



## Relazione finanziaria annuale 2012



Figura 1 - Italia, Metropolitana di Milano Linea 5.

Astaldi Società per Azioni

Sede Sociale/Direzione Generale: Via Giulio Vincenzo Bona n.65 – 00156 Roma (Italia)

Iscrizione al Registro delle Imprese di Roma

Codice fiscale: 00398970582

R.E.A. n. 152353

Partita IVA n. 0080281001

Capitale Sociale: Euro 196.849.800,00 int. ver.

## Un sogno, una missione: costruire per il progresso.

Soddisfare in modo ottimale le esigenze dei committenti, raggiungere gli obiettivi di crescita per aumentare il valore dell'azienda e fornire sempre una risposta adeguata al mercato: dagli anni '20, la ASTALDI è impegnata nella costruzione di un progresso costante.

“Costruire” significa avvicinarsi al futuro: nessun Paese o nazione, infatti, può prescindere dalla creazione di nuove infrastrutture per perseguire un reale e tangibile progresso.

*[Questa pagina è stata intenzionalmente lasciata in bianco]*

# Sommario

<b>DATI DI SINTESI.....</b>	<b>6</b>
<b>PRINCIPALI EVENTI DEL 2012.....</b>	<b>8</b>
<b>ORGANI SOCIALI.....</b>	<b>15</b>
<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE .....</b>	<b>17</b>
PREMESSA.....	17
SCENARIO DI RIFERIMENTO .....	18
COMMENTO SULL'ANDAMENTO GESTIONALE DEL PERIODO .....	26
PORTAFOGLIO ORDINI.....	38
INIZIATIVE IN CORSO PER AREA GEOGRAFICA E SETTORI DI ATTIVITÀ .....	42
LE PRINCIPALI SOCIETÀ DEL GRUPPO ASTALDI .....	92
EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DEL PERIODO .....	106
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....	107
RISORSE UMANE E ORGANIZZAZIONE .....	110
QUALITÀ, SICUREZZA E AMBIENTE .....	111
PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE .....	113
ALTRE INFORMAZIONI.....	116
 <b>BILANCIO CONSOLIDATO 31/12/2012.....</b>	 <b>118</b>
<b>PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI</b>	
<b>NOTE ESPLICATIVE AI PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI</b>	
 <b>BILANCIO D'ESERCIZIO 31/12/2012.....</b>	 <b>279</b>
<b>PROSPETTI CONTABILI</b>	
<b>NOTE ESPLICATIVE AI PROSPETTI CONTABILI</b>	
 <b>RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI.....</b>	 <b>410</b>

# Dati di sintesi

## Principali dati economici

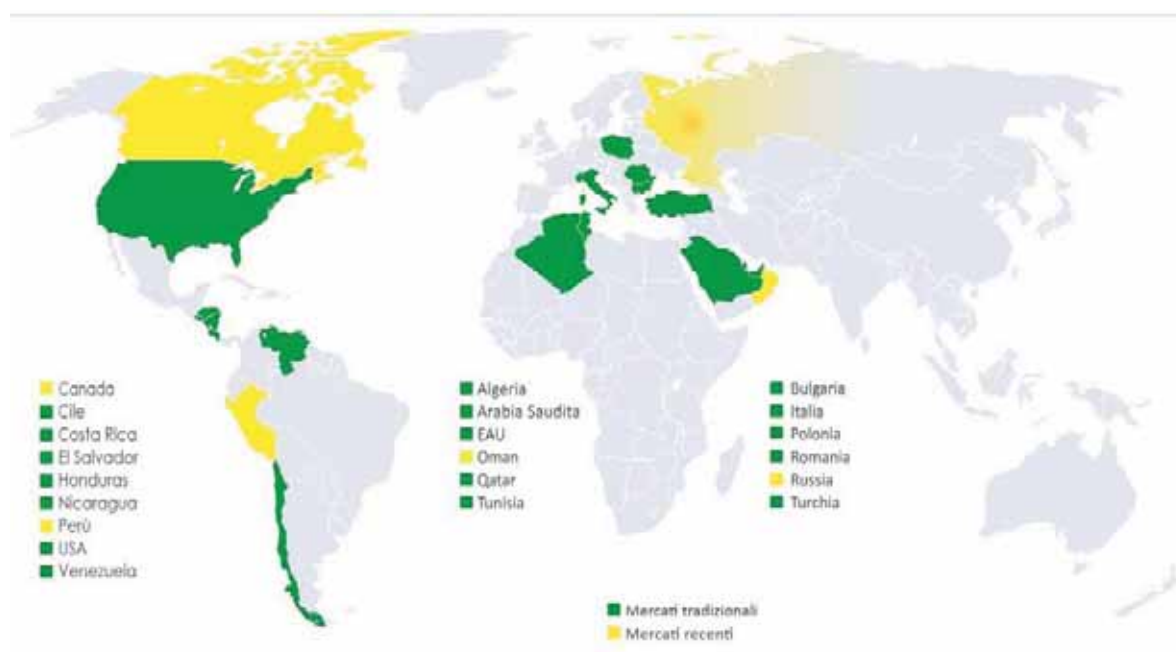
(milioni di euro)

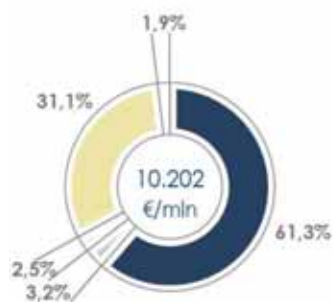
	31.12.2012	31.12.2011
Totale ricavi	2.457	2.360
EBIT	212	201
EBIT/ Totale ricavi (%)	8,6%	8,5%
Utile netto	74	71
Utile netto/ Totale ricavi (%)	3,0%	3,0%

## Principali dati patrimoniali

(milioni di euro)

	31.12.2012	31.12.2011
Immobilizzazioni	643	472
Capitale investito netto	1.181	953
Posizione finanziaria netta	(626)	(483)
Patrimonio netto	555	470





### Portafoglio Ordini per Linea di Business

(milioni di euro)

	31.12.2012	31.12.2011
Infrastrutture di trasporto	6.252	6.272
Impianti di produzione energetica	328	423
Edilizia civile ed industriale	255	375
Concessioni	3.171	2.721
Impiantistica e manutenzioni	196	221
Portafoglio ordini totale	10.202	10.012



### Portafoglio Ordini per Area Geografica

(milioni di euro)

	31.12.2012	31.12.2011
Costruzioni Italia	2.382	2.625
Costruzioni Estero	4.649	4.666
Concessioni	3.171	2.721
Portafoglio ordini totale	10.202	10.012



### Ricavi per Linea di Business

(milioni di euro)

	31.12.2012	31.12.2011
Infrastrutture di trasporto	1.970	1.907
Impianti di produzione energetica	85	137
Edilizia civile ed industriale	140	180
Concessioni	30	23
Impiantistica e manutenzioni	100	18
Totale ricavi	2.325	2.265



### Ricavi per Area Geografica

(milioni di euro)

	31.12.2012	31.12.2011
Italia	913	1.050
Estero	1.412	1.215
Totale ricavi	2.325	2.265

# Principali eventi del 2012

## Italia

gennaio - marzo

---

La Società si aggiudica il *general contracting* per la realizzazione del **Mega-Lotto 3 della Strada Statale Jonica** (38 chilometri di collegamenti autostradali), intervento di rilievo nel piano di potenziamento delle infrastrutture del versante jonico del Paese.



ITALIA

Ospedale dell'Angelo di  
Mestre-Venezia



ITALIA

Strada Statale Jonica  
Maxi-Lotto DG-21



ITALIA

Strada Statale Jonica  
Maxi-Lotto DG-22

Il Gruppo chiude i conti del 2011 con **ricavi in crescita a 2,4 miliardi di euro e più di 10 miliardi di portafoglio**. Il Consiglio di Amministrazione avanza anche una proposta di **dividendo pari a 0,17 euro per azione (+13% su base annua)**, che sarà poi deliberato dalla successiva Assemblea degli Azionisti Astaldi.

Cresce la partecipazione del Gruppo in **Veneta Sanitaria Finanza di Progetto**, la Società Concessionaria che ha in capo la gestione dell'Ospedale dell'Angelo di Mestre-Venezia (680 posti letto, 1.240 posti auto). La percentuale di possesso nell'iniziativa passa al 34,5%.



Entra in esercizio l'**impianto fotovoltaico** (90kW) per l'approvvigionamento energetico della Sede centrale del Gruppo a Roma. In un anno di attività, sono stati prodotti 92.624 kWh di energia rinnovabile, con un risparmio sui costi di sede stimato pari al 16%.

A San Siro (Milano), si tiene il varo della T.B.M. (*Tunnel Boring Machine*) che scaverà la tratta in galleria del **prolungamento della Metropolitana di Milano Linea 5** (7 chilometri di linea, 10 stazioni).

## aprile - giugno

---

L'Assemblea degli Azionisti Astaldi nomina il nuovo **Collegio Sindacale**, che resterà in carica fino all'approvazione del Bilancio 2014.

Astaldi chiude un **finanziamento da 60 milioni di euro** con Credit Agricole e BBVA, garantito da SACE, per il supporto agli investimenti, in particolare all'estero e nelle concessioni.

Partono i *test* funzionali lungo il tracciato della **Metropolitana di Brescia** (13,7 chilometri di linea, 17 stazioni), attività propedeutica alla messa in funzione dell'opera che entrerà poi in esercizio il 2 marzo 2013.



Il Politecnico di Milano ospita il **wind test del Ponte Sospeso sulla Baia di Izmit**, la tratta tecnicamente più complessa dell'Autostrada Gebze-Izmir in Turchia (434 chilometri di collegamenti autostradali), che Astaldi realizzerà in raggruppamento di imprese. Alla prova ufficiale partecipa anche il Ministro dei Trasporti turco.

A Roma, la Società celebra **90 anni di attività e 10 anni di quotazione in Borsa**.

La Stazione AV Bologna Centrale e la Ferrovia Parma-La Spezia ottengono dal Committente Italferr il riconoscimento "**Cantieri Virtuosi 2011**" nell'ambito della Campagna "L'Unione fa la Sicurezza", per le buone pratiche adottate in tema di sicurezza nel cantiere e in generale sul posto del lavoro.

Il transito di un primo treno di prova inaugura il sottopasso ferroviario della **Stazione AV Bologna Centrale**.

Parte la seconda edizione di “Puntiamo in alto!”, il programma di borse di studio per i figli dei dipendenti, sponsorizzato dalla Società.

## luglio - settembre

---

Le Classifiche ENR (*Engineering News Record*, 400 *contractor* a confronto a livello mondiale) confermano il **Gruppo Astaldi tra i 20 Top International Contractor** per fatturato prodotto nei settori di riferimento – 19° nei trasporti, 8° negli aeroporti, 9° nel *mass transit and rail*, 13° nelle autostrade, 8° negli impianti idroelettrici, 13° negli impianti sportivi.

Si inaugura la **Stazione Toledo** (Metropolitana di Napoli Linea 1). Per la sua realizzazione, sono stati impiegati oltre 34.000 metri cubi di calcestruzzo e più di 7.000 tonnellate di acciaio.

Il C.I.P.E. (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) sblocca nuovi fondi per le opere pubbliche: stanziati 178 milioni di euro per il completamento dell'**Ospedale del Mare di Napoli**, a valere del Fondo Sviluppo e Coesione della Regione Campania.



## ottobre - dicembre

---

Il Consiglio di Amministrazione Astaldi approva il **Piano Industriale 2012-2017** del Gruppo: definiti gli obiettivi di crescita, per confermare la *leadership* nel settore delle costruzioni e il valore strategico delle concessioni.

Il Gruppo Astaldi, in qualità di Promotore, si aggiudica il *project finance* per la realizzazione e successiva gestione della **Nuova Sede di Roma Capitale** (“Campidoglio 2”), destinata ad ospitare uffici per 4.350 dipendenti.

La **Stazione Toledo** (Metropolitana di Napoli Linea 1) è protagonista della mostra “*Architettura nel mondo*”, alla Triennale di Milano: realizzata dalla Astaldi in raggruppamento di imprese e progettata dall'Arch. Oscar Tusquets Blanca, con installazioni di William Kentridge, Bob Wilson e Achille Cevoli, l'opera viene premiata per il perfetto connubio raggiunto tra tecnologia, archeologia e arte.

Si inaugurano le prime due stazioni della nuova **Metropolitana di Brescia**: il taglio del nastro precede l'inaugurazione ufficiale dell'intera opera che avverrà poi il 2 marzo 2013.

Si raggiunge il *financial closing* dell'iniziativa in *project financing* per la realizzazione e gestione degli **Ospedali Toscani** (oltre 2.000 posti, 4.500 posti auto): la definizione del finanziamento permetterà il completamento delle opere, già in avanzata fase di costruzione.

Per la **Metropolitana di Milano Linea 5** (Tratta Zara-Bignami) parte la fase di pre-esercizio propedeutica all'inaugurazione ufficiale, che avverrà poi il 10 febbraio 2013.

## Europa e Turchia

### gennaio - marzo

---

In Turchia, il Ministero della Salute (MOH) firma il contratto di concessione per il **Campus sanitario di Etlik** (oltre 3.500 posti letto) ad Ankara, la più grande struttura ospedaliera d'Europa che sarà realizzato e gestito da Astaldi, in raggruppamento di imprese.

**Astaldi Concessioni** apre la Succursale Turchia: il presidio operativo garantirà un attento monitoraggio delle importanti iniziative in essere nel Paese e delle opportunità che si potranno delineare in seguito alla condivisione degli obiettivi strategici e industriali del Gruppo.

### aprile - giugno

---

In Turchia, si inaugura e diventa operativo l'**Aeroporto Internazionale di Milas-Bodrum** (5.000.000 passeggeri/anno): realizzato in soli 14 mesi, verrà gestito dallo stesso Gruppo Astaldi. Alla cerimonia di inaugurazione ufficiale, è presente il Ministro dei Trasporti turco.



TURCHIA

Aeroporto Internazionale di  
Milas-Bodrum



ROMANIA

Metropolitana di Bucarest  
Linea 4



ITALIA

Ospedale di Prato in Toscana

In Romania, il Gruppo si aggiudica il contratto per la realizzazione della **Metropolitana di Bucarest Linea 4** (2 chilometri, 2 stazioni, 1 deposito intermodale).

### luglio - settembre

---

Il Gruppo si aggiudica il contratto per la progettazione e realizzazione dell'**Impianto di Bydgoszcz-Torun in Polonia**, un *Waste-to-Energy Plant* per la produzione di energia tramite trasformazione dei rifiuti solidi urbani, in grado di soddisfare il fabbisogno energetico di circa 50.000 famiglie.

In Turchia, si inaugura la **Metropolitana di Istanbul Linea 4** (Tratta Kadıköy-Kartal, 20 chilometri e 16 stazioni sotterranee). Al viaggio inaugurale partecipa il Primo Ministro Recep Tayyip Erdoğan.

### ottobre - dicembre

---

Nei cantieri dell'**Aeroporto Internazionale Pulkovo di San Pietroburgo** (14.000.000 passeggeri/anno) in Russia, si celebra con una cerimonia ufficiale il raggiungimento della fase di chiusura del tetto del *terminal*, una *milestone* importante del progetto di realizzazione dell'intera opera.



TURCHIA

Metropolitana di Istanbul  
Linea 4 (Tratta Kadikoy-Kartal)



RUSSIA

Aeroporto Internazionale  
Pulkovo di San Pietroburgo



ROMANIA

Aeroporto Internazionale  
Henri Coanda di Bucarest

In Romania, vengono completate le attività di realizzazione del *terminal* partenze dell'**Aeroporto Internazionale Henri Coanda di Bucarest** (9.500.000 passeggeri/anno), che viene pertanto aperto al pubblico.

In Russia, la Società firma l'*EPC Contract* per il **Western High-Speed Diameter (W.H.S.D.)**, 12 chilometri di autostrada), il progetto di completamento del raccordo anulare della Città di San Pietroburgo, per cui a giugno era già stata avviata la fase di progettazione, sulla base di un contratto preliminare.

# America Latina e del Nord

## gennaio - marzo

---

Il Gruppo si aggiudica i **Progetti Relaves e Chuquicamata** in Cile, due importanti contratti per la realizzazione di infrastrutture nel comparto minerario sottoscritti con CODELCO, storica Società di Stato cilena e primo produttore al mondo di rame.

Nasce **Astaldi Canada**, Società partecipata al 100% da Astaldi S.p.A. che avrà come obiettivo lo sviluppo delle potenzialità del mercato canadese, di grande interesse nelle nuove politiche commerciali del Gruppo.

In Cile, parte il **Progetto Chuquicamata** per l'interramento della più grande miniera a cielo aperto al mondo.



## aprile - giugno

---

In El Salvador, il Gruppo si aggiudica il **Progetto stradale per l'ammodernamento della Comasagua-Chiltiupian** (9.6 chilometri di strada) e inaugura il **Ponte sul Rio Lempa a Nombre de Jesus**: alla cerimonia ufficiale, è presente il Presidente della Repubblica salvadoregna.

## luglio - settembre

---

Nei cantieri del **Progetto Minerario Chuquicamata** in Cile, si tiene una cerimonia simbolica per celebrare la foratura della prima galleria d'accesso alla miniera.

Negli USA, il Gruppo riceve due importanti riconoscimenti: il **Florida Best in Construction Urban 2012**, per la qualità costruttiva del Progetto stradale SR-823 di Miami Dade e il **FTBA Safety Record Award**, per i risultati conseguiti dalla partecipata Astaldi Construction Corporation, controllata al 100% da Astaldi S.p.A.

Il Gruppo finalizza l'acquisizione di **T.E.Q.**, Società canadese attiva nel settore delle costruzioni e del *project management*, a consolidamento del recente ingresso commerciale del Gruppo in Canada.

Il Gruppo conclude con successo il rifinanziamento del **Progetto Idroelettrico di Chacayes** in Cile, già in fase di gestione. L'operazione garantisce il rifinanziamento dell'iniziativa in concessione a condizioni più remunerative per il progetto e l'erogazione di un extra-dividendo a favore dei Soci della Concessionaria, partecipata dalla Astaldi.

Il **Progetto Idroelettrico di Chacayes** ottiene i suoi primi *carbon credit*, veri e propri crediti commerciali certificati che sanciscono la sua capacità di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>. Per quanto stabilito dal Protocollo di Kyoto, tali crediti potranno essere negoziati dopo circa un anno, con conseguenti benefici per la redditività complessiva dell'impianto.

Il Progetto idroelettrico di Chacayes ottiene il riconoscimento internazionale **Best Hydro Project of the Year** nell'ambito della manifestazione *Power-Gen International Projects of the Year Awards* tenutasi ad Orlando, in Florida.

# Organi sociali

## Consiglio di Amministrazione

---

*Presidente*

Paolo Astaldi

*Vice Presidente*

Ernesto Monti

Giuseppe Cafiero

*Amministratore Delegato*

Stefano Cerri

*Consigliere di Amministrazione*

Caterina Astaldi

Pietro Astaldi

Luigi Guidobono Cavalchini

Giorgio Cirla

Paolo Cuccia

Mario Lupo

Eugenio Pinto

Maurizio Poloni

## Direzione generale

---

Paolo Citterio (*Amministrazione e Finanza*)

Luciano De Crecchio (*Italia*)

Cesare Bernardini (*Eestero e lavori ferroviari*)

Rocco Nenna (*Eestero*)

## Presidente Onorario

---

Vittorio Di Paola

## Collegio sindacale

---

*Presidente*

Daria Beatrice Langosco di Langosco <sup>1</sup>

*Sindaco effettivo*

Ermanno La Marca

Lelio Fornabaio

*Sindaco supplente*

Andrea Lorenzatti <sup>2</sup>

Giulia De Martino

Francesco Follina

## Comitato controllo e rischi <sup>3</sup>

---

*Presidente*

Mario Lupo

*Membri del Comitato*

Luigi Guidobono Cavalchini

Eugenio Pinto

---

<sup>1</sup> Sindaco designato attraverso liste presentate dalla minoranza.

<sup>2</sup> Sindaco designato attraverso liste presentate dalla minoranza.

<sup>3</sup> A seguito delle modifiche al Codice di Autodisciplina recentemente approvate, il Comitato di controllo interno è stato ridenominato Comitato controllo e rischi.

## Comitato per la remunerazione

---

*Presidente*

Ernesto Monti

*Membri del Comitato*

Eugenio Pinto

Maurizio Poloni

## Comitato per le parti correlate

---

*Presidente*

Eugenio Pinto

*Membri del Comitato*

Giorgio Ciria

Maurizio Poloni

## Società di Revisione

---

KPMG S.p.A.



# Relazione sulla gestione

## Premessa

Il Decreto Legislativo n. 32 del 2 febbraio 2007 (“Attuazione della direttiva 2003/51/CE, che modifica le Direttive CEE n. 78/660, n. 83/349, n. 86/635 e n. 91/674 relative ai conti annuali e ai conti consolidati di taluni tipi di società, delle banche e altri istituti finanziari e delle imprese di assicurazione”) ha modificato, tra le altre cose, gli artt. 40 (Relazione sulla gestione) e 41 (Controllo del bilancio consolidato) del D. Lgs. n. 127/1991. In particolare, con riferimento all’art. 40 del D. Lgs. n. 127/1991, è stato previsto che per le società che redigono il bilancio consolidato, la relazione sulla gestione del bilancio consolidato e del bilancio civilistico della controllante “possono essere presentate in un unico documento, dando maggiore rilievo, ove opportuno, alle questioni che sono rilevanti per il complesso delle imprese incluse nel consolidamento”. La Società, in considerazione della struttura del Gruppo, si è avvalsa di tale possibilità e, pertanto, la presente Relazione sulla gestione (riferita al Bilancio annuale 2012) include le informazioni per il passato indicate nella Relazione sulla gestione al bilancio consolidato e nella relazione sulla gestione al bilancio di esercizio della ASTALDI S.p.A.<sup>4</sup>

Si precisa in ultimo che ai sensi di quanto previsto dall’art. 70, comma 8, e dall’art. 71, comma 1-*bis*, del Regolamento Emittenti emanato dalla CONSOB, il Consiglio di Amministrazione della Astaldi ha deliberato di avvalersi della facoltà di derogare agli obblighi di pubblicazione dei documenti informativi prescritti in occasione di operazioni significative di fusione, scissione, aumento di capitale mediante conferimento di beni in natura, acquisizioni e cessioni.

---

<sup>4</sup> La presente Relazione finanziaria annuale è stata predisposta applicando gli stessi principi contabili adottati nella redazione della Relazione finanziaria al 31 dicembre 2011, ad eccezione di quelli aventi efficacia a partire dal 1° gennaio 2012 che vengono presentati nel Bilancio annuale consolidato al paragrafo “Principi e interpretazioni aventi efficacia dal 1° gennaio 2012”.

# Scenario di riferimento

## COSTRUZIONI - ITALIA

L'economia europea ha vissuto nel 2012 un nuovo rallentamento del PIL (-0,4% dopo +1,4 % nel 2011), sebbene alla stagnazione dell'Europa Centro-settentrionale si accompagni una vera e propria recessione nei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. In questo scenario, il mercato delle costruzioni ha subito, in termini di investimenti, una flessione pari al -2%, dopo aver fatto registrare -3,8 % nel 2010 e -0,2 % nel 2011. In termini reali, nel quinquennio 2008-2012 gli investimenti nel comparto delle costruzioni hanno subito una riduzione pari al -18,1%. Le differenze tra le diverse Aree dell'Euro sono sostanzialmente da ricondurre all'adozione di differenti politiche economiche da parte dei Governi degli Stati membri. Francia e Germania hanno per esempio pianificato investimenti a medio termine nel settore dell'*housing* sociale, del *green building* e della riqualificazione dei centri urbani. In Italia, nel 2012 gli investimenti nelle costruzioni, in termini reali, hanno registrato una flessione del -7,6%, in peggioramento rispetto al -5,3% del 2011. Nel quinquennio 2008-2012 il settore delle costruzioni ha perso il -27,1% degli investimenti in termini reali. Il settore risente evidentemente di un ciclo economico negativo. Se nel biennio 2008-2009 il PIL nazionale ha subito una riduzione pari al -6,1% in termini reali, parzialmente compensata da una crescita dell'1,5% nel 2010 e dello 0,5% nel 2011, il 2012 si prevede sarà caratterizzato da una riduzione pari al -2,1 % (l'andamento trimestrale del PIL è stato pari allo - 0,8% nel primo trimestre, -0,7% nel secondo e -0,2% nel terzo). Il rilancio del settore delle costruzioni è stato l'obiettivo di alcuni dei provvedimenti legislativi varati dai due Governi che si sono succeduti nel 2012, non da ultimo il c.d. "Decreto Sviluppo" (D.L. n. 83/2012), che hanno però avuto bisogno di tempi lunghi per la messa a regime di un quadro di risorse certo. Sul fronte delle infrastrutture, si è registrato uno slittamento dell'avvio delle opere finanziate dal C.I.P.E. (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) con risorse nazionali, dovuto in gran parte all'irrigidimento del patto di stabilità interno (DDL di stabilità 2013). Tale irrigidimento ha penalizzato le Pubbliche Amministrazioni, in particolare i Comuni, che hanno rivisto i propri programmi di investimento in infrastrutture, riducendo drasticamente la spesa in conto capitale.

Il *trend* negativo del settore trova conferma nell'andamento dei prestiti da parte degli Istituti Finanziari e in particolare nella destinazione del credito a medio e lungo termine: i finanziamenti in costruzioni si sono ridotti dal 12% al 7% del totale erogato e i mutui per l'acquisto di immobili sono passati dal 18% all'11%. Tale andamento è il risultato da un lato della crescente difficoltà ad accedere ai finanziamenti bancari, in particolare per le anticipazioni su fattura, dall'altro dalle forti tensioni economiche e finanziarie, acuite dalle pressanti richieste di rientro da parte degli Istituti medesimi. Questi dati accentuano le criticità storiche di un settore già di per sé penalizzato da una burocrazia poco efficiente, come evidenziato dall'ingiustificato protrarsi dei tempi di pagamento da parte delle P.A. che nel 2012 ha registrato una tempistica media pari ad 8 mesi.

Pertanto, ne risulta uno scenario domestico complesso e difficile, rispetto al quale il Gruppo Astaldi si pone con un'accorta politica che, con una strategia di bilanciamento dello sviluppo tra Italia ed estero, porta a conseguire: (i) una

struttura dei ricavi ben bilanciata, (ii) una vita media del portafoglio ordini costruzioni Italia stimata pari a 3/5 anni, (iii) notevoli potenzialità di sinergie con il *business* concessioni, ma anche (iv) un coinvolgimento esclusivo su progetti prioritari nelle politiche di sviluppo del Governo.

Considerato che il DDL di stabilità 2013 prevede un aumento delle risorse statali destinate a nuove infrastrutture pari a 2,4 miliardi di euro (+19,6 %), il rischio che si profila è che tale iniezione di risorse venga completamente assorbita dal forte irrigidimento del patto di stabilità interno. Si ritiene pertanto che l'inversione del *trend* recessivo non potrà che passare da un rilancio degli investimenti in infrastrutture tramite, si auspica, il coinvolgimento di Investitori Nazionali quali la Cassa Depositi e Prestiti, l'adozione di politiche di defiscalizzazione delle infrastrutture, la regolamentazione e la messa a regime di strumenti alternativi di finanziamento delle opere (es. *project bond*, locazione finanziaria, PPP), la riduzione del carico fiscale gravante sulla produzione e la semplificazione burocratica.

## COSTRUZIONI – ESTERO

Si riporta di seguito una breve analisi del quadro macroeconomico e/o degli investimenti infrastrutturali programmati nei Paesi di maggiore interesse per le attività del GRUPPO, alla data di redazione della presente relazione.

### Europa

**Romania.** Nonostante le complessità strutturali del Paese, le ultime stime macroeconomiche disponibili parlano di un +1,7% di crescita attesa per l'economia della Romania. L'incremento dovrebbe essere alimentato in parte dallo stesso settore costruzioni, per cui si prevede +4,7% di crescita annua in termini reali (contro il +5,7% registrato per il 2012). La Romania conferma quindi interessanti opportunità per il settore di riferimento, per i numerosi appalti di lavori pubblici di taglia media che continua a garantire e sostenere, in particolare nel comparto delle infrastrutture di trasporto, ma anche per gli impegni assunti in virtù dei fondi infrastrutturali di coesione stanziati dall'Unione Europea (prevalentemente legati alla realizzazione del IV Corridoio Paneuropeo). Nel medio-lungo termine, nuove occasioni di investimento potranno scaturire dalla legge sul PPP (Partenariato Pubblico-Privato) approvata a fine 2010. A fronte di queste considerazioni e alla luce delle specifiche esperienze acquisite nel tempo anche nell'utilizzo dei fondi strutturali, il Gruppo Astaldi ritiene che nel medio termine nel Paese potrebbero delinearsi interessanti opportunità di crescita, anche nell'ambito di *partnership* con primarie imprese europee del settore.

**Polonia<sup>1</sup>.** Il settore delle infrastrutture in Polonia sta resistendo alla crisi finanziaria globale e continua ad offrire ottime opportunità per le imprese, in particolare nel comparto dei trasporti. Grazie all'adesione del Paese all'Unione europea, l'industria delle costruzioni polacca ha guadagnato l'accesso ai fondi strutturali e di coesione riuscendo così a mettere al centro delle proprie strategie di sviluppo il potenziamento del sistema infrastrutturale di cui dispone. Per il periodo 2014-2020 sono attesi investimenti per 7,3 miliardi di euro per l'ammodernamento della rete ferroviaria. Gli appalti più significativi riguarderanno la linea ferroviaria Lublino-Otwork e i collegamenti intorno a Poznan e Varsavia, principali aree industriali del Paese. Le iniziative saranno sostenute, tra l'altro, da finanziamenti europei che potranno supportare

gli interventi laddove non arriverà la capacità di spesa dello Stato. Nella prospettiva finanziaria UE 2007-2013, la Polonia è infatti destinataria di risorse finanziarie comunitarie per oltre 80 miliardi di euro, di cui 67,3 miliardi di euro provenienti da fondi strutturali e di coesione stanziati per le infrastrutture. Ulteriori risorse potranno derivare dall'ottimizzazione dell'utilizzo di stanziamenti già allocati per l'ammodernamento della rete ferroviaria nell'ambito della programmazione UE 2007-2013, oltre che dallo sviluppo del PPP (Partenariato Pubblico-Privato) che lo Stato sta cercando di favorire. In questo scenario, forte delle competenze tecniche e finanziarie di cui dispone e delle specifiche esperienze acquisite nell'utilizzo dei fondi strutturali UE, il Gruppo Astaldi ritiene di poter cogliere interessanti opportunità di sviluppo, sia per le costruzioni, sia per le concessioni, nei comparti infrastrutture di trasporto, energia, ambiente.

**Russia.** È importante segnalare che nell'Area il Gruppo Astaldi opera unicamente con controparti private ben identificate, di elevato *standing* internazionale e nell'ambito di progetti già finanziati e/o con finanziamenti garantiti. Rappresenta, pertanto, una opportunità di diversificazione geografica derivata dal consolidamento di *partnership* industriali nell'ambito di iniziative che permettono di garantire un adeguato profilo di rischio-rendimento, anche grazie ad una attenta selezione della Committenza. Allo stato attuale, il Gruppo è concentrato sull'esecuzione delle opere acquisite pari a circa 2,9 miliardi di euro essendo comunque pronto ad accogliere ulteriori opportunità di natura commerciale.

**Turchia.** Da un punto di vista macroeconomico, la Turchia registra indicatori positivi sebbene confermi la necessità di alcune riforme strutturali. Negli ultimi due anni, l'economia turca ha mantenuto il *trend* positivo in atto da oltre un decennio: per il 2011, ha registrato un PIL in crescita del +8,5% su base annua, nonostante il perdurare della crisi internazionale ed europea che, di contro, si è riflessa sul 2012, per cui in attesa dei dati di periodo a consuntivo si prevede una crescita più contenuta pari al +2,8%. In generale il settore delle costruzioni presenta un ottimo potenziale di crescita reale per il periodo 2013-2017 prevista al +6%, anche se si segnala un notevole disavanzo delle partite correnti, alto costo del credito, seppure in diminuzione, e debolezze strutturali nel settore bancario domestico e pensionistico. Il Paese ha inoltre programmato rilevanti investimenti, stimati pari a USD 30 miliardi, per il potenziamento delle infrastrutture di trasporto di cui dispone. Ulteriori opportunità per il comparto costruzioni potranno derivare dalla nuova normativa sul PPP (Partenariato Pubblico-Privato), approvata lo scorso aprile. Tenuto conto della radicata presenza del Gruppo Astaldi sul territorio e delle consolidate *partnership* industriali con imprese locali avviate nell'Area, si ritiene che l'implementazione di questo piano infrastrutturale potrà favorire interessanti opportunità di crescita per la Società. Resta fermo che nei prossimi esercizi, il Gruppo sarà concentrato nella finalizzazione e realizzazione delle rilevanti opere (infrastrutture di trasporto, edilizia sanitaria) recentemente acquisite nel Paese.

## *Maghreb (Algeria)*

**Algeria.** Le prospettive per il settore delle costruzioni algerino puntano a una forte ripresa del Paese nel 2013, grazie in particolare al piano ambizioso di investimenti nella rete infrastrutturale su cui il Governo insisterà nel corso dei prossimi mesi. Ragionevoli tassi di crescita, aumento dei prezzi del petrolio, così come un periodo di stabilità politica nei confronti dei Paesi vicini, hanno contribuito a mantenere un costante e cospicuo afflusso di investimenti esteri in Algeria. Il settore delle costruzioni, dopo una contrazione stimata del -0,3% nel 2012, ha raggiunto un valore di USD 18 miliardi. Le stime

prevedono una crescita media su base annua del +6,3% per il periodo 2013-2022, con un valore del settore che raggiungerà circa USD 48,2 miliardi. Si ricorda in proposito che il Paese è tra i principali produttori di gas al mondo; dispone quindi di risorse finanziarie sufficienti a sostenere gli investimenti infrastrutturali programmati e prevede di portare dal 5% al 20% entro il 2015 la quota del sistema dei trasporti nazionali coperta dal trasporto ferroviario. L'Area si conferma pertanto di sicuro interesse nelle politiche di sviluppo del Gruppo che, nel Paese, opera unicamente nel settore costruzioni, nei comparti acqua e infrastrutture di trasporto. Resta ferma l'attenzione della Società per la situazione socio-economica del Paese, che allo stato attuale, non ha subito particolari riflessi dalla crisi socio-politica che ha invece interessato gli altri Paesi dell'Area *Maghreb*.

## America Latina

**Venezuela.** Dal punto di vista del Gruppo, le attività in corso nell'Area sono condotte sotto l'egida di accordi intergovernativi italo-venezuelani. A maggio 2010 è stato sottoscritto il nuovo "Accordo di cooperazione economica" tra il Governo italiano e il Governo venezuelano, che sancisce il forte impegno del Governo locale nei confronti degli investimenti infrastrutturali in essere nel Paese e punta a garantirne il rilancio anche attraverso la messa a punto di nuovi meccanismi di finanziamento delle opere. Questo garantisce un forte impegno delle Amministrazioni competenti locali nei confronti delle iniziative che il Gruppo Astaldi ha in corso nell'Area. Ciononostante, in considerazione della particolare situazione socio-politica che il Paese sta vivendo, anche a seguito della malattia del Presidente Hugo Chávez (poi deceduto a marzo 2013), si è ritenuto opportuno già da qualche anno modulare la presenza del Gruppo nell'Area che, pertanto, si attesta oggi su livelli produttivi molto più contenuti rispetto al passato, nonostante le rilevanti potenzialità (anche in termini di margini) delle iniziative in corso. Per quanto riguarda il futuro, si ritiene opportuno attendere gli sviluppi socio-economici del Paese, prima di riprendere un livello di attività *standard*.

**Cile.** Per il 2012, il settore delle costruzioni ha fatto registrare un +7% di crescita, supportata dal programma di sviluppo validamente finanziato dal Governo centrale. Nel lungo termine, è previsto però un rallentamento con una crescita media annua attesa del +3,6% tra il 2013 e il 2021. In termini di valori assoluti, il settore delle costruzioni prevede un aumento da USD 20 miliardi nel 2012 a USD 36,8 miliardi nel 2021. Il Paese rappresenta quindi una interessante opportunità di diversificazione geografica e settoriale, per la stabilità socio politica ed economica che offre, per la validità del contesto normativo che lo caratterizza, ma anche per le rilevanti opportunità nel settore delle concessioni, in particolare nel comparto delle energie rinnovabili. Ricordiamo che il Gruppo Astaldi opera nel Paese prevalentemente con Controparti private (Pacific Hydro per il comparto idroelettrico, CODELCO per i lavori minerari) e detiene una partecipazione (pari al 27,3%) nell'iniziativa in concessione per la gestione di un impianto da 111MW di potenza installata (realizzato dalla stessa Astaldi). Per il futuro, opportunità interessanti potranno derivare anche dal settore delle infrastrutture per il comparto minerario, per il quale sono attesi investimenti per circa USD 70 miliardi nei prossimi dieci anni. La sola CODELCO – con cui il Gruppo Astaldi sta già eseguendo i Progetti Relaves e Chuquicamata – ha annunciato investimenti nel Paese per USD 15 miliardi per i prossimi cinque anni.

**Perù.** Il Perù ha in programma di rilasciare USD 20,5 miliardi di investimenti in infrastrutture tra il 2011 e il 2016, anche alla luce della ferma intenzione del Governo centrale di varare un sostanzioso programma di progetti in concessione.

Per il Gruppo Astaldi, ricordiamo che la presenza in quest'Area risponde all'esigenza e alla volontà strategica di diversificare le attività in America Latina. L'interesse commerciale è rivolto prevalentemente ai comparti infrastrutture di trasporto ed energia e, come avviene per il Cile, anche in quest'Area attualmente il Gruppo opera con Committenza privata, nell'ambito di progetti finalizzati alla realizzazione di impianti idroelettrici.

## America del Nord

**USA.** L'economia americana sta vivendo un rallentamento nella crescita e una flessione dell'attività industriale che già dal 2011 ha influenzato negativamente il mercato delle costruzioni e, di conseguenza, i profitti delle imprese del settore. Si registra, infatti, un incremento della competitività riscontrabile sui mercati che, tuttavia, non impedisce al Gruppo Astaldi di continuare ad operare nell'Area ritenuta comunque un "serbatoio" di opportunità per il futuro. Più nel dettaglio, le prospettive per il settore delle infrastrutture sono deboli, ma (i) nel breve periodo, opportunità per gli investimenti pubblici potrebbero derivare dall'approvazione a luglio 2012 del disegno di legge per il trasporto in superficie del valore pari a USD 105 miliardi; (ii) nel lungo periodo, il più grande vantaggio per il settore sarà dato dall'espansione della partecipazione del settore privato. A supporto di questa prospettiva, si rileva che il 2012 ha visto un incremento nel numero di PPP per la costruzione di nuove strade e ponti. Per approfondimenti, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo della presente relazione dedicato alle Società del Gruppo e, in particolare, ad Astaldi Construction Corporation – la controllata al 100% da Astaldi S.p.A., che cura le attività e lo sviluppo delle nuove iniziative nel mercato USA.

**Canada<sup>ii</sup>.** Il Paese è un mercato valutato a basso rischio in virtù del sistema politico ed economico stabile di cui dispone e del contesto normativo e finanziario avanzato di cui si è dotato; presenta inoltre evidenti punti di forza che costituiscono interesse per il GRUPPO, in quanto (i) dispone di ingenti risorse naturali (metalli e petrolio) ed è il primo produttore mondiale di energia elettrica, (ii) ha un mercato delle infrastrutture che vale già oggi 93 miliardi di dollari e si prevede arriverà a 110 miliardi di dollari nel 2015, (iii) ha implementato importanti programmi di sviluppo nel comparto idroelettrico e dei trasporti, per cui la ASTALDI dispone di una rilevante *expertise*, (iv) si è dotato di strumenti (*Building Canada Plan*, PPP Canada, 2009 *Infrastructure Stimulus Fund*) in grado di favorire l'avvio di progetti di medie e grandi dimensioni e, non da ultimo, (v) ha un *rating* sovrano corrente pari a AAA+ (Standard&Poor's). Si stima inoltre che entro il 2020, il Canada diventerà il 5° Paese al mondo per investimenti infrastrutturali, dietro India e Giappone – oggi si posiziona al 7° posto. Il *Plan Nord* avviato in Québec prevede 34 miliardi di euro di investimenti nelle energie rinnovabili (più della metà nel comparto idroelettrico) e 27 miliardi di euro per miniere e infrastrutture di trasporto (porti, aeroporti, strade, ferrovie); il *Green Energy Act* varato in Ontario prevede entro il 2014 la sostituzione delle centrali a carbone, con investimenti privati attesi per circa 6,6 miliardi di euro nel comparto delle energie sostenibili; ulteriori investimenti potranno derivare da quanto annunciato dall'Associazione Nazionale dei Produttori di greggio, che ipotizzano entro il 2025 una crescita del 68% della produzione di petrolio nel Paese. Si ritiene pertanto che l'Area possa rappresentare un interessante bacino di opportunità per il Gruppo e, nell'ottica di presidiare al meglio questo mercato, nel corso dell'anno è stata costituita la ASTALDI CANADA Inc., Società partecipata al 100% da ASTALDI S.p.A., e si è proceduto all'acquisto di TEQ, Società canadese attiva dagli anni '70 con interessanti competenze in tema di costruzioni (edilizia

civile) e *project management*. Dal punto di vista macroeconomico, dopo un rallentamento del settore nel 2012, ci si attende una ripresa nel 2013 del +3,8% in termini reali, guidata da un numero elevato di progetti ferroviari ed energetici.

## Middle East

Il Gruppo Astaldi è presente nell'Area in Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Oman, dove opera prevalentemente attraverso la sua controllata Astaldi Arabia Ltd. La presenza è limitata al tradizionale settore delle infrastrutture di trasporto (strade, ferrovie ad alta velocità) e, per alcune commesse in corso di ultimazione, al comparto dell'impiantistica industriale applicata al comparto dell'*oil&gas*. Si ritiene tuttavia importante precisare che le politiche commerciali a tendere del Gruppo non prevedono un ulteriore sviluppo dell'Area nel settore *oil&gas*, in quanto si ritiene che le opportunità ad oggi identificabili non siano in grado di offrire margini in grado di soddisfare i parametri di valutazione commerciali delle iniziative adottate dal Gruppo. La presenza di una molteplicità di operatori e il conseguente detrimento delle redditività medie dei progetti rispetto al passato porteranno nei prossimi mesi a valutare l'opportunità di un disimpegno dal Paese. Resta però ferma l'interesse del Gruppo per le iniziative nel settore dei trasporti, nel quale la Astaldi ritiene di poter spendere una capacità tecnologica e operativa di assoluto livello.

## CONCESSIONI<sup>iii</sup>

Il settore delle costruzioni sta vivendo da ormai circa un decennio una situazione di difficoltà dovuta non tanto alla carente domanda di infrastrutture, quanto alla scarsità delle fonti di finanziamento per la realizzazione di nuove opere. I capitali pubblici sono e probabilmente saranno sempre meno disponibili e, in questo contesto, il PF (*project finance*) e più in generale il PPP (Partenariato Pubblico Privato) si confermano come il principale sistema di finanziamento delle infrastrutture tariffabili, sia in Italia, sia nei principali Paesi europei.

Il settore delle concessioni rappresenta oggi il secondo mercato più redditizio per gli operatori che, nel tempo, hanno sviluppato un livello medio-alto di competenze tecniche ed economiche per operare in questo comparto. Questo *trend* è confermato dai *General Contractor* europei e mondiali che, supportati proprio dalla crescita del mercato del PPP / PF, sono riusciti a massimizzare le sinergie attivabili fra il *business core* delle costruzioni e quello delle concessioni, raggiungendo solidi e consistenti *target* di crescita.

I Governi e il mercato bancario hanno creduto nelle opportunità generate da questo settore, favorendo anche in maniera sostanziale operazioni di finanziamento in PPP / PF per la realizzazione di nuove infrastrutture. Contenuti costi finanziari, *maturity* medio-lunga dell'investimento, adeguati livelli di attenzione alla rischiosità delle operazioni sono le caratteristiche dei finanziamenti (tipicamente in *project financing*) che hanno attirato un vivace interesse da parte, sia degli operatori pubblici, sia dei privati (*General Contractor*, banche, altri enti finanziatori).

Ciononostante, il settore delle concessioni non è risultato indenne dagli effetti che il complesso quadro economico e finanziario degli ultimi cinque anni ha prodotto (e sta producendo) sulla finanza e sull'economia reale. Il *credit crunch* registrato a livello internazionale, il crollo del sistema interbancario dei prestiti, la conseguente riduzione di liquidità



disponibile, i recenti cambiamenti nella regolamentazione dell'*asset allocation* per le istituzioni finanziarie, sono alcune delle principali cause che rendono più problematici oggi gli investimenti in concessione. A questo si aggiunge l'elevato grado di aleatorietà – implicito nei modelli finanziari alla base delle valutazioni di investimenti a lungo termine, tipici del settore delle concessioni – che consegue dagli scenari di incertezza dell'economia globale. In più, rispetto al passato si è di fronte a una riduzione del numero degli operatori finanziari presenti nel mercato che ha comportato, per determinati livelli di rischio, un aumento significativo del costo del credito.

Tutto ciò non ha comunque intaccato l'interesse per il mercato del PPP / PF che è ancora lo strumento principale per la realizzazione di grandi infrastrutture, specialmente in Europa e in tutti quei Paesi in cui il quadro normativo delle concessioni si è liberalizzato. Una vasta gamma di operazioni continua a raggiungere il cosiddetto *financial closing* – vale a dire la definizione con gli istituti finanziari del contratto di finanziamento dell'iniziativa – sebbene più lentamente e con maggiori vincoli rispetto al passato imposti da banche sempre più selettive (es., alti livelli di garanzie reali e *commitment* da parte del Promotore, livelli di indebitamento più bassi per la PA, maggiori costi finanziari, ecc.).

In tale contesto, nei propri piani di sviluppo il Gruppo Astaldi ha stanziato le fonti pertinenti l'attività di concessione, in termini di capitale umano e di rischio, con l'obiettivo di massimizzare il valore delle sinergie con il tradizionale settore delle costruzioni, strutturando un portafoglio diversificato per geografia e per settore.

Si riporta pertanto di seguito lo scenario identificabile per questo settore nei Paesi di maggiore interesse nelle politiche di sviluppo del Gruppo.

**Italia.** L'aggravarsi della crisi internazionale e i tagli ai *budget* di spesa dei tipici Enti Appaltanti identificabili nel nostro Paese hanno portato ad una vera e propria riconfigurazione del mercato italiano delle opere pubbliche, a beneficio del PPP in tutte le sue accezioni – sebbene anche questo settore non sia rimasto indenne dagli effetti della congiuntura. Di fatto, i consuntivi 2012 del settore italiano delle concessioni evidenziano una flessione su base annua pari al -34,7% del valore economico dei lavori messi a gara – che passano dai 13,3 miliardi di euro del 2011 agli 8,7 miliardi di euro dell'anno successivo. Il dato, di per sé negativo, è registrato essenzialmente a seguito del calo di iniziative di importo "eccezionale": dopo il *boom* dell'ultimo biennio favorito dall'impulso normativo e dalla novità degli strumenti introdotti, il numero di opere di importo superiore ai 50 milioni di euro è infatti passato dalle 22 gare annue del biennio 2010-2011 alle 14 gare annue per il biennio successivo. Ciononostante, al crollo degli importi non corrisponde una flessione della domanda di infrastrutture da realizzare in regime di PPP. Di fatto, il valore delle singole iniziative si riduce perché la crisi generale del Paese rende sempre più complesso l'accesso al mercato del credito da parte delle aziende private. Tuttavia, sulla base del *trend* avviato nei precedenti esercizi, cresce la domanda di PPP da parte dei tipici Enti Appaltanti – più in generale delle Pubbliche Amministrazioni – per effetto dell'esigenza sempre più pressante di conciliare il fabbisogno infrastrutturale del territorio con i vincoli di spesa definiti dal Governo centrale. Basti pensare che nel 2012 per questo settore sono state registrate 3.204 gare, che si traducono in un +13,5% di crescita su base annua. Pertanto, sebbene molto dipenderà dalle politiche che il Governo centrale sarà in grado di attuare per il Paese, le ultime stime CRESME – diffuse a gennaio 2013 – prevedono tra il 2012 e il 2015 una lenta e moderata ripresa degli investimenti in opere pubbliche in Italia, in particolare per il comparto delle infrastrutture di trasporto (autostrade, metropolitane) e per il



mercato del PPP. Quest'ultimo registrerà uno scenario leggermente più positivo rispetto al mercato degli appalti tradizionali: la crescita annua attesa per il 2013 è prevista pari al +5,5% per gli investimenti dei gestori privati della rete autostradale e al +1,6% per quelli relativi al contributo privato attivato in tutte le sue forme per la realizzazione di altre opere pubbliche o di pubblico interesse (PPP).

**Turchia.** Nel mese di aprile è stata approvata una legge che rende la normativa locale più adeguata a favorire lo sviluppo di iniziative in concessione. Si ritiene pertanto che tale disciplina favorirà il ricorso a strumenti di finanza strutturata, determinando una accelerazione nella messa in gara delle rilevanti iniziative programmate per il Paese, in particolare nel comparto delle infrastrutture di trasporto autostradale e dell'edilizia sanitaria. I prossimi anni vedranno confluire circa USD 30 miliardi sul potenziamento delle infrastrutture di trasporto. È stato inoltre approvato un piano di interventi nel comparto dell'edilizia ospedaliera che nel corso del 2010 ha già portato alla messa in gara di 4 B.O.T. (*Build-Operate-Transfer*), di cui uno – il *Campus* sanitario di Etlik ad Ankara, il più grande d'Europa ad oggi in corso di realizzazione – aggiudicato al Gruppo Astaldi nel 2011. La Turchia si conferma quindi un Paese in grado di offrire un ampio spettro di opportunità nel mercato del PPP / PF, in particolare per le Società che, come la Astaldi, beneficia di un elevato “bagaglio reputazionale” costruito in oltre venti anni di attività nel Paese. Ricordiamo, infatti, che sono da ricondurre al Gruppo Astaldi, opere di particolare prestigio realizzate nel Paese, come l'Autostrada Istanbul-Ankara – solida e imponente struttura, costruita su un ramo secondario della faglia anatolica – e la Metropolitana di Istanbul Linea 4 inaugurata ad agosto 2012. Si segnala in ultimo che nel Paese sono state introdotte di recente novità procedurali volte a rendere più agevole la “bancabilità” dei progetti e, pertanto, a favorire l'ingresso dei capitali privati nel finanziamento, nella realizzazione e nella gestione delle opere. Non da ultimo e proprio alla luce degli investimenti attesi, a febbraio 2013 il Governo turco ha introdotto una nuova regolamentazione delle iniziative in concessione nel comparto dell'edilizia sanitaria, nell'ottica di velocizzare i passaggi autorizzativi per la gestione dei contratti (favorendo, pertanto, l'ottimizzazione dei tempi di costruzione, con benefici per i finanziamenti attivati e gli incassi generati in fase di gestione delle iniziative). Da un punto di vista macroeconomico, come già segnalato per il comparto costruzioni, la Turchia registra indicatori positivi sebbene confermi la necessità di alcune riforme strutturali. In questa sede, si ritiene solo opportuno evidenziare che nel corso dell'anno grande attenzione è stata rivolta al controllo dei fenomeni inflattivi registrati nel Paese. In proposito, si segnala però che, anche grazie a un rafforzamento della tassazione indiretta e delle politiche dei prezzi amministrati adottate dal Governo locale, nel corso del 2012 l'inflazione dei prezzi al consumo si è attenuata a un livello inferiore alle aspettative (6,2% a dicembre 2012, con una stabilizzazione attesa intorno al 6,5% per il 2013 e il 2014 secondo i principali osservatori internazionali – ancora più ottimistiche le stime della Banca Centrale turca, che prevede un'inflazione al 5% per i prossimi due anni<sup>5</sup>). In ogni caso, va evidenziato che per tutte le iniziative che il Gruppo Astaldi ha in corso nell'Area, i relativi contratti di concessione sono coperti dal rischio-inflazione da clausole che mitigano o assorbono del tutto l'effetto inflattivo.

**Cile.** Il Paese presenta un quadro normativo di riferimento all'avanguardia per il settore delle concessioni. Si è dotato già dal 1996 di leggi adeguate a sostenere lo sviluppo del settore (Legge di concessione di lavori pubblici) e ha approvato per il periodo 2010-2014 un programma di concessioni pubbliche che prevede l'aggiudicazione di progetti per USD 11,8

---

<sup>5</sup> Fonte: Economist, *Turkey Report* del 6 febbraio 2013.

miliardi nel settore delle infrastrutture di trasporto (strade, porti, aeroporti, ecc.). Ha inoltre varato un programma di potenziamento delle infrastrutture ospedaliere, che prevede l'attuazione di sei progetti nel periodo 2011-2013, con un investimento complessivo di oltre USD 1,3 miliardi. Il Paese rappresenta pertanto una interessante opportunità di diversificazione geografica e settoriale per la Società, anche in virtù della stabilità socio-politica ed economica che l'Area è in grado di offrire. Da un punto di vista macroeconomico, il Cile nel 2011 ha registrato un incremento del PIL pari al +6%, confermandosi la sesta economia della Regione Latino-Americana. Il Paese presenta inoltre l'economia più competitiva dell'America Latina, è stato il primo dell'Area a diventare membro dell'OCSE (a maggio 2010) e si posiziona tra i Paesi a più basso rischio-paese nel mondo, sulla base di quanto dichiarato dalle principali agenzie di rating creditizio.

## IMPIANTISTICA E MANUTENZIONE

Il GRUPPO ASTALDI punta a generare interessanti sinergie attraverso l'integrazione dei processi avviata con l'ingresso nel comparto dell'impiantistica e della manutenzione. Negli ultimi esercizi sono stati pertanto consolidati accordi industriali finalizzati all'acquisizione di realtà aziendali (NBI, SARTORI TECNOLOGIE INDUSTRIALI), in grado oggi di garantire – attraverso processi integrati e condivisi – *know-how* e risorse umane con competenze professionali specialistiche di alto livello in settori complementari alle attività tradizionalmente svolte (costruzione e concessione). Ne deriva pertanto un determinante potenziamento della capacità di offerta integrata del GRUPPO, in grado di garantire da subito ulteriore opportunità di crescita per gli stessi settori delle costruzioni e delle concessioni.

## Commento sull'andamento gestionale del periodo

Il Gruppo chiude l'esercizio 2012 con **un livello dei ricavi in crescita di circa il +4,1%**, sostanzialmente in linea con gli obiettivi delineati nel Piano Industriale presentato lo scorso novembre. Nello specifico, **i ricavi totali si attestano a 2.456,9 milioni di euro** che si raffrontano con i 2.360,2 milioni di fine 2011. A questi risultati, si perviene nonostante un quadro internazionale difficoltoso e complesso e il perdurare di restrizioni del credito e difficoltà economiche strutturali in Italia.

Il 2012 conferma ancora una volta interessanti livelli di redditività per le attività del Gruppo: **l'EBITDA è pari a 264,5 milioni di euro con EBITDA margin al 10,8%** (per il 2011: 259,4 milioni nel 2011 e 11%); **l'EBIT si attesta a 211,8 milioni con EBIT margin all'8,6%** (per il 2011: 200,7 milioni e 8,5%); **l'EBT (utile prima delle imposte) cresce a 129,8 milioni**, contro i 125,4 milioni di fine 2011. Ne consegue un **utile netto consolidato di 74,1 milioni di euro**, in aumento del +4,1% rispetto all'anno precedente (per il 2011: 71,2 milioni), con *net margin* stabile al 3%.

Nonostante la stretta degli investimenti infrastrutturali registrata in Italia, i livelli di acquisizione di nuovi ordini si confermano in grado di controbilanciare l'attività di periodo. Per il 2012, il Gruppo ha confermato un **portafoglio ordini**

**importante che si attesta a oltre 10 miliardi di euro.** Includendo anche le iniziative acquisite, ma in via di finalizzazione dal punto di vista finanziario e/o contrattuale, tale valore si attesta a 22 miliardi di euro, che equivalgono alla copertura di circa il 70% dei ricavi programmati per i prossimi cinque anni. Le concessioni confermano un ruolo importante nelle politiche di sviluppo del Gruppo, in quanto rappresentano principalmente una modalità alternativa per lo sviluppo del settore tradizionale delle costruzioni. Per il 2012, le concessioni rappresentano, infatti, circa il 30% del portafoglio totale, che si traduce in 3 miliardi di euro derivanti dall'attualizzazione dei ricavi attesi per le singole iniziative in essere.

La struttura finanziaria e patrimoniale si conferma ben bilanciata e ha saputo far fronte ai contrastanti andamenti dei mercati finanziari, in Italia e all'estero, pur in presenza della crescita sostenuta registrata per le attività del Gruppo. Al 31 dicembre 2012, **l'indebitamento finanziario netto consolidato è pari a 622,9 milioni di euro** (per il 2011: 479,7 milioni a fine anno), a fronte di **224 milioni di euro di investimenti** (di cui 157 milioni di euro per iniziative in concessione) e di un **auto-finanziamento generato dal settore costruzioni pari a 123 milioni di euro**. Si ritiene inoltre opportuno segnalare che nel corso dell'anno il Gruppo ha lavorato per garantire un sostanziale allungamento delle scadenze e una struttura fonti/impieghi ottimale a soddisfare le esigenze di finanziamento e di sviluppo del *business* della Società. A gennaio 2013 queste attività, ritenute strategiche e centrali rispetto anche ai fini dell'implementazione del Piano Industriale 2012-2017 approvato lo scorso novembre scorso, hanno portato alla chiusura di una operazione di finanziamento mediante l'emissione di un *equity-linked bond* ("*Euro 130,000,000 4.50% Equity-Linked Bonds due 2019*"), che ha riscosso notevole successo sul mercato. Per tutti i dettagli, si rinvia a quanto riportato in proposito nel paragrafo "Eventi successivi alla chiusura del periodo" della presente relazione.

*Per una maggiore comprensione delle dinamiche di periodo che verranno di seguito analizzate, si precisa che il management ASTALDI valuta le performance economico-finanziarie del GRUPPO e dei segmenti di business delle sue attività sulla base di indicatori non previsti dagli I.F.R.S. (International Financial Reporting Standard), di cui di seguito vengono descritte le specifiche componenti.*

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

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

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

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

Posizione finanziaria netta. Si ottiene sottraendo all'indebitamento finanziario netto, calcolato così come richiesto dalla raccomandazione C.E.S.R. (Committee European Securities Regulator) del 10/02/2005 e dalle disposizioni contenute nella Comunicazione CONSOB del 28/07/2006, l'ammontare dei crediti finanziari non correnti e i diritti di credito da attività in concessione, oltre ad altre specifiche componenti, quali le azioni proprie.

Indebitamento finanziario complessivo. Si ottiene sottraendo all'indebitamento finanziario netto, calcolato così come richiesto dalla raccomandazione C.E.S.R. (Committee European Securities Regulator) del 10/02/2005 e dalle disposizioni contenute nella Comunicazione CONSOB del 28/07/2006, l'ammontare dei crediti finanziari non correnti e i diritti di credito da attività in concessione.

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

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

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

## RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI AL 31 DICEMBRE 2012

(EUR/000)	31.12.2012	%	31.12.2011	%	Var. annua (%)
<b>Ricavi totali</b>	2.456.897	100,0%	2.360.259	100,0%	4,1%
<b>EBITDA</b>	264.460	10,8%	259.372	11,0%	2,0%
<b>EBIT</b>	211.813	8,6%	200.691	8,5%	5,5%
<b>EBT</b>	129.829	5,3%	125.420	5,3%	3,5%
<b>Utile netto del Gruppo</b>	74.126	3,0%	71.195	3,0%	4,1%

### Produzione

I ricavi totali crescono a **2.456,9 milioni di euro** (+4,1%, rispetto ai 2.360,3 milioni di euro del 2011). Il valore indicato è frutto di un'attenta selezione geografica delle attività del Gruppo, che ha portato a poter contare su progetti in esecuzione che determinano una notevole riduzione del profilo di rischio delle stesse. I risultati di periodo danno infatti

seguito a una struttura del portafoglio ben bilanciata e diversificata, a un profilo di rischio delle controparti ben ponderato, a politiche di *risk management* oramai consolidate, che portano oggi il Gruppo ad avere in esecuzione prevalentemente opere prioritarie nell'ambito di piani di sviluppo infrastrutturali consolidati, con risorse dedicate sufficienti a garantire la produzione programmata.

**I ricavi operativi crescono a 2.325,3 milioni di euro, pari al 94,6% dei ricavi totali** (+2,6%, rispetto ai 2.265,3 milioni del 2011). Alla determinazione del dato di periodo contribuisce il buon avanzamento delle attività all'estero, in particolare per (i) i lavori aeroportuali in Russia (Aeroporto Internazionale Pulkovo di San Pietroburgo) e Romania (Aeroporto Internazionale Henri Coanda di Bucarest), (ii) i lavori ferroviari in Algeria, Polonia e Venezuela, (iii) i lavori stradali in Polonia, Romania e Stati Uniti, nonché (iii) le opere idrauliche in Perù (Progetto idroelettrico di Huanza). Per l'Italia, si registra il positivo avanzamento dei lavori ferroviari (Ferrovia Parma-La Spezia, Stazione AV Bologna Centrale) e per la realizzazione delle metropolitane di Milano Linea 5 e Roma Linea C, oltre che delle commesse per la realizzazione dei Maxi-Lotti DG-21 e DG-22 della Strada Statale Jonica, della Pedelombarda e dei Quattro Ospedali Toscani.

Gli **altri ricavi operativi crescono del +38,6%**, a 131,6 milioni di euro (per il 2011: 94,9 milioni di euro), accogliendo l'esito di tutte quelle attività realizzate nel corso dell'anno che, sebbene accessorie, afferiscono al *core business* dei contratti principali, di cui seguono pertanto l'andamento con carattere di continuità nel tempo.

#### *Composizione settoriale e geografica dei ricavi*

Le **infrastrutture di trasporto (84,7% dei ricavi, 2 miliardi di euro)** si confermano il *core business* per le attività del Gruppo. Il *trend* di periodo evidenzia: a) una crescita importante per l'apporto derivante da porti e aeroporti, che raggiungono 246 milioni di euro (per il 2011: 190 milioni di euro) grazie alle attività in Russia (Pulkovo), Turchia (Milas-Bodrum, inaugurato a maggio), Romania (Henri Coanda, aperto al pubblico a novembre); b) un contributo stabile ma rilevante pari a 1 miliardo di euro da ferrovie e metropolitane (per il 2011: 1.090 milioni di euro), grazie ai lavori in Algeria, Venezuela, Polonia e alle commesse in corso in Italia per la realizzazione delle metropolitane di Milano (Linea 5) e Roma (Linea C) e della Stazione AV Bologna Centrale; c) un apporto in crescita da strade e autostrade pari a 685 milioni di euro (per il 2011: 627 milioni di euro) grazie ai lavori in Polonia, Romania e Stati Uniti e agli apporti di commesse domestiche come i Maxi Lotti DG-21 e DG-22 della Strada Statale Jonica e la Pedelombarda. L'**edilizia civile e industriale (6% dei ricavi, 140 milioni di euro)** accoglie il graduale avanzamento degli Ospedali Toscani e della Scuola Carabinieri di Firenze, oltre che la parziale ripresa dei lavori per l'Ospedale del Mare di Napoli. Il comparto **Impianti di Produzione Energetica (3,7% dei ricavi, 85 milioni di euro)** vedono il contributo delle attività in America Latina, in particolare in Perù (Huanza, Cerro del Àguila). La componente **impianti e manutenzioni (4,3% dei ricavi, 100 milioni di euro)** cresce essenzialmente a seguito del corso delle attività della nuova controllata NBI (100% Astaldi S.p.A.).

La composizione geografica del fatturato mostra un **accresciuto apporto dall'estero** – le commesse estere generano il 60,7% dei ricavi e sviluppano 1,4 miliardi di euro (+16,2%, rispetto a 1,2 miliardi di euro del 2011) – ma anche un **contributo tendenzialmente stabile, ma significativo, dall'Italia** (39,3% dei ricavi, 913 milioni di euro). Per l'estero, tutte le Aree mostrano di massima un miglioramento in linea con le attese: crescono Europa (+13,2% su base annua)

per quanto già segnalato in merito all'andamento delle commesse ferroviarie, stradali e aeroportuali, oltre che America (+11,6%) e Algeria (+16%, prevalentemente per le commesse ferroviarie in esecuzione). Il *Middle East*, pur essendo oggetto di una politica di rifocalizzazione delle attività verso le infrastrutture di trasporto, genera 79 milioni di euro (per il 2011: 37 milioni di euro) grazie alle commesse in corso in Oman (strade) e Arabia Saudita (ferrovie).

Il comparto delle concessioni genera 30 milioni di euro di ricavi operativi (+30,4% su base annua, 23 milioni di euro a fine 2011), da ricondurre alle competenze Astaldi nella gestione dell'Ospedale dell'Angelo di Mestre in Italia, ai ricavi derivanti dalla gestione dell'Aeroporto Milas-Bodrum in Turchia e alla gestione diretta di 5 parcheggi in Italia. Segnaliamo che la voce dei ricavi non accoglie gli effetti della positiva gestione dell'impianto idroelettrico di Chacayes in Cile in quanto, in virtù dell'entità della partecipazione detenuta nell'iniziativa, i relativi apporti sono consolidati sotto forma di risultati netti di competenza, accolti quindi nella voce "Effetti della valutazione delle partecipazioni con il metodo del patrimonio netto"; per l'intero 2012, gli effetti finanziari (in quota Astaldi) derivanti dalla partecipazione in questa iniziativa si attestano a circa 10 milioni di euro, comprensivi delle risorse liberate – sotto forma di dividendo e rimborso del capitale (*equity*) apportato – a seguito dell'operazione di rifinanziamento dell'iniziativa registrata nel corso dell'anno.

## Composizione geografica dei ricavi operativi

(EUR/000.000)	31.12.2012	%	31.12.2011	%	Var. annua (%)
<b>Italia</b>	<b>913</b>	<b>39,3%</b>	<b>1.050</b>	<b>46,4%</b>	<b>-13,0%</b>
<b>Estero</b>	<b>1.412</b>	<b>60,7%</b>	<b>1.215</b>	<b>53,6%</b>	<b>16,2%</b>
<i>Europa</i>	789	33,9%	697	30,8%	13,2%
<i>America</i>	355	15,3%	318	14,0%	11,6%
<i>Asia (Middle East)</i>	79	3,4%	37	1,6%	113,5%
<i>Africa (Algeria)</i>	189	8,1%	163	7,2%	16,0%
<b>TOTALE RICAVI OPERATIVI</b>	<b>2.325</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.265</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,6%</b>

## Composizione settoriale dei ricavi operativi

(EUR/000.000)	31.12.2012	%	31.12.2011	%	Var. annua (%)
<b>Infrastrutture di trasporto</b>	<b>1.970</b>	<b>84,7%</b>	<b>1.907</b>	<b>84,2%</b>	<b>3,3%</b>
<i>Ferrovie e metropolitane</i>	1.039	44,7%	1.090	48,1%	-4,7%
<i>Strade e autostrade</i>	685	29,5%	627	27,7%	9,3%
<i>Porti e aeroporti</i>	246	10,6%	190	8,4%	29,5%
<b>Impianti di produzione energetica</b>	<b>85</b>	<b>3,7%</b>	<b>137</b>	<b>6,0%</b>	<b>-38,0%</b>
<b>Edilizia civile ed industriale</b>	<b>140</b>	<b>6,0%</b>	<b>180</b>	<b>7,9%</b>	<b>-22,2%</b>
<b>Impianti e manutenzioni</b>	<b>100</b>	<b>4,3%</b>	<b>18</b>	<b>0,8%</b>	<b>455,6%</b>
<b>Concessioni</b>	<b>30</b>	<b>1,3%</b>	<b>23</b>	<b>1,0%</b>	<b>30,4%</b>
<b>TOTALE RICAVI OPERATIVI</b>	<b>2.325</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.265</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,6%</b>



### *I costi*

La struttura dei costi riflette la preponderanza del fatturato estero e, in particolare, di ricavi generati in Paesi dove è più difficile trovare manodopera altamente specializzata e, pertanto, è minore il ricorso ad affidatari e subappaltatori, ma anche il prevalere di commesse realizzate in *General contracting* e concessione aventi natura e dimensioni più rilevanti.

**I costi di produzione sono pari a 1.828,1 milioni di euro** (per il 2011: 1.807,9 milioni), con un'incidenza sul totale ricavi in calo al 74,4%.

**I costi del personale ammontano a 305,4 milioni di euro** (per il 2011: 262,5 milioni), con una incidenza sul totale ricavi in crescita (al 12,4%) proprio in virtù del maggior ricorso a personale diretto nei Paesi che non risultano in grado di assicurare *performance* in linea con gli *standard* qualitativi del Gruppo. Allo stesso tempo, si segnalano le rilevanti economie di scala derivanti dalla struttura a matrice implementata a livello di Sede e Paese.

**Gli altri costi operativi si attestano a 58,8 milioni di euro** (per il 2011: 30,4 milioni di euro), con una incidenza in aumento al 2,4% che essenzialmente recepisce la chiusura di partite commerciali nei confronti di Società sottoposte a procedure concorsuali – con un impatto essenzialmente neutro a livello di risultato operativo.

### *I margini*

La redditività del Gruppo si conferma su livelli elevati e significativi per il settore, confermando un *track record* oramai consolidato frutto del più ridotto profilo di rischio delle attività in essere e della crescente capacità del Gruppo di proporre soluzioni integrate in sede di aggiudicazione delle commesse.

**L'EBITDA si attesta a 264,5 milioni di euro** (per il 2011: 259,4 milioni), con *EBITDA margin* al 10,8%.

**L'EBIT raggiunge 211,8 milioni di euro** (per il 2011: 200,7 milioni di euro), con *EBIT margin* in crescita all'8,6%. È da notare la capacità del Gruppo di assorbire eventi non ripetibili (come le già citate vicende concorsuali di Società *partner*) che, pertanto, pur impattando sulle voci di costo non producono effetti sui margini. Questi ultimi risultano allineati alle previsioni di piano industriale.

Il margine è stato generato come naturale conseguenza della composizione dei ricavi. Si assiste ad un positivo contributo delle commesse legate al *core-business* del Gruppo (infrastrutture di trasporto) in Italia e all'estero, così come della *business line* Impianti e manutenzione. Di converso e come già anticipato in sede di Bilancio semestrale, hanno negativamente impattato sui margini dell'anno, le problematiche contrattuali e operative registrate in *Middle East* e la chiusura dei conti relativi alla commessa per la realizzazione dell'Impianto idroelettrico di El Chaparral in El Salvador.

### *La gestione finanziaria*

La gestione finanziaria ha risentito dell'incremento dei volumi produttivi registrato per l'anno e, a seguito degli ingenti investimenti effettuati, evidenzia un saldo degli oneri finanziari pari a 85,1 milioni di euro (per il 2011: 75,6 milioni), con una incidenza sul totale ricavi tendenzialmente stabile (3,5%, contro il 3,2% del 2011). Per un approfondimento in merito alle dinamiche di periodo, si rinvia a quanto riportato in proposito nella Nota integrativa al Bilancio consolidato.

### *I risultati di periodo*

Le dinamiche di periodo sono sostanzialmente in linea con gli obiettivi di crescita delineate in sede di approvazione del Piano Industriale.

L'EBT (utile ante imposte) aumenta del +3,5% e raggiunge 129,8 milioni di euro (per il 2011: 125,4 milioni) con una incidenza sul totale ricavi stabile al 5,3%. A fronte di un *tax rate* di periodo stimato pari al 43%, si arriva pertanto ad un **utile netto di 74,1 milioni di euro** (per il 2011: 71,2 milioni), con un *net margin* del 3%.

## Risultati patrimoniali e finanziari consolidati al 31 dicembre 2012

La struttura patrimoniale e finanziaria del Gruppo riflette la crescita dei volumi di attività e la politica di investimento posta in essere nel corso dell'anno.

Le **immobilizzazioni nette crescono a 642,7 milioni di euro** (per il 2011: 471,8 milioni di euro) come risultante di varie componenti. In particolare, (i) crescono le immobilizzazioni immateriali, in ossequio alla metodologia dettata dal principio contabile IFRIC-12, che impatta soprattutto sulla commessa per la realizzazione e successiva gestione dell'Aeroporto Internazionale di Milas-Bodrum in Turchia; b) crescono le partecipazioni, come effetto degli investimenti effettuati nel settore delle concessioni; c) si registra un lieve aumento anche delle immobilizzazioni materiali, come conseguenza soprattutto degli investimenti effettuati nell'ambito del normale ciclo di sostituzione dei macchinari.

Il **capitale circolante gestionale cresce a 575,2 milioni di euro** (per il 2011: 518,2 milioni di euro) e denota la presenza di una struttura patrimoniale che, alla luce dell'incremento registrato per la produzione, è risultata in grado di reagire in maniera elastica agli *shock* esogeni al Gruppo derivanti dalla situazione critica dei mercati finanziari.

In virtù di queste dinamiche il **capitale investito netto si attesta a 1.180,6 milioni di euro** (per il 2011: 952,9 milioni).

Il **patrimonio netto è pari a 554,6 milioni di euro** (per il 2011: 470,3 milioni).

L'**indebitamento finanziario complessivo, al lordo delle azioni proprie, è pari a 626 milioni di euro**, con 16,6 milioni di euro di dividendi complessivi (0,17 euro per azione) erogati a maggio.

### *Posizione finanziaria netta consolidata*

La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2012, al netto delle azioni proprie e dei diritti di credito da attività in concessione, è pari a (622,9) milioni di euro in particolare grazie alle dinamiche registrate per l'ultimo trimestre dell'anno. Ne risulta pertanto un dato a consuntivo migliore di quanto previsto in sede di preconsuntivo, a conferma della grande attenzione che la Società pone sugli aspetti finanziari.



Il rapporto *debt/equity* è pari a 1,12x. Il *corporate debt/equity*, che esclude in quanto senza ricorso o autoliquidante la quota dell'indebitamento relativa alle attività in concessione/*project financing*, è sensibilmente inferiore a 1x.

## Struttura della posizione finanziaria netta

		Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio Consolidato	31/12/2012	30/09/2012	30/06/2012	31/03/2012	31/12/2011
A	Cassa	24	400.215	372.232	395.808	451.803	456.210
B	Titoli detenuti per la negoiazione	18	1.347	1.350	4.872	5.645	1.889
<b>C</b>	<b>Liquidità (A+B)</b>		<b>401.562</b>	<b>373.582</b>	<b>400.680</b>	<b>457.448</b>	<b>458.099</b>
-	Crediti Finanziari a Breve						
-	Termine	19	3.393	2.474			879
-	Parte corrente dei diritti di credito da attività in concessione	18	16.306	15.053	16.992	16.492	2.867
<b>D</b>	<b>Crediti finanziari correnti</b>		<b>19.700</b>	<b>17.527</b>	<b>16.992</b>	<b>16.492</b>	<b>3.746</b>
E	Debiti bancari correnti	26	(460.526)	(408.552)	(470.328)	(392.258)	(315.148)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	26	(51.030)	(83.339)	(105.461)	(118.329)	(114.659)
G	Altri debiti finanziari correnti	26	(16.059)	(8.186)	(5.981)	(9.512)	(13.654)
<b>H</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)</b>		<b>(527.614)</b>	<b>(500.077)</b>	<b>(581.770)</b>	<b>(520.099)</b>	<b>(443.460)</b>
<b>I</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (H+D+C)</b>		<b>(106.353)</b>	<b>(108.968)</b>	<b>(164.099)</b>	<b>(46.160)</b>	<b>18.385</b>
J	Debiti bancari non correnti	26	(696.432)	(755.849)	(700.424)	(687.134)	(649.471)
K	Altri debiti non correnti	26	(9.575)	(9.972)	(9.470)	(3.022)	(4.728)
<b>L</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (K+J)</b>		<b>(706.007)</b>	<b>(765.821)</b>	<b>(709.894)</b>	<b>(690.156)</b>	<b>(654.199)</b>
<b>M</b>	<b>Indebitamento finanziario netto (L+I)</b>		<b>(812.359)</b>	<b>(874.789)</b>	<b>(873.993)</b>	<b>(736.316)</b>	<b>(635.814)</b>
-	Crediti Finanziari non correnti	18 - 19	50.935	52.124	52.645	49.827	15.030
-	Parte non corrente dei diritti di credito da attività in concessione	18	135.419	151.486	157.649	147.067	138.084
<b>N</b>	<b>Crediti finanziari non correnti</b>		<b>186.354</b>	<b>203.610</b>	<b>210.294</b>	<b>196.894</b>	<b>153.114</b>
<b>O</b>	<b>Indebitamento finanziario complessivo (M+N)</b>		<b>(626.005)</b>	<b>(671.179)</b>	<b>(663.699)</b>	<b>(539.422)</b>	<b>(482.701)</b>
Azioni proprie in portafoglio			3.019	3.032	3.107	2.975	3.005
<b>Posizione finanziaria netta totale</b>			<b>(622.986)</b>	<b>(668.147)</b>	<b>(660.592)</b>	<b>(536.447)</b>	<b>(479.695)</b>

## INVESTIMENTI

Per il 2012, gli **investimenti tecnici ammontano a circa 67 milioni di euro** (circa 2,5% dei ricavi). Il dato, che nella prima parte dell'anno aveva fatto registrare un'accelerazione, riflette le dinamiche inerenti soprattutto le iniziative in corso in Algeria, Cile, Oman, Polonia e Russia ed è sostanzialmente in linea con quanto previsto dal piano industriale.

La dinamica degli investimenti nel settore delle concessioni è continuata secondo gli sviluppi previsti. Tuttavia, anche a seguito dell'avvio a maggio della fase di gestione per l'Aeroporto Internazionale di Milas-Bodrum in Turchia, nella seconda metà dell'anno si è assistito ad una produzione di cassa sostanzialmente neutra per il settore delle concessioni. A questo risultato ha contribuito anche l'importante operazione di rifinanziamento del Progetto Idroelettrico di Chacayes che, come già segnalato in precedenza, ha permesso il rimborso ai Soci di parte dell'*equity* e del prestito subordinato, oltre che la distribuzione di dividendi – con liberazione di risorse complessive di competenza pari a circa 20 milioni di euro. Al 31 dicembre 2012, gli investimenti in concessione – ovvero le quote di *equity* e *semi-equity* di competenza Astaldi versate nelle Società di gestione collegate alle singole iniziative in essere, oltre che il relativo capitale circolante – si attestano nel loro complesso a 496 milioni di euro, di cui 152 milioni di euro riferiti ai diritti di credito da attività in concessione (da intendersi questi ultimi come le quote di investimento coperte da flussi di cassa garantiti così come previsto dall'interpretazione contabile IFRIC-12).

## Conto economico consolidato riclassificato

		Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio consolidato			
		31/12/2012		31/12/2011	
Euro/000					
Ricavi	1	2.325.299	94,6%	2.265.284	96,0%
Altri Ricavi Operativi	2	131.598	5,4%	94.975	4,0%
<b>Totale Ricavi</b>		<b>2.456.897</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.360.259</b>	<b>100,0%</b>
Costi della produzione	3 - 4	(1.828.136)	-74,4%	(1.807.948)	-76,6%
<b>Valore aggiunto</b>		<b>628.761</b>	<b>25,6%</b>	<b>552.311</b>	<b>23,4%</b>
Costi per il Personale	5	(305.439)	-12,4%	(262.492)	-11,1%
Altri costi operativi	7	(58.862)	-2,4%	(30.447)	-1,3%
<b>EBITDA</b>		<b>264.460</b>	<b>10,8%</b>	<b>259.372</b>	<b>11,0%</b>
Ammortamenti	6	(52.018)	-2,1%	(51.568)	-2,2%
Accantonamenti	7	(1.595)	-0,1%	(7.963)	-0,3%
Svalutazioni	6	(598)	0,0%		0,0%
(Costi capitalizzati per costruzioni interne)	8	1.565	0,1%	850	0,0%
<b>EBIT</b>		<b>211.813</b>	<b>8,6%</b>	<b>200.691</b>	<b>8,5%</b>
Proventi ed oneri finanziari netti	9 - 10	(85.131)	-3,5%	(75.672)	-3,2%
Effetti della valutazione delle partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	11	3.146	0,1%	401	0,0%
<b>Utile (perdita) prima delle imposte</b>		<b>129.829</b>	<b>5,3%</b>	<b>125.420</b>	<b>5,3%</b>
Imposte	12	(55.879)	-2,3%	(53.496)	-2,3%
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>		<b>73.949</b>	<b>3,0%</b>	<b>71.924</b>	<b>3,0%</b>
(Utile) perdita attribuibile ai terzi		177	0,0%	(729)	0,0%
<b>Utile netto del Gruppo</b>		<b>74.126</b>	<b>3,0%</b>	<b>71.195</b>	<b>3,0%</b>

## Stato patrimoniale consolidato riclassificato

<i>Euro/000</i>	<i>Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio</i>	<b>31/12/12</b>	<b>31/12/11</b>
Immobilizzazioni Immateriali	16	107.523	44.132
Immobilizzazioni Materiali	14 - 15	222.199	193.419
Partecipazioni	17	257.441	195.964
Altre Immobilizzazioni Nette	12 - 18 - 19	55.558	38.332
<b>TOTALE Immobilizzazioni (A)</b>		<b>642.720</b>	<b>471.847</b>
Rimanenze	20	84.343	93.369
Lavori in corso su ordinazione	21	1.058.039	1.010.416
Crediti Commerciali	22	31.517	32.897
Crediti vs. Committenti	22	803.560	788.066
Altre Attività	19	209.821	205.528
Crediti Tributari	23	143.067	116.981
Acconti da Committenti	21	(479.397)	(472.120)
<b>Subtotale</b>		<b>1.850.950</b>	<b>1.775.138</b>
Debiti Commerciali	19 - 29	(143.451)	(117.441)
Debiti vs. Fornitori	19 - 29	(817.538)	(897.823)
Altre Passività	12 - 26 - 27 - 30	(314.783)	(241.657)
<b>Subtotale</b>		<b>(1.275.772)</b>	<b>(1.256.921)</b>
<b>Capitale Circolante Gestionale (B)</b>		<b>575.178</b>	<b>518.216</b>
Benefici per i dipendenti	28	(8.760)	(7.926)
Fondi per rischi e oneri non correnti	31	(28.578)	(29.159)
<b>Totale Fondi (C)</b>		<b>(37.338)</b>	<b>(37.085)</b>
<b>Capitale Investito Netto ( D ) = ( A ) + ( B ) + ( C )</b>		<b>1.180.560</b>	<b>952.979</b>
Disponibilità liquide	24	400.215	456.210
Crediti finanziari correnti	19	3.393	879
Crediti finanziari non correnti	18 - 19	50.935	15.030
Titoli	18	1.347	1.889
Passività finanziarie correnti	26	(527.614)	(443.460)
Passività finanziarie non correnti	26	(706.007)	(654.199)
<b>Debiti / Crediti finanziari netti ( E )</b>		<b>(777.730)</b>	<b>(623.651)</b>
Diritti di credito da attività in concessione	18	151.725	140.951
<b>Debiti / Crediti finanziari Complessivi ( F )</b>		<b>(626.005)</b>	<b>(482.701)</b>
Patrimonio netto del Gruppo	25	(507.625)	(465.222)
Patrimonio netto di terzi	25	(46.930)	(5.057)
<b>Patrimonio netto ( G ) = ( D ) - ( F )</b>		<b>554.555</b>	<b>470.278</b>

## Prospetto di raccordo tra Patrimonio Netto e Risultato della Capogruppo e i corrispondenti dati consolidati

	Patrimonio netto 31/12/2012	Conto Economico 31/12/2012	Patrimonio netto 31/12/2011	Conto Economico 31/12/2011
<b>Valori civilistici Astaldi S.p.A.</b>	<b>468.379</b>	<b>45.414</b>	<b>445.564</b>	<b>62.654</b>
- Eliminazione valori di carico delle partecipazioni di controllo	(548.322)		(311.936)	
- Patrimonio netto e risultato d'esercizio ( determinati in base ai principi omogenei) dell'impresa consolidate al netto della quota di pertinenza di azionisti terzi	492.098	(7.326)	216.445	(26.920)
-Effetto della valutazione ad <i>equity</i> delle società collegate	(24.397)	3.144	(21.697)	401
- Elisione dei fondi svalutazione delle partecipazioni in imprese controllate e di quelle valutate al Patrimonio netto al netto degli utilizzi	54.056	8.143	46.800	3.574
- Elisione dei fondi rischi delle partecipazioni in imprese controllate e di quelle valutate al Patrimonio netto	68.207	44.593	87.323	36.959
- Dividendi e perdite Infragruppo		(19.859)		(5.182)
- Eliminazione degli utili infragruppo non realizzati e altre rettifiche minori	(2.396)	16	2.722	(291)
<b>Valore di bilancio Consolidato (quota del gruppo)</b>	<b>507.625</b>	<b>74.126</b>	<b>465.222</b>	<b>71.195</b>
<b>Valore di bilancio Consolidato (quota dei terzi)</b>	<b>46.930</b>	<b>(177)</b>	<b>5.057</b>	<b>729</b>
<b>Valore di bilancio Consolidato</b>	<b>554.555</b>	<b>73.949</b>	<b>470.278</b>	<b>71.924</b>

## Portafoglio ordini

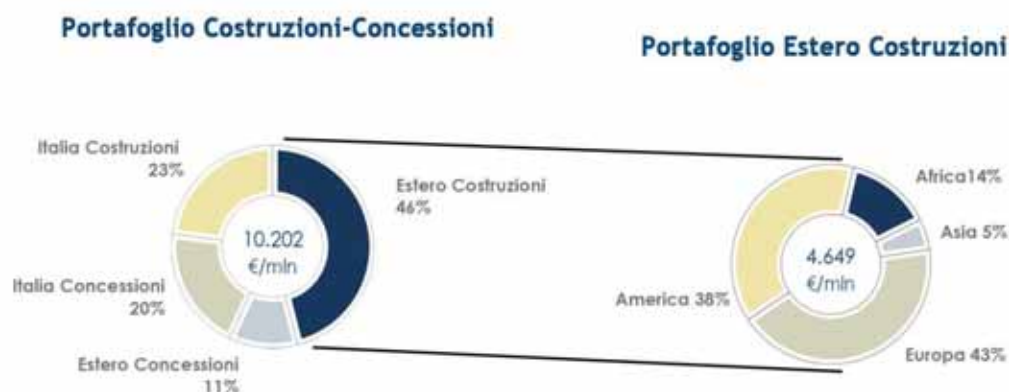
Il portafoglio ordini si attesta a oltre 10 miliardi di euro, con il contributo di 2,5 miliardi di euro di nuovi ordini e incrementi contrattuali. Il valore indicato non tiene conto dei nuovi ordini acquisiti nella prima parte del 2013 – per cui si rinvia al paragrafo “Eventi successivi alla chiusura del periodo” della presente relazione.

Le **costruzioni (69% del portafoglio complessivo)** si confermano il **core business del GRUPPO**: si attestano a 7 miliardi di euro (2,4 miliardi di euro in Italia e i restanti 4,6 miliardi di euro all'estero) e si sostanziano in iniziative in *general contracting* e, in parte più ridotta, appalti tradizionali dall'elevato contenuto tecnologico che, nel loro complesso, garantiscono la copertura di circa 4 anni di attività.

Le **concessioni (31%) confermano un apporto significativo** e crescono a 3,2 miliardi di euro (2 miliardi di euro in Italia e i restanti 1,2 miliardi di euro all'estero), da ricondurre ai comparti infrastrutture di trasporto, energia, edilizia sanitaria, parcheggi. Ricordiamo che la quota concessione del portafoglio ordini è da intendersi come il valore attualizzato del monte ricavi complessivo atteso dalle singole iniziative ad oggi in convenzione e che, come in parte già segnalato, non sono ancora accolti in portafoglio gli effetti dei più recenti investimenti effettuati dal Gruppo nei comparti edilizia sanitaria e autostrade, in Italia e all'estero. Segnaliamo inoltre che il modello adottato per lo sviluppo delle iniziative in concessione rende disponibile per ciascuna delle convenzioni ad oggi sottoscritte un *minimum fee* garantito (sotto forma di canoni di disponibilità, traffico minimo garantito, diritti di occupazione, *water right*), mediamente pari a oltre il 50% del monte ricavi complessivo che, di per sé, assicura il ritorno di gran parte degli investimenti ad oggi effettuati nel settore concessioni.

Il portafoglio complessivo si caratterizza per un profilo rischio-rendimento adeguato in virtù della equilibrata diversificazione geografica e settoriale degli ordini in esecuzione. Si conferma un apporto significativo dall'Italia (43% del portafoglio totale), oltre che dall'estero (57%). Le infrastrutture di trasporto rappresentano il 72% del portafoglio totale, ma mantengono un valore strategico anche i comparti acqua ed energia (11%) e edilizia civile e industriale (13%). In virtù dei volumi delle attività, a partire da questo esercizio si è ritenuto opportuno dare evidenza anche all'apporto del settore impiantistica e manutenzione (4% del portafoglio), che essenzialmente riflette le attività che fanno capo alla NBI, acquisita in via definitiva nel corso del primo semestre 2012.

Ricordiamo in ultimo che, sulla base dei criteri prudenziali adottati dal Gruppo per la valorizzazione dei nuovi ordini, restano da accogliere in portafoglio 4,4 miliardi di euro per le costruzioni e 7,4 miliardi di euro per le concessioni, tutti riferiti a iniziative non ancora contrattualizzate e/o finanziate o per le quali si è in attesa del concretizzarsi di eventi che a vario titolo ne “sospendono” temporaneamente l'esecuzione, ma a fronte delle quali sono stata già in larga parte effettuati i relativi investimenti. Ne deriva pertanto un **portafoglio ordini potenziale pari a 22 miliardi di euro**. Per un approfondimento in merito alle iniziative riconducibili al portafoglio potenziale, si rinvia a quanto riportato in proposito nel paragrafo “Evoluzione prevedibile della gestione” della presente relazione.



## Nuovi ordini - Costruzioni

*Italia - Metropolitana di Milano Linea 4 (quota costruzione):* 450 milioni di euro (in quota ASTALDI), riferiti alle quote di competenza delle opere civili nell'ambito dell'iniziativa in concessione per la realizzazione e successiva gestione di 15 chilometri di nuova linea metropolitana, 21 stazioni e un deposito/officina. Committente dell'iniziativa è il Comune di Milano e, alla data di redazione della presente relazione, risultano già avviate le attività preliminari alla cantierizzazione dei lavori (spostamento di sotto-servizi) e alla predisposizione delle T.B.M. (*Tunnel Boring Machine*) che verranno utilizzate per le attività di scavo.

*Romania - Metropolitana di Bucarest Linea 4:* 164 milioni di euro (ASTALDI al 40%, *leader della joint venture*), per la tratta Parc Bazilescu-Straulesti della nuova linea. Il contratto prevede la progettazione e realizzazione delle opere strutturali e degli impianti riferiti a 2 chilometri di galleria da eseguire con T.B.M. (*Tunnel Boring Machine*), 2 stazioni e un deposito con *terminal* intermodale. La durata dei lavori è prevista pari a 30 mesi e, alla data di redazione della presente relazione, risultano già avviate le attività preliminari per l'avvio dei cantieri. Committente dell'iniziativa è METROREX S.A., il gestore della rete metropolitana della Municipalità di Bucarest che fa capo al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture locale.

*Polonia - Impianto di Bydgoszcz-Torun:* 95 milioni di euro (ASTALDI al 51%, *leader della joint venture*), per la realizzazione di un impianto per la produzione di energia tramite trasformazione di rifiuti solidi urbani. Il contratto prevede la progettazione ed esecuzione delle opere civili ed elettromeccaniche dell'intero impianto, che sarà costituito da due linee di incenerimento con potenzialità nominale complessiva di 180.000 ton/anno di rifiuti trattati. L'opera consentirà il recupero, la trasformazione e il convogliamento di energia elettrica e di calore per il teleriscaldamento, che saranno immessi nella rete comunale a servizio delle città di Bydgoszcz e Torun, con funzionamento a ciclo continuo per 24 ore al giorno, 7 giorni su 7, per almeno 7.800 ore/anno. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una stazione di ricevimento rifiuti e di una stazione di compostaggio. Committente dell'iniziativa è Międzygminny Komplex Unieszkodliwiania Odpadów ProNatura Sp., la Società costituita dalla Municipalità di Bydgoszcz per la gestione dei rifiuti urbani e il progetto rientra in un ampio programma finanziato dall'Unione Europea per la realizzazione di impianti di

produzione energetica tramite trasformazione dei rifiuti. I lavori sono stati avviati a inizio 2013, con durata delle opere pari a circa 3 anni.

*Russia - Western High-Speed Diameter di San Pietroburgo:* 2,2 miliardi di euro (Astaldi in quota al 50%), per l'EPC Contract relativo alle opere di completamento del raccordo anulare di San Pietroburgo, un'opera di rilevanza strategica per il sistema dei trasporti della città. Committente dell'iniziativa è il Consorzio NCH – costituito da VTB Capital e Gazprombank, rispettivamente secondo e terzo Istituto di credito più importante in Russia. Il contratto prevede la progettazione e l'esecuzione di tutte le opere necessarie alla realizzazione di 12 chilometri, corrispondente alla tratta tecnicamente più complessa del collegamento, per la chiusura dell'anello stradale sul fronte mare. La durata dei lavori è prevista pari a 36 mesi.

*Ulteriori iniziative:* 396 milioni di euro (in quota ASTALDI), da ricondurre essenzialmente ai comparti delle infrastrutture di trasporto (ferrovie e autostrade) e dell'impiantistica (edilizia sanitaria, infrastrutture di trasporto), in Italia e all'estero.

## Nuovi ordini - Concessioni

*Italia - Metropolitana di Milano Linea 4 (quota concessione):* 200 milioni di euro (in quota ASTALDI), riferiti ai ricavi da gestione di competenza della Società nell'ambito dell'iniziativa in concessione per la realizzazione e successiva gestione della nuova linea metropolitana che, come segnalato in precedenza, verrà realizzata in raggruppamento di imprese dalla stessa ASTALDI. Per questa iniziativa è prevista una durata complessiva della concessione pari a 30 anni, di cui 6,5 anni per la progettazione e la costruzione e i restanti 23,5 anni per la fase di gestione, con un traffico minimo complessivo garantito dal Committente pari a 86 milioni di passeggeri/anno.

*Italia - Metropolitana di Milano Linea 5, Tratta Bignami-Stazione Garibaldi-San Siro:* 128 milioni di euro (quota ASTALDI) relativi all'incremento registrato nella prima metà dell'anno per le quote di competenza nell'iniziativa in *project financing* per la realizzazione e successiva gestione della nuova tratta metropolitana, a seguito dell'acquisto di quote detenute da azionisti di minoranza. A seguito dell'incremento, alla data di redazione della presente relazione la partecipazione ASTALDI nell'iniziativa risulta pari al 38,7%.

*Italia - Ospedale dell'Angelo di Mestre:* 36 milioni di euro (quota ASTALDI) relativi all'incremento registrato nella prima metà del 2012 per le quote di competenza in Veneta Sanitaria Finanza di Progetto, la SPV (*Special Purpose Vehicle*) dell'iniziativa in *project financing* per la realizzazione e successiva gestione dell'Ospedale dell'Angelo di Mestre, realizzato dalla stessa ASTALDI e in esercizio dal 2008. A seguito dell'incremento, alla data di redazione della presente relazione la percentuale di partecipazione ASTALDI in questa iniziativa è pari al 34,5%.

*Ulteriori iniziative:* 116 milioni di euro (quota ASTALDI), da ricondurre prevalentemente al comparto infrastrutture di trasporto ferroviario e autostradale, in Italia e all'estero (America Centrale, Europa).



## Tabelle di sintesi

<b>Portafoglio ordini</b> (€/000.000)	<b>Inizio periodo</b> <b>01/01/2011</b>	<b>Incrementi/ Decrementi (*)</b>	<b>Decrementi per produzione</b>	<b>Fine Periodo</b> <b>31/12/2012</b>
<b>Costruzioni</b>	<b>7.291</b>	<b>2.035</b>	<b>(2.295)</b>	<b>7.031</b>
Infrastrutture di trasporto	6.272	1.950	(1.970)	6.252
Acqua ed energia	423	(10)	(85)	328
Edilizia civile ed industriale	375	20	(140)	255
Impianti	221	75	(100)	196
<b>Concessioni</b>	<b>2.721</b>	<b>480</b>	<b>(30)</b>	<b>3.171</b>
<b>Situazione portafoglio ordini</b>	<b>10.012</b>	<b>2.515</b>	<b>(2.325)</b>	<b>10.202</b>

(\*) comprensivo delle variazioni dell'area di consolidamento.

<b>Portafoglio ordini</b> (€/000.000)	<b>Inizio periodo</b> <b>01/01/2011</b>	<b>Incrementi/ Decrementi (*)</b>	<b>Decrementi per produzione</b>	<b>Fine Periodo</b> <b>31/12/2012</b>
<b>Italia</b>	<b>4.164</b>	<b>1.145</b>	<b>(913)</b>	<b>4.396</b>
<i>di cui costruzioni</i>	<i>2.625</i>	<i>651</i>	<i>(894)</i>	<i>2.382</i>
<i>di cui concessioni</i>	<i>1.539</i>	<i>494</i>	<i>-19</i>	<i>2.014</i>
<b>Estero</b>	<b>5.848</b>	<b>1.370</b>	<b>(1.412)</b>	<b>5.806</b>
<i>di cui costruzioni</i>	<i>4.666</i>	<i>1.384</i>	<i>(1.401)</i>	<i>4.649</i>
<i>di cui concessioni</i>	<i>1.182</i>	<i>(14)</i>	<i>(11)</i>	<i>1.157</i>
Europa	1.668	1.287	(789)	2.166
America	3.095	32	(355)	2.772
Africa ( <i>Algeria</i> )	714	119	(189)	644
Asia ( <i>Middle East</i> )	371	(68)	(79)	224
<b>Situazione portafoglio ordini</b>	<b>10.012</b>	<b>2.515</b>	<b>(2.325)</b>	<b>10.202</b>

(\*) comprensivo delle variazioni dell'area di consolidamento.

<b>Dettaglio portafoglio costruzioni</b>	<b>Inizio periodo</b>	<b>Incrementi/</b>	<b>Decrementi</b>	<b>Fine</b>
(€/000.000)	<b>01/01/2011</b>	<b>Decrementi (*)</b>	<b>per</b>	<b>Periodo</b>
			<b>produzione</b>	<b>31/12/2012</b>
<b>Italia</b>	<b>2.625</b>	<b>651</b>	<b>(894)</b>	<b>2.382</b>
<b>Estero</b>	<b>4.666</b>	<b>1.384</b>	<b>(1.401)</b>	<b>4.650</b>
Europa	1.461	1.317	(778)	2.000
America	2.120	16	(355)	1.781
Africa ( <i>Algeria</i> )	714	119	(189)	644
Asia ( <i>Middle East</i> )	371	(68)	(79)	224
<b>Situazione portafoglio costruzioni</b>	<b>7.291</b>	<b>2.035</b>	<b>(2.295)</b>	<b>7.031</b>

(\*) comprensivo delle variazioni dell'area di consolidamento

<b>Dettaglio portafoglio concessioni</b>	<b>31/12/2012</b>
(€/000.000)	
<b>Italia</b>	<b>2.014</b>
<b>Estero</b>	<b>1.157</b>
Europa	166
America	991
<b>Totale portafoglio concessioni</b>	<b>3.171</b>

## Iniziative in corso per area geografica e settori di attività

Di seguito, si riporta una descrizione sintetica delle principali commesse in corso in Italia e all'estero. Al fine di garantire una uniforme interpretazione dell'informativa finora fornita, le opere in corso in Italia verranno presentate per comparto di riferimento, mentre per l'estero il criterio di suddivisione identificato sarà l'area geografica di appartenenza. Si rinvia a quanto segnalato nei paragrafi "Portafoglio ordini" e "Analisi dei risultati economici, patrimoniali e finanziari di periodo"

della presente relazione, per una riconciliazione di tale informativa con la *segment information* riportata nelle Note esplicative al Bilancio.

## Costruzioni - Italia

### *Infrastrutture di trasporto: ferrovie e metropolitane*



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

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

L'iniziativa si riferisce all'affidamento in *general contracting* delle attività di progettazione definitiva ed esecutiva, realizzazione delle opere, direzione lavori, messa in esercizio e fornitura del materiale rotabile, per la nuova Metropolitana di Roma Linea C. Il contratto è stato sottoscritto da Metro C (Astaldi in quota al 34,5%), che opera per la sua esecuzione in qualità di *General Contractor*. Committente dell'iniziativa è Roma Metropolitane, Società di diretta emanazione del Comune di Roma, che cura il potenziamento e l'ammodernamento della rete metropolitana della Capitale. L'intero tracciato programmato prevede 25,4

chilometri e 30 stazioni, che saranno serviti da treni *driverless* – guidati e controllati a distanza da un sistema di automazione integrale, senza macchinisti a bordo: alla data di redazione della presente relazione, sono in corso le attività della Prima Fase Strategica del Progetto (a sua volta suddivisa in tratte), che si estende per 21,5 chilometri di lunghezza con 24 stazioni, lungo il tracciato dalla Stazione Monte Compatri / Pantano alla Stazione Fori Imperiali / Colosseo. In particolare, nel corso del 2012 sono proseguite le attività di realizzazione della tratta Monte Compatri / Pantano – San Giovanni (18 chilometri di linea, 22 stazioni) ed è stata sostanzialmente ultimata la prima fase attuativa – che da Monte Compatri / Pantano raggiunge Parco di Centocelle – la cui consegna all'ente esercente per il pre-esercizio è prevista per il prossimo mese di maggio 2013. Le attività di completamento delle strutture e finiture delle stazioni e i montaggi degli impianti tecnologici della restante tratta, compresa tra le Stazioni Mirti e San Giovanni, proseguiranno durante tutto l'esercizio 2013. Per quanto riguarda la fornitura del materiale rotabile, sono stati consegnati al Deposito Graniti i 13 treni previsti dalla fornitura, sui quali sono in corso di completamento le prove funzionali. Lo stato di avanzamento complessivo delle opere della tratta in costruzione (Monte Compatri / Pantano – San Giovanni) ha raggiunto l'87%. Il valore complessivo dell'opera risulta pari a 2,9 miliardi di euro, di cui 1.011 milioni di euro di competenza della Astaldi. I valori indicati accolgono gli stanziamenti relativi alla Tratta T3 del Tracciato Fondamentale, oltre a quanto relativo alla tratta in costruzione. Tali valori includono altresì lo stanziamento per la Tratta T2, per la quale sono state eseguite le sole attività propedeutiche alla redazione del progetto definitivo (indagini archeologiche, rilievi ed indagini geognostiche) e parte della progettazione definitiva, ufficialmente sospesa dal Committente nell'agosto 2010 e per la quale si è ancora in attesa di indicazioni relativamente al prosieguo della stessa. Ricordiamo che la Tratta T3 si riferisce alla tratta che dalla Stazione San Giovanni porta alla Stazione Fori Imperiali / Colosseo, con la realizzazione di 2 stazioni: Amba Aradam e Fori Imperiali / Colosseo. Per la tratta T3, sono state completate le attività di progettazione; l'avvio della fase di realizzazione è previsto per i primi mesi del 2013. Per la tratta T2, si segnala inoltre che nel 2011,

l'ATI che sta realizzando la Linea C ha presentato, come concordato con la Committenza, una proposta in *project financing* per la realizzazione della stessa Tratta T2, oltre che del prolungamento fino alla Farnesina; proposta per cui, allo stato, non si è ancora avuto alcun pronunciamento da parte di Roma Capitale.

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

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

La commessa rientra nell'iniziativa in *project financing* relativa alla Metropolitana di Milano Linea 5. Il contratto prevede



ITALIA

Metropolitana di Milano  
Linea 5

la progettazione (definitiva ed esecutiva) e l'esecuzione delle opere civili per la realizzazione di nuova tratta metropolitana in sotterraneo, che si svilupperà lungo il tracciato Stazione Garibaldi - Bignami e Stazione Garibaldi - San Siro (in estensione alla prima tratta). L'iniziativa è gestita dalla Società di progetto METRO 5, partecipata al 38,7% dalla ASTALDI, che in essa opera in qualità di capofila mandataria dell'ATI<sup>6</sup> aggiudicataria della concessione; la quota di partecipazione indicata è comprensiva dell'incremento registrato nel corso dell'esercizio 2012.

*Tratta Bignami - Stazione Garibaldi.* Nel corso del 2012, sono proseguite con regolarità le attività di realizzazione della tratta Bignami - Stazione Garibaldi (6

chilometri di nuova linea, con 9 stazioni). In dettaglio, sono terminate tutte le attività legate alla costruzione e alla fase di pre-esercizio nel tratto funzionale Bignami - Zara, aperto al pubblico servizio il 10 febbraio 2013. La restante tratta Zara – Stazione Garibaldi ha raggiunto un avanzamento delle opere pari al 90% alla data di redazione della presente relazione: per questa tratta e per le Stazioni Isola e Garibaldi ad essa afferenti, la messa in esercizio è prevista per la fine del 2013. A partire da questa data, pertanto, sarà avviato l'esercizio commerciale dell'intera linea.

*Tratta Stazione Garibaldi - San Siro.* Il prolungamento Stazione Garibaldi - San Siro prevede ulteriori 7 chilometri di linea e 10 nuove stazioni. Ad agosto 2010 sono stati avviati i cantieri per le attività propedeutiche e lo spostamento dei sottoservizi e nel febbraio 2011 la Società di Progetto Metro 5 Lilla ha sottoscritto la Convezione di concessione relativa al prolungamento, già oggetto di decreto di affidamento in data 29 luglio 2010. Allo stato attuale, le attività di realizzazione per questa tratta sono in corso per tutte le 10 stazioni previste dal progetto (anche in considerazione delle imminenti scadenze connesse all'EXPO 2015). Per l'esecuzione delle gallerie di linea si sono avviati gli scavi con l'utilizzo delle 4 TBM previste. Alla data di redazione della presente relazione, due TBM hanno eseguito l'80% dello scavo totale – pari a 3.000 metri di galleria per tratta – previsto lungo il tracciato a partire dalla Stazione San Siro: l'estrazione di entrambe le macchine dal Pozzo Parco è programmata per aprile 2013, in leggero anticipo rispetto alle date previste. Le altre due TBM sono partite dalla Stazione Monumentale rispettivamente nel mese di luglio e di settembre e, alla data attuale, hanno raggiunto la Stazione Cenisio realizzando il 30% dello scavo totale di loro competenza: per queste due macchine, il completamento degli scavi è programmato per giugno 2013, con conseguente estrazione in corrispondenza del Pozzo

<sup>6</sup> Per una definizione di ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si rinvia alla nota n. 24 della presente Relazione sulla gestione.

Orafi, in leggero anticipo rispetto al previsto. Alla data di redazione della presente relazione, l'avanzamento dei lavori affidati alla nostra Società per questa tratta è di circa il 60%. La durata delle opere è pari a circa 57 mesi.

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

## METROPOLITANA DI NAPOLI

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)



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

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

Consorzio TRA.DE.CI.V. e, da quest'ultimo, all'ATI<sup>7</sup> di cui la ASTALDI detiene il 90,391%. I lavori affidati riguardano la realizzazione della Stazione Università e della Stazione Toledo, oltre che l'armamento ferroviario dell'intera tratta. Nel corso del 2012, i lavori sono proseguiti con regolarità e nel rispetto dei crono-programmi approvati dal Concedente. In particolare, dopo la consegna nello scorso esercizio della Stazione Università, è stata completata e consegnata anche la Stazione Toledo. Alla data di redazione della presente relazione, sono in corso la realizzazione degli impianti civili e delle finiture del corridoio di collegamento con la seconda uscita di Largo Montecalvario della Stazione Toledo. Il valore complessivo degli interventi per questa iniziativa è pari a 252 milioni di euro, comprensivi delle varianti in corso d'opera. La percentuale di avanzamento fisico progressivo a fine 2012 è pari al 97%.

*Metropolitana di Napoli Linea 6.* La Concessionaria Ansaldo STS ha acquisito dal Concedente, il Comune di Napoli, l'affidamento della concessione per la progettazione, direzione lavori e realizzazione della Metropolitana di Napoli Linea 6, per la quale sono attualmente in corso le opere relative alla tratta compresa tra la Stazione Mergellina e la Stazione Municipio. Su tale tratta, la ASTALDI opera attraverso la AS.M. S.c.r.l. – di cui la stessa ASTALDI detiene il 75,91% –

<sup>7</sup> Per una definizione di ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si rinvia alla nota n. 24 della presente Relazione sulla gestione.

che ha in affidamento la realizzazione delle opere civili della Stazione San Pasquale. Nel corso del 2012, i lavori sono proseguiti con regolarità e nel rispetto dei crono-programmi approvati dal Concedente. In particolare è stato completato lo scavo del pozzo di stazione ed è stato realizzato il getto del solettone di fondo. Per questa iniziativa, il valore complessivo degli interventi ammonta a 66 milioni di euro. L'avanzamento fisico progressivo delle attività a fine 2012 risulta pari a circa il 78%.

## METROPOLITANA DI BRESCIA

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)



ITALIA

Metropolitana di Brescia

L'iniziativa si riferisce alla progettazione e alla realizzazione del primo lotto funzionale, tratta Prealpino - Sant'Eufemia, della linea metropolitana leggera della Città di Brescia. Committente dell'iniziativa è Brescia Mobilità, Società controllata dal Comune di Brescia che gestisce il sistema di mobilità cittadino. Il contratto è stato acquisito dalla ASTALDI in ATI<sup>8</sup> (ASTALDI al 50%), con Ansaldo STS (mandataria) e Ansaldo Breda: la Ansaldo STS progetta e realizza gli impianti di sistema, la ASTALDI progetta e realizza le opere civili e gli impianti non di sistema, la Ansaldo Breda progetta e realizza il materiale rotabile. Il tracciato prevede la realizzazione di una linea a doppio binario di 13,7 chilometri, che si sviluppa in sotterraneo per 9,6 chilometri (di cui 5,9

chilometri scavati con TBM<sup>9</sup>), all'aperto per 4,05 chilometri, in viadotto per 1,77 chilometri. Sono inoltre previste 17 stazioni e un deposito all'aperto per il ricovero e la manutenzione dei veicoli. Per questa iniziativa, nel corso del 2012 sono state completate tutte le opere ad eccezione del completamento delle scale di uscita delle Stazioni di Vittoria e San Faustino che sono state oggetto di variante a seguito di nuove prescrizioni della Soprintendenza. A partire da ottobre, sono state inoltre effettuate tutte le attività propedeutiche alla messa in esercizio dell'opera, avvenuta poi a marzo 2013. Nel corso del 2012, la produzione per questa iniziativa è stata pari a 32,7 milioni di euro, con uno stato di avanzamento progressivo pari al 99,6%. Nell'anno 2013 è prevista la chiusura della commessa e la completa smobilitazione di tutta la struttura.

## STAZIONE AV BOLOGNA CENTRALE

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

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

<sup>8</sup> Per una definizione di ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si rinvia alla nota n. 24 della presente Relazione sulla gestione.

<sup>9</sup> Per una definizione di TBM (*Tunnel Boring Machine*), si rinvia alla nota n. 1 della presente Relazione sulla gestione.





ITALIA

Stazione Alta Velocità Bologna  
Centrale

Ferrovie dello Stato ed ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. La progettazione e la direzione lavori di questa iniziativa sono a cura di Italferr S.p.A., Società del Gruppo Ferrovie dello Stato. L'iniziativa prevede la realizzazione di un'opera di notevoli dimensioni e complessità strutturali, che si sviluppa interamente in sotterraneo al di sotto dei binari n. 12-17, attualmente dismessi, della Stazione Bologna Centrale "storica". L'opera si articola su più livelli, il più profondo dei quali – realizzato a una profondità di 25 metri – sarà dedicato al transito dei treni ad alta velocità, mentre gli altri saranno adibiti ai servizi connessi al trasporto ferroviario, a spazi commerciali e a parcheggi. I lavori sono stati avviati nel 2004 e, risolti gli imprevisti insorti nella fase di avvio della commessa e sottoscritto nel dicembre 2007 il 1° Atto

Integrativo Modificativo, negli esercizi successivi le lavorazioni hanno avuto lo sviluppo atteso pur se condizionate da alcune nuove attività introdotte dal Committente. Nel luglio del 2011, è stato sottoscritto il 2° Atto Integrativo e Modificativo che proroga a luglio 2013 il termine ultimo contrattuale dei lavori e delle prestazioni, rimodulando le *milestone* intermedie di ultimazione parziale delle attività (attivazione del passante ferroviario entro giugno 2012 e della stazione in configurazione provvisoria a dicembre dello stesso anno). Nel corso del 2012 l'avanzamento dei lavori delle opere civili strutturali in elevazione ha raggiunto la percentuale del 96%, ed è stato realizzato circa il 40% del solaio di copertura a piano stradale sul quale saranno successivamente ricollocati i binari pre-esistenti. Nel mese di maggio 2012 sono state completate le attività necessarie all'avvio dell'esercizio ferroviario dei treni *non stop* (alimentazione elettrica, impianti spegnimento incendi al piano banchina, percorsi di esodo e vie di fuga in caso di emergenza), reso effettivo a partire da giugno 2012. Nel periodo tra giugno e dicembre 2012 sono state realizzate le dotazioni impiantistiche e di finitura in modo tale da consentire alla stazione appaltante, in caso di emergenze e previo preavviso di 90 minuti, di poter usufruire della nuova infrastruttura e dei percorsi di esodo realizzati per la discesa del personale viaggiante. È proseguito, con le modalità previste dalla normativa sui rifiuti, lo smaltimento dei materiali di risulta degli scavi depositati provvisoriamente presso il sito di Corticella. Al 31 dicembre 2012, l'avanzamento complessivo dei lavori corrisponde all'83% della produzione complessiva prevista.



ITALIA

Nodo Ferroviario di Torino

## NODO FERROVIARIO DI TORINO

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

L'appalto integrato rientra nel progetto di ampliamento del nodo ferroviario di Torino e prevede il quadruplicamento e l'interramento dell'attuale linea ferroviaria Torino - Milano. Nell'ambito di questo intervento, ITALFERR – in qualità di Committente, che opera in nome e per conto di RFI Rete Ferroviaria Italiana – ha affidato all'ATI partecipata al 70% dalla ASTALDI (Capogruppo mandataria) la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di completamento dell'ampliamento della linea ferroviaria interrata, per la tratta urbana compresa tra Corso Vittorio Emanuele II e Corso Grosseto, compreso il

sotto-attraversamento del fiume Dora Riparia. Per l'esecuzione dei lavori e per la loro gestione operativa è stata costituita la Società di scopo S.P.T. - Società Passante Torino S.c.r.l, partecipata al 74% dalla ASTALDI che in essa opera in qualità di Capogruppo mandataria. La progettazione esecutiva è svolta da ASTALDI e 3TI Progetti Italia S.p.A., in quota paritetica. Al fine di garantire il mantenimento dell'esercizio ferroviario della linea esistente, l'esecuzione delle opere è prevista svolgersi in due macro-fasi sequenziali denominate rispettivamente Macro-fase Ovest (la prima) e Macro-fase Est (la successiva). Le attività eseguite nel corso del 2012 hanno riguardato principalmente il completamento dei lavori afferenti alla Macro-fase Est e allo spostamento/deviazione dei sottoservizi e delle fognature interferenti con le opere da realizzare. Nel mese di novembre 2012 sono stati ultimati in anticipo rispetto alla data di ultimazione contrattuale tutti i lavori oggetto dell'appalto, ad eccezione dei soli interventi relativi alla fase est della Stazione interrata di Porta Susa, condizionati dal vincolo di mantenimento in esercizio del Fabbricato Viaggiatori Storico della Stazione di Porta Susa, oggetto di altro appalto. Per effetto dell'anticipata ultimazione delle opere è stato conseguito un premio di acceleramento. Nel mese di dicembre 2012 è stato attivato da parte di RFI S.p.A. l'esercizio ferroviario all'interno della galleria est. Al 31 dicembre 2012, la produzione progressiva eseguita per l'intero contratto è pari a 606,39 milioni di euro. In quota ASTALDI, tale valore si traduce in una produzione progressiva pari a 415,59 milioni di euro, di cui 45,29 milioni di euro di competenza dell'esercizio 2012. L'avanzamento progressivo dei lavori è pari a circa il 96,5%.

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

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)



ITALIA

Ferrovia Parma - La Spezia  
"Pontremolese"

L'iniziativa rientra nel programma di potenziamento e rinnovo della Ferrovia Parma - La Spezia, denominata anche Pontremolese. Nell'ambito di questo intervento, la ITALFERR S.p.A. – in qualità di Committente in nome e per conto di R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – ha affidato alla ASTALDI la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori di raddoppio della linea ferroviaria per la tratta compresa tra Stazione Solignano e Osteriazza, per uno sviluppo complessivo di circa 12,5 chilometri. La nuova linea ferroviaria si sviluppa per i primi 5 chilometri in variante al tracciato attuale: su questa tratta è prevista la realizzazione delle opere più significative dell'intero appalto quali la galleria naturale denominata Galleria Marta Giulia (4,1 chilometri, in corso di

esecuzione), un viadotto per l'attraversamento del fiume Taro (440 metri, ultimato), un viadotto sul torrente Galgana (275 metri, ultimato). I restanti 7,5 chilometri del tracciato complessivo si sviluppano in affiancamento alla linea ferroviaria oggi in esercizio. Il termine ultimo per la realizzazione dei lavori è fissato ad aprile 2015. Nel corso del 2012, sono proseguite le attività di realizzazione delle opere in affiancamento alla linea ferroviaria in esercizio, che hanno consentito di attivare un tratto di nuova linea di lunghezza complessiva pari a circa 2 chilometri. Inoltre, è stata attivata la circolazione sulla nuova Galleria Stradale eseguita per il sotto-attraversamento dell'Autostrada della Cisa. Sono proseguite anche le attività di realizzazione della Galleria Marta Giulia (al 31 dicembre 2012, risultano scavati 3.530



metri lineari pari all'86% di avanzamento progressivo). Al 31 dicembre 2012, l'avanzamento complessivo dei lavori corrisponde a oltre il 70% produzione complessiva prevista.

## *Infrastrutture di trasporto: strade e autostrade*

### **STRADA STATALE JONICA (SS-106) Maxi-Lotto DG-22**

(COSTRUZIONE ITALIA, Infrastrutture di trasporto: autostrade)



ITALIA

**SS-106 "Jonica"  
Maxi-Lotto DG-22**

L'iniziativa è identificata anche come Mega-Lotto 1 e prevede l'affidamento in *general contracting* dei lavori di progettazione esecutiva e realizzazione delle opere di ammodernamento in nuova sede del tratto Palizzi-Caulonia (Lotti 6-7-8, compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica) della SS-106, nota anche come Strada Statale Jonica. Committente delle opere è ANAS, l'ente gestore della rete stradale e autostradale italiana di interesse nazionale. Il soggetto giuridico esecutore delle attività afferenti a questo contratto è AR.GI S.p.A., che si identifica come il *General Contractor* costituito dall'associazione temporanea di imprese aggiudicatrice della commessa, di cui la ASTALDI è mandataria con una quota del 99,99%. Con delibera di assemblea dei soci AR.GI del 26 ottobre

2009, dal 1° gennaio 2010 la Società di progetto AR.GI S.p.A. è stata trasformata in Società Consortile per Azioni. Da un punto di vista tecnico, il tracciato complessivo della nuova autostrada si estende per 17 chilometri, costituiti nel suo complesso per il 19% da viadotti e per il 37% da gallerie naturali e artificiali. Con l'approvazione della prima perizia, i lavori sono stati suddivisi in due tratte, identificate come Lotto funzionale (opere immediatamente eseguibili) e Lotto marginale (opere non immediatamente eseguibili). L'importo complessivo dell'affidamento è pari a 354 milioni di euro, rimodulato con l'approvazione della suddetta perizia in 282 milioni di euro per il Lotto Funzionale e 72 milioni di euro per il Lotto Marginale. Per quest'ultimo, è stato richiesto al Committente lo stralcio definitivo per il persistere delle cause ostative ai lavori che ne avevano determinato il differimento. Nel corso del 2012, sono stati sostanzialmente ultimati i lavori di costruzione delle opere maggiori in affidamento generale (gallerie e viadotti) con un avanzamento economico progressivo del 94% dell'importo contrattualmente affidato e un correlato avanzamento fisico sul percorso critico (scavo e rivestimento delle gallerie) di oltre il 95%. La produzione progressiva a tutto dicembre 2012 è pari a 267,8 milioni di euro, di cui 264,9 milioni di euro certificati. Si segnala in ultimo che, in considerazione delle particolari criticità operative riscontrate in corso d'opera – criticità di natura geologica e geotecnica, prolungarsi delle indagini archeologiche – si è reso necessario procedere allo studio di una seconda perizia di variante. Confidando nell'approvazione della seconda perizia entro la prima parte dell'anno e comunque prima del superamento dell'importo contrattuale che comporterebbe la riprogrammazione dei lavori, si prevede il completamento dell'opera entro il 2013.

### **STRADA STATALE JONICA (SS-106), LOTTO "DG-21"**

(COSTRUZIONE ITALIA, Infrastrutture di trasporto: autostrade)



ITALIA

**SS-106 "Jonica"  
Maxi-Lotto DG-21**

L'iniziativa, identificata anche come Mega-Lotto 2, si riferisce all'affidamento in *general contracting* delle opere di realizzazione della E-90 per la tratta della SS-106 (Strada Statale Jonica) che dallo svincolo di Squillace (Km 178+350) corre fino allo svincolo Simeri Crichi (Km 191+500); è inoltre previsto il prolungamento della SS-280 (Strada Statale dei Due Mari) dallo svincolo di S. Sinato allo svincolo di Germaneto. Committente dell'iniziativa è A.N.A.S. Il soggetto giuridico esecutore delle attività afferenti a questo contratto è la Società Co.Meri S.p.A., il *General Contractor* costituito dall'ATI aggiudicatrice della commessa, di cui la ASTALDI è mandataria con una quota del 99,99%. Nell'ambito del progetto, tramite uno specifico Accordo di Gestione di Progetto, la Co.Meri ha

affidato alla ASTALDI tutte le attività necessarie per adempiere agli obblighi contrattuali, ad esclusione della Direzione Lavori e Coordinamento Sicurezza in fase di esecuzione, delle attività correlate all'acquisizione delle aree, delle verifiche antimafia ai sensi del Protocollo di Intesa (sottoscritto tra Prefettura di Catanzaro, ANAS e Co.Meri). Da un punto di vista tecnico, la tratta della SS-106 prevista dal progetto si sviluppa lungo un tracciato di 17,2 chilometri, con 11 gallerie a doppio fornice, 10 viadotti e 2 ponti a carreggiate separate, 8 svincoli a livelli sfalsati; il prolungamento della SS-280 (tratta attualmente sospesa, in attesa dei relativi finanziamenti) ha invece una estensione di circa 5,2 chilometri. Nel 2011, è stata inoltre approvata – in linea tecnica – la 3a perizia di variante, avente ad oggetto interventi di vario tipo necessari per il completamento delle opere, nonché nuove attività necessarie per l'apertura anticipata al traffico di una prima tratta funzionale di 12 chilometri. Il 7 novembre 2011 è stata infatti aperta al pubblico la tratta Borgia-Simeri Crichi della SS 106. Al 31 dicembre 2012, la produzione relativa all'intero esercizio risulta pari a 42 milioni di euro, con un avanzamento complessivo delle opere pari al 98,3% (7,5% per il solo 2012), riferito all'importo attualmente finanziato relativo alla Terza Perizia di Variante. Alla data di redazione della presente relazione, il completamento delle opere relative alla SS-106 è previsto per il 31 agosto 2013. Il completamento dell'assegnazione delle somme di cui alla citata Perizia (pari a 24 milioni di euro), già oggetto di finanziamento da parte del CIPE con delibera del 26 ottobre 2012, consentirà la ripresa dei lavori tuttora sospesi afferenti alla SS280, la cui durata di esecuzione è prevista in 16 mesi a partire dalla consegna dei lavori stessi. Si segnala in ultimo che è attualmente in fase di istruttoria da parte dell'ANAS la IV Perizia di Variante Tecnica. In merito all'invito a dedurre (di seguito, l'Invito) notificato alla Co.Meri S.p.A. in data 10 maggio 2012 da parte della Procura Regionale presso la Sezione giurisdizionale per il Lazio della Corte dei Conti, si sottolinea che l'Invito attiene al riconoscimento da parte di ANAS S.p.A. a Co.Meri dell'importo di 47 milioni di euro, all'esito di una procedura di accordo bonario ex art. 31-bis della Legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni (normativa applicabile *ratione temporis*). Co.Meri potrà, peraltro, nel corso della prevedibile prosecuzione del giudizio mediante atto di citazione dinanzi al Giudice Contabile di primo grado, rappresentare in maniera esaustiva le proprie ragioni di difesa, ulteriormente rispetto a quanto già dedotto nelle opportune sedi. In ogni caso, anche alla luce degli approfondimenti effettuati con il supporto di pareri di legali esterni ai fini della predisposizione delle deduzioni difensionali depositate da Co.Meri stessa, si conferma una valutazione ragionevolmente positiva dell'esito della vicenda, facendo ritenere remoto, pertanto, l'eventuale rischio di soccombenza.

## STRADA STATALE JONICA (SS-106), LOTTO “DG-41”

(COSTRUZIONE ITALIA, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

Il Gruppo Astaldi, in qualità di mandataria e *leader* di un raggruppamento di imprese con una quota del 60%, si è recentemente aggiudicato il *general contracting* per la realizzazione dei lavori di costruzione del 3° Maxi-Lotto della Strada Statale Jonica (SS-106), del valore complessivo di 791 milioni di euro. L'iniziativa si sostanzierà nell'esecuzione dei lavori di ammodernamento della tratta della Strada Statale Jonica, che va dall'innesto con Strada Statale 534 (SS-534) a Roseto Capo Spulico. La durata complessiva delle attività è prevista in circa 9 anni e 8 mesi, di cui quindici mesi per lo sviluppo della progettazione (definitiva ed esecutiva) e per le attività propedeutiche all'avvio dei lavori, ed i restanti 6 anni e 5 mesi per la fase di costruzione. Il soggetto giuridico esecutore delle attività afferenti a questo contratto è la Società SIRJO S.C.p.A., il *General Contractor* costituito dall'ATI aggiudicatrice della commessa di cui la ASTALDI è mandataria con una quota del 60%. Da un punto di vista tecnico, la tratta della SS-106 prevista dal progetto si sviluppa lungo un tracciato di 38 chilometri, con 7 gallerie a doppia canna, 14 viadotti, 4 gallerie artificiali isolate e 6 svincoli. Ad aprile 2012, dopo l'ordine di avvio delle attività, è iniziata la fase di progettazione definitiva e delle relative attività propedeutiche (topografia e indagini geognostiche). La consegna del progetto definitivo è prevista a marzo 2013. A seguire, ci sarà l'*iter* approvativo del progetto che prevede una prima approvazione da parte di ANAS ipotizzata per agosto 2013 e una seconda definitiva approvazione da parte del CIPE prevista a inizio 2014.

## AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA, TRATTA A

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: autostrade)



L'iniziativa si riferisce all'affidamento in *general contracting* per la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione del 1° Lotto della Tangenziale di Como, del 1° Lotto della Tangenziale di Varese e della tratta A8-A9 che, nel loro complesso, vengono identificati come Tratta A. Committente dell'iniziativa è APL Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. Il contratto è stato acquisito dall'ATI<sup>10</sup> partecipata dalla ASTALDI che, a sua volta, ha costituito la Pedelombarda S.c.p.A., di cui la ASTALDI detiene una quota del 24%. Nello specifico, (i) l'asse principale del tracciato (14,6 chilometri) si sviluppa con andamento da ovest verso est dall'interconnessione con l'Autostrada A-8 Milano-Varese, fino

all'interconnessione dell'Autostrada A-9 Milano-Como; (ii) il 1° Lotto della Tangenziale di Como (2,9 chilometri) si innesta sulla Autostrada A-9 Milano-Como nei pressi di Grandate e si sviluppa verso est, fino allo svincolo di Acquanegra, comprendendo la galleria naturale “Grandate” (400 metri); (iii) il 1° Lotto della Tangenziale di Varese (4,5 chilometri) si innesta sull'Autostrada A-8 nei pressi di Gazzada e, attraverso la Galleria naturale “Morazzone” (2,2 chilometri), si sviluppa verso nord-est e si collega all'esistente Viadotto Vedano e al secondo lotto già realizzato. Per questa iniziativa, i lavori sono avviati per tutta l'estensione del progetto. Il 31 ottobre 2012 è stato sottoscritto con il

<sup>10</sup> Per una definizione di ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si rinvia alla nota n. 24 della presente Relazione sulla gestione.

Committente l'Atto Aggiuntivo n. 2, con oggetto la ridefinizione dell'importo contrattuale determinato in 879,6 milioni di euro, la rideterminazione delle date di ultimazione delle opere – al 30 novembre 2013 per la Tratta "A" dell'asse principale, al 31 marzo 2014 per il primo Lotto della Tangenziale di Como e di quella di Varese. Inoltre nel medesimo secondo Atto Aggiuntivo è stata ridotta la quota di prefinanziamento di competenza del Contraente Generale da 450 milioni di euro a 200 milioni di euro ed è stata introdotta la previsione contrattuale di emissione dei SAL mensili rispetto alla precedente previsione di SAL a importo fisso. Nel corso del 2012, la produzione relativa a questa iniziativa è stata pari a 294 milioni di euro, con un progressivo di 425 milioni di euro, pari al 48,3% di avanzamento progressivo.

## **INTERVENTI SULLA VIABILITÀ URBANA NEL COMUNE DI NAPOLI**

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: strade)

INFRAFLEGREA PROGETTO S.p.A., Società di progetto di cui la ASTALDI detiene il 51%, è il *General Contractor* che sta portando avanti una serie di interventi finalizzati alla razionalizzazione del sistema di trasporto interno all'Area Flegrea del Comune di Napoli. Il progetto prevede il recupero e il potenziamento delle infrastrutture esistenti (strade, ferrovia, porto, percorsi pedonali), con l'obiettivo di conseguire una completa inter-modalità in un unico sistema a rete dei vari sistemi di trasporto e vie di comunicazione oggi esistenti. Il soggetto finanziatore delle opere è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre il soggetto aggiudicatore degli interventi è il Presidente della Regione Campania in qualità di Commissario Straordinario ex art. 11, comma 18, Legge n. 887/1984. Le opere, in estrema sintesi, consistono nella realizzazione della bretella ferroviaria di Montesantangelo, per la tratta Soccavo - Mostra d'Oltremare, con relative stazioni intermedie e nodi di interscambio (Atto applicativo n. 15), nei lavori di ampliamento e adeguamento del porto di Pozzuoli (Atto applicativo n. 12), nella realizzazione di un parcheggio multipiano, con annessa viabilità di accesso e sistemazione del Parco della Cava Regia e delle aree dell'ex Convento dei Cappuccini (Atto applicativo n. 13), nella sistemazione del Lungomare Sandro Pertini e della viabilità urbana di Pozzuoli (Atto applicativo n. 14). Per alcuni dei suddetti Atti Applicativi è stata prevista una esecuzione per stralci al fine di assecondare le priorità di intervento definite dal Committente, ma anche per motivi legati al progressivo finanziamento delle opere. Nel corso del 2012 i lavori sono stati di fatto sospesi, con l'apertura di un tavolo di confronto con il Concedente, a causa delle tensioni finanziarie generate, sia dai mancati pagamenti, sia dalla perdurante indeterminazione circa l'effettiva disponibilità da parte del Concedente delle risorse finanziarie per il proseguimento dei lavori. Il valore a vita intera di questa iniziativa ammonta a 237 milioni di euro, comprensivo di 96 milioni di euro di ulteriori finanziamenti resi disponibili a fine dicembre 2011 per la tratta Stazione Parco San Paolo - Terracina (1° stralcio del 3° Lotto della Bretella di Monte Sant'Angelo, per il quale alla data di redazione della presente relazione sono in corso le attività propedeutiche all'avvio dei lavori). Al 31 dicembre 2012, non tenendo conto di questo finanziamento segnalato, l'avanzamento complessivo delle opere risulta pari al 77%.

## *Infrastrutture di trasporto: porti e aeroporti*



ITALIA

**Progetto Mose**

## PROGETTO MOSE

(COSTRUZIONI ITALIA, Infrastrutture di trasporto: porti)

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

volta affidato i lavori, suddivisi per stralci funzionali, alle associazioni temporanee di imprese costituite per l'esecuzione delle opere dai suoi propri soci. In questo contesto, la Astaldi opera in qualità di Capogruppo mandataria di una ATI, che ha costituito la società consortile Mose-Treporti S.c.r.l. per l'esecuzione unitaria dei lavori di realizzazione della Bocca di Lido Treporti. Il totale degli interventi di competenza dell'ATI di cui la Astaldi è parte ammonta a 419 milioni di euro, di cui affidati 386 milioni di euro. L'avanzamento progressivo dei lavori al 31 dicembre 2012 è pari a circa 372 milioni di euro, corrispondente a quasi il 90% del totale lavori di competenza del Consorzio partecipato dalla Astaldi, il cui completamento è previsto nel 2014.

Si segnala in particolare che nel corso del 2012 il raggruppamento guidato da Astaldi ha completato la realizzazione di tutti i cassoni in calcestruzzo armato che, disposti sul fondale, alloggeranno le paratoie metalliche di sbarramento sollevabili in occasione delle maree. La posa in opera dei manufatti è stata anch'essa integralmente completata nel corso dell'esercizio nell'ambito di lavori affidati ad altro raggruppamento.

## Edilizia civile ed industriale

### OSPEDALI TOSCANI (contratto di costruzione)

(COSTRUZIONI ITALIA, Edilizia civile)



ITALIA

**Ospedale di Prato**

La commessa rientra nell'ambito dell'iniziativa in *project financing* per la realizzazione e successiva gestione dei Quattro Ospedali Toscani e prevede la realizzazione di quattro presidi ospedalieri dislocati a Lucca, Massa (Apuane), Prato e Pistoia. Le nuove strutture coinvolgeranno una superficie complessiva di oltre 200.000 metri quadrati e renderanno disponibili oltre 1.700 posti letto, 52 sale operatorie, 134 unità per dializzati, 103 nuove culle. Per questa iniziativa, è previsto un investimento complessivo di 365 milioni di euro per le attività di progettazione e costruzione (con un contributo pubblico del 55%) e di 1,2 miliardi di euro a valori nominali per le attività di gestione (35% in quota Astaldi). Trattandosi di una iniziativa in *project financing*, tale



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

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

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

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

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

Nel corso del 2012, le attività sono proseguite sostanzialmente in linea con il programma contrattuale, con uno stato di avanzamento progressivo dei singoli presidi che risulta pari all'85% per Prato, al 98% per Pistoia, al 77% per Lucca e al 44% per Massa. Al 31 dicembre 2012, l'avanzamento complessivo delle opere è risultato pertanto pari al 76%.

## **SCUOLA CARABINIERI DI FIRENZE**

(COSTRUZIONI ITALIA, Edilizia civile)



ITALIA

**Scuola 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 e dei Trasporti. L'intervento si sviluppa su una vasta area intorno a quattro poli funzionali: (i) 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); (ii) un polo dedicato agli alloggi degli allievi, con 9 edifici destinati ad accogliere 1.500 allievi (Polo 2); (iii) 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); (iv) un

polo per le residenze dei quadri, destinato ad ospitare gli operatori della scuola e le loro famiglie (Polo 4). Nel mese di luglio è stata approvata la 1° perizia di variante in diminuzione e di stralcio funzionale che ha determinato una riduzione dell'importo contrattuale di circa 46 milioni di euro per rendere compatibile l'opera con i requisiti minimi richiesti dall'Arma dei Carabinieri e con le esigenze di ottimizzazione dei sistemi di gestione del complesso, oltre che con le effettive risorse finanziarie disponibili (pari a circa l'80% dell'appalto). Lo stato di avanzamento progressivo dei lavori al 31 dicembre 2012 è pari a circa il 71%.

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

(COSTRUZIONE ITALIA, Edilizia civile)



ITALIA

**Ospedale del Mare di Napoli**

La commessa si sostanzia nella progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione di un nuovo presidio ospedaliero ad alta specializzazione nella zona orientale di Napoli, per un totale di 450 posti letto (oltre a 50 posti letto per le attività di *low care*). L'Ente appaltante è l'Azienda Sanitaria ASL Napoli 1 Centro. La Società responsabile dell'espletamento del contratto è la Partenopea Finanza di Progetto S.c.p.A. (PFP), controllata dalla Astaldi al 99,99%.

Si rammenta che inizialmente la commessa rientrava in un regime di *project financing*. A seguito del prolungarsi di una fase di irregolare sviluppo dei lavori

(non imputabile alla Concessionaria) ed essendo rimasta inascoltata la richiesta della stessa PFP di riequilibrio del Piano Economico e Finanziario della concessione per il riconoscimento dei maggiori tempi di realizzazione e dei maggiori oneri sopportati, a marzo 2009 la PFP ha introdotto domanda di arbitrato avvalendosi della clausola compromissoria prevista nell'Atto Ricognitivo. Successivamente, per causa del mancato pagamento del prezzo, a giugno 2009 la PFP si è avvalsa della clausola risolutiva contenuta nello stesso Atto Ricognitivo e ha dichiarato la risoluzione della Convenzione per fatto e colpa del Concedente, introducendo nel giudizio arbitrale pendente la domanda di accertamento dell'intervenuta risoluzione. In seguito, a luglio 2009 e su iniziativa del Commissario *ad acta* – nominato nel 2009 dal

Presidente della Regione Campania con l'incarico di espletare, in sostituzione della ASL Committente, tutti gli atti necessari al completamento dell'opera – è stato avviato un tavolo di confronto per individuare le soluzioni idonee a superare tutte le problematiche. Il tavolo di confronto ha sviluppato un lungo e complesso lavoro, terminato a luglio 2011 con la sottoscrizione di uno schema di transazione, che definisce una obbligazione, nel quadro delle rispettive rinunce, a completare progettazione e lavori a fronte di un fissato corrispettivo e individua, con il supporto dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato, una possibile soluzione conciliativa delle rispettive posizioni. Tale soluzione, fermi restando gli effetti della dichiarazione di risoluzione della Convenzione e dell'Atto Ricognitivo, prevede l'obbligo di PFP di completare il progetto dell'opera e i lavori interrotti per un prezzo proposto dal Commissario e accettato dalla stessa PFP; nel contesto della complessiva transazione, il contenzioso è stato conciliato, con conseguente abbandono del giudizio arbitrale pendente. L'accordo raggiunto è stato approvato dal Presidente della Regione Campania e, successivamente, sottoscritto dal Commissario *ad acta* e dalla PFP – nel frattempo trasformata in S.c.p.a – il 29 novembre 2012. Pertanto, come previsto dall'atto transattivo, si prevede l'ultimazione dei lavori per agosto 2015.

A fronte dell'iniziativa assunta dalla Procura Regionale della Corte dei Conti, quale conseguenza della formale comunicazione da parte della Procura della Repubblica di Napoli dell'avvenuto rinvio a giudizio nei confronti di PFP e del rappresentante legale "pro tempore", si precisa che allo stato non sono stati assunti ulteriori atti da parte della Procura Regionale.

Nel rinviare, pertanto, a quanto già riportato nella relazione al bilancio chiuso al 31 dicembre 2011, si conferma una valutazione ragionevolmente positiva dell'esito della vicenda ed il carattere remoto – allo stato – di una eventuale soccombenza.

Per quanto attiene il procedimento penale in corso, in cui viene contestato alla PFP l'illecito amministrativo di cui agli artt. 5, 24 e 26 del D.Lgs. n. 231/2001, si precisa che lo stesso è attualmente pendente innanzi alla Autorità Giudiziaria competente. Si prevede una istruttoria dibattimentale lunga ed articolata, nell'ambito della quale verranno ascoltati i numerosi testi. In ogni caso, allo stato attuale, considerata anche l'avvenuta sottoscrizione della transazione tra la Asl e PFP, di cui si è detto sopra, è pronosticabile un esito favorevole del procedimento a carico della stessa PFP.

## Costruzioni - Estero

### *Europa Centro – Orientale*

Il Gruppo ASTALDI è presente nell'Area in Turchia, Polonia, Romania e ha al momento in corso iniziative con controparti qualificate in Russia.

La **Turchia** si identifica come una delle principali aree di intervento per il Gruppo. Al momento, la presenza nel Paese è da ricondurre a progetti nel comparto delle costruzioni (infrastrutture di trasporto) e delle concessioni (aeroporti, ospedali, autostrade).



La **Polonia** già da qualche anno rientra tra le Aree di sicuro interesse per le politiche di sviluppo del Gruppo, che nel Paese ha già registrato acquisizioni significative da un punto di vista ingegneristico, oltre che economico. Al momento il Gruppo è presente nel Paese unicamente su progetti (nel comparto infrastrutture di trasporto ferroviario, impianti energetici) considerati prioritari nelle politiche di sviluppo del Paese e finanziati con fondi UE dedicati. Per il futuro, data la stabilità del quadro politico-economico, oltre che normativo, non si esclude un ulteriore rafforzamento con l'apertura al mercato delle energie rinnovabili e delle concessioni.

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

La **Russia** rappresenta un Paese di recente apertura, nel quale il Gruppo opera unicamente con Committenza privata. L'ingresso nell'Area nasce come una opportunità di diversificazione delle attività, derivate dal consolidamento di *partnership* industriali avviate con imprese turche nell'ambito di iniziative in corso appunto in Turchia. Per il futuro, non è allo studio lo sviluppo commerciale del Paese in quanto tale, ma non si esclude la possibilità di cogliere eventuali ulteriori opportunità che potranno derivare da sinergie con controparti qualificate, con elevato *standing* creditizio.

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

#### **TURCHIA – METROPOLITANA DI ISTANBUL LINEA 4 (TRATTA KADIKÖY - KARTAL - KAYNARCA)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)



TURCHIA

**Metropolitana di Istanbul  
Linea 4**

L'iniziativa si riferisce alla realizzazione in *general contracting* di una nuova tratta della metropolitana di Istanbul, lungo il tracciato Kadiköy - Kartal - Kaynarca. La Astaldi (in qualità di capofila mandataria di un raggruppamento di imprese) detiene il 42% dell'intero contratto. Quest'ultimo prevede la realizzazione di una linea a doppio binario, lungo la tratta Kadiköy - Kartal per circa 21 chilometri con 16 stazioni – includendo oltre alle opere civili, la fornitura degli impianti elettromeccanici e di segnalamento. Nel 2009, il contratto è stato oggetto di una estensione contrattuale per il prolungamento della nuova linea in direzione Pendik fino alla Stazione Kaynarka – per ulteriori 4,8 chilometri di scavo in galleria, lungo la tratta Kartal - Kaynarka. La

nuova linea attraversa la sponda anatolica di Istanbul e garantisce il trasporto di 70.000 passeggeri/ora per senso di marcia, con una operatività di 80 Km/ora. Le opere sono state avviate a febbraio 2008 e il 17 agosto del 2012 è stata completata e aperta al pubblico la tratta Kadiköy – Kartal. Sulla restante tratta, proseguono le attività di realizzazione.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)



TURCHIA

**Haliç Bridge  
(istanbul)**

L'iniziativa si riferisce al contratto per la realizzazione del Ponte sul Corno d'Oro, noto anche come Haliç Bridge, del valore complessivo di 147 milioni di euro (51% in quota Astaldi). Tenuto conto delle varianti approvate in corso d'opera, il valore contrattuale totale aggiornato è pari a 165 milioni di euro, da eseguire entro l'estate del 2013. L'Haliç Bridge attraverserà l'insenatura della riva europea del Bosforo, nota appunto come Corno d'Oro, collegando Topkapi a Galata. Il tracciato si estenderà per circa un chilometro, consentendo il passaggio della nuova linea metropolitana Unkapanı - 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 Astaldi sta già realizzando la Metropolitana di Istanbul Linea 4. Le opere sono state avviate nel corso del 2009 e a fine 2012, lo stato di avanzamento lavori risulta come di seguito riportato:

- Versante nord-est: è stato completato il viadotto d'approccio Beyoglu in calcestruzzo;
- Versante sud-est: sono state completate le fondazioni e le elevazioni del viadotto Unkapanı, ad eccezione dei pulvini e delle elevazioni delle due pile vicino alla riva. Il primo dei tre segmenti d'impalcato è stato completato. Rimangono da completare la struttura di giunzione e due segmenti dell'impalcato;
- Versante sud-est: sono state completate le palancole previste sulla spalla lato sud-est Unkapanı ed è stata realizzata la piattaforma in calcestruzzo per i locali meccanici;
- Sono stati inoltre completati i piloni del ponte strallato in acciaio e 3 segmenti ad ala del ponte sono stati posizionati.

Al 31 dicembre 2012, l'avanzamento progressivo delle opere è pari al 72%, con completamento atteso entro il 2013.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: aeroporti)



TURCHIA

**Aeroporto Internazionale  
Milas-bodrum**

L'iniziativa si sostanzia in un *EPC contract* per la realizzazione del *terminal* internazionale dell'Aeroporto di Milas-Bodrum, in Turchia. La consegna delle opere è stata effettuata a maggio 2012 e da tale data l'aeroporto è stato messo in servizio. La nuova struttura insiste su una superficie di 100.000 m<sup>2</sup> e strutturata per accogliere fino a 5.000.000 passeggeri/anno. Al 31 dicembre 2012, il valore contrattuale dell'iniziativa è pari a 123,9 milioni di euro comprensivi delle varianti approvate in corso d'opera. Per questa iniziativa, si ricorda che il GRUPPO ASTALDI partecipa con una quota del 92,85% a

MONDIAL SA, Concessionaria dell'iniziativa per la progettazione, realizzazione e successiva dell'opera. Per dettagli in merito, si rinvia a quanto riportato nei successivi paragrafi in merito alle iniziative in concessione.

## **TURCHIA – AUTOSTRADA GEBZE-ORANGZI-IZMIR (BOT contract)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

*In via preliminare, ricordiamo che questa iniziativa al momento non è inserita in portafoglio, in quanto verrà realizzata in regime di concessione e, pur essendo stata aggiudicata alla Astaldi in raggruppamento di imprese, si è in attesa della definizione del relativo financial closing. In virtù delle attività preliminari avviate e degli investimenti effettuati, si ritiene comunque opportuno dare conto in questa sede di quanto registrato per tale iniziativa nel corso del 2012.*

L'iniziativa consiste in un contratto BOT per la costruzione, manutenzione e gestione di una tratta autostradale di 434 chilometri che si estende lungo il tracciato Gebze-Orhangazi-Izmir. L'opera comprende anche un Ponte sospeso sulla Baia di Izmit e ulteriori strade di raccordo ai collegamenti esistenti. Per questa iniziativa, il valore dell'EPC Contract è pari a USD 5.6 miliardi (18,6% in quota Astaldi), a fronte di un valore dell'investimento pari a USD 6,4 miliardi. La Società veicolo costituita nell'ambito di questo intervento è la OTOYOL, mentre la Società di scopo per la sua esecuzione è la NOMAYG. Il contratto di concessione tra il Committente KGM e la OTOYOL è stato firmato a settembre 2010, ma potrà entrare effettivamente in vigore solo a valle della definizione del *financial closing* previsto per la prima parte del 2013. Il contratto EPC tra OTOYOL e NOMAYG, che dovrà occuparsi dell'effettiva realizzazione dell'autostrada, è stato firmato nel luglio del 2011. La durata contrattuale della concessione è pari a 22 anni e 4 mesi, comprensivi di un massimo di 7 anni per la costruzione. Nel suo complesso, il progetto comprende l'esecuzione di circa 384 chilometri di autostrada, 48 chilometri di strade di raccordo, 140 chilometri di strade d'accesso e 29 chilometri di strade nazionali da adattare, 3 *tunnel*, 29 viadotti, 84 ponti, 330 opere idrauliche minori, 25 intersezioni, 20 caselli autostradali, 10 centri di manutenzione e 16 aree di servizio. Il ponte sospeso, con lunghezza totale di circa 2,6 chilometri e un valore contrattuale di circa USD 1,1 miliardi, è stato sub-appaltato nel luglio del 2011 al Consorzio IHI/ITOCHU e deve essere completato nell'arco di circa 3 anni, corrispondenti alla durata della Fase 1 del progetto. Questa prima fase, per cui attualmente sono in corso le attività di costruzione, comprende anche i tratti autostradali dal Km 0 (Gebze) al Km 58 (9 chilometri dopo Orhangazi), i viadotti di approccio del Ponte sospeso sul versante nord (0,25

chilometri) e sul versante sud (1,4 chilometri) e un tunnel di circa 3,4 chilometri.

La realizzazione di quest'ultima opera – il Samnalı Tunnel – è stata affidata a Dağcan İnşaat ve Ticaret A.Ş. ad aprile 2011 e il contratto prevede una durata dei lavori prevista pari a 32 mesi, vale a dire entro dicembre 2014. Il valore contrattuale delle opere relative al *tunnel* è pari a USD 69,3 M e, alla data di redazione della presente relazione, la sua realizzazione ha raggiunto un avanzamento progressivo fisico di circa il 76% per i portali e del 24% per lo scavo e le opere di sostegno del *tunnel* stesso, mentre i lavori del rivestimento definitivo in calcestruzzo all'interno del *tunnel* non sono stati ancora avviati. Per quanto riguarda le altre sezioni del progetto afferenti alla Fase 1, queste sono



TURCHIA

**Autostrada  
Gebze - Orangzi - Izmir**

state assegnate ai diversi soci costituenti il Raggruppamento o a specifici subappaltatori (come per il ponte sospeso e il tunnel) e la Astaldi è stata incaricata dell'esecuzione delle opere tra il Km 0 e il Km 4, per un montante pari a USD 47.6 e termine lavori entro maggio 2014. Per quanto riguarda la Fase 2 del progetto, sarà da eseguire essenzialmente nella seconda parte dei 7 anni di costruzione e comprende la tratta dal Km 58 fino a Km 408 (Izmir).

## **TURCHIA – THE NORTHERN MARMARA MOTORWAY PROJECT – INCLUSO TERZO PONTE SUL BOSFORO (BOT contract)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade e ponte)

*In via preliminare, ricordiamo che questa iniziativa al momento non è inserita in portafoglio, in quanto verrà realizzata in regime di concessione e, pur essendo stata aggiudicata alla Astaldi in raggruppamento di imprese, si è in attesa della definizione del relativo financial closing. In virtù delle attività preliminari avviate e degli investimenti effettuati, si ritiene comunque opportuno dare conto in questa sede di quanto registrato per tale iniziativa nel corso del 2012.*

L'iniziativa consiste in un contratto BOT per la costruzione e gestione del Terzo Ponte sul Bosforo e della tratta Odayeri-



Pasakoy dell'autostrada *North Marmara Highway*. Il contratto BOT tra il Ministero dei Trasporti turco e la JV Ictaş - Astaldi, responsabile dell'effettiva realizzazione e gestione dell'autostrada è stato siglato a dicembre 2012. Il valore complessivo dell'investimento è di circa USD 2,5 miliardi (di cui 33,33% in quota Astaldi). Il progetto prevede l'esecuzione di circa 60 chilometri di autostrada, 54 chilometri di strade di raccordo, 45 chilometri di strade d'accesso, per un totale di circa 160 chilometri di collegamenti autostradali tra Odayeri e Paşaköy, oltre che di un ponte sospeso di 1,408 chilometri di luce libera tra Poyrazköy e Garipçe. L'inizio delle attività realizzative è previsto per la prima metà del 2013. La durata della concessione è di 10 anni e due mesi,

di cui 3 anni per le attività di progettazione e costruzione ed i restanti 7 anni e due mesi per la gestione.

## **TURCHIA – POLO OSPEDALIERO DI ETLIK -ANKARA (BOT contract)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Edilizia : ospedali)



*In via preliminare, ricordiamo che questa iniziativa al momento non è inserita in portafoglio, in quanto verrà realizzata in regime di concessione e, pur essendo stata aggiudicata alla Astaldi in raggruppamento di imprese, si è in attesa della definizione del relativo financial closing. In virtù delle attività preliminari avviate e degli investimenti effettuati, si ritiene comunque opportuno dare conto in questa sede di quanto registrato per tale iniziativa nel corso del 2012.*

Commissionata dal ministero della Salute turco, l'iniziativa consiste nella progettazione, costruzione, fornitura di apparecchiature elettro-medicali e

arredi, oltre che nella gestione di un polo ospedaliero da 3.566 posti letto suddivisi su 8 strutture sanitarie e di un hotel, per un totale di circa 1.080.000 metri quadrati. La progettazione sarà curata dallo Studio Altieri, già *partner* Astaldi nell'iniziativa in concessione per la realizzazione e gestione dell'Ospedale dell'Angelo di Mestre-Venezia in Italia. L'iniziativa si riferisce al contratto BOT per la realizzazione e gestione del Campus sanitario di Etlik Ankara e il valore complessivo dell'investimento è di circa 800 milioni di euro che porteranno alla nascita del polo ospedaliero più grande d'Europa. La durata della concessione è di 28,5 anni, di cui 3,5 anni per le attività di progettazione e costruzione e i restanti 25 anni per la gestione. L'inizio delle attività è previsto per la seconda metà del 2013.

## RUSSIA – AEROPORTO INTERNAZIONALE PULKOVO DI SAN PIETROBURGO

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: aeroporti)

L'iniziativa si riferisce al contratto per l'ampliamento dell'Aeroporto Internazionale Pulkovo di San Pietroburgo, il quarto in Russia per numero di passeggeri. Il progetto è stato aggiudicato alla ASTALDI, in *joint venture* con la Società di costruzioni turca IC Ictas, nel 2011. Il valore complessivo delle opere da realizzare è di 700 milioni di euro (50% in quota Astaldi). Il Committente dell'iniziativa è *Northern Capital Gateway* (NCG), consorzio internazionale cui partecipano tra l'altro la tedesca Fraport (Frankfurt Airport Group), *leader* internazionale nel settore della gestione aeroportuale, VTB Capital (Gruppo VTB) secondo più importante tra gli istituti di credito russo. I *Senior Lender* dell'iniziativa promossa da NCG sono la *European Bank for Reconstruction and Development* (EBRD), *International Finance Corporation* (IFC), *Vnesheconombank - Bank for Development and Foreign Economic Affairs of USSR*, *Nordic Investment Bank* (NIB), *Black Sea Trade and Development Bank* (BSTDB) e *Eurasian Development Bank* (EDB). Il contratto si sostanzia in un EPC (*Engineering, Procurement and Construction*) e prevede la realizzazione di un nuovo *terminal* internazionale, oltre che la ristrutturazione del *terminal* già esistente ("Pulkovo 1"). Eseguite le opere, l'aeroporto potrà ospitare 14.000.000 di passeggeri l'anno e sarà in grado di garantire un livello di servizio equivalente allo IATA "C", acquisendo lo *status* di aeroporto più importante della Regione Baltica. L'esecuzione delle opere comporterà la realizzazione di un edificio principale, che si estenderà su una superficie complessiva di 95.475 metri quadrati, con 85 *check-in desk*, ponti di imbarco e collegamenti con i parcheggi e i terminal "Pulkovo 1" e "North Pier" già esistenti, di un centro direzionale (Classe B, 11.660 m<sup>2</sup>), di un hotel a quattro stelle (200 stanze, 13.800 m<sup>2</sup>) e di tutte le opere connesse alla messa in



RUSSIA

Aeroporto Pulkovo di San  
Pietroburgo (render)

esercizio della nuova struttura (*airside facility*, *snow storage area*, *fire station*, *de-icing facility*, aree commerciali, ecc.), nonché la ristrutturazione dell'esistente *terminal* "Pulkovo 1" (per una superficie di 34.314 metri quadrati). La durata delle opere è prevista pari a 39 mesi. Nel corso del 2012, sono avanzate progressivamente le attività di realizzazione e a fine novembre è stata raggiunta una importante *milestone* – l'avvenuta ultimazione della copertura del *terminal* – celebrata nel corso di una cerimonia ufficiale, alla presenza delle Autorità locali. A fine dicembre 2012, il contratto (comprensivo della fornitura delle apparecchiature elettromeccaniche) risulta eseguito per circa il 50%.



## RUSSIA – WESTERN HIGH-SPEED DIAMETER DI SAN PIETROBURGO

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

Il contratto è stato aggiudicato alla Astaldi nel corso del 2012 e si riferisce all'*EPC Contract* per la realizzazione della opere di completamento del raccordo anulare di San Pietroburgo, un'opera di rilevanza strategica per il sistema dei trasporti della Città. Committente dell'iniziativa è il Consorzio NCH – costituito da VTB Capital e Gazprombank, rispettivamente secondo e terzo Istituto di credito più importante in Russia – che è titolare del contratto di concessione per il completamento e la successiva gestione dell'intero raccordo. Nell'ambito di questa iniziativa, una delle più significative al momento in corso nel Paese, la Astaldi curerà unicamente le attività di costruzione. L'EPC Contract aggiudicato alla Astaldi prevede infatti la progettazione e l'esecuzione di tutte le opere necessarie alla realizzazione di 12 chilometri di autostrada, corrispondente alla tratta tecnicamente più complessa del collegamento, per la chiusura dell'anello stradale sul fronte mare. Il valore del contratto è pari a 2,2 miliardi di euro e le opere verranno realizzate in raggruppamento di imprese con la Società turca IC Ictas (Astaldi in quota al 50%), già *partner* Astaldi per ulteriore iniziative in Russia e Turchia. La durata dei lavori è prevista pari a 36 mesi. Nel corso del 2012, sono state avviate le attività di progettazione e cantierizzazione sulla base di un *EPC Contract* preliminare del valore di 20 milioni di euro, che alla data di redazione della presente relazione risulta quasi completato.

## ROMANIA – METROPOLITANA DI BUCAREST LINEA 5

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)



L'iniziativa si riferisce all'esecuzione secondo la formula *Design and Build* della nuova Linea 5 della metropolitana di Bucarest, per la tratta Drumul Taberei - Pantelimon (Sezione Raul Doamnei - Hasdeu). Il valore complessivo del contratto è di 919 milioni di Lei, equivalenti a 215 milioni di euro (ASTALDI al 47.495%, *leader* dell'iniziativa). Il progetto è parte di un più ampio programma di estensione della rete metropolitana di Bucarest ed è finanziato dalla EIB (*European Investment Bank*) e per il 25% dal *budget* di Stato. Committente delle opere è METROREX S.A. (gestore dell'intera rete metropolitana di Bucarest, attualmente di 69 chilometri), che fa capo al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture locale. L'iniziativa prevede la

progettazione e la realizzazione di circa 4,5 chilometri di nuova linea metropolitana, limitata alle sole strutture civili, nel tratto compreso tra Raul Doamnei e l'Opera di Bucarest (Zona Hasdeu), con 9 stazioni e 7,7 chilometri di sviluppo totale di tratte in galleria scavate con l'utilizzo di TBM<sup>11</sup>. Nel corso del 2012, sono stati avviati i lavori su tutte le stazioni e approntate per lo scavo, nella Stazione Accademia Militara, le due TBM previste per la realizzazione delle gallerie. È in

<sup>11</sup> Per una definizione di TBM (*Tunnel Boring Machine*), si rinvia alla nota n. 1 della presente Relazione sulla gestione.

corso di negoziazione un atto aggiuntivo a seguito di diversi e nuovi lavori eseguiti; la consegna delle opere è prevista entro il 2014.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)



Il progetto prevede la realizzazione in *general contracting* delle opere di ammodernamento della ferrovia Bucarest - Costanza, per la tratta identificata come Sezione 2, Lotti 2, 3 e 4. Committente delle opere è l'Ente Ferrovie dello Stato e i lavori consistono in estrema sintesi nella riabilitazione della piattaforma ferroviaria e nella sostituzione totale di *ballast*, traverse e binario. Il valore totale della commessa è pari a circa 178 milioni di euro.

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

realizzazione di un viadotto ferroviario di 235 metri lineari (Ponte Saluresti) lungo il tracciato Fundulea - Lehliu.

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

*Sezione 3/4 (Lotto 2).* A luglio 2011 sono state completate e consegnate le opere relative a questa sezione, che si sono sostanziate nella riabilitazione di circa 78 chilometri della linea ferroviaria Bucarest - Costanza, per la tratta compresa tra la Stazione Lehliu e la Stazione Fetesti. Obiettivo del progetto è stato incrementare la velocità tecnica di percorrenza dei treni passeggeri a 160 Km/h, con velocità massima di progetto di 200 Km/h. Nel corso del 2011, sono state inoltre consegnate 5 delle 7 stazioni totali previste. I lavori lungo la linea sono stati ultimati e le ultime 2 stazioni non sono state completate a causa di ritardi nella esecuzione di lavori oggetto di un altro appalto, della ritardata consegna di materiali da parte della Amministrazione e della riallocazione dei fondi all'esercizio successivo. Si prevede di completarle entro il 2013.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il contratto, aggiudicato nel quarto trimestre del 2011, prevede l'ammodernamento di 41 chilometri di tratta ferroviaria e di 4 stazioni, oltre che per il raddoppio della linea su una distanza di 5 chilometri e la realizzazione degli impianti di segnalamento, telecomunicazione e trazione elettrica. Una volta terminata, l'opera garantirà una velocità pari a 160km/h per i treni passeggeri e a 120km/h per i treni merci. Il valore delle opere è pari a 254 milioni di euro (Astaldi in quota al

18,75%). Nel 2012 sono stati avviati tutti i lavori ed è stato sostanzialmente completata la riabilitazione della prima linea ferroviaria. L'iniziativa è commissionata dalla Compagnia Nazionale delle Ferrovie Rumene (C.S.R. S.p.A.) ed è finanziata da fondi europei e da risorse dedicate rese disponibili dai *budget* di Stato.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

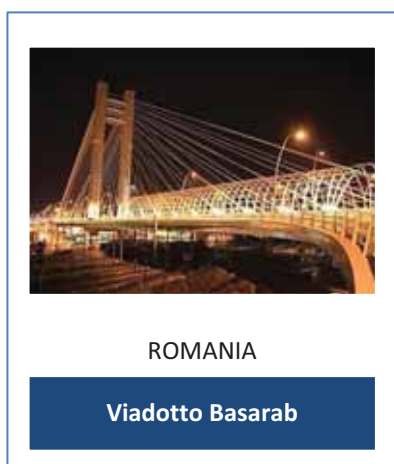


La commessa, del valore complessivo di 168 milioni di euro (60% in quota ASTALDI), prevede la realizzazione dell'Autostrada Bucarest - Costanza, per la tratta compresa tra Medgida e Costanza. Il tracciato si identifica con una tratta finale dell'Autostrada A-2 e si inserisce in un piano generale di potenziamento della rete autostradale del Paese. Il contratto prevede la progettazione e la realizzazione di circa 32 chilometri di autostrada, comprensivi tra l'altro di 4 sovrappassi, 2 viadotti, 2 ponti e uno svincolo. Committente delle opere è la Compagnia Nazionale delle Autostrade e Strade Nazionali della Romania. I lavori sono stati avviati ad aprile 2009. Nel corso del 2012, risolti dalla Committenza alcuni impedimenti legati alle attività di

espropri previsti, e grazie a un notevolissimo sforzo produttivo, è stato aperto al traffico l'intero lotto autostradale di 32 chilometri, la cui realizzazione ha reso possibile un più agevole collegamento della rete autostradale alle zone turistiche costiere. Le opere sono finanziate per il 25% dai fondi di coesione dell'Unione Europea e per il restante 75% da un finanziamento della EIB (*European Investment Bank*).

## ROMANIA – VIADOTTO BASARAB

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ponti)



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

## ROMANIA – STRADA NAZIONALE ARAD - ORADEA

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)



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

## ROMANIA – AUTOSTRADA ARAD - TIMISOARA

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)



Il contratto, del valore di 138 milioni di euro (50% in quota ASTALDI) prevede la realizzazione di 31,5 chilometri di autostrada nella parte ovest della Romania, con 4 corsie di marcia, 2 corsie di emergenza, uno svincolo e 16 ponti. A realizzare l'opera è il raggruppamento di imprese costituito dalla ASTALDI con la spagnola FCC Construcción S.A. Committente dell'iniziativa è la Compagnia Nazionale delle Autostrade e Strade Nazionali della Romania. I lavori sono stati avviati nella prima parte del 2009 e, nonostante le difficoltà riscontrate per mancati espropri e per carenze progettuali non imputabili alla ASTALDI, i lavori sono proseguiti nel corso di tutto il 2011. L'intero percorso autostradale è stato inaugurato, in presenza del Primo Ministro e del Ministro

dei Trasporti, il 16 dicembre 2011. Nel 2012 sono state completate tutte le opere, con conseguente apertura completa al traffico. Allo stesso tempo, è stato stipulato un atto aggiuntivo che ha rideterminato l'importo in contrattuale in 165 milioni di euro definendo un nuovo termine contrattuale. Nel 2013 è previsto pertanto il completamento di alcune opere accessorie (parcheggi e centro di coordinamento e manutenzione), con conclusione delle opere entro la prima parte dell'anno.

## ROMANIA – TANGENZIALE DI COSTANZA

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

L'iniziativa prevede la progettazione e la realizzazione del collegamento autostradale tra l'Autostrada A-2 proveniente da Bucarest, con il porto marittimo di Costanza sul Mar Nero e con la Statale DN-2 per la tratta verso il confine ucraino a nord e quello bulgaro a sud. Il contratto, aggiudicato alla ASTALDI nel 2008 in raggruppamento di imprese con la spagnola FCC Construcción S.A., ha un valore di 120 milioni di euro (50% in quota ASTALDI). L'iniziativa si inserisce nel piano europeo di sviluppo di una rete infrastrutturale di trasporto marittimo-stradale per il collegamento dell'Europa



ROMANIA

**Tangenziale di Costanza**

all'Asia e, nel suo complesso, porterà alla realizzazione di 22 chilometri di autostrada per il collegamento della A-2 alla città di Ovidiu e alla Porta n. 9 del porto marittimo di Costanza (Agigia). L'autostrada ha 4 corsie, per un totale di 26 metri di larghezza, includendo anche le 2 corsie di emergenza. È inoltre stata completata la realizzazione di 5 nodi di interconnessione e di 21 strutture tra sovrappassi e ponti. Committente dell'iniziativa è la Compagnia Nazionale delle Autostrade e Strade Nazionali della Romania. I lavori, avviati nella prima parte del 2009, sono proseguiti nel corso del 2011 e il 29 luglio scorso è stato consegnato al Committente un primo tratto di circa 9 chilometri. Nel corso del 2012 è stata consegnata un

ulteriore tratto autostradale. A causa di impedimenti correlati a ritardi in espropri e riallocazione dei fondi nell'esercizio successivo non sono stati completati tutti i lavori. Si resta in attesa di capire come il Cliente intende gestire alcune problematiche contrattuali e progettuali, per poter pianificare la conclusione definitiva dei lavori.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)

A giugno 2011 è stato firmato il contratto per la progettazione e la costruzione della Sezione 4 dell'Autostrada Orastie - Sibiu, parte del IV Corridoio Paneuropeo. L'iniziativa si riferisce all'esecuzione secondo la formula *Design and Build* di 16 chilometri di autostrada, inclusi una galleria artificiale (200 metri di lunghezza) e due viadotti (900 metri). Il GRUPPO



ROMANIA

**Autostrada Orastie - Sibiu  
(Lotto 4)**

ASTALDI è *leader* dell'iniziativa, con una quota pari al 70%. Committente delle opere è la Compagnia Nazionale delle Strade e Autostrade (CNADNR), che fa capo al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture locale. Il progetto è finanziato all'85% da fondi di coesione europei e per il 15% da fondi nazionali. Nel corso del 2011, sono state avviate le attività di progettazione ed è stata completata la cantierizzazione, con avvio della costruzione del corpo autostradale, dei sottopassi e dei sistemi di drenaggio, nonché delle fondazioni dei viadotti. Nel corso del 2012, i lavori sono proseguiti anche se con alcuni ritardi in parte legati a ritardi da parte del Cliente nella finalizzazione delle procedure di esproprio, nell'autorizzazione al taglio di alberature esistenti, e per la necessità di definire lavori aggiuntivi in un breve

tratto di trincea a seguito di imprevisti fenomeni geologici. La consegna delle opere è prevista entro il 2013.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: autostrade)



ROMANIA

**Autostrada  
Cernavoda - Medgidia**

Il 21 settembre 2011 è stato firmato il contratto per la progettazione e la costruzione del tratto dell'Autostrada A-2 Bucarest - Constanza, Sezione Cernavoda - Medgidia. Il progetto ha comportato la realizzazione di circa 20 chilometri di autostrada, con 2 viadotti (580 metri totali di lunghezza) e importanti volumi di movimento terra. Il GRUPPO ASTALDI è *leader* dell'iniziativa con una quota di partecipazione pari al 50%. Committente delle opere è la Compagnia Nazionale delle Strade e Autostrade (CNADNR), che fa capo al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture della Romania. Le opere sono state finanziate per il 25% dai fondi di coesione dell'Unione Europea e per il restante 75% da un finanziamento della EIB (*European Investment*

*Bank*). I lavori sono stati completati e l'autostrada è stata aperta al traffico a novembre 2012, con oltre 6 settimane di anticipo rispetto alla data di completamento contrattuale. Restano da eseguire alcuni piccoli lavori di finitura e accessori la cui ultimazione è prevista entro marzo 2013.

### ROMANIA – PIAZZA ROMANA (BUCAREST)

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: strade)

A settembre 2011, è stato siglato il contratto per la progettazione e la realizzazione delle opere civili per il rifacimento di Piazza Romana a Bucarest. Il valore contrattuale delle opere è pari a 18 milioni di euro e l'iniziativa si riferisce all'esecuzione secondo la formula *Design and Build* di un'area pedonale sottostante Piazza Romana, nel centro della città di Bucarest. ASTALDI è *leader* dell'iniziativa con una quota pari 70%. Committente dell'opera è la Municipalità di Bucarest. Nel corso del 2011, per questa iniziativa sono state effettuate le attività di sondaggio ed è stata avviata la progettazione di massima. Nel 2012, a seguito di difficoltà e riallocazione delle risorse finanziarie negli esercizi successivi sono state eseguita solo la progettazione e delle opere e parte della cantierizzazione. Si prevede l'avvio dei lavori nel secondo semestre del 2013, con consegna delle opere entro il 2015.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: aeroporti)



ROMANIA

**Aeroporto Internazionale  
“Henri Coanda”**

L'iniziativa si riferisce all'esecuzione in *general contracting* di una terza fase di sviluppo del progetto di potenziamento e ammodernamento dell'Aeroporto Internazionale Henri Coanda (già Otopeni) di Bucarest. Committente delle opere è la C.N.A.I.H.B. (*Compania Nationala Aeroportul Internationale Henri Coanda Bucuresti*), in nome e per conto del Ministero dei Trasporti rumeno. Il Gruppo, che ha già realizzato con successo le prime due fasi di questa iniziativa, realizzerà opere civili e impiantistiche finalizzate, tra l'altro, all'estensione del *terminal* arrivi e del *terminal* partenze per i passeggeri, alla

riorganizzazione dei flussi passeggeri, alla realizzazione di un parcheggio a raso per le autovetture. Il 15 marzo 2011 è stato conseguito un primo importante obiettivo nell'esecuzione delle opere, con la consegna del nuovo *terminal* (Finger). Nel 2012 sono state completate tutte le attività di realizzazione dell'estensione del *terminal* partenze, che è stato consegnato e aperto al pubblico a novembre 2012. Nel 2013 è previsto il periodo di garanzia delle opere realizzate.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

L'iniziativa si riferisce alla progettazione ed esecuzione di tutte le opere connesse all'ammodernamento della tratta ferroviaria Łódź Widzew - Łódź Fabryczna, con la realizzazione del fabbricato viaggiatori e della stazione sotterranea di Łódź Fabryczna (4 banchine, 8 binari), di una galleria a doppia canna e doppio binario (1,5 chilometri), dell'impiantistica



POLONIA

**Stazione di Łódź Fabryczna  
(rendering)**

e dell'armamento dell'intera tratta, oltre che di un parcheggio interrato e di un nodo multi-modale di interscambio nella Stazione ferroviaria di Fabryczna. I lavori, aggiudicati ad agosto 2011, hanno un valore contrattuale di 1,4 miliardi di Złoti equivalenti a 350 milioni di euro (ASTALDI al 40%), con una durata delle opere prevista pari a 42 mesi. Il progetto rientra nel Programma Operativo Infrastruttura e Ambiente finanziato con i fondi di coesione dell'Unione Europea. Committenti delle opere sono le ferrovie polacche (PKP e PKP PLK) e la Municipalità di Łódź. Tale progetto riveste grande importanza per l'asse ferroviario nazionale, in quanto sarà la prima opera già adeguata ai parametri dell'alta velocità, ma anche per la città di Łódź (seconda in Polonia per numero di abitanti). Quest'ultima, infatti, a seguito delle opere vedrà

radicalmente trasformato il proprio centro urbano, di cui la stazione sotterranea, l'adiacente parcheggio multipiano, il nodo multimodale e le sistemazioni delle aree di superficie diventeranno elementi caratterizzanti. Nel corso del 2012, a valle della progettazione, sono state avviate le attività di scavo del corpo stazione e del parcheggio multipiano e di esecuzione dei diaframmi.



POLONIA

**Metropolitana Di Varsavia  
Linea 2**

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: metropolitane)

L'iniziativa si riferisce alla realizzazione della tratta centrale della Metropolitana di Varsavia Linea 2, del valore complessivo di 3,375 miliardi di Złoty, equivalenti a circa 800 milioni di euro (ASTALDI al 45% e leader dell'iniziativa). Il progetto rientra nel Programma Operativo "Infrastruttura e Ambiente", il più importante intervento sul territorio previsto in Polonia nell'ambito della politica di sviluppo nazionale finanziata dall'Unione Europea e, in particolare, nell'ambito del piano operativo per gli investimenti nel

quinquennio 2007-2013 – nello specifico, la Linea 2 di Varsavia è parte del capitolo “Trasporto Ambientale”, per il quale sono previsti circa € 8 miliardi di investimento complessivo. Committente delle opere è la Municipalità di Varsavia. Nello specifico, l’iniziativa prevede la progettazione e realizzazione di circa 6 chilometri di nuova linea metropolitana, lungo il tracciato compreso tra Rondo Daszynskiego e Dworzec Wilenski, con 7 stazioni, 6 pozzi di ventilazione e complessivamente circa 10 km di galleria mono-binario oltre a 3 manufatti di deposito e scambio. Il tracciato si svilupperà in sotterraneo, prevedendo anche un passaggio sotto il fiume Vistola. Per lo scavo delle tratte in galleria, sono utilizzate quattro TBM (Tunnel Boring Machine) del diametro di 6,30 mt.. Nel corso del 2012, per questa iniziativa sono state realizzate le strutture di stazione e dei pozzi di intertratta per la ventilazione ed oltre 3 km di tunnel con scavo meccanizzato. La consegna delle opere è prevista per agosto 2014.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: strade)

Il contratto si riferisce alla progettazione e realizzazione delle opere di adeguamento della Strada Statale NR-8 ai



parametri di strada a scorrimento veloce, per la tratta da Piotrków TribunalSKI a Rawa Mazowiecka (circa 62 chilometri). Il progetto rientra nel Programma Operativo “Infrastruttura e Ambiente” finanziato con i fondi di coesione dell’Unione Europea – nello specifico, è parte dell’asse prioritario “Reti di trasporto stradale ed aereo TEN - T” per il quale è previsto un investimento complessivo pari a 8,8 miliardi di euro. L’opera è stata completata e aperta al traffico a settembre 2012. Il contratto, del valore complessivo di 1,4 miliardi di Zloty equivalenti a 350 milioni di euro (ASTALDI al 47% e capogruppo dell’iniziativa), ha comportato la progettazione e riabilitazione con trasformazione in strada a scorrimento veloce e a doppia carreggiata di 62

chilometri della strada identificata appunto come NR-8, per la tratta compresa tra Piotrków TribunalSKI e Rawa Mazowiecka. L’iniziativa ha previsto la realizzazione di 14 svincoli a livelli sfalsati, oltre che di 59 opere maggiori (comprendenti di cavalcavia, ponti e viadotti). Peculiarità del progetto è stata la realizzazione della pavimentazione rigida in calcestruzzo, eseguita con finitrici a casseforme scorrevoli e con finitura superficiale a “inerti scoperti”. Committente delle opere è la Direzione Generale Autostrade e Strade Nazionali polacca e la durata dei lavori è stata pari a 36 mesi, di cui 12 mesi per la fase di progettazione. Al 31 dicembre 2012, il progetto è stato sostanzialmente completato nel rispetto dei tempi e del budget. Pertanto, tenuto conto del fatto che questa iniziativa risulta essere la prima iniziativa intrapresa dal Gruppo nel Paese, visti gli esiti positivi registrati su tutti i fronti, si ritiene che il progetto possa rappresentare una importante bagaglio reputazionale per eventuali future e prossime iniziative.

### **POLONIA - IMPIANTO DI BYDGOSZCZ-TORUN**

(COSTRUZIONI ESTERO, impianti energia rinnovabile.)



L'iniziativa riguarda la realizzazione di un impianto per la produzione di energia tramite la trasformazione di rifiuti solidi urbani. Il contratto, stipulato a settembre del 2012, ha un valore pari a circa 95 milioni di euro (ASTALDI al 51%, leader della joint venture) e prevede progettazione e realizzazione delle opere civili ed elettromeccaniche dell'impianto, che sarà costituito da due linee di incenerimento con potenzialità nominale complessiva di 180.000 ton/anno di rifiuti trattati. L'impianto consentirà il recupero, la trasformazione e il convogliamento di energia elettrica e di calore per il teleriscaldamento, che saranno immessi nella rete comunale a servizio delle città di Bydgoszcz e Torun, con funzionamento a ciclo continuo – 24 ore su 24, 7 giorni su 7 – per un totale di almeno 7.800 ore/anno. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una stazione di ricevimento rifiuti e di una stazione di compostaggio. Committente dell'iniziativa è Międzygminny Kompleks Unieszkodliwiania Odpadów ProNatura Sp., la Società costituita dalla Municipalità di Bydgoszcz per la gestione dei rifiuti urbani. Il progetto rientra inoltre in un ampio programma finanziato dall'Unione Europea per la realizzazione di impianti di produzione energetica tramite la trasformazione dei rifiuti. Nel corso del 2012 è stata avviata la progettazione. L'avvio dei lavori è previsto per la prima metà del 2013, con durata delle opere pari a circa 3 anni.

## *Magreb (Algeria)*

La presenza del GRUPPO ASTALDI nell'Area è di fatto limitata all'Algeria, dove il Gruppo opera da oltre 20 anni con una presenza stabile sul territorio e iniziative riconducibili al settore delle infrastrutture di trasporto e degli impianti di produzione energetica e conduzione delle acque.

Per completezza dell'informativa fornita, si segnala che il Gruppo ha in fase di completamento una unica iniziativa di costruzione (autostrada di ridotto importo) in Tunisia, dove il Gruppo non ritiene di perseguire ulteriori iniziative commerciali e opportunità di sviluppo.

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

### **ALGERIA – LINEA FERROVIARIA SAIDA - TIARET**

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il contratto, aggiudicato alla Astaldi in raggruppamento di imprese a fine 2010, si riferisce alla progettazione e alla realizzazione di una nuova linea ferroviaria lungo la tratta Saida - Tiaret. Il valore contrattuale delle opere è di 417 milioni di euro (60% in quota Astaldi). Committente dell'iniziativa è il Ministero dei Trasporti della Repubblica Algerina, per il tramite dell'Agence Nationale d'Etude et du Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires (ANESRIF). Il contratto prevede la progettazione esecutiva e la realizzazione di 153 chilometri di linea ferroviaria a singolo binario lungo la quale sono previsti 39 ponti ferroviari e viadotti, 36 sovrappassi stradali, oltre che 4



ALGERIA

**Ferrovia Saida - Tiaret**

stazioni principali (di cui 2 passeggeri e 2 con funzione di scalo merci e manutenzione) e 9 stazioni di scambio. Il contratto prevede anche la realizzazione del segnalamento, della telecomunicazione e dell'energia. Il tracciato, che si sviluppa lungo la Rocade des Hauts Plateaux in interconnessione con la linea Bechar - Mecheria - Oran, è la naturale prosecuzione della linea ferroviaria di collegamento tra Saida e Moulay-Slissen già in corso di realizzazione sempre ad opera della Astaldi. L'avvio dei lavori è avvenuto a gennaio 2011, con una durata complessiva delle opere pari a 36 mesi. Nel primo semestre del 2012, sono state avviate le attività preliminari e di cantierizzazione e i movimenti terra, ma i ritardi del Cliente nella messa a disposizione delle aree e per l'approvazione dei progetti esecutivi hanno di fatto permesso l'avvio dei lavori di costruzione solo nella seconda metà del 2012. Al 31 dicembre 2012, lo stato di avanzamento lavori è pari a circa il 15%.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il progetto si riferisce alla realizzazione di una linea ferroviaria di circa 120 chilometri, lungo la tratta Saida - Moulay



Slissen. L'iniziativa rientra nel piano nazionale algerino di creazione di una rete infrastrutturale integrata e, nello specifico, l'intervento fa parte della Rocade des hautes plateaux, che si sviluppa in direzione Est-Ovest nella parte nord degli altipiani. Committente delle opere è ANESRIF (Agence Nationale d'Etudes et Suivi de la Réalisation d'Investissements Ferroviaires), in nome e per conto del Ministero dei Trasporti della Repubblica di Algeria. L'iniziativa si sostanzia nella progettazione e realizzazione di una nuova linea ferroviaria a singolo binario, non elettrificata ma predisposta per accogliere il secondo binario. Il tracciato si sviluppa per una lunghezza di circa 120 chilometri, comprensivo tra l'altro di 19 viadotti, 17 sovrappassi, 31 sottopassi

, 4 stazioni passeggeri e 1 stazione merci. Il contratto prevede anche la realizzazione del segnalamento, della telecomunicazione e dell'energia. L'avvio delle opere è avvenuto nel terzo trimestre del 2008, e la variante n. 1 approvata nel corso del 2011 ha esteso la durata complessiva delle opere a 59 mesi. Le attività svolte nel 2012 hanno riguardato prevalentemente movimenti terra, l'esecuzione degli impalcati per viadotti e sovrappassi e la prefabbricazione delle traverse ferroviarie. Nel settembre 2012 è stata approvata la variante n. 2 che ha permesso di sbloccare i pagamenti delle attività fatturate nel corso dell'anno. Al 31 dicembre 2012, lo stato di avanzamento dei lavori è pari a circa il 54%.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

Il contratto, aggiudicato dalla SNTF, la Società Nazionale delle Ferrovie della Repubblica di Algeria e, successivamente trasferito alla ANESRIF, prevede la progettazione e la realizzazione della nuova linea ferroviaria Mecheria - Redjem

Demouche (140 chilometri), oltre al segnalamento e telecomunicazione della tratta Mecheria - Redjem Demouche – Tabia (140+80 chilometri). 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 nuova linea sarà destinata prevalentemente al trasporto merci e garantirà velocità di esercizio massima di 160 km/h. Nel corso del mese di marzo del 2012, è stata effettuata la consegna al Cliente della tratta ferroviaria Mecheria-Redjem Demouche, mentre siamo in attesa della messa a disposizione della piattaforma ferroviaria – eseguita da altra impresa – nella tratta Redjem Demouche-Tabia, per completare le attività di segnalamento e telecomunicazione ed energia.

## **ALGERIA – ACQUEDOTTO DI HAMMA**

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

Il progetto ha comportato la realizzazione di 4 lotti di un acquedotto interno alla città di Algeri, a partire da una stazione di dissalamento. L'iniziativa è di importanza primaria nell'ambito del progetto di alimentazione idrica della Città di Algeri e si è sostanziato nell'esecuzione di quattro differenti Lotti (A, B, C, D). Inizialmente consisteva nella progettazione



esecutiva e nella realizzazione di un sistema di adduzione dalla Stazione di dissalamento di Hamma a tre serbatoi (di cui due già esistenti – Telemly e Garidi – e uno da realizzare – Kouba) e relativa connessione alla rete di acqua potabile esistente. In corso di realizzazione, il Lotto D è stato oggetto di una specifica variante, motivata dall'impossibilità di utilizzare la soluzione di tracciato prevista nel progetto preliminare. Tale variante ha portato alla realizzazione di un nuovo serbatoio, denominato HARCHA, che costituisce il recapito dell'adduzione del Lotto D, in luogo del serbatoio di Telemly. I lavori civili del serbatoio sono stati sostanzialmente completati. Nel corso del 2012, a far data dal giorno 5 gennaio, il Cliente ADE ha emesso un ordine di fermo

lavori motivato da un'interferenza, un cavo della media tensione di Sonelgaz, che impediva una parte delle lavorazioni da eseguire. Nell'anno comunque si sono completate tutte le attività di posa delle apparecchiature idromeccaniche, degli impianti elettrici e di tele-gestione, nonché i restanti lavori di finitura e sistemazioni esterne.

## **Middle East**

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

Di seguito, si riporta una descrizione sintetica delle principali opere in corso nell'Area.



## ARABIA SAUDITA – STAZIONI AV JEDDAH E KAEC

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

L'iniziativa si riferisce alla realizzazione di due imponenti stazioni ferroviarie, Jeddah e KAEC - *King Abdullah Economic City*, lungo la linea Alta Velocità La Mecca - Medina (nell'ambito dell'*Haramain High-Speed Rail Project*, il Programma di espansione della rete ferroviaria varato dal Governo saudita). Il valore complessivo delle opere è di USD 1,24 miliardi (15% in quota Astaldi). Committente dell'iniziativa è la *Saudi Railways Organization*. Progettate da Norman Foster e Buro Happold, le due stazioni si caratterizzeranno per le imponenti dimensioni: Jeddah, la stazione più grande, si estenderà su una superficie complessiva di oltre 111.000 metri quadrati – equivalenti a circa 14 campi da calcio – mentre KAEC avrà una superficie di circa 64.000 metri quadrati. Per la loro realizzazione saranno impiegate 200.000 metri cubi di calcestruzzo, più di 74.000 tonnellate di acciaio, 58 ascensori, 116 scale mobili. La durata dei lavori è prevista pari a circa 2 anni e le opere sono state avviate nel 2011.

## ARABIA SAUDITA – IMPIANTO INDUSTRIALE DI JUBAIL

(COSTRUZIONI ESTERO, Edilizia industriale)

L'iniziativa ha un valore contrattuale di USD 80 milioni e si riferisce alla realizzazione di parte delle opere civili e degli impianti elettromeccanici per la realizzazione di una raffineria petrolifera nell'area industriale di Jubail (Aree 5 e 2-A). Committente dell'iniziativa, identificata come "*Jubail Export Refinery Project*", è la francese TECHNIP. Ad eseguire le opere è la ASTALDI ARABIA Ltd., la Società controllata dalla ASTALDI che cura le attività del Gruppo in *Middle East*. Al 31 dicembre 2012, l'attività è sostanzialmente completata e sono state avviate le procedure di *test e commissioning*.

In tale ambito si ritiene utile rappresentare in sintesi la complessa situazione contrattuale venutasi a determinare sin dalle prime fasi del progetto. Infatti, al riguardo, si precisa che alcune circostanze ritenute estranee alla responsabilità della controllata Astaldi Arabia (l'Appaltatore) hanno comportato un anomalo andamento dei lavori, determinando, pertanto, maggiori onerosità ed un eccesso di costi nella esecuzione delle opere previste contrattualmente.

In particolare, la progettazione delle opere - la cui responsabilità è del Committente ai sensi del contratto - ha determinato continue e sostanziali modifiche alla morfologia, tipologia e dimensioni delle opere da realizzare, alterando in modo significativo il normale e programmato svolgimento dei lavori.



ARABIA SAUDITA

Impianto di Jubail

Inoltre, l'indisponibilità dei permessi di lavoro, il cui ottenimento doveva essere tempestivamente garantito dal Committente, hanno costretto l'Appaltatore a ricorrere ad agenzie locali per la messa a disposizione di mano d'opera, con il conseguente aggravio in termini di oneri specifici, nonché di ritardo nella programmata esecuzione dei lavori.

In mancanza di un pronto riconoscimento da parte del Committente dei maggiori oneri e costi conseguenti alle circostanze sopradescritte, nel maggio 2012 l'Appaltatore ha avviato un arbitrato internazionale secondo il

Regolamento della Camera di Commercio Internazionale (ICC) previsto in Contratto, richiedendo in via preliminare, a fronte del pregiudizio subito, un importo di US\$ 61,7 mln, la cui valutazione complessiva sarà dedotta definitivamente in sede arbitrale.

Pertanto, in relazione alle eventuali domande riconvenzionali, che il Committente ha reso noto di voler presentare, per un importo di ca. US\$ 11 mln, ad oggi non esplicitati in modo analitico, in merito al presunto ritardo nell'ultimazione dei lavori, l'Appaltatore potrà sostenere in modo particolarmente efficace le proprie ragioni di difesa.

Con riferimento, pertanto, a tale riconvenzionale ed alle ulteriori circostanze riportate sopra, gli amministratori hanno ritenuto remoto l'eventuale rischio di soccombenza in sede di giudizio arbitrale.



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

(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: strade)

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

prevedere significative variazioni, al fine di tener conto di intervenute problematiche legate alla definizione dei tracciati stradali.

## America Latina

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



(COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie)

L'iniziativa si sostanzia nella realizzazione di una tratta ferroviaria a doppia linea, che si estende lungo la tratta Puerto Cabello - La Encrucijada per circa 128 chilometri, con 33 chilometri di gallerie, 23 chilometri di viadotti e 10 stazioni. Alla sua realizzazione sta provvedendo il Consorcio Grupo Contuy-Proyectos y Obras de Ferrocarriles, al quale la Astaldi partecipa con una quota del 33,33%. Il valore complessivo del contratto ammonta a circa 3 miliardi di euro (comprensivi della cosiddetta Opzione n. 10, firmata nel 2006, che prevede la realizzazione di stazioni e interporti), di cui un terzo di

competenza della Astaldi. Nel 2011, è stato inoltre firmato un addendum contrattuale che prevede un adeguamento del contratto esistente e l'estensione della linea dalla città di Moron al porto di Puerto Cabello. Con questo addendum, il valore a finire dei lavori relativi alla Puerto Cabello - La Encrucijada si attesta a 3,3 miliardi di euro (33,33% in quota Astaldi), traducendosi per la Società in 500 milioni di euro di nuove opere. La realizzazione del nuovo tratto ferroviario consentirà di collegare la linea oggi in costruzione con il porto di Puerto Cabello e garantirà un importante sbocco commerciale sul mare alla città di Valencia, una delle principali città del Paese situata lungo la linea ferroviaria. Committente delle opere è I.F.E. (Instituto de Ferrocarriles del Estado), l'ente autonomo per la gestione delle infrastrutture di trasporto ferroviario in Venezuela. L'iniziativa rientra nell'ambito dell'Accordo di Cooperazione Economica, Industriale, Infrastrutturale e Sviluppo tra Governo Italiano e Governo Venezuelano, sottoscritto a febbraio 2001 e ratificato con accordi successivi, di cui l'ultimo a maggio 2010. I lavori per la quota di pertinenza della Astaldi, avviati nel 2002, sono suddivisi in due lotti, uno collocato in montagna, l'altro in pianura. Pur in presenza del pianificato rallentamento delle attività, nel 2012 le attività relative a questa iniziativa sono proseguite generando un andamento molto positivo. In particolare, si è continuato con il rivestimento delle gallerie (scavate al 100%) e con la realizzazione dei viadotti del lotto di pianura; è stata inoltre avviata la costruzione della Stazione di Cagua e di parte della via ferrata (con un avanzamento totale raggiunto pari al 60% delle attività totali assegnate dal Consorzio alla realizzazione di Astaldi).

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

( COSTRUZIONI ESTERO, Infrastrutture di trasporto: ferrovie )

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

*Ferrovia San Juan de Los Morros - San Fernando de Apure.* Il contratto prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria che si sviluppa lungo un tracciato di circa 252 chilometri, con 17 chilometri di gallerie e 6,3 chilometri di viadotti, 7 stazioni e 3 aree di manutenzione. Il valore contrattuale delle opere si attesta a 1.258 milioni di euro, di cui un terzo di competenza Astaldi. Nel corso del 2012, in accordo con il Committente, le attività sono state riprogrammate riducendo gli avanzamenti delle opere in costruzione, raggiungendo un avanzamento progressivo delle opere, assegnate dal Consorzio alla realizzazione di Astaldi, del 35%.

*Ferrovia Chaguaramas - Cabruta.* La nuova linea ferroviaria si estende per 201 chilometri, con 6 stazioni e un'area di manutenzione. Il valore contrattuale delle opere è pari a 591 milioni di euro, di cui un terzo di competenza 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). In accordo con il Committente, nel corso del

2012 le attività sono state riprogrammate riducendo gli avanzamenti delle opere in costruzione, raggiungendo un avanzamento progressivo delle opere, assegnate dal Consorzio alla realizzazione di Astaldi, del 45%.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Impianti di produzione energetica)

Il contratto, del valore equivalente a USD 116 milioni, ha comportato la realizzazione in raggruppamento di imprese delle opere civili relative alla centrale idroelettrica di Huanza. La sua esecuzione, sostanzialmente completata nel corso del 2012, si è sostanziata nella realizzazione di un impianto idroelettrico con potenza nominale di 90MW, derivante dallo sfruttamento delle acque del Rio Pallca. Si è inoltre provveduto alla costruzione di uno sbarramento di 34.000 metri cubi di calcestruzzo, una galleria di 10 chilometri, una condotta forzata, una centrale idroelettrica, uno *switchyard*. Committente delle opere è Minera Buenaventura, uno dei principali operatori minerari del Paese.

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

(COSTRUZIONI ESTERO, Impianti di produzione energetica)

Il contratto, del valore equivalente a USD 100 milioni (40% in quota Astaldi), prevede la realizzazione delle opere civili relative alla centrale idroelettrica sotterranea di St. Teresa, in Perù nella regione di Machu Picchu. Il progetto consiste nella realizzazione di un impianto idroelettrico con potenza nominale di 98MW, derivante dallo sfruttamento delle acque del Rio Urubamba, acque già “turbinate” dalla centrale di Machu Picchu attualmente in esercizio. La sua realizzazione comporterà, tra l'altro, la costruzione di un'opera di captazione sotterranea, un complesso di gallerie di accesso alla centrale e al *tunnel* principale. È prevista anche la realizzazione di un *tunnel* di conduzione e un pozzo di adduzione alla centrale sotterranea, la realizzazione degli scavi della centrale, il tutto per un volume di scavo in sottterraneo di 270.000 m<sup>3</sup> di roccia. Committente delle opere è Luz del Sur, uno dei principali distributori di corrente elettrica del Paese. Il lavoro è stato acquisito nel 2011 e, nel corso dello stesso esercizio, sono state avviate le attività di cantierizzazione. Il completamento delle opere è previsto in 30 mesi.

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

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

Il contratto EPC chiavi in mano, del valore equivalente a USD 670 milioni (50% in quota Astaldi, *leader* dell'iniziativa), prevede la realizzazione delle opere civili ed elettromeccaniche relative alla centrale idroelettrica di Cerro del Àguila, in Perù. Il progetto consiste nella progettazione e realizzazione di un impianto idroelettrico con potenza nominale di 510 MW, derivante dallo sfruttamento delle acque del Rio Mantaro. La sua realizzazione comporterà, tra l'altro, la costruzione di 70 km di strade di accesso, uno sbarramento mediante la realizzazione di una diga a gravità di 340.000 metri cubi di calcestruzzo, una galleria di 6 chilometri con sezione 100 m<sup>2</sup>, un pozzo di carico di 140 m di altezza, la

centrale idroelettrica in caverna, e il tunnel di scarico di circa 5 chilometri. Il contratto prevede inoltre la fornitura e l'installazione di tre turbine Francis. Committente delle opere è KALLPA S.A. uno dei principali generatori di energia elettrica del Paese. Il lavoro è stato acquisito nel 2011 e, nel corso dello stesso esercizio, sono state avviate le attività di cantierizzazione. Il completamento delle opere è previsto in 48 mesi.

## **CILE – PROGETTO MINERARIO CHUQUICAMATA**

(COSTRUZIONI ESTERO, Lavori Minerari)

Il progetto prevede l'esecuzione di una serie di opere al fine dell'interramento della miniera a cielo aperto più grande al mondo. Si sostanzia nella realizzazione della galleria di accesso al nuovo sistema sotterraneo di sfruttamento dei giacimenti di rame (7,5 chilometri) e della galleria di trasporto del minerale che sarà estratto all'esterno (6,2 chilometri),



CILE

**Progetto Minerario  
Chuquicamata**

oltre che gallerie di collegamento fra i due rami suddetti, e pozzi di ventilazione ed emergenza per uno sviluppo totale di 3,5 km. Il valore del contratto, inizialmente pari a USD 155 milioni, ha registrato incrementi contrattuali per ulteriori USD 10 milioni per lavori aggiuntivi. Quest'opera è tecnicamente impegnativa, a causa della pendenza (tra l'8% e il 15%, a scendere) delle due gallerie da realizzare. Il contratto è in corso di esecuzione e i lavori avanzano come da programma. Il Committente è CODELCO (Corporación Nacional del Cobre del Chile), la Società di Stato cilena che oggi è primo produttore al mondo di rame. Si ritiene che le buone performance realizzative possano portare nel medio termine ad ulteriori sviluppi commerciali con la stessa CODELCO.

## **CILE – PROGETTO MINERARIO RELAVES (contratto di costruzione)**

(COSTRUZIONI ESTERO, Lavori Minerari)



CILE

**Progetto Minerario Relaves**

Il valore contrattuale di questa iniziativa è pari a USD 34 milioni (quota ASTALDI), corrispondenti all'investimento di competenza previsto per la realizzazione delle opere civili nell'ambito del contratto in concessione per la progettazione, costruzione e successiva gestione di un impianto per il trattamento dei fanghi prodotti dalla miniera CODELCO Andina per il recupero di rame e molibdeno. Il Progetto di Costruzione di Relaves, per un importo totale di USD 26 milioni, è stato assegnato alla Astaldi da MVA (Consorzio Minera Valle Aconcagua), la Concessionaria dell'iniziativa in concessione di cui il Gruppo Astaldi è maggiore azionista con una quota pari al 55%. I lavori sono stati avviati nel corso del 2011 e la caratteristica importante di questo

contratto è la complessità delle forniture elettromeccaniche. Le opere civili sono state praticamente ultimate a gennaio 2013 ed è stata avviata la fase di montaggio degli impianti elettromeccanici. Committente dell'iniziativa è CODELCO, la Società di Stato cilena già committente del Progetto Minerario Chuquicamata.

## America Centrale

Le iniziative in corso nell'Area sono da ricondurre prevalentemente al settore delle infrastrutture di trasporto (strade), in corso di realizzazione in Honduras ed El Salvador. Per quest'ultimo Paese, in particolare, si segnala che nel corso del 2012 il Gruppo si è aggiudicato il contratto per la realizzazione del Progetto per l'ammodernamento della Comasagua-Chiltiupian, una tratta di 9,6 chilometri di strada, ed è stato inaugurato il Ponte sul Rio Lempa a Nombre de Jesus. In tutta l'Area, proseguono inoltre le attività commerciali, finalizzate all'acquisizione di nuove iniziative in costruzione, prevalentemente nel settore delle infrastrutture di trasporto e delle energie rinnovabili.

## America del Nord

Il GRUPPO ASTALDI è presente da oltre 20 anni negli USA, dove opera prevalentemente nel comparto delle infrastrutture di trasporto (strade, autostrade, ponti e viadotti). Tutte le attività nel Paese sono gestite tramite la ASTALDI CONSTRUCTION CORPORATION, Società di diritto statunitense detenuta al 100% dalla ASTALDI S.p.A. Pertanto, per un approfondimento in merito all'operatività di questa controllata e nel Paese, si rinvia al paragrafo della presente relazione dedicata alle principali Società del Gruppo.

Si ricorda inoltre che nell'ottica di garantire una ulteriore diversificazione del posizionamento geografico delle attività, di recente il Gruppo sta guardando al Canada, Paese che offre interessanti opportunità per il comparto delle infrastrutture di trasporto e gli impianti di produzione energetica. Per il presidio di questo mercato, a inizio 2012 il Gruppo Astaldi ha pertanto ritenuto opportuno creare una Società *ad hoc*, ASTALDI CANADA Inc. (partecipata al 100% dalla Astaldi S.p.A.). Nel corso dell'anno, ha anche acquisito una Società TEQ, con cui si ritiene potranno essere attivate interessanti sinergie per lo sviluppo del territorio. T.E.Q. è una Società canadese attiva nel settore delle costruzioni e del *project management*, acquisita per un prezzo di acquisizione pari a 2 milioni di dollari canadesi, oltre ad *earn out* di 2 milioni di dollari canadesi (per complessivi 3,1 milioni di euro). L'operazione è in linea con le politiche di sviluppo commerciale tipicamente adottate dal GRUPPO nell'ingresso in nuovi mercati e consentirà di avere una presenza operativa sul territorio per cogliere già nell'immediato le importanti opportunità che il Paese è in grado di offrire. T.E.Q. è una società di diritto canadese attiva dagli anni '70 nel comparto dell'edilizia non residenziale e ha un fatturato annuo di circa 50



milioni di dollari canadesi. Si ricorda che gli effetti economici dell'operazione hanno come data di efficacia il 1° agosto 2012 e, pertanto, già nell'anno in corso è previsto un contributo dall'Area.

## Concessioni

Il Gruppo Astaldi è un *General Contractor leader* in Italia, attivo a livello internazionale nei comparti infrastrutture di trasporto, acqua ed energia, edilizia civile ed industriale, impiantistica. Negli ultimi anni, forte di elevate competenze ingegneristiche e manageriali, ha consolidato sul mercato un ruolo di *developer* di soluzioni integrate per iniziative complesse, sviluppate in *general contracting*, concessione, *project financing*. Pertanto, nei suoi piani di sviluppo, identifica le concessioni come attività complementari al settore tradizionale delle costruzioni e in grado di garantire la messa a frutto degli elevati livelli di specializzazione acquisiti in termini di *project management* e ingegneria, oltre che nella gestione finanziaria dei progetti.

In quest'ottica, nel 2010 viene costituita ASTALDI CONCESSIONI che nasce nell'ambito di un più ampio progetto di razionalizzazione delle attività del Gruppo che, nel suo complesso, prevede (i) il conferimento in più fasi dalla Capogruppo Astaldi S.p.A. alla stessa ASTALDI CONCESSIONI delle iniziative in essere nel comparto e (ii) la messa a sistema delle competenze acquisite a livello di sede centrale, in termini di pianificazione strategica, strutturazione e avvio delle iniziative.

Alla data di redazione della presente relazione, il processo di conferimento risulta in una fase molto avanzata, in quanto molte iniziative avviate dal Gruppo nel settore delle concessioni sono state conferite.

Tuttavia, per una valutazione adeguata della Società e delle sue prospettive di crescita, si ritiene opportuno in questa sede dare un quadro complessivo delle iniziative strutturate dal Gruppo Astaldi nel settore delle concessioni, con dovuta e giusta differenziazione tra i progetti che rilevano ai fini della redazione della presente relazione – in quanto non ancora ricondotti al perimetro di consolidamento di ASTALDI CONCESSIONI e che si ritiene verranno conferite nel breve-medio periodo.

Nel loro complesso, le iniziative in essere si sostanziano nella partecipazione a progetti in Italia e all'estero (Turchia, Cile, Honduras), riconducibili ai comparti (i) edilizia civile e sanitaria, per un totale di 6.180 posti letto e 5.740 posti auto (ii) infrastrutture di trasporto metropolitano e autostradale, per un totale di 900km di autostrada, 28km di linea metropolitana e 40 stazioni, (iii) aeroporti, per una capacità di gestione di 5.000.000 passeggeri/anno, (iii) parcheggi, per complessivi 3.675 posti auto (iv) acqua ed energia, con una centrale idroelettrica da 111MW e 557Gw/anno di capacità produttiva (v) infrastrutture per il comparto minerario.

Si riporta di seguito l'elenco delle iniziative in essere, con evidenza di quelle conferite alla ASTALDI CONCESSIONI e della fase del ciclo di vita del progetto (gestione, costruzione, lancio).



Figura 2 - Iniziative conferite ad ASTALDI CONCESSIONI, alla data di redazione della presente relazione.

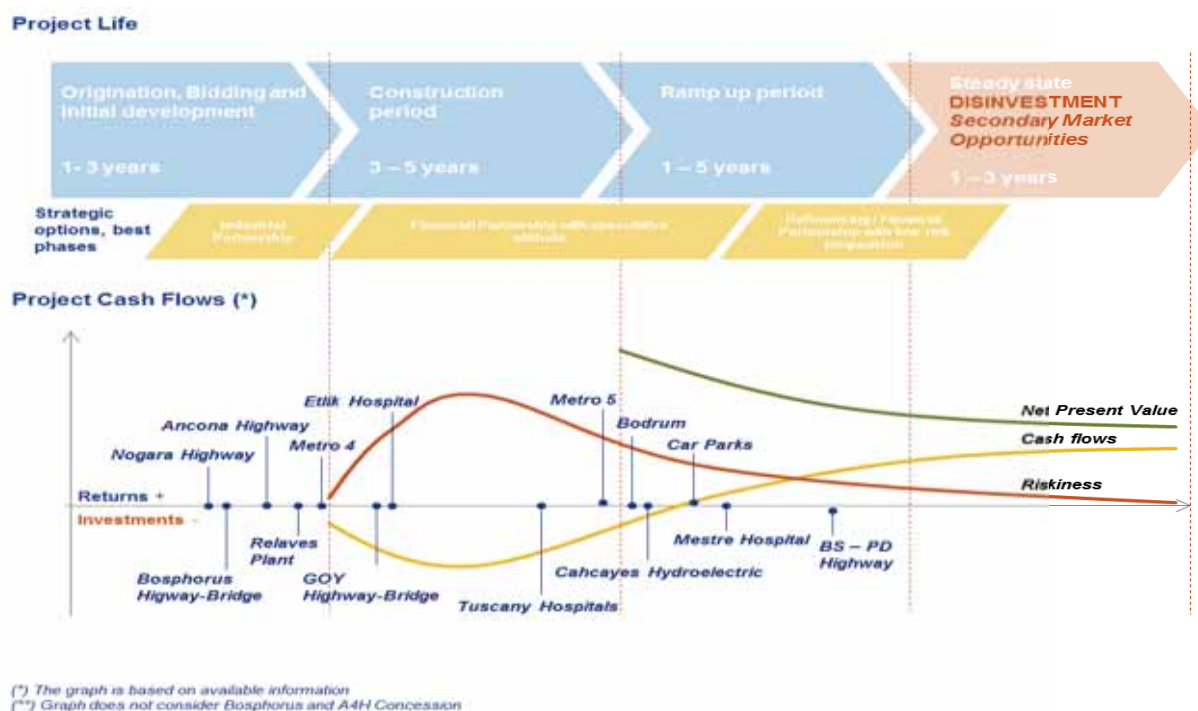
	<u>Iniziative in fase di gestione</u>	<u>Iniziative in fase di lancio/costruzione</u>
<u>Italia</u>	<p><u>Iniziative dirette (Italia/in gestione)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>5 parcheggi (3.675 posti auto)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcheggio Corso Stati Uniti, Torino</li> <li>• Parcheggio Porta Palazzo, Torino</li> <li>• Parcheggio Piazza VIII Agosto, Bologna</li> <li>• Parcheggio Riva Reno, Bologna</li> <li>• Parcheggio Piazza Cittadella, Verona</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Partecipazioni (Italia/in gestione)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1 ospedale (680 posti letto, 1.240 posti auto)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veneta Sanitaria Finanza di Progetto S.p.A. (<i>Ospedale dell'Angelo di Mestre-Venezia</i>)</li> </ul> </li> <li>• <b>193km di autostrada ad alta densità di traffico</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 Holding S.p.A. (già Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.), per il tramite di AI2 S.r.l. (<i>Autostrade A-4 Brescia-Padova e A-31 Valdastico</i>)</li> </ul> </li> </ul>	--
<u>Estero</u>	<p><u>Partecipazioni (estero/in gestione)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1 impianto idroelettrico (111MW)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pacific Hydro Chacayes S.A. (Cile, <i>Impianto idroelettrico di Chacayes</i>)</li> </ul> </li> <li>• <b>1 aeroporto in grado di gestire 5.000.000 passeggeri/anno</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MONDIAL Milas-Bodrum Airport Anonim Sirteki S.A. (Turchia, <i>Aeroporto Internazionale di Milas-Bodrum</i>)</li> </ul> </li> <li>• <b>1 impianto per la depurazione delle acque</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agua de San Pedro Sula A.S. (Honduras, <i>Rete idrica di San Pedro Sula</i>)</li> </ul> </li> </ul>	<p><u>Partecipazioni (estero/in fase di lancio)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1 ospedale (3.500+ posti letto)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ankara Etlik Hastanesi A.S. (Turchia, <i>Campus sanitario di Etlik ad Ankara</i>)</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Partecipazioni (estero/in costruzione)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1 impianto di recupero di molibdeno (4.000 t/anno) e rame (85 t/anno)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valle Aconcagua S.A. (Cile, <i>Progetto minerario Relaves</i>)</li> </ul> </li> </ul>

Figura 2 - Iniziative in concessione in capo alla Capogruppo Astaldi S.p.A , alla data di redazione della presente relazione.

	<u>Iniziative in costruzione</u>	<u>Iniziative in fase di lancio</u>
<u>Italia</u>	<p><u>Partecipazioni (Italia/in costruzione)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>19km di metropolitana, 13 stazioni</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Metro 5 S.p.A. (<i>Metropolitana di Milano Linea 5 - Tratta Bignami-Stazione Garibaldi</i>)<sup>12</sup></li> <li>• Metro 5 Lilla S.p.A. (<i>Metropolitana di Milano Linea 5 - Tratta Stazione Garibaldi-San Siro</i>)</li> </ul> </li> <li>• <b>4 ospedali (2.000+ posti letto, 4.500 posti auto)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S.A.T. S.p.A. (<i>Ospedali di Prato, Pistoia, Lucca, Massa/delle Apuane in Toscana</i>)</li> </ul> </li> </ul>	<p><u>Partecipazioni (Italia/in fase di lancio)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>118km di collegamenti autostradali, 15km di metropolitana con 21 stazioni</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamenti autostradali del Porto di Ancona</li> <li>• Autostrada Nogara-Mare</li> <li>• Metro 4 S.p.A. (<i>Metropolitana di Milano Linea 4</i>)</li> <li>• Nuova Sede di Roma Capitale (<i>Progetto "Campidoglio 2"</i>)</li> </ul> </li> </ul>
<u>Estero</u>	<p><u>Partecipazioni (estero/in costruzione)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>434km di collegamenti autostradali</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Otoyol S.A. (Turchia, <i>Autostrada Gebze-Izmir</i>)</li> </ul> </li> </ul>	<p><u>Partecipazioni (estero/in fase di lancio)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>113km di collegamenti autostradali, 2km di ponte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Turchia, <i>Terzo Ponte sul Bosforo e North Marmara Highway</i></li> </ul> </li> </ul>

<sup>12</sup> Per completezza dell'informativa fornita, si segnala che un primo tratto funzionale della Metropolitana di Milano Linea 5 (Bignami-Stazione Garibaldi) è stata inaugurata ed è entrata in gestione a febbraio 2013. Per eventuali approfondimenti, si rinvia al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" della presente relazione.

Figura 3 - Ciclo di vita delle iniziative segnalate



## Parcheggi

Alla data di redazione della presente Relazione, ASTALDI CONCESSIONI ha in capo 5 iniziative nel comparto dei parcheggi, tutte operative, per un totale di 3.675 posti auto.

- Parcheggio *Corso Stati Uniti* di Torino (Italia, in gestione)
  - Data fine gestione: 2079 - 500 posti auto
- Parcheggio *Porta Palazzo* di Torino (Italia, in gestione)
  - Data fine gestione: 2076 - 853 posti auto
- Parcheggio *Piazza VIII Agosto* di Bologna (Italia, in gestione)
  - Data fine gestione: 2058 - 979 posti auto
- Parcheggio *Riva Reno* di Bologna (Italia, in gestione)
  - Data fine gestione: 2040 - 543 posti auto
- Parcheggio *Piazza Cittadella* di Verona (Italia, in gestione)
  - Data fine gestione: 2048 - 800 posti auto

Per la gestione di tutte queste iniziative, ha avviato una *partnership* strategica con il Gruppo APCOA Europe, operatore *leader* nel comparto dei servizi di parcheggio in Italia e in Europa, che opera in qualità di gestore ed è in grado di offrire un *expertise* adeguato per l'ottimale valorizzazione di tutti i processi gestionali connessi alle iniziative. Gli accordi in essere per ciascuna iniziativa prevedono che la gestione diretta dei parcheggi venga effettuata direttamente dal Gruppo APCOA Europe, attraverso le sue partecipate, che a valle delle attività svolte, ripartisce i ricavi con il Gruppo Astaldi. Tali accordi, tra l'altro, prevedono anche clausole di minimo garantito che mitigano l'effetto per ASTALDI CONCESSIONI

dell'eventuale rischio-occupazione delle strutture gestite, tutte tendenzialmente in zone centrale o collegate a realtà locali in grado di garantire costanti flussi di transito. Per l'esercizio 2012, i ricavi di competenza del Gruppo Astaldi derivanti dalla gestione dei parcheggi, sono stati pari a circa 5 milioni di euro.

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



**Figura 4 – Italia, Parcheggio Piazza Cittadella di Verona.**

#### *Parcheggio “Corso Stati Uniti” di Torino (Italia / in gestione - 500 posti auto)*

La concessione di costruzione e gestione del Parcheggio *Corso Stati Uniti* ha una durata di 80 anni, con avvio in data 29 febbraio 1999 e scadenza in data 24 febbraio 2079. I posti auto a disposizione sono 500, direttamente gestiti dal *partner* APCOA Parking Italia S.p.A. (Gruppo APCOA Europe). La fase di gestione è stata avviata a ottobre 2001, a valle della fase di realizzazione eseguita direttamente dal Gruppo Astaldi.

La struttura è posizionata nel centro della città, vicino a uffici pubblici come il Palazzo di Giustizia, la Questura e il Politecnico di Torino, oltre che la Stazione Porta Nuova. Il parcheggio è presidiato e aperto tutti i giorni 24 ore su 24 ed è ben collegato al sistema di trasporto ferroviario e locale, per consentire agli utenti di parcheggiare e muoversi nel resto della città.

L'equilibrio del P.E.F. (Piano Economico-Finanziario) dell'iniziativa si fonda su un flusso di ricavi garantito da un accordo sottoscritto con la stessa APCOA Parking Italia S.p.A., che prevede il riconoscimento alla Società del 50% del fatturato annuo complessivo generato dal parcheggio. Per l'esercizio 2012, i ricavi di competenza Astaldi derivanti dalla gestione di questo parcheggio sono stati pari a 148 mila euro.

#### *Parcheggio “Porta Palazzo” di Torino (Italia / in gestione - 853 posti auto)*

La concessione di costruzione e gestione del Parcheggio *Porta Palazzo* ha una durata di 80 anni, con avvio in data 9 agosto 1996 e scadenza ad agosto 2076. I posti auto a disposizione sono 853, direttamente gestiti dal *partner* APCOA Parking Italia S.p.A. (Gruppo APCOA Europe). La fase di gestione è stata avviata nel gennaio 1999, a valle della fase di realizzazione eseguita direttamente dal Gruppo Astaldi.

La struttura gestita si sostanzia in un parcheggio multipiano su 8 piani, di cui 2 interrati, il piano terra per posti privati e 5 piani fuori terra. È aperto tutti i giorni 24 ore su 24, è adiacente alle vie e le piazze più centrali ed importanti della città, oltre che alla Stazione Porta Nuova ed è prossimo al cosiddetto “Quadrilatero Romano”, la zona in cui la vita notturna cittadina è di maggior rilievo. Permette di raggiungere con facilità anche le principali attrazioni turistiche della città ed è ben collegato al sistema di trasporto locale.

L'equilibrio del P.E.F. (Piano Economico-Finanziario) dell'iniziativa si fonda su un flusso di ricavi garantito da un accordo sottoscritto con APCOA Parking Italia S.p.A., che prevede il riconoscimento del 50% del fatturato annuo complessivo del parcheggio. Per l'esercizio 2012, i ricavi di competenza Astaldi derivanti dalla gestione di questo parcheggio sono stati pari a 294 mila euro.

#### *Parcheggio “Piazza VIII Agosto” di Bologna (Italia / in gestione - 979 posti auto)*

La concessione di costruzione e gestione del Parcheggio *Piazza VIII Agosto* ha una durata di 60 anni, con avvio in data 24 febbraio 1998 e scadenza a febbraio 2058. La fase di gestione è stata avviata a marzo 2001, a valle della realizzazione del parcheggio effettuata dallo stesso Gruppo Astaldi. I posti auto a disposizione sono 979 e sono gestiti dal *partner* APCOA Austria A.G. (Gruppo APCOA Europe), attraverso la società del Gruppo APCOA Parking Italia S.p.A.

La struttura gestita si sostanzia in un parcheggio coperto multipiano, presidiato e aperto tutti i giorni 24 ore su 24, ben collegato alla rete di trasporto pubblico, per consentire agli utenti di parcheggiare l'auto e muoversi nel centro della città con il trasporto locale.

L'equilibrio originale del P.E.F. (Piano Economico-Finanziario) dell'iniziativa si fonda su un flusso di ricavi garantito da un accordo sottoscritto con il gestore, che prevede il riconoscimento del 50% del fatturato annuo complessivo del parcheggio. Per l'esercizio 2012, i ricavi di competenza Astaldi derivanti dalla gestione di questo parcheggio sono stati pari a 1,7 milioni di euro.

#### *Parcheggio “Via Riva Reno” di Bologna (Italia / in gestione - 543 posti auto)*

La concessione di costruzione e gestione del Parcheggio *Via Riva Reno* ha una durata di 37 anni, con avvio in data 15 aprile 2003 e scadenza al 31 dicembre 2040. I posti auto a disposizione sono 543, direttamente gestiti dal *partner* APCOA Parking Italia S.p.A. La fase di gestione è stata avviata a marzo 2009, a valle della realizzazione dell'opera effettuata dallo stesso Gruppo Astaldi.

La struttura gestita si sostanzia in un parcheggio coperto multipiano, ben collegato alla rete di trasporto pubblico, per consentire agli utenti di parcheggiare l'auto e prendere le linee di trasporto locale disponibili per muoversi al centro della città.

L'equilibrio del P.E.F. (Piano Economico-Finanziario) dell'iniziativa, si fonda su un flusso di ricavi garantito da un accordo sottoscritto con la stessa APCOA Parking Italia S.p.A., che prevede il riconoscimento del 50% del fatturato annuo complessivo derivante dalla gestione del parcheggio. Per l'esercizio 2012, i ricavi di competenza Astaldi derivanti dalla gestione di questo parcheggio sono stati pari a 811 mila euro.

### *Parcheggio “Piazza Cittadella” di Verona (Italia - 800 posti auto)*

La concessione di costruzione e gestione del Parcheggio *Piazza Cittadella* ha una durata di 37 anni, con avvio in data 1° settembre 2010 e scadenza a giugno 2048. I posti auto a disposizione sono 800, gestiti dal *partner* APCOA Parking Italia S.p.A. e la struttura è localizzata in un'area centrale della città, nelle immediate vicinanze della famosa Arena di Verona che, di per sé, rappresenta un grande polo di attrazione per turisti e cittadini in transito per la città. La fase di gestione è stata avviata a settembre 2010, a valle della realizzazione dell'opera effettuata dallo stesso Gruppo Astaldi.

La struttura gestita è suddivisa su 3 livelli interrati e dispone anche di 50 stalli sulla superficie della piazza. Nel suo complesso, si distingue come un intervento innovativo sul territorio, per gli elevati *standard* di qualità del servizio offerto all'utenza, oltre che per i requisiti estetici e funzionali che lo collocano ai migliori livelli europei – per la gestione dei flussi, l'efficacia della segnaletica, la sicurezza del capillare sistema di video-sorveglianza, oltre che per una *nursery-room* per i bambini e uno spazio espositivo a verde che lo rendono molto accogliente.

L'equilibrio del P.E.F. (Piano Economico-Finanziario) dell'iniziativa, si fonda su un flusso di ricavi garantito da un accordo sottoscritto con la stessa APCOA Parking Italia S.p.A., che prevede il riconoscimento del 50% del fatturato annuo complessivo derivante dalla gestione del parcheggio. Per l'esercizio 2012, i ricavi di competenza Astaldi derivanti dalla gestione di questo parcheggio sono stati pari a 1,9 milioni di euro.

### *Partecipazioni societarie - Italia*

#### *A4 Holding S.p.A. (Italia – 193km di collegamenti autostradali)*

ASTALDI CONCESSIONI – per il tramite della sua controllata Al2 S.r.l. – è titolare di una quota di partecipazione in A4 Holding S.p.A. (già Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.), Concessionaria dell'Autostrada A-4 Brescia-Padova (anche Autostrada Serenissima), che vuole dire 193 chilometri di collegamenti autostradali ad alta densità di traffico situati nell'Area Nord-Est dell'Italia.

L'ingresso in A4 Holding S.p.A. assume particolare rilievo strategico se inquadrato nel più ampio piano di sviluppo delle attività del Gruppo Astaldi, in quanto ha reso possibile l'ingresso in un settore in Italia – quello delle infrastrutture di trasporto autostradale – che si ritiene potrà garantire rilevanti sinergie tra il comparto delle costruzioni e quello delle concessioni.

La partecipazione è stata acquisita in più fasi nel corso del 2011 (i) in esito alle gare indette dai Comuni di Milano Brescia, con contratti formalizzati nel corso dello stesso 2011, nonché (ii) in adempimento ad aumenti di capitale successivamente deliberati dalla stessa Concessionaria, a cui ASTALDI CONCESSIONI ha aderito, sottoscrivendo le quote di propria spettanza, oltre che parte dell'“inoptato” derivante dalla mancata adesione agli stessi aumenti di capitale da parte di altri Soci.



Nel 2012, con l'obiettivo di consolidare un ruolo di *partner* industriale per la stessa A4 Holding, ASTALDI CONCESSIONI ha sottoscritto un accordo di investimento con altri azionisti – IN.FRA S.p.A. (Gruppo Intesa) e 2G Investimenti S.p.A. Tale accordo ha regolamentato l'esercizio congiunto della prelazione in sede di acquisizione delle ulteriori partecipazioni in A4 Holding messe in vendita dai Comuni di Vicenza e Padova, ma ha anche definito le linee per una ristrutturazione complessiva delle quote detenute, al fine di acquisire il controllo della Concessionaria attraverso la concentrazione di queste quote in un pacchetto di maggioranza in capo ad un unico veicolo. In quest'ottica, ASTALDI CONCESSIONI ha costituito la Società Ai2 S.r.l. alla quale ha conferito il pacchetto azionario detenuto in A4 Holding – Relazione Peritale di stima ex art. 2465 c.c., redatta in data 30 Maggio 2012 a firma del Prof. Enrico Laghi –, procedendo successivamente alla cessione in favore di IN.FRA e 2 G Investimenti rispettivamente del 22,17% e del 6,08% delle quote di Ai2. Ne consegue che alla data odierna ASTALDI CONCESSIONI detiene, per il tramite del veicolo Ai2, il 10,73% della A4 Holding.

**Figura 5 – Italia, Autostrada Serenissima.**



*Veneta Sanitaria Finanza di Progetto S.p.A. (Italia / in gestione - 680 posti letto, 1.240 posti auto )*

Veneta Sanitaria Finanza di Progetto S.p.A. è la Società Veicolo (SPV, *Special Purpose Vehicle*) incaricata della costruzione e gestione dell'Ospedale dell'Angelo di Mestre-Venezia, in Italia. È partecipata dalla ASTALDI CONCESSIONI, che ne detiene una quota al 3,5% a decorrere dall'aprile 2012, nelle more del conferimento della quota di partecipazione del 31% attualmente ancora in capo ad Astaldi S.p.A.

La struttura ospedaliera dispone di 680 posti letto e 1.240 posti auto e si estende su una superficie di 127.000 m<sup>2</sup> (più ulteriori 5.000 m<sup>2</sup> per l'annessa Banca degli Occhi). L'opera è in esercizio dal 2008, con durata della gestione fino al 2032.

Nel corso del 2012 la gestione si è svolta regolarmente, nel rispetto delle specifiche del contratto di concessione e con risultati in linea con le previsioni del Piano Economico Finanziario. In linea con le attese, la Società Veicolo ha distribuito ai suoi Soci dividendi per 3,7 milioni di euro, oltre al rimborso parziale del prestito subordinato per 1 milioni di euro.

In data 28 febbraio 2012, il Vice Presidente della Società di progetto, Ing. Piergiorgio Baita, è stato sottoposto a un provvedimento di custodia cautelare in seguito a indagini giudiziarie in corso da parte della Procura di Venezia. Le ipotesi di reato ad esso contestate non sarebbero riconducibili alla carica dallo stesso ricoperta nella Società. Sulla base delle informazioni attualmente note, con riferimento alla fattispecie sopradescritta, non si ravvisano profili di rischio, anche solo di natura patrimoniale, riconducibili alla Società medesima, restando pur tuttavia in attesa degli esiti dell'intera vicenda.

**Figura 6 – Italia, Ospedale dell'Angelo di Mestre-Venezia**



*Autostrada Nogara Mare Adriatico S.c.p.A. (Italia / in fase di lancio - 107km di autostrada)*

Il 14 dicembre 2011 ASTALDI CONCESSIONI – per il tramite di A4 Holding S.p.A. – ha acquisito una partecipazione del 13% in Autostrada Nogara-Mare Adriatico S.c.p.A. Quest'ultima è la Società costituita *ad hoc* dal Promotore (ai sensi dell'art. 37-bis della Legge n. 109/1994 e successive modifiche/integrazioni), nell'ambito della gara indetta dalla Regione Veneto per l'affidamento della concessione per la progettazione, realizzazione e gestione in regime di *project financing* del collegamento autostradale a pedaggio denominato Autostrada Regionale Medio-Padana Veneta Nogara-Mare Adriatico – iniziativa per la quale nel 2012 l'Amministrazione competente ha proceduto con l'esperimento della seconda fase di gara.

Per questa iniziativa, nel corso del 2012 si è proceduto con la riconfigurazione dell'ATI (Associazione Temporanea di Imprese) con il Promotore che ha partecipato alla seconda fase di gara e che ha visto la partecipazione, in qualità di mandataria, della Astaldi – con una partecipazione pari al 23%, di cui il 10% in capo alla Astaldi ed il restante 13% alla Astaldi Concessioni. La procedura di gara si è conclusa con esito positivo nel corso del 2012 e l'ATI Promotore è tutt'ora in attesa dell'aggiudicazione provvisoria dell'iniziativa.



## *Partecipazioni societarie - Estero*

### *Pacific Hydro Chacayes S.A. (Cile / in gestione - 1 impianto idroelettrico da 111MW)*

L'iniziativa si sostanzia nella partecipazione nella Società di Progetto Pacific Hydro Chacayes S.A., incaricata della costruzione e gestione dell'Impianto idroelettrico di Chacayes, situato in Cile e con una capacità istallata di circa 110 MW (557 Gw/anno).

La partecipazione in questa S.P.V. (*Special Purpose Vehicle*) avviene mediante la partecipazione al 60% della Inversiones Assimco Ltd. che, a sua volta, possiede il 100% di Cachapoal Inversiones Ltd. e che, dal canto suo, detiene il 27,3% della stessa Pacific Hydro Chacayes S.A. La Inversiones Assimco Ltd. è inoltre partecipata al 31,39% dalla SIMEST S.p.A. e per il restante 8,61% dalla F.V.C. (Fondo di Venture Capital della stessa SIMEST S.p.A.).

L'impianto idroelettrico di Chacayes è stato realizzato dal Gruppo Astaldi, in *partnership* con l'australiana Pacific Hydro. È situato nella Valle dell'Alto Cachapoal (Cordigliera delle Ande) e si configura come un *run-of-river hydro power plant*, ovvero un impianto idroelettrico il cui funzionamento si fonda sullo sfruttamento dell'energia cinetica generata dall'abbondante scorrere delle acque dei fiumi della Valle. L'impianto produce pertanto energia pulita ed è totalmente eco-compatibile, caratteristica che, tra l'altro, lo scorso dicembre gli ha permesso di ottenere il *2012 Best Hydro Project Award in the World* dal prestigioso *Renewable Energy World Magazine*.

Il contratto di concessione prevede diritti di sfruttamento per periodo illimitato delle acque dell'Area: tramite un contratto di compravendita a lungo termine, è inoltre previsto che il 60% dell'energia prodotta sia venduto sul mercato dell'energia cilena e il restante 40% venga destinato al mercato *spot*.

La fase di gestione dell'impianto è stata avviata a ottobre 2011, con la vendita a *spot* dell'energia. Successivamente, a partire dal 1° gennaio 2012 è entrato in vigore il contratto PPA.

Si segnala inoltre che nell'ultimo trimestre 2012 la SPV ha chiuso con grande successo un rifinanziamento (*syndicated loan*) per complessivi USD 340 milioni, con un *pool* di banche locali (Banca Itaú, Corpbanca, BCI). L'operazione finanziaria, condivisa nell'ambito delle linee di sviluppo del Gruppo Astaldi, ha permesso ad ASTALDI CONCESSIONI – per il tramite della società veicolo Cachapoal Inversiones Ltd. – di incassare USD 31,9 milioni, suddivisi in USD 12,2 milioni per pagamento prestito soci, USD 12,8 milioni a riduzione capitale sociale, USD 1,99 milioni per dividendi.

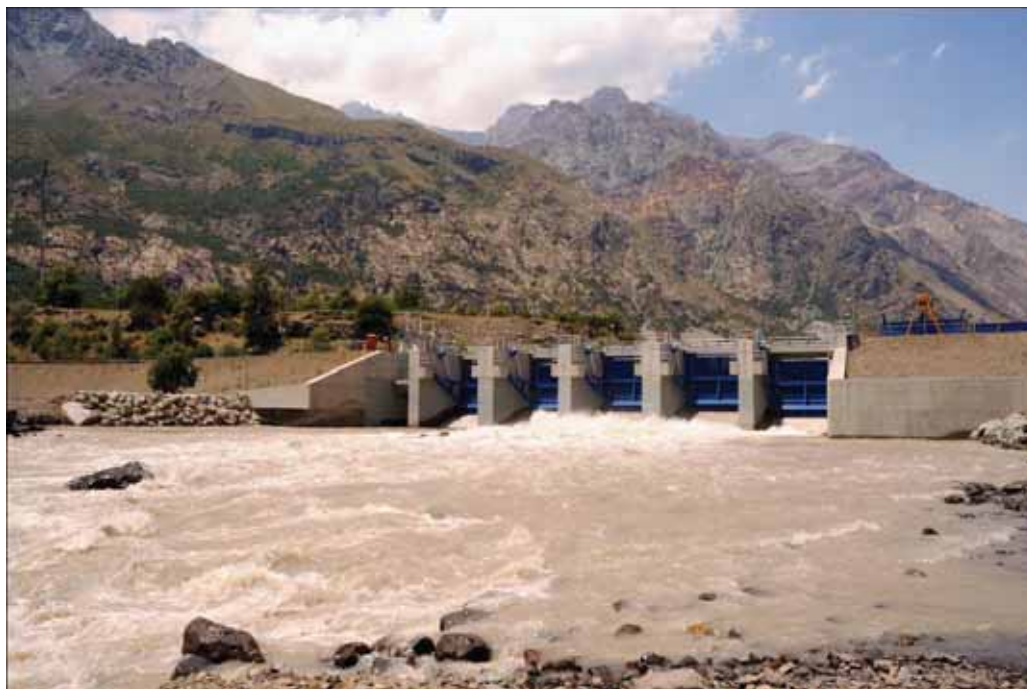
Ulteriore valore per l'iniziativa deriva dal fatto che nel 2012 l'impianto ha anche ottenuto dall'ONU i suoi primi *carbon credit* che, per quanto previsto dalla procedura CDM (*Clean Development Mechanism*) del Protocollo internazionale di Kyoto<sup>13</sup>, saranno in grado di generare ricavi tra circa un anno – a valle del periodo di monitoraggio definito per procedura dalla stessa ONU. Da quel momento, nell'ambito di questa iniziativa si avrà diritto a vendere *carbon credit* per circa

---

<sup>13</sup> Il Protocollo di Kyoto è un trattato internazionale in materia ambientale entrato in vigore nel 2005, che impone ai Paesi aderenti di ridurre le emissioni di elementi inquinanti (in primo luogo, biossido di carbonio), in una misura annua concordata. Tra l'altro, prevede il ricorso a meccanismi di mercato per l'acquisizione di crediti di emissione – cosiddetti Meccanismi Flessibili, tra cui il principale è il CDM (Meccanismo di Sviluppo Pulito) – che hanno come obiettivo massimizzare le riduzioni ottenibili a parità di investimento. Nello specifico, il CDM consente di realizzare progetti in Paesi in via di sviluppo che producano benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni di gas-serra e di sviluppo economico e sociale dei Paesi ospiti e che, nello stesso tempo, generino crediti certificati di riduzione delle emissioni (*carbon credit*). Questi crediti possono essere oggetto di vendita e utilizzati dai Paesi industrializzati per raggiungere i loro obiettivi in termini di emissione nell'ambito dello stesso Protocollo di Kyoto.

350.000 CERs/anno per un periodo di 21 anni, con conseguenti benefici per la redditività complessiva del progetto. I *carbon credit* sanciscono l'ottima capacità dell'impianto di ridurre le emissioni di CO2 e, sulla base dei meccanismi ratificati dallo stesso Protocollo, si traducono in veri e propri crediti commerciali certificati che possono essere oggetto di vendita.

**Figura 7 – Cile, Impianto idroelettrico di Chacayes.**



*MONDIAL Milas-Bodrum Airport Anonim Sirteki S.A. (Turchia / in gestione - 1 aeroporto in grado di gestire 5.000.000 passeggeri/anno)*

MONDIAL Milas-Bodrum Airport Anonim Sirteki S.A. è la Società Veicolo titolare del contratto di concessione per la progettazione, costruzione e gestione del *terminal* internazionale passeggeri dell'Aeroporto Internazionale di Milas-Bodrum in Turchia, attualmente in fase di esercizio.

L'aeroporto è collocato in un'area ad elevata densità turistica nella parte sud-ovest della Turchia e insiste su una superficie complessiva di 100.000 metri quadrati. I lavori sono stati realizzati dal Gruppo Astaldi, con contratto EPC (*Engineering Procurement Construction*) e nel suo complesso la struttura è pronta ad accogliere 5.000.000 passeggeri/anno.

In linea con le aspettative l'avvio della fase di gestione è avvenuto il 16 maggio 2012, registrando nel corso dell'anno un traffico passeggeri di circa 1,95 milioni, in linea con le attese della Società. A seguire, sono stati progressivamente avviati tutti i servizi commerciali tipici del *business* aeroportuale, incluso le attività di *duty free* – gestite dalla Unifree, *leader* del settore in Turchia e in fase di espansione in Est Europa e Nord Africa – che da sole garantiscono circa il 30% dei flussi di ricavo dell'aeroporto. Avviate anche, seppure in differenti *step*, (i) le attività di *food and beverage*, gestite da DO&CO, *leader* nel settore del catering e della ristorazione in Turchia: sono infatti previsti diversi punti ristoro, nelle zone

di partenza e arrivo passeggeri, (ii) le attività commerciali minori quali (Rent a Car, Exchange, ATM, Uffici del turismo), (iii) l'affitto degli spazi tecnici agli operatori del settore e la gestione del parcheggio auto, Bus e Mini Bus. Tutti i servizi *aviation* previsti dal contratto di concessione sono stati inoltre erogati dalla Società, secondo gli accordi presi con l'autorità competente (Servizio Bridge, fornitura servizi accessori quali ad es., gestione dell'assegnazione degli slot) prima dell'inizio dell'attività operativa.

**Figura 8 - Turchia, Aeroporto Internazionale di Milas-Bodrum.**



*Ankara Etlik Hastanesi A.S. (Turchia / in fase di lancio - 1 ospedale per 3.500+ posti letto)*

Ankara Etlik Hastanesi A.S. è Società di Progetto costituita in data 5 gennaio 2012 e incaricata della progettazione, costruzione e gestione in regime di concessione del *Campus* ospedaliero di Etlik ad Ankara, in Turchia.

Il progetto prevede la realizzazione di una struttura sanitaria che sarà dotata complessivamente di 3.500 posti letto, distribuiti in 9 dipartimenti, che si estenderanno su una superficie complessiva di circa 1.080.000 m<sup>2</sup>.

Il complesso sarà realizzato per conto del Ministero della Salute turco (MOH) dalla *joint venture* partecipata al 46% dalla stessa ASTALDI CONCESSIONI, al 5% dalla Astaldi S.p.A. e per il restante 49% dalla Società turca Türkerler.

La durata della concessione è prevista pari a 28,5 anni, di cui 3,5 anni per la fase di costruzione e 25 anni per la gestione, che verrà avviata a valle della fase di realizzazione.

L'iniziativa prevede un investimento complessivo pari a 940 milioni di euro, la cui remunerazione sarà garantita da un canone di disponibilità annuale (rivalutabile per l'inflazione), oltre che da un canone per l'espletamento di alcuni servizi non sanitari in convenzione (manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici, delle strade, delle aree a verde, delle

apparecchiature elettro-medicali e degli arredi, gestione delle *utilities*) e dallo sviluppo commerciale di alcune aree immobiliari.

Per questa iniziativa, il 5 marzo 2012 si è addivenuti alla firma del contratto con il Cliente (MOH). Attualmente, è in corso una fase di negoziazione diretta con il Cliente, che potrebbe portare al miglioramento di alcune condizioni operative e contrattuali e alla definizione di servizi aggiuntivi. Si ritiene che tale procedimento potrà essere concluso nel primo semestre 2013; successivamente, a valle del relativo *financial closing*, le quote di competenza della Astaldi nell'iniziativa verranno inserite in portafoglio.

#### *VALLE ACONCAGUA S.A. (Cile / in costruzione - 1 impianto per il recupero di minerali)*

Mediante la Società Veicolo Valle Aconcagua S.A., ASTALDI CONCESSIONI in *joint venture* con alcuni partner locali ha acquistato dalla CODELCO (*Corporación Nacional del Cobre de Chile*, impresa statale cilena fondata nel 1976, che oggi è il primo produttore di rame al mondo) un contratto di concessione per la progettazione, costruzione e successiva gestione di un impianto per il trattamento dei fanghi prodotti dalla miniera Andina per il recupero di rame e molibdeno.

L'impianto, da ultimare entro il 2013, permetterà il recupero di circa 4.000 tonnellate/anno di rame e 80 tonnellate/anno di molibdeno, che la stessa CODELCO si è già impegnata ad acquistare a condizioni predefinite e concordate.

Il valore complessivo dell'investimento è pari a USD 34 milioni, con ricavi da gestione complessivi che ammontano a circa USD 300 milioni.

Per questa iniziativa, ad agosto 2012 è stato chiuso il contratto di finanziamento con Banca Security per un importo di USD 21 milioni.

#### *SAT S.p.A. (Italia / in costruzione – 4 ospedali, 1.510 posti letto)*

SAT S.p.A. è la Concessionaria dell'iniziativa in *project finance* per la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione e la gestione dei relativi servizi non sanitari e commerciali di 4 presidi ospedalieri in Toscana – Massa (delle Apuane), Lucca, Pistoia e Prato – per un totale di 1.700 posti letto. Sono escluse le forniture di apparecchiature elettromedicali e arredi. Concedente dell'iniziativa è Azienda USL n. 1 Massa e Carrara, con Azienda USL n. 2 Lucca, Azienda USL n. 3 Pistoia, Azienda USL n. 4 Prato. SAT S.p.A. è partecipata dalla Astaldi con una quota pari al 35%. La concessione ha una durata contrattuale di 25 anni e 8 mesi, di cui circa 20 anni per la gestione. L'operazione, così come da contratto di finanziamento stipulato in data 8 agosto 2012, è strutturata sulla base di un finanziamento *non recourse* di circa 133 milioni di euro, con una leva finanziaria 20/80 che prevede un apporto di mezzi propri (capitale sociale e prestito subordinato) di circa 38 milioni di euro. È prevista inoltre l'erogazione di un contributo pubblico totale di circa 242 milioni di euro, IVA esclusa (di cui 232 milioni di euro a stato avanzamento lavori e 10 milioni di euro a collaudo), a fronte di un totale investimento di circa 387 milioni di euro (oneri finanziari e iva esclusi). Il ritorno dell'investimento per i privati è garantito dal flusso dei ricavi da gestione atteso dalla Società di Progetto, a fronte dell'erogazione di servizi non sanitari (pulizie, manutenzioni, sterilizzazione, lavanderia, ristorazione, ecc.) e commerciali. Sebbene siano state

sottoscritte quattro Convenzioni con ognuna delle Aziende USL interessate, l'operazione si basa sull'unitarietà del Piano Economico Finanziario e sul concetto di unitarietà dei quattro interventi. Ogni Azienda USL interverrà nel caso in cui fosse necessario un riequilibrio economico finanziario. Per un approfondimento in merito all'avanzamento della fase di costruzione, si rinvia a quanto riportato in proposito nella sezione dedicata all'andamento delle iniziative di costruzione. Per quanto riguarda invece gli aspetti finanziari dell'iniziativa, si segnala che ad agosto 2012 è stato sottoscritto il contratto di finanziamento (*financial closing*), per complessivi 174 milioni di euro – stipulato tra la SAT e un *pool* di istituti di credito internazionali (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria SA, Centro Banca, Credit Agricole Corporate and Investment Bank, Dexia Crediop, Unicredit) – che, oltre alla linea base di 133 milioni di euro, prevede anche una linea *bridge* per il contributo di collaudo pari a circa 10 milioni di euro, il finanziamento dell'IVA per circa 18 milioni di euro, una linea *stand-by* su contributo pubblico pari a circa 3 milioni di euro ed una linea per costi imprevisti per circa 10 milioni di euro..

*METRO 5 S.p.A. (Italia / in costruzione – 6,1 chilometri di linea metropolitana, 26.000 passeggeri/ora per senso di marcia)*

Metro 5 S.p.A. è la Concessionaria dell'iniziativa in *project finance* per la progettazione definitiva ed esecutiva, la realizzazione e la gestione della nuova Metropolitana di Milano Linea 5, per la tratta Stazione Garibaldi-Bignami (6,1 chilometri, 9 stazioni e una capacità di 26.000 passeggeri/ora per senso di marcia). L'opera è in corso di costruzione a opera della stessa ASTALDI in raggruppamento di imprese e a febbraio 2013 ha visto l'inaugurazione di una prima tratta funzionale, lungo il tracciato Zara-Bignami, con previsione di messa in esercizio dell'intera linea entro il 2013. Concedente dell'iniziativa è il Comune di Milano. La concessione ha una durata di 31 anni e 9 mesi, di cui 27 anni per la fase di gestione. La Società di Progetto è partecipata al 38,7% dalla Astaldi; la quota indicata è comprensiva dell'incremento della partecipazione registrato nel corso dell'esercizio 2012, come meglio dettagliato in seguito. L'operazione è strutturata sulla base di un finanziamento *non recourse* di circa 275 milioni di euro, con una leva finanziaria di 18/82 che prevede un apporto di mezzi propri (capitale sociale e prestito subordinato) di circa 40 milioni di euro. È prevista l'erogazione di un contributo pubblico totale di circa 350 milioni di euro, iva esclusa (di cui 116 milioni di euro a carico del Comune e il resto a carico dello Stato), a fronte di un investimento totale di circa 552 milioni di euro (oneri finanziari e iva esclusi). Il ritorno dell'investimento per la Società di Progetto è garantito da un ricavo da gestione pari a circa 26 milioni di euro annui. Per un approfondimento sull'avanzamento delle attività realizzative, si rinvia a quanto riportato in merito all'iniziativa nel paragrafo della presente relazione dedicato all'andamento delle iniziative in costruzione. In questa sede, si ritiene opportuno segnalare che nel corso del 2012 sono state avviate con il Comune di Milano una serie di attività finalizzate a unificare le Convenzioni delle due tratte della Linea 5 ad oggi in esecuzione (sempre ad opera della Astaldi) – la tratta Stazione Garibaldi-Bignami (in capo a Metro 5 S.p.A.) e la tratta Stazione Garibaldi-San Siro (in capo a Metro 5 Lilla S.p.A., come meglio dettagliato nel paragrafo successivo) – al fine di avere un'unica linea (Bignami-San Siro) ed un unico Concessionario. Alla data di redazione della presente relazione, tali attività sono ancora in corso. Si segnala inoltre che, a seguito della dichiarazione di fallimento di uno dei Soci dell'iniziativa intervenuta nel 2010, ad aprile 2012, nell'ambito di un consolidamento della propria presenza nell'iniziativa, si è proceduto – fra la Curatela del fallimento in questione e la Astaldi stessa – alla cessione a favore della Astaldi della



partecipazione azionaria detenuta dal Socio fallito. Pertanto e come già segnalato, la partecipazione Astaldi è salita dal 31% al 38,7%.

### *METRO 5 LILLA S.p.A. (Italia / in costruzione – 7,1 chilometri di metropolitana, 26.000 passeggeri/ora per senso di marcia)*

L'iniziativa si riferisce al *project finance* per la progettazione esecutiva, la realizzazione e la gestione del prolungamento della Metropolitana di Milano Linea 5, lungo la tratta Stazione Garibaldi-San Siro (7,1 chilometri, 10 stazioni, 26.000 passeggeri/ora per senso di marcia). Concessionaria dell'iniziativa è METRO 5 LILLA S.r.l., partecipata al 100% da METRO 5 S.p.A. (a sua volta partecipata al 38,7% dalla ASTALDI). Concedente è il Comune di Milano. La concessione ha una durata di 30 anni (fino al 31 dicembre 2040), di cui 25 anni 8 mesi di gestione. L'operazione è strutturata su un finanziamento *non recourse* di circa 334 milioni di euro, con una leva finanziaria di circa 21/79 che prevede un apporto di mezzi propri (capitale sociale e prestito subordinato) per circa 85 milioni di euro. È prevista inoltre l'erogazione di un contributo pubblico totale di circa 443 milioni di euro, IVA esclusa (di cui 88 milioni di euro a carico del Comune e il resto a carico dello Stato), a fronte di un totale investimento di circa 775,7 milioni di euro (oneri finanziari ed IVA esclusi). L'equilibrio del Piano Economico Finanziario dell'iniziativa si fonda sul flusso dei ricavi attesi dalla gestione per la Società di progetto, con la previsione di un canone di disponibilità. Per un approfondimento in merito alla fase di costruzione di questa iniziativa, si rinvia a quanto riportato in merito all'iniziativa nel paragrafo della presente relazione dedicato all'andamento delle iniziative in costruzione. In questa sede, si ritiene opportuno segnalare che nel corso del 2012 sono state avviate con il Comune di Milano una serie di attività finalizzate a unificare le Convenzioni delle due tratte della Linea 5 ad oggi in esecuzione (sempre ad opera della Astaldi) – la tratta Stazione Garibaldi-Bignami (in capo a Metro 5 S.p.A.) e la tratta Stazione Garibaldi-San Siro (in capo a Metro 5 Lilla S.p.A., come meglio dettagliato nel paragrafo successivo) – al fine di avere un'unica linea (Bignami-San Siro) ed un unico Concessionario. Alla data di redazione della presente relazione, tali attività sono ancora in corso.

## Le principali società del Gruppo Astaldi

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

L'anno appena concluso ha accolto nei conti della Astaldi S.p.A. gli effetti dell'espansione geografica che il Gruppo ha messo in atto di recente. In effetti il peso percentuale delle voci di conto economico, se raffrontate con i medesimi valori consolidati, mettono in luce come la Capogruppo abbia visto nel 2012 diminuire la propria incidenza sia in termini di ricavi che di margine. Questo come conseguenza dell'entrata nell'area di consolidamento di realtà italiane (quali Nbi Srl) ed estere (la canadese TEQ, i consorzi di riferimento per le opere idroelettriche in America Latina nonché per la realizzazione del Terminal di San Pietroburgo) che per la loro natura costitutiva non possono al momento essere accolte nell'area di consolidamento del cosiddetto bilancio separato. Ciò nonostante il peso di Astaldi Spa all'interno del Gruppo resta comunque rilevante poiché intorno all'80% dei volumi sviluppati dal Gruppo.

I ricavi si attestano a 1.897,8 milioni di euro (2.038,1 milioni di euro nel 2011); L'EBIT raggiunge 178,6 milioni di euro (210,4 milioni di euro nel 2011); il risultato ante imposte è a 85,8 milioni di euro (105,2 milioni di euro nel 2011) mentre il risultato di esercizio raggiunge 45,4 milioni di euro (62,6 milioni di euro nel 2011).

## RISULTATI ECONOMICI DI PERIODO

### CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

		<i>Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio individuale</i>		<b>31/12/2012</b>		<b>31/12/2011</b>	
€/000							
Ricavi	1	1.767.397	93,1%	1.948.735	95,6%		
Altri Ricavi Operativi	2	130.353	6,9%	89.328	4,4%		
<b>Totale Ricavi</b>		<b>1.897.750</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.038.063</b>	<b>100,0%</b>		
Costi della produzione	3 - 4	(1.449.315)	-76,4%	(1.589.267)	78,0%		
<b>Valore aggiunto</b>		<b>448.435</b>	<b>23,6%</b>	<b>448.796</b>	<b>22,0%</b>		
Costi per il Personale	5	(195.885)	-10,3%	(170.588)	-8,4%		
Altri costi operativi	7	(43.905)	-2,3%	(22.885)	-1,1%		
<b>EBITDA</b>		<b>208.645</b>	<b>11,0%</b>	<b>255.324</b>	<b>12,5%</b>		
Ammortamenti	6	(29.428)	-1,6%	(37.288)	-1,8%		
Accantonamenti	7	(1.200)	-0,1%	(7.665)	-0,4%		
Svalutazioni	6	(441)	0,0%		0,0%		
(Costi capitalizzati per costruzioni interne)	8	1.026	0,1%		0,0%		
<b>EBIT</b>		<b>178.602</b>	<b>9,4%</b>	<b>210.371</b>	<b>10,3%</b>		
Proventi ed oneri finanziari netti	9 - 10	(92.804)	-4,9%	(105.199)	-5,2%		
<b>Utile (perdita) prima delle imposte</b>		<b>85.798</b>	<b>4,5%</b>	<b>105.172</b>	<b>5,2%</b>		
Imposte	11	(40.383)	-2,1%	(42.518)	-2,1%		
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>		<b>45.414</b>	<b>2,4%</b>	<b>62.654</b>	<b>3,1%</b>		



## Ricavi

I ricavi si attestano a **1.767,4 milioni di euro** rispetto ai 1.948,7 milioni di fine 2011. A tale risultato si arriva grazie alla buona *performance*, sia dell'area domestica (Maxi Lotti della Strada Statale Jonica, Linea 5 della metropolitana di Milano, Ospedali Toscani, Linea C della metropolitana di Roma, Ferrovia Pontremolese Parma-La Spezia), sia dell'area estera (commesse afferenti al comparto autostradale in Romania e Polonia, lavori ferroviari in Algeria, Polonia e Venezuela).

La composizione geografica dei ricavi riflette l'approccio di diversificazione posto in atto dalla Capogruppo: il 45% dei ricavi è riveniente dal mercato domestico che quindi sviluppa 798 milioni di euro (49% e 958 milioni di euro nel 2011); mentre il restante 55% è sviluppato all'Estero per un importo totale di 969 milioni di euro (51% e 991 milioni di euro nel 2011): questo grazie agli apporti sostanzialmente stabili riveniente dall'area Europa per 568 milioni di euro, dal continente americano per 213 milioni di euro e dal Maghreb per 188 milioni di euro.

Le infrastrutture di trasporto restano il core-business dell'Astaldi SpA incidendo per il 93,1% sui ricavi sviluppando quindi 1.645 milioni di euro (90,4% e 1.761 milioni di euro nel 2011); seguite dall'Edilizia Civile e Industriale al 4,9% e 87 milioni di euro (7,2% e 140 milioni di euro nel 2011); Impianti di produzione energetica si attestano allo 0,3% e 5 milioni di euro (2,5% e 48 milioni di euro nel 2011). A partire da questo esercizio si aggiunge anche la business line Impianti e manutenzioni che contribuisce con l'1,7% e 30 milioni di euro e si riferisce alle lavorazioni inerenti gli impianti di Relaves e Chuquicamata.

### Composizione geografica e settoriale dei ricavi operativi

Composizione geografica dei ricavi operativi (€/000.000)	31-dic-12	%	31-dic-11	%
<b>Italia</b>	<b>798</b>	<b>45,2%</b>	<b>958</b>	<b>49,2%</b>
<b>Estero</b>	<b>969</b>	<b>54,8%</b>	<b>991</b>	<b>50,8%</b>
Europa	568	32,1%	619	31,8%
America	213	12,1%	210	10,8%
Africa (Area Maghreb)	188	10,6%	162	8,3%
<b>Totale</b>	<b>1.767</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.949</b>	<b>100,0%</b>

Composizione settoriale dei ricavi operativi (€/000.000)	31-dic-12	%	31-dic-11	%
Infrastrutture di trasporto	1.645	93,1%	1.761	90,4%
Impianti di produzione energetica e opere idrauliche	5	0,3%	48	2,5%
Impianti e manutenzioni	30	1,7%	0	0,0%
Edilizia civile e industriale	87	4,9%	140	7,2%
<b>Totale</b>	<b>1.767</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.949</b>	<b>100,0%</b>

Gli **altri ricavi sono pari a 130,3 milioni di euro** (89,3 milioni di euro nel 2011), in tale voce sono classificate tutte le attività infra-annuali, ancorché accessorie, al *core business* ed operanti all'interno del medesimo contratto principale, ne seguono quindi l'andamento ed hanno carattere di continuità nel tempo.

I ricavi totali si attestano quindi a 1.897,8 milioni di euro contro 2.038,1 milioni di euro nel 2011.

I **costi di produzione** sono pari a 1.449,3 milioni di euro (1.589,3 milioni di euro nel 2011) con un'incidenza del 76,4% sui ricavi; i **costi del personale** ammontano a 195,9 milioni di euro (170,6 milioni di euro nel 2011) con un'incidenza del 10,3% sui ricavi; gli **altri costi operativi** si attestano a 43,9 milioni di euro per via delle già citate chiusure di partite commerciali nei confronti di Società sottoposte a procedure concorsuali.

**Gli ammortamenti** sia delle dotazioni materiali che immateriali ammontano a 29,4 milioni di euro (37,2 milioni di euro nel 2011) e seguono il normale andamento di recupero dell'investimento; **accantonamenti e svalutazioni** valgono complessivamente 1,6 milioni di euro (7,7 milioni di euro nel 2011) e si riferiscono ad accantonamenti prudenziali riguardo oneri futuri su lavori e per una parte residuale svalutazioni riguardanti crediti dell'attivo circolante. Date queste dinamiche, il **risultato operativo (EBIT)** si attesta a 178,6 milioni di euro (210,4 milioni di euro nel 2011).

**Gli oneri finanziari netti sono pari a 92,8 milioni di euro** (105,2 milioni di euro nel 2011) con un'incidenza del 4,9% (5,2% nel 2011).

**L'utile ante imposte (EBT)** si attesta a **85,8 milioni di euro** (105,2 milioni di euro nel 2011), **le imposte** ammontano a 40,4 milioni di euro per un **risultato di esercizio** pari a 45,4 milioni di euro (62,6 milioni di euro nel 2011).

## RISULTATI PATRIMONIALI E FINANZIARI DI PERIODO

### STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

<i>Euro/000</i>	<i>Note di riconciliazione con i prospetti di Bilancio individuale</i>	<b>31/12/12</b>	<b>31/12/11</b>
Immobilizzazioni Immateriali	15	8.215	3.983
Immobilizzazioni Materiali	13 - 14	151.333	131.976
Partecipazioni	16	356.041	226.556
Altre Immobilizzazioni Nette	17 - 18	122.769	222.358
<b>TOTALE Immobilizzazioni (A)</b>		<b>638.358</b>	<b>584.873</b>
Rimanenze	19	58.653	79.308
Lavori in corso su ordinazione	20	964.765	963.486
Crediti Commerciali	21	163.687	150.986
Crediti Vs Committenti	21	636.106	598.870
Altre Attività	17 - 18	207.219	197.229
Crediti Tributarî	22	108.304	83.126
Acconti da Committenti	20	(309.969)	(377.023)
<b>Subtotale</b>		<b>1.828.764</b>	<b>1.695.982</b>
Debiti Commerciali	28	(414.839)	(344.740)
Debiti Vs Fornitori	28	(504.992)	(566.406)
Altre Passività	25 - 26 - 29	(278.442)	(219.769)
<b>Subtotale</b>		<b>(1.198.273)</b>	<b>(1.130.914)</b>
<b>Capitale Circolante Gestionale (B)</b>		<b>630.491</b>	<b>565.068</b>
Benefici per i dipendenti	27	(5.198)	(5.631)
Fondi per rischi ed oneri non correnti	30	(85.472)	(111.237)
<b>Totale Fondi (C)</b>		<b>(90.670)</b>	<b>(116.868)</b>
<b>Capitale Investito Netto ( D ) = ( A ) + ( B ) + ( C )</b>		<b>1.178.180</b>	<b>1.033.072</b>
Disponibilità liquide	23	220.670	241.247
Crediti finanziari non correnti	17 - 18	42.181	3.783
Titoli	17	1.129	1.675
Passività finanziarie correnti	25	(437.046)	(347.456)
Passività finanziarie non correnti	25	(536.735)	(486.758)
<b>Debiti / Crediti finanziari netti ( E )</b>		<b>(709.800)</b>	<b>(587.508)</b>
<b>Patrimonio netto ( G ) = ( D ) - ( E )</b>	<b>24</b>	<b>468.379</b>	<b>445.564</b>

Le immobilizzazioni nette crescono a 638,3 milioni di euro (584,9 milioni a fine dicembre 2011), essenzialmente a seguito dell'incremento registrato per la voce delle partecipazioni.

Il capitale circolante gestionale si attesta a 630,5 milioni di euro (565,1 milioni di euro a fine dicembre 2011). L'incremento su base annua è spiegato in larga parte dalla struttura del portafoglio ordini, che presenta una forte incidenza dei contratti che prevedono pagamenti "a forfait" (piuttosto che a misura) che, per loro natura, avvengono in acconto alle prestazioni complessive. Da ultimo, si ritiene importante segnalare che gli anticipi contrattuali si movimentano esclusivamente per le poste di competenza riferite ai contratti esteri, in quanto in Italia – e per l'estero in Polonia – non è prevista alcuna anticipazione finanziaria sulle iniziative in esecuzione.

Nel complesso, tali dinamiche determinano un capitale investito netto in crescita a 1.178,2 milioni di euro (1.033,1 milioni di euro al 31 dicembre 2011).

Il patrimonio netto cresce a 468,4 milioni di euro (445,6 milioni di euro a fine 2011), in virtù del risultato di periodo, delle componenti economiche sospese rilevate nel conto economico complessivo e della distribuzione dei dividendi.

## POSIZIONE FINANZIARIA NETTA TOTALE

La struttura finanziaria della Capogruppo ha accompagnato l'evoluzione del conto economico ed è riuscita a sopportare gli stress esogeni verificatesi nel corso del 2012. Il management è sempre al lavoro su questo delicato aspetto aziendale per cercare soluzioni vantaggiose ed elastiche che consentano di centrare gli obiettivi del Piano Industriale.

		31/12/2012	31/12/2011
<i>Euro/000</i>			
A	Cassa	220.670	241.247
B	Titoli detenuti per la negoziazione	1.129	1.675
<b>C</b>	<b>Liquidità (A+B)</b>	<b>221.799</b>	<b>242.922</b>
-	Crediti Finanziari a Breve Termine		
-	Parte corrente dei diritti di credito da attività in concessione		
<b>D</b>	<b>Crediti finanziari correnti</b>		
E	Debiti bancari correnti	(390.816)	(253.554)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(31.272)	(90.262)
G	Altri debiti finanziari correnti	(14.958)	(3.640)
<b>H</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)</b>	<b>(437.046)</b>	<b>(347.456)</b>
<b>I</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (H+D+C)</b>	<b>(215.246)</b>	<b>(104.534)</b>
J	Debiti bancari non correnti	(528.602)	(482.501)
K	Altri debiti non correnti	(56.798)	(24.257)
<b>L</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (K+J)</b>	<b>(585.400)</b>	<b>(506.758)</b>
<b>M</b>	<b>Indebitamento finanziario netto (L+I)</b>	<b>(800.647)</b>	<b>(611.292)</b>
-	Credit Finanziari non correnti	42.181	3.783
-	Parte non corrente dei diritti di credito da attività in concessione		
<b>N</b>	<b>Crediti finanziari non correnti</b>	<b>42.181</b>	<b>3.783</b>
<b>O</b>	<b>Parte dell'indebitamento riferito alle Parti correlate</b>	<b>48.666</b>	<b>20.000</b>
<b>P</b>	<b>Indebitamento finanziario complessivo (M+N+O)</b>	<b>(709.800)</b>	<b>(587.508)</b>
Azioni proprie in portafoglio		3.019	3.005
<b>Posizione finanziaria netta totale</b>		<b>(706.781)</b>	<b>(584.503)</b>

## ASTALDI CONCESSIONI S.r.l.

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

Come già segnalato in precedenza, ASTALDI CONCESSIONI nasce nell'ambito di un più ampio progetto di razionalizzazione delle attività del Gruppo Astaldi che, tra l'altro, prevede la messa a sistema delle competenze acquisite a livello di sede centrale, in termini di pianificazione, strutturazione e avvio delle iniziative in concessione.

Pertanto, in linea con i piani di sviluppo del Gruppo di appartenenza, ASTALDI CONCESSIONI è oggi in grado di generare sinergie con il *business* delle costruzioni e sfruttare competenze nel comparto delle concessioni, sia in materia di identificazione, sviluppo e investimento in infrastrutture, sia in materia di finanza strutturata, gestione del rischio, operazioni di miglioramento del ciclo di vita e successiva gestione operativa.

Obiettivo primario è operare nel settore delle concessioni massimizzandone la marginalità, per sua natura superiore a quella tipicamente riconducibile al settore delle costruzioni.

In quest'ottica, le competenze chiave sviluppate nel tempo e mutate dal *business* delle costruzioni rappresentano un asset fondamentale per la profittevole e sana gestione delle iniziative in concessione. Tali competenze sono impiegate da ASTALDI CONCESSIONI, che è direttamente coinvolta in una serie ben precisa di attività volte alla ideazione, costruzione e gestione delle opere in concessione, come meglio dettagliato di seguito.

### Ideazione

La fase di ideazione delle iniziative consiste in una serie di attività di natura strategica che hanno l'obiettivo di raccogliere e analizzare dati esogeni, al fine di ricavarne raccomandazioni sulle quali saranno poi ottimizzate le decisioni di investimento, ovvero:

- analisi e individuazione di nuove opportunità di investimento, attraverso la valutazione dei principali *driver* di rischio;
- indagine sui principali criteri per la selezione di nuove iniziative (settore, geografia, diversificazione o competenze, progetti *greenfield brownfield*, *budgeting*, ricavi);
- *screening* preliminare delle nuove iniziative e analisi del potenziale impatto sul portafoglio esistente;
- valutazione prezzo / rendimento in fase *stand alone* e in termini di apporto incrementale rispetto al portafoglio in essere;
- identificazione delle strategie di crescita (nuovi mercati, nuovi settori, *greenfield* e *brownfield*);
- creazione e sviluppo di sinergie con il settore delle costruzioni.

## Gara e assegnazione

A prescindere dalle valutazioni di carattere tecnico che sono necessarie in questa fase e che naturalmente prevedono di massimizzare le competenze tecniche mutuabili dal settore delle costruzioni, la fase di gara e assegnazione è gestita sulla base delle esperienze maturate e delle professionalità acquisite, che consentono:

- focalizzazione sui parametri economico-finanziari per la valutazione dell'offerta;
- sfruttamento, per le nuove iniziative, delle conoscenze dei processi di strutturazione e standardizzazione, al fine di garantirne il successivo monitoraggio e la relativa valorizzazione.

## Monitoraggio

La fase di monitoraggio del singolo contratto prevede un accordo stretto con gli enti finanziatori che diventa pertanto determinante nell'assunzione delle decisioni di sviluppo strategico del progetto. Dal punto di vista generale questa fase prevede:

- processi di *business reporting* standardizzati;
- *portfolio analysis* per *location* e monitoraggio dei rischi operativi e finanziari;
- *cost controlling* delle iniziative, con il coinvolgimento dei principali attori del progetto (es. *grantor*, *financial partner*, *EPC Contractor*);
- ottimizzazione e standardizzazione della politica dei dividendi, per lo sviluppo di iniziative in *portfolio brownfield*;
- *credit rating* delle iniziative in portafoglio.

## Post realizzazione dell'intervento

Le attività riconducibili a questa fase sono molteplici e finalizzate tutte a favorire la determinazione del migliore equilibrio fonti/impieghi delle iniziative, oltre che del *basket* complessivo di attività in cui la Società (e più in generale il Gruppo Astaldi) hanno o intendono investire. Si sostanziano pertanto in:

- studio delle opportunità di vendita delle quote, per ridurre il *commitment* su singole concessioni;
- valutazione delle opportunità di rifinanziamento delle iniziative, con un incremento complessivo di leva durante la restituzione di parte del patrimonio investito;
- miglioramento delle condizioni di finanziamento;
- eventuale immissione sul mercato delle quote della società, così da accelerare lo sviluppo e l'acquisizione di nuove iniziative nel breve-medio termine;
- eventuale emissione di obbligazioni *corporate* per un miglioramento delle condizioni finanziarie, con positivi effetti per la *duration* del debito.

Per approfondimenti in merito alle iniziative in corso, si rinvia al paragrafo della presente relazione relativo alle iniziative in concessione. Di seguito si riporta una tabella di sintesi delle iniziative in capo ad Astaldi Concessioni alla data di redazione della presente relazione.

## NBI S.r.l.

NBI è la Società del Gruppo Astaldi che opera nel campo dell'Impiantistica, del Facility Management e delle Energie Rinnovabili. Nasce dall'acquisizione da parte del Gruppo Astaldi di un ramo di azienda della storica Busi Impianti di Bologna ed è attualmente controllata al 100% dalla Astaldi S.p.A. Core Business dell'Azienda è l'impiantistica, in cui l'azienda è specializzata in ogni sua declinazione: dall'impiantistica civile a quella industriale nei settori pubblico e privato. I principali settori di attività sono: sanità, commercio, industria, infrastrutture stradali e aeroportuali, turistico alberghiero, farmaceutico. Nel campo delle Energie rinnovabili l'Azienda vanta specifiche competenze nei settori dell'Energia Fotovoltaica, Energia Eolica, della Microcogenerazione e dello Sviluppo sostenibile.

La Società opera prevalentemente nei settori dell'impiantistica integrata e degli impianti per la produzione di energia, in qualità di esecutore e di gestore/manutentore, nelle seguenti attività:

- General Contracting.
- Progettazione e costruzione integrate.
- Sistemi elettrici, meccanici, idraulici e tecnologici.
- Riscaldamento, condizionamento ed impianti idraulici.
- Sistemi di distribuzione elettrica.
- Ingegneria.
- Opere civili.
- Sistemi speciali integrati.
- Automazione di sistemi civili ed industriali.
- Sistemi di sicurezza.
- Global maintenance engineering e facility management.
- Sistemi per la produzione di energia elettrica e termica.

All'estero, opera nei mercati di riferimento del Gruppo Astaldi – in particolare Polonia, Romania, Russia, Turchia, Algeria, Venezuela, Cile, Perù, Stati Uniti e Canada – con il quale è già in grado di attivare interessanti sinergie. Nel 2012 ha inoltre costituito la Società di diritto turca “*nBI Elektrik Elektromekanik Tesisat İnşaat Sanayi Ve Ticaret L.S.*”, operativa con un contratto di *facility management* stipulato con MONDIAL per l'Aeroporto Internazionale di Milas-Bodrum, oltre che con un contratto con ASTALDI per il completamento degli impianti della stessa struttura. Sono stati inoltre definiti i contratti di consulenza e progettazione per alcune commesse ASTALDI in Romania e Algeria.

Di seguito, si riporta una breve sintesi delle principali iniziative che hanno caratterizzato le attività della NBI nel 2012.

*Direzione Impianti.* Per questo comparto, nel corso dell'anno sono proseguite con regolarità e hanno riguardato:



- Realizzazione nuovo DEA del Policlinico di Pavia.
- Impianti di galleria nuova Statale Sorrentina in Campania
- Impianti nuovo stabilimento Conserve Italia.
- Centro protesi di Vigorso.
- Polo cardiovascolare S. Orsola di Bologna.
- Ospedale di Lucca.
- Nuovo Data Center Poste Italiane di Torino.
- Stazione centrale di Milano.
- Palazzina uffici (edif. E) a Roma per Seb Investment
- Ristrutturazione degli Ospedali di Reggio Calabria e di Tione.
- Autostrada A24 Dei Parchi - Galleria Gran Sasso.
- Autostrada A24 Dei Parchi - Gallerie S.Rocco e S.Domenico.
- Autostrada Milano-Napoli - Gallerie Lotto 13.
- Ospedale di Massa.
- Pedelombarda ScpA - Collegamento Autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo.
- Metropolitana di Milano - Linea 5.
- SS. 106 Ionica - Maxilotto DG22.
- Palazzina uffici (Edif. C) a Roma per Seb Investment.

Pur se non ancora avviate, sono da considerare inoltre le ulteriori acquisizioni definite e contrattualizzate nell'esercizio:

- Padova - Edifici Istituto di Fisica Nucleare.
- Granarolo - Stabilimento di Soliera.

*Direzione Manutenzione & Energia.* L'attività del settore operante nel mercato del Facility Management, con le commesse relative alle attività di Maintenance, considerato anche il beneficio della spinta derivante dalla partecipazione alle iniziative legate alle attività del Gruppo Astaldi, ha consentito la conferma dei livelli di produzione e dei margini a suo tempo previsti e stimati per il mercato italiano, con aperture e programmi di sviluppo per il mercato estero. I programmi di sviluppo prevedono la conferma dell'orientamento al rafforzamento delle posizioni sul mercato specifico degli appalti complessi delle gestioni tecnologiche (pubbliche e private), oltre che il miglioramento della sinergia strategica per l'interazione con la Capogruppo. In particolare, le principali commesse relative alla direzioni "Manutenzione" che hanno potuto proseguire e svilupparsi nel corso del 2012, in ambito nazionale, sono state:

Per manutenzioni:

- Cariparma SpA – Manutenzione impianti sedi di Bologna Parma e Modena.
- Bologna fiere – Manutenzione Impianti Elettrici.
- ENI Servizi – Manutenzione impianti tecnologici uffici Milano.

- Grandi Stazioni – Manutenzione impianti elettrici Staz. Centrale Milano.
- Università di Bologna - Manutenzione impianti termotecnici.
- HERA Bologna - Manutenzione sottocentrale impianti teleriscaldamento
- Villalba - Manutenzione impianti tecnologici compendio
- Teatro Comunale Bologna - Manutenzione impianti tecnologici

Per realizzazioni:

- ENFINITY Montessori Srl – Impianto fotovoltaico Villacido.
- Porto Torres (SS) – Impianto fotovoltaico.
- IDEA Fimit Sgr SpA – Ristrutturazione Impianti
- Banca d'Italia – Nuovi Impianti elettrici
- Ristrutturazione sede INPS di Bologna
- Ristrutturazione Edifici e gestione base di Sigonella
- Metro Brescia – Commissioning avvio esercizio

Sono in ultimo da segnalare anche le attività condotte nel corso dell'anno dalla Società turca NBI Elektrik, riferite prevalentemente all'Aeroporto Internazionale di Milas-Bodrum in Turchia.

Il dato di produzione industriale complessiva dell'esercizio per il gruppo NBI, risulta di 72 milioni di euro, di cui 60 milioni di euro per le attività di Impianti e 12 milioni di euro per le attività di Manutenzione.

## SARTORI TECNOLOGIE INDUSTRIALI S.r.l.

Sartori Tecnologie Industriali è la Società del Gruppo Astaldi, controllata al 100% da Astaldi S.p.A. e dedicata ad attività di manutenzione e riparazione di impianti e apparecchiature industriali, fornitura e posa di carpenteria metallica, sollevamento di apparati industriali in contesti disagiati e condizioni di particolari criticità. Nel 2012, la Società ha proseguito l'attività commerciale all'interno del mercato captive consolidando i rapporti con la Società Metro C e Scar srl, Società di scopo partecipate dalla Astaldi. All'interno di tali rapporti sono stati definite nuove attività che continuano a dare la continuità attesa alle lavorazioni di carpenteria metallica per costruzioni civili in maniera sempre più indipendente dalle attività di manutenzione meccanica di impianti industriali. È stato inoltre acquisito un contratto all'estero, in Polonia, a testimonianza della volontà della Società Sartori di diventare un punto di riferimento per il Gruppo ASTALDI anche al di fuori del mercato domestico. Ferma restando la volontà di diversificare il portafoglio clienti attraverso l'attività di cross-selling che continua a dare risultati, si sottolinea il contributo importante che in termini numerici continua a dare la produzione all'interno del petrolchimico di Brindisi con il cliente Versalis (ex Polimeri Europa). A conferma della volontà della Società di far fronte in maniera efficiente alle nuove attività e porsi nuovi e sfidanti obiettivi di crescita per i prossimi anni, nel 2012 è stato dato seguito all'acquisto dell'opificio sito in Brindisi nella Zona Industriale, destinato a officina

meccanica, esterna al petrolchimico di Brindisi, che adesso è la principale sede operativa ed anche Officina di trasformazione ai sensi delle norme tecniche delle costruzioni civili (attestato n°1124 del Consiglio superiore dei lavori pubblici).

Le attività dell'esercizio 2012, hanno riguardato le seguenti commesse:

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| – Metro C S.c.p.A.          | Fornitura e montaggio banchinette metalliche di salvamento        |
| – Versalis S.p.A            | Contratto quadro di manutenzione per il Petrolchimico di Brindisi |
| – CO.Sat S.c.r.l.           | Fornitura in opera carpenteria metallica PRATO                    |
| – S.Car s.c.r.l.            | Fornitura e posa in opera di strutture in carpenteria metallica   |
| – Astaldi S.p.A per Metro 5 | Fornitura Carpenterie per TBM'S                                   |
| – Astaldi S.p.A per Metro 5 | Fornitura Accessori per nastro trasportatore                      |
| – AGP Metro Polska          | Fornitura banchinette metalliche                                  |

La produzione complessiva dell'esercizio è stata pari a 7 milioni di euro.

## ASTALDI CONSTRUCTION CORPORATION

Astaldi Construction Corporation (di seguito 'ACC') è la Società di diritto statunitense, con sede a Fort Lauderdale, nella Contea di Broward in Florida, controllata al 100% dalla Astaldi S.p.A. che cura da oltre 20 anni le attività del Gruppo negli USA. Nel 2012 ACC si è posizionata 74a nelle classifiche di settore della *Engineering News Record (ENR Southeast Top US Contractors)*, in miglioramento rispetto all'84a posizione registrata nel 2011.

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

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

La linea del *procurement* si avvale di una rete di fornitori preventivamente qualificati e ubicati in tutto il Nord America, fino al Canada; l'attività che ne consegue ha permesso un monitoraggio esteso delle potenzialità del mercato locale e il consolidamento di rapporti organici con importanti produttori e concessionari statunitensi, con conseguenti benefici anche a livello di Gruppo.

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

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

Si segnala inoltre che nel 2012 la ACC ha ottenuto alcuni riconoscimenti importanti ed in particolare:

- il "*Florida's Best in Construction - Urban*" da parte della FTBA (*Florida Transportation Builders Association*) per il progetto della SR 823 – NW 57th Avenue ultimato nel mese di marzo, come riconoscimento della qualità realizzativa;
- il "*2012 FTBA Safety Award*" da parte della stessa *Florida Transportation Builders Association*, per l'eccellenza dei *safety record* conseguiti.

I riconoscimenti suddetti testimoniano l'impegno costante di ACC nel garantire una *performance* di eccellenza nella realizzazione dei propri lavori, con l'obiettivo di garantire la soddisfazione del Cliente, mantenendo costante l'attenzione alla gestione della HSE (*Health, Safety & Environment*), da sempre considerata da ACC una priorità per la tutela dei propri dipendenti e dell'ambiente in cui opera.

Nel corso del 2012, la Società ha continuato ad affrontare un mercato ancora molto competitivo con poche iniziative di taglio medio-alto, che rappresentano le iniziative di maggiore interesse per la ACC.

Da segnalare inoltre che a gennaio 2013, il Governatore della Florida ha annunciato un *budget* per il Financial Year 2014 di USD 8,3 miliardi da destinare alla realizzazione di opere strategiche nel settore delle infrastrutture di trasporto e in particolare autostrade e ponti, porti e aeroporti.

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

Tra i progetti in corso di esecuzione in Florida si segnalano in particolare tre commesse con l'FDOT:

1. **SR-823 (NW 57th Ave)**: il progetto consiste nella realizzazione e l'ampliamento della State Road 823, localizzata a Hialeah nella Contea di Miami-Dade (FL). Valore contratto: USD 14,5 milioni (100% ACC). Il progetto è stato ultimato a marzo 2012 con ottenimento del riconoscimento "*Florida's Best in Construction - Urban*" da parte della FTBA (*Florida Transportation Builders Association*) per la qualità realizzativa.
2. **SR-93/I-75**: l'opera si sostanzia nell'ampliamento e ricostruzione di un lotto di 15 chilometri della State Road 93 lungo la I-75, comprendente la realizzazione di 8 sovrappassi e ubicato a Venice, nella Contea di Sarasota (FL). Il valore del contratto è pari a USD 33 milioni (100% ACC). Il progetto è stato ultimato a settembre 2012.

3. **SR-862/ Eller Dr ICTF:** l'opera consiste nella ricostruzione e nell'ampliamento di uno svincolo autostradale, comprendente 4 sovrappassi, situato in corrispondenza della SR-862/I-595, nei pressi dell'Aeroporto di Fort Lauderdale e di Port Everglades nella Contea di Broward (FL). Il valore contratto è pari a USD 36,9 milioni (100% ACC).
4. **SR-84 (Davis Boulevard):** il progetto consiste nell'ampliamento e ammodernamento della SR-84 (Davis Boulevard), nel tratto da Radio Road a Collier Blvd., e della CR-951 (Collier Boulevard) da Davis Boulevard a Golden Gate Canal, a Naples, nella Contea di Collier in Florida. Il valore del contratto è pari a USD 28,1 milioni (100% ACC).
5. **NW 25th Street:** il progetto, strategico per il miglioramento del flusso di traffico dell'area, consiste nella ricostruzione ed ampliamento a 4-6 corsie di una strada ad alto scorrimento a Doral, nella Contea di Miami-Dade (FL), in prossimità dell'Aeroporto Internazionale di Miami. I lavori comprendono la realizzazione di un sovrappasso a struttura metallica in corrispondenza della superstrada SR-826 Palmetto Expressway e di un viadotto, per una lunghezza complessiva di 1,9 chilometri. Il valore del contratto è pari a USD 57,9 milioni (100% ACC).

Il portafoglio lavori residuo di Astaldi Construction Corporation al 31 dicembre 2012 ammonta a circa USD 73,1 milioni, senza tener conto del progetto stradale da USD 29,5 milioni acquisito nel gennaio 2013.

Per quanto riguarda l'andamento delle attività svolte nel corso dell'esercizio 2012, la Società ha registrato USD 47 milioni di ricavi da lavori, in sensibile aumento rispetto ai USD 28,7 milioni dell'esercizio 2012.

## ASTALDI ARABIA Ltd.

ASTALDI ARABIA Ltd. è la Società del Gruppo Astaldi, controllata al 100% dalla Astaldi S.p.A., che cura e monitora le attività operative e commerciali del Gruppo nell'Area *Middle East* (Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti).

La Società è oramai focalizzata sul settore delle infrastrutture di trasporto e sta uscendo dal comparto dell'*oil&gas* che, come già segnalato, non è più in grado di garantire i margini del passato. Nella fase attuale, la gestione della fase conclusiva della commessa in corso in Arabia Saudita (*Jubail Export Refinery Project*) e lo smobilizzo degli *asset* in Qatar hanno determinato degli oneri di chiusura che sono stati completamente riflessi nei risultati di periodo dell'esercizio 2012. Attualmente e come già segnalato, la Società – di concerto con la Capogruppo Astaldi S.p.A. – sta sviluppando unicamente nel comparto delle infrastrutture di trasporto al fine di valutare attentamente l'effettiva opportunità di permanenza nel Paese.

## Eventi successivi alla chiusura del periodo

A gennaio, la Società ha chiuso una operazione di finanziamento mediante prestito obbligazionario equity-linked ("Euro130,000,000 4.50% Equity-Linked Bonds due 2019"), collocato presso investitori qualificati italiani e esteri. L'operazione, di grande successo sul mercato, è stata regolata mediante emissione dei titoli e pagamento del prezzo di sottoscrizione. Le obbligazioni, con valore unitario pari a 100.000 euro, sono state emesse per un importo complessivo pari a 130.000.000 di euro, hanno una durata di 6 anni (scadenza il 31 gennaio 2019) con cedola semestrale a tasso fisso del 4,50% annuo, pagabile il 31 gennaio e il 31 luglio di ogni anno. Le obbligazioni potranno diventare convertibili in azioni ordinarie della Società, esistenti o di nuova emissione, decorso un anno dall'emissione e subordinatamente all'approvazione di un aumento di capitale con esclusione del diritto di opzione, da parte dell'Assemblea Straordinaria della Società, da tenersi entro il 30 giugno 2013. Il prezzo di conversione delle obbligazioni è stato fissato a 7,3996 euro, che incorpora un premio di conversione pari al 35% rispetto al prezzo medio ponderato per i volumi delle azioni Astaldi scambiate sulla Borsa Italiana nell'arco temporale compreso tra il lancio dell'operazione e il pricing pari a 5,4812 euro. La Società avrà la facoltà di regolare ogni eventuale conversione mediante pagamento per cassa o una combinazione di azioni ordinarie e cassa (cash settlement option). Le obbligazioni saranno quotate alla Borsa del Lussemburgo sul mercato non regolamentato Euro MTF.

A febbraio, il Gruppo Astaldi si è aggiudicato il contratto per l'ammodernamento e il potenziamento dell'Aeroporto Internazionale "Giovanni Paolo II" di Cracovia-Balice in Polonia, del valore di 72 milioni di euro. Il progetto prevede l'ampliamento e la ricostruzione del terminal internazionale per i passeggeri, la realizzazione degli impianti esterni e dei collegamenti con il parcheggio multipiano e la stazione ferroviaria, nonché la costruzione e l'ammodernamento del sistema di trasporto interno. La nuova struttura si estenderà su una superficie coperta di 26.000 m2, per un volume di 424.000 m3 e, al termine dei lavori, l'aeroporto potrà servire 8.000.000 di passeggeri l'anno, garantendo un livello di servizio classificato di tipo "C" secondo le norme IATA. Le opere saranno realizzate per fasi funzionali, in modo da consentire il regolare funzionamento del terminal attuale, che sarà adeguato dal punto di vista architettonico e impiantistico al nuovo edificio. La durata delle opere è prevista pari a 2 anni, con avvio dei lavori a partire dalla prossima primavera. Committente dell'iniziativa è Aeroporto Internazionale Giovanni Paolo II Cracovia-Balice S.r.l. (Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o.), la Società a partecipazione pubblica che cura lo sviluppo e la gestione dell'intera struttura.

Sul fronte operativo, in questa prima parte dell'esercizio 2013 in Italia sono state conseguite due importanti milestone realizzative. A febbraio, è stata inaugurata la tratta funzionale Zara-Bignami della Metropolitana di Milano Linea 5 ed è stata conseguentemente avviata la fase di gestione che farà capo alla Concessionaria Metro 5 S.p.A., partecipata dal Gruppo Astaldi. Successivamente, a marzo è stata aperta al pubblico anche la Metropolitana di Brescia.

All'estero, a febbraio in Venezuela il Governo locale ha deciso di procedere con la svalutazione del bolivar forte. Il Paese già da tempo comunque soffriva di una tensione economica e socio-politica, ulteriormente aggravata anche a seguito della malattia del Presidente Hugo Chávez, poi deceduto a marzo 2013. La svalutazione di febbraio 2013, 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. Tale svalutazione ha determinato il passaggio del rapporto di cambio VEF/USB dal precedente 4,3 all’attuale 6,3.

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 dall’andamento del cambio parallelo (non ufficiale).

Per quanto riguarda il Gruppo Astaldi, il fenomeno “svalutazione” non rappresenta un evento imprevisto, tenuto conto che in circa 40 anni di attività nell’Area, il Gruppo ha già assistito a più di una decina di operazioni analoghe (“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 è previsto un ulteriore contenimento dell’attività in Venezuela già dai primi mesi del 2013, in parte contro-bilanciato dall’apertura di nuovi Paesi (Cile e Perù) con conseguente razionalizzazione del profilo di rischio complessivo dell’Area America Latina.

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 per quanto possibile gli eventuali effetti che sarebbero derivati dalla svalutazione. Tale circostanza è ulteriormente avvalorata dalla copertura degli *asset* in valuta locale con analoghe posizioni debitorie, insieme al fatto che i corrispettivi contrattuali sono denominati e pagati per una parte significativa in euro (circa il 50%) e che il margine complessivo si forma in tale valuta.

## Evoluzione prevedibile della gestione

Nei prossimi mesi, l’operatività del Gruppo sarà focalizzata sul **raggiungimento di importanti *milestone*, in Italia e all’estero**, e sul **consolidamento dei nuovi obiettivi di crescita** approvati con il Piano Industriale 2012-2017.

Nonostante la complessità dei mercati, il portafoglio ordini presenta, infatti, un profilo di rischio delle attività e un livello di redditività complessiva che nel loro complesso garantiscono **anche per il futuro una crescita sostenuta delle attività**.

Per le iniziative in costruzione, in Italia si continuerà a lavorare per l’avvio della Linea 4 della Metropolitana di Milano e del Lotto DG-41 della Strada Statale Jonica, oltre che per la realizzazione delle importanti commesse autostradali e



ferroviarie in corso; per l'edilizia civile, nel medio termine verranno riprese le attività di realizzazione dell'Ospedale del Mare di Napoli – alla luce degli stanziamenti effettuati per il completamento dell'opera – e saranno portati a termine gli Ospedali di Prato e Pistoia e la Scuola Marescialli di Firenze; per il comparto metropolitane, è prevista la focalizzazione delle attività sul completamento della Metropolitana di Milano Linea 5. All'estero, manterrà un ruolo significativo la produzione derivante dalle attività in Europa Centrale e Algeria (infrastrutture di trasporto), oltre che in America Latina (infrastrutture di trasporto, impianti idroelettrici, comparto minerario). In particolare, si lavorerà per il completamento delle commesse acquisite di recente nel comparto aeroportuale (Pulkovo in Russia e Giovanni Paolo II in Polonia), oltre che delle commesse ferroviarie e autostradali in corso negli altri Paesi presidiati. Particolare attenzione verrà inoltre posta all'avvio del grande progetto di realizzazione dell'anello autostradale di San Pietroburgo (WHSD); tale iniziativa rappresenta, sia per la componente tecnica, sia per i tempi realizzativi molto ristretti, una grande sfida per i prossimi tre anni.

Entro il 2013 si prevede inizieranno a produrre effetti positivi sul conto economico anche quelle numerose iniziative in concessione / *project financing*, per cui in larga parte sono stati già effettuati i relativi investimenti, ovvero (i) l'**Autostrada Gebze-Izmir** (434 chilometri di collegamenti) in Turchia, per cui proseguono le attività connesse al *financial closing* che, in considerazione delle dimensioni dell'opera e per agevolare la realizzazione, verrà finalizzato in due fasi separate e consecutive; (ii) il **Terzo Ponte sul Bosforo** e la **North Marmara Highway**, per cui si sta lavorando per il relativo *financial closing*; (iii) ulteriori iniziative in Italia e all'estero, per le quali il Gruppo già risulta primo classificato e per cui si attende il completamento dell'*iter* di aggiudicazione.

Tutte queste attività riflettono gli obiettivi di crescita approvati per il prossimo quinquennio che, in estrema sintesi, si fondano su un rafforzamento del posizionamento competitivo e degli elementi distintivi del Gruppo (qualità del portafoglio ordini, mitigato profilo di rischio delle attività, *management* altamente qualificato), introducendo fattori di novità che valorizzano la sua potenziata capacità di offerta integrata e la sua *expertise*.

Si assisterà pertanto a un rafforzamento della presenza nelle aree di tradizionale presidio e al consolidamento delle attività in corso in Canada e Perù. Per la Russia, si punterà a un consolidamento delle *partnership* industriali avviate nel corso degli ultimi anni, che potrebbe portare all'avvio di nuove iniziative nell'Area. Di contro, è previsto un ridimensionamento della presenza in *Middle East*, a beneficio proprio delle aree di nuovo interesse, in primo luogo il Canada, che presentano quadri normativi ed economici tendenzialmente più stabili. L'Italia conserverà un ruolo preponderante, anche grazie alle opportunità che potranno derivare dal comparto delle concessioni autostradali, in virtù della partecipazione acquisita dal Gruppo in A4 Holding, la Società concessionaria tra l'altro di due arterie autostradali del Nord-Est d'Italia (la tratta Brescia-Padova dell'A4 e l'A31 della Valdastico). All'estero e come già segnalato, grande attenzione sarà dedicata alla Turchia, Paese identificato non più solo come area di interesse per il comparto costruzione, ma anche come mercato in cui investire per iniziative in concessione.

L'adeguata diversificazione geografica delle attività garantirà il mantenimento dei livelli di crescita dei ricavi degli ultimi anni e favorirà anche la crescita dei margini. Questi ultimi beneficeranno (i) del radicale mutamento della qualità degli ordini in portafoglio, frutto a sua volta di una programmazione pluriennale e coerente delle attività, (ii) del crescente

orientamento verso iniziative in EPC (*Engineering, Procurement, Construction*) e *general contracting* in grado, per loro natura, di favorire il conseguimento di economie di scala, (iii) della potenziata capacità di offerta integrata del Gruppo che, dal canto suo, garantirà l'internalizzazione di quote di margine fino ad oggi cedute a terze parti in una logica di *partnership* industriale, per effetto di una minore integrazione verticale dei processi.

Il Piano Industriale 2012-2017 consolida il modello di sviluppo in essere, anche attraverso una ottimizzazione dei processi di integrazione fra le varie aree operative, espressione del *know-how* consolidato nel comparto delle costruzioni e delle concessioni, ma anche delle competenze rafforzate nel campo dell'impiantistica e del *project management* (NBI Impianti ed Energia, Sartori Tecnologie Industriali, TEQ).

Per le concessioni, importanti iniziative permetteranno di garantire un primo significativo apporto al conto economico del Gruppo, sotto forma di dividendi derivanti dalla Società veicolo partecipate.

In quest'ottica, saranno portate avanti tutta una serie di azioni volte a concretizzare le iniziative ad oggi in essere nel comparto a livello di Gruppo di cui si è detto in precedenza e a completare il processo di conferimento alla ASTALDI CONCESSIONI, dei progetti ancora in capo alla Astaldi S.p.A.

Per quanto riguarda l'attuazione delle opzioni strategiche alternative, si precisa che la loro identificazione nasce dalla necessità/volontà strategica di far emergere il valore di un portafoglio complessivo che ad oggi risulta ancora sbilanciato verso *asset* non maturi (in quanto ancora prevalentemente in fase di costruzione), ma che presenta delle rilevanti caratteristiche peculiari. Ricordiamo infatti che la politica di sviluppo del *business* concessioni attuata dalla Società, in linea con quanto strategicamente programmato a livello di Gruppo, ha portato nel tempo all'identificazione di un modello di riferimento per la valutazione degli investimenti. Le attività commerciali nel comparto concessioni sono infatti focalizzate su iniziative che permettono di mediare, in Italia e all'estero, il modello di successo ad oggi applicato per questo settore che si caratterizza per un rapporto rischio / rendimento reso adeguato dalla presenza di contributi pubblici, oltre che di un *minimum fee* garantito (sotto forma di canoni di disponibilità, traffico minimo garantito, diritti di occupazione, *water right*, clausole di *take or pay*) pari in media al 50% del monte ricavi atteso. In più, la presenza all'estero è limitata unicamente a Paesi (i) in grado di offrire una stabilità socio-politica ed economica adeguata, (ii) che si caratterizzano per un contesto normativo stabile, (iii) che confermano interessanti opportunità di sviluppo per il settore concessioni. Esistono pertanto delle peculiarità implicite delle iniziative in corso che mitigano i fattori di rischio associati ai singoli progetti, rendendo di sicuro interesse il rapporto rischio / rendimento del portafoglio complessivo.

Alla luce di queste considerazioni, la ASTALDI intende appunto valutare una serie di opzioni strategiche alternative per valorizzare al meglio la propria presenza sul mercato delle concessioni, attraverso operazioni di rifinanziamento, vendita di *asset*, *partnership* strategiche, rafforzamento di *partnership* finanziarie. Da qualche tempo è stata pertanto avviata una gestione dinamica del portafoglio in concessione, in termini di ciclo di vita, redditività e sviluppo potenziale. Sarà avviata un'analisi completa delle diverse opportunità offerte dal mercato internazionale, ponderando i principali vantaggi e svantaggi e, allo stesso tempo, si lavorerà per individuare il momento ottimale / la fase migliore del ciclo di vita del progetto, al fine di massimizzare le opzioni che il quadro macro-economico potrebbe offrire, nella consapevolezza che la

massimizzazione del valore per i gruppi di costruzione che investono nelle concessioni si verifica disinvestendo entro tre anni dalla fine della fase di *ramp-up*.

È previsto, infatti, che la sostenibilità degli obiettivi di crescita sarà garantita dal *cash-flow* atteso dall'attività di costruzione, ma anche e dal *cash-in* potenziale delle iniziative in concessione.

La riqualificazione del capitale investito, comprovata da un portafoglio selezionato, garantirà una più accentuata generazione di cassa da parte del settore costruzioni, che rappresenterà un efficace supporto al *business* concessioni.

## Risorse umane e organizzazione

### Risorse Umane e Organizzazione

Nel 2012 il Gruppo ha contato su una forza media di 9.963 dipendenti (+ 8% rispetto al 2011), prevalentemente dislocati all'estero (circa l'85%), in ragione non solo del preponderante fatturato prodotto fuori dall'Italia, ma anche del diverso tipo di contratti in corso nei mercati esteri, dove molte attività sono svolte dalla Società direttamente ed è più ridotto il ricorso ad affidatari / sub appaltatori.

I dati di periodo della forza lavoro, che naturalmente risentono – per la componente operaia e per parte di quella impiegatizia – della ciclicità dei progetti, evidenziano il notevole incremento di personale italiano espatriato qualificato (352 unità, pari al 15% in più rispetto al 2011) e il costante investimento – in Italia, ma anche all'estero – in personale neo-laureato, che ha consentito, in particolare in Italia, il mantenimento del trend di progressivo abbassamento dell'età media dei laureati (41 anni nel 2012, contro i 42 anni del 2011 e i 43 del 2010) .

### Politiche di gestione

Nel corso del 2012 si è proceduto al consolidamento e allo sviluppo ulteriore delle politiche impostate negli anni precedenti in tema di gestione delle risorse umane.

In particolare, si è dato corso alla definizione di una nuova *policy* sui *benefit* del personale espatriato, tesa ad allineare i diversi trattamenti storicamente in essere mediante l'adozione di parametri di disagio / consumo omogenei e, al tempo stesso, reali e misurabili.

Nell'ambito delle procedure di *salary review*, sono stati potenziati gli strumenti di *benchmark* esterno ed è stato valorizzato il modello organizzativo a matrice adottato dal Gruppo, nell'ottica di avere una visione della risorsa legata non solo allo sviluppo nell'ambito del singolo progetto ma, più in generale, al percorso professionale nel lungo periodo all'interno del Gruppo.

### Formazione

Nel 2012 è stata impressa una accelerazione fondamentale alla progettazione e realizzazione di un programma di formazione manageriale di ampio respiro e di carattere strutturale.

Prendendo le mosse dalle iniziative condotte nel 2011, focalizzate su processi di integrazione e sviluppo, sono state poste le basi concettuali e organizzative per l'implementazione di un programma strutturato, finalizzato a rafforzare le competenze tecniche e organizzative dei responsabili delle strutture operative e di *staff*. È stata infatti condotta un'analisi comparata dei fabbisogni percepiti e delle competenze ritenute critiche, nell'attuale momento aziendale, per il successo del Piano Industriale e, a seguire, è stata costituita una specifica funzione, nell'ambito della Direzione Risorse Umane, dedicata alla formazione manageriale.

In ultimo, è stata avviata la progettazione operativa di un programma che avrà la sua piena implementazione nel 2013, ma che ha visto a novembre l'avvio con un programma di formazione in tema di valutazione dei collaboratori.

### Sistemi Informativi del Personale

Nel 2012 è partito il progetto di estensione del Sistema informativo centralizzato per la gestione del personale locale estero. Il sistema è stato così implementato in Algeria, Cile e Perù, consentendo a livello centrale di disporre di una mappatura completa di più di 1.500 risorse operative in quei Paesi e a livello locale di informatizzare i processi di pianificazione, organizzazione e valutazione delle risorse.

## Qualità, sicurezza e ambiente

A seguito della definitiva adozione, da parte della Capogruppo ASTALDI S.p.A., di una struttura organizzativa basata sul modello di funzionamento a "matrice", il 2012 è stato un anno di ulteriore sviluppo del sistema integrato di gestione aziendale.

Nel 2012, per effetto delle scadenze triennali, si è proceduto inoltre a un completo rinnovo, sempre su base volontaria, delle certificazioni di conformità alle norme ISO 9001, ISO 14001 e OHSAS 18001. L'esito positivo di tali attività, svolte dall'Organismo di certificazione DNV *Det Norske Veritas* e condotte, sia sulle strutture di Sede, sia su quelle di Paese e di Commessa, hanno consentito ad ASTALDI S.p.A. di mantenere le certificazioni di conformità agli *standard* internazionali sui sistemi Qualità, Ambiente e Sicurezza.

In particolare, nell'ambito del percorso di miglioramento continuo delle componenti Sicurezza e Ambiente del sistema di gestione aziendale, sono state apportate significative ottimizzazioni a due importanti processi – analisi sistematica e comunicazione dei quasi incidenti (*near - miss*) e definizione dei permessi di lavoro in caso di lavorazioni interferenti – ritenuti particolarmente significativi nel nostro settore di *business*.

È stato inoltre dato seguito all'impegno di svolgere annualmente una sessione di "*calibration*" che, per il terzo anno consecutivo, ha visto coinvolti i Responsabili Salute Sicurezza e Ambiente delle Commesse Italia in una attività di formazione e addestramento finalizzata al *knowledge-sharing* e a alla omogeneizzazione dell'approccio a tali discipline a livello di Gruppo.

Questo approccio volontario sull'utilizzo di *standard* e schemi normativi internazionali di miglioramento delle prestazioni è stato altresì trasferito anche ad alcune importanti e significative Società del Gruppo Astaldi.

ASTALDI CONCESSIONI S.r.l., Società operativa nel comparto concessioni e *project financing*, ha concluso nel 2012 la completa ridefinizione del sistema di gestione aziendale per la Qualità per il quale, a seguito del positivo esito delle verifiche di mantenimento effettuate dall'Organismo di Certificazione DNV, *Det Norske Veritas*, è stata confermata la validità del certificato di conformità ai requisiti della norma ISO 9001.

nBI S.r.l., Società operativa nel comparto dell'ingegneria applicata al comparto dell'impiantistica, è stata oggetto, nel 2012, sempre da parte dell'Organismo di Certificazione DNV, *Det Norske Veritas*, di attività di rinnovo triennale del certificato di conformità del sistema di gestione per la Qualità ai requisiti della norma ISO 9001; con l'occasione è stata operata anche un'estensione del campo di applicazione, adesso relativo a "Progettazione, costruzione di edifici civili ed industriali; progettazione, installazione, manutenzione e conduzione di impianti tecnologici".

Ad ulteriore conferma dell'impegno del Gruppo Astaldi sui temi della Qualità, della Sicurezza e dell'Ambiente si segnalano alcuni importanti riconoscimenti ottenuti nel corso del 2012 da parte, sia dei Committenti, sia di Organizzazioni Nazionali di settore, in Italia e all'estero. In proposito, menzioniamo:

- in Italia il riconoscimento conferito da ITALFERR S.p.A. alle commesse Stazione AV Bologna Centrale e "Raddoppio della Linea Ferroviaria Parma - La Spezia nel tratto compreso tra la Stazione di Solignano e il P.d.M. di Osteriazza" a seguito dell'iniziativa "Cantiere Virtuoso 2011" nell'ambito della campagna "l'Unione fa la Sicurezza";
- All'estero, i riconoscimenti dalla controllata Astaldi Construction Corporation, in merito alla Qualità e alla Sicurezza, conferiti dalle organizzazioni statunitensi "Florida Transportation Builders' Association, Inc." e "Associated Builders and Contractors Inc. (ABC)";
- il riconoscimento all'estero, ottenuto per l'Ambiente dalla controllata Astaldi Arabia Ltd., come parte dell'*Environmental Achievement Award* conferito alla società Technip dal Committente Satorp, per la Commessa "Jubail Export Refinery Project, Conversion Units - 2A".

Infine si segnala che anche per il 2012 la Società ha partecipato al *Carbon Disclosure Project* (CDP), un programma specifico che prevede la dichiarazione volontaria delle emissioni di gas serra e delle strategie che si intendono adottare per ridurre il loro impatto a livello climatico.

## Principali rischi e incertezze

Le politiche di *risk management* implementate dal Gruppo Astaldi si fondano su una concezione del “rischio” inteso come parte integrante del processo di generazione del valore che, di per sé, è da intendere come somma tra la valorizzazione attuale del modello di *business* e quella delle future opzioni di sviluppo. Una gestione efficiente dei rischi mira quindi a sfruttare le opportunità di *business* favorendo la crescita futura e, al contempo, proteggendo il valore creato. Pertanto, risulta fondamentale allineare l'attività di *risk management* agli obiettivi chiave considerati “critici” per il successo dell'impresa.

In quest'ottica, il Servizio di *Corporate Risk Management* assiste il *management* nel processo decisionale, nell'ottica di sterilizzare le situazioni di rischio indesiderate e non sostenibili durante l'intero ciclo del *business* aziendale e nei diversi ambiti contrattuali (appalti tradizionali, *general contracting*, concessioni e *project financing*).

Il modello logico di *risk management* adottato in azienda è tridimensionale, ripartito per natura del rischio (operativo, finanziario, strategico e *compliance*), per livello (*business*, Paese, commessa), per fase del progetto (sviluppo, realizzazione, gestione). Al rischio viene attribuito un ruolo “focale” che, nell'ambito del processo di pianificazione, porta a definire i cd. *key risk* di Piano Industriale e le prassi generali di gestione delle criticità.

Ne deriva un modello nell'ambito del quale le attività e le responsabilità di *risk management* (individuazione, valutazione, gestione e monitoraggio) sono attribuite ai vari livelli dell'organizzazione, in funzione della natura di rischio in oggetto e della fase temporale in cui quest'ultimo si manifesta.

Tale modello passa anche dall'integrazione nei meccanismi decisionali di un processo uniforme e strutturato di identificazione, analisi e governo dei rischi aziendali – anche attraverso l'utilizzo di supporti informatici – idoneo a:

- Supportare le decisioni di Vertici / Direzione di Gruppo con una visione complessiva dei principali rischi cui il Gruppo è esposto;
- Dare opportuna rilevanza alla dimensione-rischio, per l'assunzione di scelte di business che tengano conto in modo sistematico della volatilità dei risultati attesi;
- Contribuire all'ottimizzazione delle tecniche e dei sistemi di *risk management* esistenti, con la finalità di migliorare le performance aziendali e la sostenibilità del business;
- Contribuire alla diffusione della cultura dei rischi e al rafforzamento della consapevolezza delle strutture in materia di *risk management*.

Nel corso del 2012, il Servizio di *Corporate Risk Management* si è focalizzato sulle seguenti attività:

- Creazione di un *database* dei rischi storici per l'identificazione ottimale delle tipologie di rischio affrontate nel passato, delle azioni di mitigazione attivate e dei relativi livelli di efficienza degli interventi, oltre che per la classificazione dei principali rischi-opportunità valutati e per la conseguente elaborazione di linee guida per la quantificazione e mitigazione dei principali fenomeni di rischi/opportunità (*SWOT analysis*, *risk back analysis*);

- Implementazione del modulo di *risk management* nel sistema informatico per raccolta dati, simulazioni Montecarlo e reporting;
- Integrazione della dimensione di rischio nella finestra finanziaria e affinamento della metodologia di *Cashflow@risk*;
- Implementazione della *risk analysis* a livello commessa, Paese, Gruppo ed estensione al business delle concessioni, secondo un approccio metodologico con parametri di rilevanza ad hoc per il comparto.

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

## Rischi finanziari

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

*Struttura finanziaria e mercato (tasso di interesse).* La situazione attuale dei mercati finanziari evidenzia fenomeni critici, in termini di restrizioni del credito e oscillazioni del costo del denaro. Il Gruppo nel corso degli anni ha portato avanti una strategia finanziaria di riposizionamento della struttura del debito verso impegni a medio/lungo termine, contenendo le variazioni del costo del denaro mediante una attenta politica di copertura del rischio di tasso.

*Mercato valutario (tasso di cambio).* La situazione attuale dei mercati valutari può evidenziare situazioni di estrema volatilità. Il Gruppo nel corso degli anni ha provveduto a presidiare tale rischio, con opportune operazioni di copertura.

## Rischi strategici

*Rischio Paese.* I ricavi del Gruppo Astaldi sono di fonte estera ormai per oltre il 60% dell'ammontare totale; la forte internazionalizzazione del gruppo pertanto espone la Astaldi all'obbligo di valutare il c.d. “rischio paese”, consistente nei rischi di natura macro-economica e finanziaria, regolatoria e di mercato, geopolitica e sociale il cui verificarsi potrebbe determinare un effetto negativo sia sui flussi reddituali quanto sulla protezione degli *asset* aziendali. Proprio per mitigare questo tipo di rischio l'identificazione di nuove iniziative in Paesi esteri è accompagnata da una preventiva e accurata individuazione e valutazione dei rischi (politici, economici, finanziari e operativi) legati a tali paesi. Ne consegue che l'attività svolta dal Gruppo all'estero è concentrata prevalentemente in Paesi (i) che offrono opportunità di sviluppo per piani di investimento infrastrutturali di lungo termine, (ii) che considerano le opere di interesse del Gruppo come prioritarie nelle politiche di investimento attuate a livello locale, (iii) per le quali è garantita una copertura assicurativa internazionale o esistono accordi bilaterali tra il Governo Italiano e i Governi locali, (iv) con un sistema normativo di riferimento certo e consolidato. Astaldi tiene, successivamente, sotto stretta osservazione l'evolversi del quadro politico, sociale ed economico dei Paesi in cui opera sino al completamento delle commesse attingendo anche ai rapporti periodici sui principali rischi di progetto e relativi trend redatti in accordo con la *Corporate Risk Management Policy*. Fermo restando quanto premesso, nel caso in cui dovessero verificarsi eventi di natura eccezionale e imprevedibile, il



Gruppo è in grado di attivare procedure ben definite e in linea con le prassi internazionali, al fine di tutelare la sicurezza del personale e l'integrità degli asset in loco, minimizzando l'impatto operativo ed economico che ne deriverebbe.

## Rischi di conformità

*Rischio Contrattuale/Leggi/Normative.* Nel settore in cui opera il Gruppo, una parte consistente dell'attività è svolta a fronte 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 variamente recuperati nei confronti del Committente, a seconda della normativa che disciplina il contratto e/o delle condizioni contrattuali convenute. Conseguentemente, i margini realizzati sui contratti di tale natura possono variare rispetto alle stime originarie in conseguenza della recuperabilità dei suddetti maggiori oneri e/o costi.

## Rischi operativi

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

## Corporate governance

Il modello di *governance* adottato dalla Astaldi S.p.A. risulta in linea con i principi contenuti nel Codice di Autodisciplina delle Società quotate – predisposto da Borsa Italiana a ottobre 1999, in seguito modificato ed integrato –, oltre che con le raccomandazioni formulate in materia dalla CONSOB e, più in generale, con le *best practice* internazionali.

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

## Relazione sulla remunerazione

Per quanto attiene alle informazioni in ordine alla remunerazione di Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche della Società, si rinvia integralmente a quanto descritto nella Relazione sulla remunerazione redatta dal Consiglio di Amministrazione di Astaldi S.p.A. ai sensi dell'art. 123-ter del Testo Unico della Finanza. Tale documento è

reso disponibile anche nella sezione *Governance* del sito web istituzionale del Gruppo ([www.astaldi.com](http://www.astaldi.com)), nei tempi e nei modi normativamente previsti.

## Altre informazioni

*Informazioni sulle operazioni con parti correlate.* Per le operazioni con parti correlate realizzate nel corso del 2012, si rinvia a quanto riportato in materia nelle note esplicative al Bilancio d'esercizio e consolidato al 31 Dicembre 2012. In questa sede, si ritiene opportuno precisare che tali operazioni rientrano nel normale corso di attività del Gruppo e sono state altresì regolate a condizioni di mercato. Si segnala, inoltre, che nel corso dell'anno non sono state realizzate operazioni "rilevanti" ai sensi della normativa in materia e delle relative procedure adottate dalla Società. Con riferimento ai rapporti tra le Società del Gruppo, si specifica che questi sono regolati a condizioni di mercato, tenendo conto della qualità dei beni e/o servizi prestati; inoltre, in tali rapporti non vi sono interessi qualificati come significativi di altre parti correlate della Astaldi S.p.A. Per ulteriori dettagli, si rinvia a quanto riportato in proposito nella Relazione annuale sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari di periodo.

*Azioni proprie.* Nell'ambito del Piano di *buy-back* di azioni Astaldi attuato nel corso dell'esercizio, nel 2012 sono state progressivamente acquistate n. 363.257 azioni; sono state altresì alienate n. 365.978 azioni. Al 31 dicembre 2012 risultano pertanto in portafoglio n. 608.187 azioni del valore nominale di 2,00 euro.

*Azioni della Capogruppo possedute da imprese controllate.* Alla data di redazione della presente relazione, nessuna azione della Capogruppo risulta posseduta da imprese controllate.

*Attività di direzione e coordinamento (ex art. 2497 e ss. cod. civ.).* Astaldi S.p.A. non è soggetta a "direzione e coordinamento" di alcuno dei suoi azionisti, in quanto il Consiglio di Amministrazione della Società assume in piena e completa autonomia e indipendenza ogni e più opportuna decisione relativa alla gestione delle attività della Società.

*Azioni Astaldi S.p.A. detenute da Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche al 31 dicembre 2012.* Per questa informativa, si rinvia a quanto riportato nel paragrafo relativo alla Relazione sulla remunerazione.

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

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

# Conclusioni

Signori Azionisti,

Il bilancio consolidato espone un utile netto di 74 milioni di euro, al netto di ammortamenti, accantonamenti e rettifiche di consolidamento.

Per il Consiglio di Amministrazione

(F.to Il Presidente)

Paolo Astaldi

---

<sup>i</sup> Fonti: “*Polonia - Newsletter FONDI UE*” n. 17, gennaio-febbraio 2012 e n. 19, maggio-luglio 2012, a cura di I.C.E. Istituto nazionale per il Commercio Estero, Desk Fondi Europei; “*Strade e ferrovie, Varsavia in corsa contro il tempo*”, Il Sole 24 Ore dell’11 aprile 2012.

<sup>ii</sup> Fonte: “*Il Canada ritrova energia*”, Il Sole 24 Ore del 9 gennaio 2012.

<sup>iii</sup> Fonte: “*V Rapporto sulla Finanza Immobiliare 2012*” di giugno 2012, a cura di Nomisma e Università LUM Jean Monnet; atti dell’incontro-dibattito “*Costruzioni e/o Concessioni*” del 9 luglio 2012 (Milano, Italia).