente. A tale risultato si perviene pur in presenza di una flessione dei ricavi registrata su base annua per effetto congiunto della gestione della fase terminale di alcuni lavori e del contemporaneo rallentamento registrato per l'esercizio per i nuovi investimenti infrastrutturali nell'area di interesse. I risultati indicati non tengono ovviamente conto degli ottimi risultati operativi conseguiti per quanto riguarda le attività di *procurement* che, in linea con gli obiettivi prefissati, hanno permesso di realizzare interessanti economie di scala su base consolidata.

Per il 2010 è stato previsto un piano di acquisizioni che dovrebbe consentire di incrementare i volumi annui di produzione e che risulta prudentiale rispetto a quanto, attraverso l'ARRA di cui si è detto in precedenza, la nuova Amministrazione USA ha già allocato per il 2009 e previsto per il 2010 per lo specifico settore delle infrastrutture. Da segnalare anche che a gennaio 2010, la *Federal Railroad Administration* (FRA) ha assegnato USD 1,25 miliardi al *Florida Department of Transportation* (FDOT) come quota parte da destinarsi all'*High-Speed Intercity Passenger Rail Program*, che potrebbe generare ulteriori opportunità commerciali nell'area di Tampa e Orlando a partire dalla fine del secondo trimestre del 2010.

Astaldi Arabia Ltd.

La società ha per oggetto lo svolgimento di progetti nell'Area *Middle East*, in particolare in Arabia Saudita e Qatar.

Per un approfondimento in merito a quanto sviluppato nell'Area dalla Astaldi Arabia Ltd., si rinvia al commento della presente relazione relativo alle attività sviluppate in quell'Area.

In questa sede è comunque opportuno segnalare che il Gruppo Astaldi è presente nell'Area unicamente in Qatar, Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, prevalentemente nel comparto industriale dell'*oil&gas*. Nel corso del 2009 sono state identificate ulteriori interessanti opportunità nel settore delle infrastrutture di trasporto e dell'edilizia civile, ma si conferma che non è di interesse per la Astaldi l'esecuzione di lavori nel settore del residenziale (*real estate*).

All'interno degli Emirati Arabi, il *focus* commerciale del Gruppo è concentrato prevalentemente nell'Emirato di Abu Dhabi, dove la Astaldi ha anche aperto una propria sede nel 2008 e per il quale si confermano per i prossimi anni importanti iniziative commerciali identificabili in progetti pubblici altamente tecnologici e d'avanguardia, nel campo delle infrastrutture di trasporto e dell'edilizia sanitaria ed industriale, per la cui attuazione sono già previsti adeguati finanziamenti governativi. Ricordiamo in proposito che l'Emirato di Abu Dhabi detiene il 94% delle riserve petrolifere

degli interi Emirati Arabi (5° produttore a livello mondiale di petrolio e gas) e che, fondando la propria economia sulle risorse naturali di cui dispone, questo Emirato risulta solo marginalmente toccato dalla profonda crisi finanziaria registrata a Dubai a novembre 2009.

Sempre per quanto riguarda le opportunità che potrebbero derivare da quest'Area, ricordiamo nello specifico che il *Master Plan 2030* approvato dall'Emirato di Abu Dhabi prevede lo sviluppo di nuovi importanti progetti infrastrutturali nel settore del trasporto ferroviario e metropolitano (previsti 1.100 chilometri di nuova linea ferroviaria), portuale e aeroportuale, ma anche nel comparto dell'edilizia sanitaria e civile. Le risorse per tutte le iniziative pianificate sono garantite, come già segnalato, dalle ingenti risorse di gas e petrolio di cui l'Emirato dispone. Restano da vedere in che tempi e con che modalità queste risorse verranno tradotte in capitoli di spesa, anche se è importante segnalare che il Governo locale sembra interessato a mantenere il crono-programma delle più grandi iniziative infrastrutturali già varate. Nella seconda parte del 2010 dovrebbero riattivarsi nell'Area di Abu Dhabi anche i progetti di *developer* privati relativi a varie iniziative riconducibili al settore di riferimento, congelate dopo la crisi di novembre registrata a Dubai.

La Società Arabia Astaldi Ltd., costituito nel 2008, nel corso dell'anno appena concluso ha seguito prevalentemente lo sviluppo delle opportunità commerciali identificate nell'Area. La Società è stata accreditata presso tutti gli organismi chiave (enti pubblici e privati *developer*, *contractor* e *consulting engineer*). Pertanto, la Astaldi è ora in grado di partecipare a tutti i progetti di media e grande dimensione nell'Emirato di Abu Dhabi, così come a iniziative sviluppate nel comparto dell'edilizia civile (edifici istituzionali), infrastrutture, ospedali, iniziative nel comparto dell'*oil&gas*.

Sono state inoltre sviluppate alleanze con *partner* locali e internazionali che operano nel settore delle costruzioni e dell'ingegneria da numerosi anni e che potrebbero generare nel medio/lungo termine nuove opportunità di *business*.

Per un approfondimento in merito allo scenario macroeconomico e alle opportunità delineabili per quest'Area, si rinvia in ultimo a quanto riportato nel paragrafo della presente relazione dedicato agli scenari di riferimento.

Risorse umane e organizzazione

Nel corso del 2009 sono state portate avanti iniziative gestionali e organizzative, coerenti con i principali obiettivi definiti per l'Area in sede di pianificazione industriale, così sintetizzabili:

- ulteriore rafforzamento ed integrazione delle competenze aziendali, in risposta al progressivo e ingente sviluppo del *business*;
- implementazione dei processi di integrazione tra le strutture di corporate e le commesse diffuse sul territorio.

Nello specifico, l'attuazione del primo obiettivo ha portato nel corso dell'anno ad un incremento del 10% della forza diretta del Gruppo, che si è tradotto nell'inserimento nelle strutture (italiane ed estere) di circa 40 risorse junior e circa 100 risorse con esperienza qualificata attinte direttamente sul mercato. Per il raggiungimento di questi risultati sono stati utilizzati tutti i canali consolidati negli anni precedenti (portali di ricerca del personale, ricerche a mezzo annunci su

stampa internazionale ed *head hunting* per i profili più qualificati), con particolare attenzione al rapporto scuola-mondo del lavoro (*career day* e *stage*, finalizzati alla selezione di risorse *junior*).

Al tempo stesso, è stata attuata una più incisiva politica di gestione integrata delle risorse interne, favorendo sinergie a livello di Gruppo attraverso una maggiore osmosi tra le commesse (nazionali ed estere).

Per quanto riguarda invece l'attuazione del secondo obiettivo, sono state portate avanti iniziative finalizzate a favorire un ottimale flusso/scambio di informazioni (all'interno del sistema azienda), condizione necessaria per garantire una gestione unitaria, coerente ed efficace del rilevante patrimonio di conoscenze di cui il Gruppo dispone e, pertanto, del *business*. A queste finalità vanno ricondotte in particolare due iniziative:

a) l'introduzione in azienda di un nuovo software *web-based* di gestione delle Risorse Umane, finalizzato a razionalizzare, veicolare e diffondere con modalità più efficaci e simultanee processi ed informazioni. La scelta di introdurre un nuovo software di gestione delle risorse umane ha rappresentato il modo per modernizzare attraverso la tecnologia gli strumenti attualmente in uso, ma anche un'occasione per rivedere in maniera critica i processi collegati, intervenendo per semplificarli laddove necessario o, al contrario, integrandoli o strutturandoli laddove carenti. L'introduzione di questo nuovo strumento rappresenta infatti l'ultimo *step* di un progetto di *re-engineering* dei processi chiave di gestione delle risorse umane, già avviato nell'esercizio precedente con l'introduzione e il miglioramento di alcune metodologie di analisi e gestione delle candidature interne ed esterne, di valutazione delle competenze e degli obiettivi, di *rewarding* e gestione della mobilità interna. Il progetto, nel corso del 2009 si è iniziato ad implementare limitatamente alla popolazione dei dipendenti italiani ed espatriati, porterà nella sua fase successiva ad una progressiva applicazione in tutte le Aree estere e anche al personale locale. Questo garantirà una gestione ottimale e in tempo reale di tutte le informazioni e dei processi relativi al personale del Gruppo, fornendo uno strumento strategico per la gestione integrata di tutte le risorse disponibili a livello consolidato;

b) l'istituzione della funzione "Sviluppo Sede-Commesse", ovvero di una specifica funzione a livello di corporate dedicata allo sviluppo di un modello che punta a favorire una integrazione sempre maggiore tra Unità Produttive e Corporate, tale da garantire il giusto equilibrio tra autonomia operativa ed esigenze di omogeneità e controllo. Questa nuova funzione darà maggiore impulso e accelerazione al modello, già in essere, di organizzazione a matrice, rendendo sempre più efficienti i rapporti e gli scambi tra le Unità Produttive ed i Servizi di Sede Centrale. In particolare, la sua esistenza permetterà di analizzare e introdurre soluzioni organizzative di volta in volta improntate, a seconda dei casi o della migliore convenienza, alla costituzione di un *servicing* centrale per alcune attività o alla costituzione in periferia di autonome strutture operative. Un esempio di *servicing* centralizzato introdotto nel 2009 è rappresentato dalla costituzione del Servizio Impianti Elettromeccanici, che ha inteso concentrare le competenze specifiche in materia in un unico *team* di lavoro nell'ottica di ottimizzare e veicolare il bagaglio di conoscenze presenti all'interno del Gruppo, sia a livello domestico, sia a livello internazionale.

Qualità, sicurezza e ambiente

Il 2009 è stato l'anno del raggiungimento di un importante traguardo per il Gruppo Astaldi nel percorso di miglioramento continuo, su base volontaria, del sistema integrato di gestione aziendale, con particolare riferimento alle componenti ambiente, salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

La componente HSE (*Health, Safety and Environment*) del sistema di gestione aziendale ha infatti ottenuto, nell'aprile del 2009, dopo un periodo di circa 55 giornate di *audit* iniziate a dicembre 2008, il riconoscimento della certificazione di conformità agli *standard* OHSAS 18001:2007 ed ISO 14001:2004, ad oggi considerati lo stato dell'arte in materia, rispettivamente, di gestione di igiene, salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e di gestione ambientale. Ad ottobre 2009, per effetto dei regolamenti internazionali, è stata inoltre già svolta una prima attività di *auditing* per confermare la validità delle certificazioni rilasciate. Il riconoscimento è avvenuto da parte del DNV (*Det Norske Veritas*), fondazione indipendente riconosciuta e accreditata a livello internazionale per il rilascio delle suddette certificazioni.

Sul fronte della HSE, nell'arco del 2009 l'attività di *auditing* ha comportato un campionamento che ha interessato, per l'Italia, le commesse Passante Ferroviario di Torino, Linea 5 della Metropolitana di Milano e SS 106 Jonica (Lotto DG21) e, per l'estero, tre commesse in Romania (due relative ai lavori di riabilitazione della ferrovia Bucarest - Costanza e una relativa ai lavori di ammodernamento e ampliamento dell'aeroporto internazionale Otopeni di Bucarest), la commessa in Turchia finalizzata alla realizzazione della metropolitana Kadiköy - Kartal di Istanbul e due commesse in Venezuela relative a due lotti della ferrovia San Juan del Los Morros - San Fernando de Apure .

Il traguardo conseguentemente raggiunto rappresenta un importante riconoscimento al progetto avviato dall'Alta Direzione nel 2006 che mirava all'adesione volontaria agli *standard* internazionali già citati, a testimonianza dell'esplicito impegno aziendale ad attuare un *business* sostenibile anche attraverso il costante miglioramento della *performance* HSE.

Relativamente alla componente Qualità, si evidenzia che il DNV, sempre nel corso del 2009, ha effettuato, con riscontri positivi, periodiche attività di *auditing* presso l'Area Bulgaria e, in Italia, presso le commesse Linea 5 della Metropolitana di Milano e Strada Statale Jonica 106 (Lotto DG21), oltre che presso la sede di Roma.

Tali verifiche si sono concretizzate, a più di dieci anni dal rilascio della prima certificazione del sistema di gestione aziendale in essere in conformità alla norma ISO 9001, nel rilascio del certificato di conformità secondo la nuova edizione 9001:2008 pubblicata a novembre 2008.

Tra l'altro, a testimonianza dell'importanza che le tematiche qualità, ambiente e sicurezza hanno nei processi di gestione del Gruppo, ricordiamo che nel 2007 la Astaldi ha fatto parte di un gruppo di circa venti importanti organizzazioni italiane che hanno partecipato alle fasi di validazione pilota della bozza della suddetta norma.

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 26 del disciplinare tecnico di cui all'Allegato B del D. Lgs.

n. 196/2003, c.d. “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 19 del richiamato decreto.

Relazione sulla *corporate governance*

Il modello di *corporate governance* adottato da Astaldi S.p.A. risulta essere anche quest’anno 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 quanto riguarda 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. Inoltre, la “Relazione Annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari” è disponibile sul sito internet www.astaldi.com, sezione Governance - Archivio documenti.

Fatti di rilievo successivi alla chiusura dell’esercizio

Si segnalano di seguito gli eventi più significativi registrati dopo la chiusura dell’esercizio, sia nell’ambito del mercato domestico, sia all’estero.

Per il settore Italia, si rinvia innanzitutto al paragrafo della presente relazione dedicato alla Caserma dei Carabinieri di Firenze, per un approfondimento in merito alle evoluzioni registrate per questa iniziativa dopo la chiusura dell’esercizio.

Si segnala inoltre che, nel mese di febbraio a Cassano Magnago, in provincia di Varese, si è tenuta la cerimonia di posa della prima pietra dell’Autostrada Pedemontana Lombarda, evento reso possibile dall’approvazione da parte del CIPE, nel mese di novembre 2009, del relativo progetto definitivo

Per il settore estero, è importante evidenziare che l’evento sismico registrato in Cile il 27 febbraio 2010 non ha fatto registrare danni a persone o cose tali da pregiudicare le attività in corso nei cantieri esistenti nell’area (Valle del Cachapoal) e negli uffici di Santiago del Cile; attualmente le attività sono riprese senza particolari problemi.

Sempre all’estero, in Venezuela, a gennaio 2010 il Governo ha deciso la svalutazione del bolivar forte, definendo un doppio livello di cambio fisso con il dollaro, distinto per settori merceologici.

Il Paese già da tempo comunque soffriva di una tensione di carattere valutario, che aveva portato alla creazione di un doppio cambio (uno ufficiale agganciato al dollaro e fisso dal 2005, uno parallelo ufficiale, disciplinato da una procedura *ad hoc*). La svalutazione di gennaio 2010, fenomeno ampiamente prevedibile, sia dal Gruppo Astaldi, sia dai principali analisti del mercato venezuelano, è una svalutazione di natura “competitiva”, finalizzata a rilanciare l’economia locale, che trova origine anche nella necessità di garantire per il 2010 (tra l’altro, anno elettorale) una maggiore disponibilità di risorse finanziarie: la maggior parte del PIL nazionale è infatti determinata dagli introiti in dollari provenienti dal petrolio e la svalutazione operata determina maggiore circolazione di valuta locale ai fini della copertura della spesa pubblica.

Per il Paese, tutto questo avrà chiaramente un impatto negativo sui livelli di inflazione che, comunque, già avevano subito parziali assestamenti sulla base della spinta determinata dal cambio parallelo ufficiale presente già da qualche anno.

Per quanto riguarda il Gruppo Astaldi, il fenomeno “svalutazione” non rappresenta un evento imprevisto, tenuto conto che in 30 anni di attività nell’Area, il Gruppo ha già assistito a circa una decina di svalutazioni (“competitive”). L’esperienza che ne è derivata e la profonda conoscenza del contesto hanno però permesso di sviluppare un modello di business a livello locale che ha sempre tenuto conto anche di questi fenomeni nella rappresentazione dei margini e che ha portato a focalizzare le risorse operanti nell’Area unicamente su progetti infrastrutturali prioritari per il Paese (realizzazione di ferrovie che rappresentano progetti strategici, tra l’altro sviluppati sotto l’egida di accordi governativi bilaterali Italia - Venezuela). Per questo, nelle previsioni del Gruppo per il 2010 è previsto un contenimento dell’attività in Venezuela già dai primi mesi del 2010, tanto che già negli anni precedenti era stata individuata la necessità di controbilanciare il tutto, dando corso all’apertura di nuovi Paesi (Cile e Perù) con conseguente razionalizzazione del profilo di rischio complessivo dell’Area.

Per quanto riguarda gli effetti economici e patrimoniali derivanti dalla recente svalutazione, occorre precisare che, ancorché i progetti in Venezuela siano stati acquisiti da un consorzio italiano di imprese in cui Astaldi rappresenta il 33,3%, la gestione operativa e gli effetti patrimoniali e finanziari sono stati distribuiti tramite attribuzione ad ogni singolo socio di tratte ferroviarie distinte.

La valutazione economica dei progetti di competenza del Gruppo Astaldi, che ricordiamo utilizza il criterio del *cost to cost* (normalizzazione dei margini di commessa) ha sempre tenuto conto di coefficienti di rischio e di modalità operative e finanziarie che tendevano a sterilizzare gli eventuali effetti di svalutazione; la copertura degli *asset* in valuta locale con analoghe posizioni debitorie e il fatto che i contratti contengano una significativa componente di ricavi in euro (circa il 50%) e che il margine complessivo si formi in tale valuta, hanno consentito sostanzialmente di sterilizzare l’impatto della svalutazione e, pertanto, i risultati al 31 dicembre 2009 tengono conto già di tale effetto.

Evoluzione prevedibile della gestione

I risultati del 2009 confermano l’efficacia della strategia di crescita delineata dal *management*, la cui validità è avvalorata dal contesto macroeconomico in cui questi risultati sono stati conseguiti.

I successi registrati nel periodo, su un piano commerciale (apertura di 3 nuovi mercati: Polonia, Cile, Perù) e operativo avvalorano le ipotesi di crescita e le strategie delineate per i prossimi anni.

Le complessità dei mercati finanziari e reali non hanno infatti rallentato il processo di consolidamento e di espansione “ragionata” delle attività che, nel periodo, ha trovato riscontro nel successo registrato con l'apertura dei nuovi mercati della Polonia e del Cile, ma anche nel rafforzamento della presenza del Gruppo nei mercati di tradizionale presidio.

Nel loro insieme le azioni poste in essere hanno garantito quella diversificazione del profilo di rischio delle attività che, in contesti congiunturali come quelli attuali, si sta traducendo in un vantaggio competitivo di grande valore.

Per i prossimi esercizi, nuove sfide dovranno essere colte, sia in Italia, sia all'estero.

Per il mercato domestico, grande impegno verrà dedicato per l'esecuzione di importanti commesse in via di realizzazione in Italia (Linea C della metropolitana di Roma, Linea 5 della metropolitana di Milano), ma è prevista una ulteriore accelerazione anche per le attività connesse alla Stazione TAV Bologna Centrale e al nodo di Torino. Per quest'ultima iniziativa, in particolare, le attività del 2010 saranno concentrate sull'esecuzione dei lavori relativi alla seconda ed ultima fase delle attività di realizzazione. Per la prima metà dell'anno, è inoltre prevista l'inaugurazione delle opere di realizzazione della Stazione Università, lungo il tracciato della Linea 1 della metropolitana di Napoli.

Da un punto di vista contrattuale, verrà confermata una grande attenzione alla risoluzione delle problematiche ancora aperte in riferimento alla metropolitana di Brescia e all'Ospedale del Mare di Napoli.

Un ulteriore impulso verrà poi da commesse attualmente in fase di progettazione (come la Pedemontana Lombarda, per la quale, a febbraio è stata registrata la cerimonia di posa della prima pietra) o in corso di finalizzazione (come la concessione per l'autostrada Gebze - Izmir in Turchia).

Per quanto riguarda invece le attività all'estero, grandi energie verranno dedicate alle nuove commesse acquisite in Polonia (per le quali è partita la fase di progettazione) e in Cile (per la quale sono già in corso le attività di costruzione). Tutte queste attività, nel loro complesso, garantiranno una sempre più accentuata diversificazione del rischio; all'estero crescerà il contributo alla produzione generato dal Cile (bilanciando il già programmato riposizionamento delle attività in Venezuela) e dalla Polonia (per garantire una maggiore diversificazione delle attività in Europa dell'Est).

Nell'ambito di tale modello gestionale il Gruppo ha sviluppato approcci diversificati andando ad identificare dei livelli predefiniti di esposizione al rischio. In particolare per quanto riguarda la valutazione dei livelli massimi di capitale investito, specie per i paesi esteri, i livelli produttivi sono programmati sulla base degli incassi conseguiti. In tale contesto per quanto riguarda nello specifico l'attività in Venezuela, l'incremento della posizione creditoria, così come accaduto nel corso della seconda parte del 2009 ed evidenziato nei paragrafi precedenti, ha richiesto un attento monitoraggio; sono infatti in corso contatti con le istituzioni locali, al fine di verificare l'adeguatezza delle allocazioni finanziarie sui progetti; tali attività dovrebbero portare alla definizione di piani di pagamento che consentiranno di ridurre l'attuale esposizione creditoria, tenuto anche conto della forte volontà delle istituzioni locali di risolvere al più presto tali questioni, al fine di evitare ricadute negative sull'avanzamento lavori e, quindi, sui livelli occupazionali.

Per quanto riguarda gli altri Paesi, la Turchia tenderà ad acquisire una importanza maggiore nella determinazione dei ricavi complessivi del Gruppo Astaldi, insieme all'Algeria. In tutte queste Aree, il Gruppo intende operare anche avviando *partnership* strategiche con operatori del settore di rilievo internazionale, nell'ottica di garantire sinergie e ottimizzazione delle risorse impiegate, ma anche una ancora più spinta diversificazione del profilo di rischio delle attività.

Un ulteriore impulso alla crescita del Gruppo è atteso dal settore delle concessioni. Per il futuro, oltre alla messa a regime delle iniziative ad oggi in fase di costruzione, si punta infatti ad ottenere un maggiore contributo dal comparto sanità e trasporto urbano e a beneficiare dell'apertura al mercato delle concessioni nei settori delle autostrade e delle energie rinnovabili, sia in Italia, sia all'estero, anche attraverso l'attivazione di *partnership* strategiche con operatori di rilievo internazionale.

Prosegue infatti il piano di investimento e diversificazione delle attività in questo settore che, pur restando un comparto che si integra a valle delle attività di costruzione, beneficerà a breve della costituzione nell'ambito del Gruppo Astaldi di una struttura dedicata nell'ottica di massimizzare e fare emergere il valore intrinseco di queste iniziative.

Particolari rischi ed incertezze

In relazione a quanto previsto dalla vigente normativa in materia di "descrizione dei principali rischi ed incertezze", occorre evidenziare che allo stato attuale non si rilevano situazioni particolari che possano determinare impatti significativi sull'andamento economico e finanziario del Gruppo.

Pur tuttavia, tenuto conto dello scenario macroeconomico di riferimento e del settore in cui la Società opera, si evidenziano di seguito le aree di attenzione sulle quali il Gruppo di prassi esercita un monitoraggio particolarmente attento.

Rischio connesso alle attività svolte all'estero. Il Gruppo è esposto ai rischi tipici dell'attività internazionale, tra cui rischi connessi all'instabilità della situazione politica ed economica locale e i rischi relativi al mutamento del quadro macroeconomico, fiscale o legislativo. L'identificazione di nuove iniziative del Gruppo in Paesi esteri è pertanto accompagnata da una preventiva ed accurata valutazione di tali rischi, che vengono costantemente monitorati fino al completamento delle commesse. Inoltre, è importante segnalare che l'attività svolta dal Gruppo è concentrata unicamente 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, (iii) con un sistema normativo di riferimento certo.

Utilizzo di stime. 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 connessi all'andamento degli investimenti in infrastrutture. La principale area di attività del Gruppo è attualmente rappresentata dalla realizzazione di grandi opere e opere complesse, soprattutto in favore di committenti pubblici, ed è pertanto sensibilmente condizionata dagli investimenti in infrastrutture programmati nei diversi Paesi. Tali investimenti sono influenzati dall'andamento del ciclo economico, le cui principali variabili possono essere individuate nella crescita del prodotto interno lordo (PIL), nella variazione del tasso di inflazione, nell'andamento dei tassi d'interesse, nella dinamica dei consumi e dei tassi di cambio. Alla luce di tali condizionamenti, il Gruppo ha inteso operare unicamente in contesti dove le opere infrastrutturali sono considerate prioritarie nelle politiche di investimento dei singoli Paesi.

Rischi connessi al mercato dei capitali. 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.

Rischi connessi al mercato valutario. 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 dirette ed indirette.

Rischio connesso all'andamento dei prezzi delle materie prime. 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 l'utilizzo di interventi *ad hoc* dei Governi locali tesi a mitigarne gli effetti economici.

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 26 al Bilancio consolidato Astaldi al 31 dicembre 2009.

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 ed 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.

Azioni proprie

Si segnala che, nell'ambito del piano di buy-back di azioni Astaldi attuato nel corso dell'esercizio, nel 2009 sono state progressivamente acquistate n. 511.893 azioni; sono state altresì alienate n. 690.144 azioni.

Al 31 dicembre 2009 risultano in portafoglio n. 911.749 azioni del valore nominale di EUR 2.

Azioni della Capogruppo possedute da imprese controllate

Nessuna azione della Capogruppo risulta posseduta da imprese controllate.

Azioni Astaldi S.p.A. detenute da Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche al 31 dicembre 2009

Allegato 3C - Schema 3 - Regolamento Consob Emittenti n.11971/99

Azioni detenute dagli amministratori al 31 dicembre 2009

Consiglio di Amministrazione	società partecipata	Numero azioni possedute a fine 2008	Numero azioni acquistate	Numero azioni vendute	Numero azioni possedute a fine 2009
Ernesto Monti	-	0			
Vittorio Di Paola	Astaldi S.p.A.	1.520.000	10.000	30.000	1.500.000 (a)
Paolo Astaldi	Astaldi S.p.A.	49.426 (b)	0	0	49.426
Giuseppe Cafiero	Astaldi S.p.A.	80.000	50.000 (c)	5.000	125.000
Stefano Cerri	Astaldi S.p.A.	55.000	50.000 (c)	5.000	100.000
Caterina Astaldi	-	0			
Pietro Astaldi	-	0			
Luigi Guidobono Cavalchini	-	0			
Franco A. Grassini	-	0			
Mario Lupo	-	0			
Nicola Oliva	Astaldi S.p.A.	80.000 (d)	50.000 (c)	25.000	105.000
Maurizio Poloni	-	0			
Gian Luigi Tosato	-	0			

(a) azioni detenute per il tramite della società Famifin S.p.A..

(b) per un errore materiale nel bilancio al 31 dicembre 2008 era stato inserito il numero 44.426 anziché 49.426.

(c) azioni rivenienti dalla assegnazione gratuita di stock grant ai sensi del Piano di Incentivazione della Società approvato nella riunione assembleare del 27 giugno 2007.

(d) per un errore materiale nel bilancio al 31 dicembre 2008 era stato inserito il numero 70.800 anziché 80.000.

Azioni detenute dai sindaci al 31 dicembre 2009

Collegio Sindacale	società partecipata	Numero azioni possedute a fine 2008	Numero azioni acquistate	Numero azioni vendute	Numero azioni possedute a fine 2009
Pierumberto Spanò	-	0	0	0	0
Pierpaolo Singer	-	0	0	0	0
Antonio Sisca	-	0	0	0	0

Azioni detenute da dirigenti con responsabilità strategiche al 31 dicembre 2009

Dirigenti con responsabilità strategiche	società partecipata	Numero azioni possedute a fine 2008	Numero azioni acquistate	Numero azioni vendute	Numero azioni possedute a fine 2009
Paolo Citterio	Astaldi S.p.A.	10.000	3.000	0	13.000
Gianfranco Giannotti	-	0	1.000	0	1.000
Rocco Nenna	-	0			
Cesare Bernardini	Astaldi S.p.A.	0	7.500	0	7.500
Luciano De Crecchio	-	0			

Indicatori alternativi di performance “non-GAAP”

Il *management* di Astaldi valuta le *performance* economico-finanziarie del Gruppo e dei segmenti di *business* sulla base di alcuni indicatori non previsti dagli IFRS.

Di seguito sono descritte, così come richiesto dalla Comunicazione CESR/05 - 178b, le componenti di ciascuno di tali indicatori.

EBIT: è pari al risultato ante imposte ed ante proventi e oneri finanziari, senza alcuna rettifica. Dall'EBIT sono esclusi anche proventi ed 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 dei “proventi ed 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”.

EBITDA: è ottenuto depurando l'EBIT, così come in precedenza definito, dai seguenti elementi:

- ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali
- svalutazioni ed accantonamenti
- costi capitalizzati per costruzioni interne.

Margine di tesoreria: il margine di tesoreria è da intendersi come disponibilità determinata dalle giacenze di cassa e dagli affidamenti bancari ancora disponibili.

Rapporto Debito/Patrimonio netto (o *Debt/Equity ratio*): tale indicatore è dato dal rapporto fra la posizione finanziaria netta – redatta secondo lo schema CESR (*Committee European Securities Regulators*) – al numeratore ed il patrimonio netto al denominatore, al netto delle azioni proprie in portafoglio.

ROI (*Return On Investment*): tale indicatore è calcolato come il rapporto tra l'EBIT (risultato operativo netto) e il capitale investito medio di periodo.

Current ratio: questo indicatore è calcolato come il rapporto tra le attività a breve e le passività a breve.

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 EUR 51,5 milioni, al netto di ammortamenti, accantonamenti e rettifiche di consolidamento.

p. Il Consiglio di Amministrazione

(Il Presidente)

Cav. Lav. Ing. Vittorio Di Paola

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 riguarda n. 3 società controllate, con sede in 3 Paesi non appartenenti all'Unione Europea, che rivestono significativa rilevanza ai sensi del comma 2 del citato art. 36.