

**FIAT**

## Il Gruppo Fiat nel 2002



---

**Comunicato stampa del 28 febbraio 2003**

## IL 2002, UN ANNO DI SACRIFICI PER IL FUTURO

Il 2002 è stato per il Gruppo Fiat un anno molto negativo dal punto di vista dei risultati, che presentano, tra l'altro, come già noto al mercato, una perdita operativa superiore a quella prevista a causa del mancato raggiungimento del punto di pareggio da parte di Fiat Auto. Al tempo stesso – in linea con gli impegni assunti a maggio con le banche finanziatrici – l'anno è stato ricco di iniziative e di sacrifici indispensabili per il rilancio. Gli elevati oneri sostenuti per la ristrutturazione delle attività industriali e in particolare di Fiat Auto, gli accantonamenti straordinari messi a bilancio a fronte di una valutazione degli asset del Gruppo in linea con le mutate condizioni di mercato e con i nuovi business plan, il ricorso a importanti dismissioni per accelerare la riduzione del debito fanno sì che il 2002 possa essere considerato un anno di discontinuità i cui positivi effetti si avvertiranno in modo sempre più marcato nel tempo.

I costi connessi con questi sacrifici per il futuro hanno sensibilmente influito sul risultato netto, comportando peraltro limitati esborsi di cassa. A fronte di ciò, tuttavia, già nel quarto trimestre il Gruppo ha cominciato a raccogliere sul piano gestionale i frutti iniziali delle ristrutturazioni in corso raggiungendo, per la prima volta nell'anno, il punto di pareggio operativo. A questo miglioramento ha contribuito principalmente Fiat Auto, le cui perdite si sono più che dimezzate negli ultimi mesi, mentre gli altri Settori Industriali e di Servizi hanno quasi tutti confermato il loro apporto positivo.

Sul piano del rafforzamento della struttura finanziaria, il grande sforzo realizzato in termini di aumenti di capitale e cessioni di attività ha permesso di ridurre di quasi il 40% l'indebitamento netto del Gruppo a fine anno e di rispettare i parametri stabiliti dagli accordi con le banche finanziatrici, tenuto conto degli incassi derivanti dall'operazione Italennergia e di quelli previsti da contratti vincolanti relativi alla dismissione di asset.

Benché l'impegno al superamento dei problemi strutturali del Gruppo sia tuttora in corso e preveda ulteriori importanti passaggi, il 2002 ha posto dunque le basi da cui partire per imprimere una svolta alla competitività e alla redditività dell'Azienda.

## I RISULTATI IN SINTESI

Il **fatturato** consolidato del Gruppo Fiat nel 2002 è stato di 55,6 miliardi di euro, con un calo del 4% rispetto all'anno precedente. La flessione è in larga parte dovuta al calo dei ricavi di Fiat Auto (-9,4%). Nel **quarto trimestre**, invece, il fatturato si è mantenuto sullo stesso livello del corrispondente periodo del 2001.

Il **risultato operativo** dell'anno è stato negativo per 762 milioni di euro (rispetto ad un utile di 318 milioni di euro nel 2001). Il risultato risente, in particolare, della perdita di 1.343 milioni di euro di Fiat Auto. Il **quarto trimestre** ha registrato un significativo miglioramento della performance di Gruppo, con un risultato operativo in pareggio (era stato in perdita di 245 milioni di euro nel corrispondente trimestre del 2001). Tale progresso è legato soprattutto alle minori perdite di Fiat Auto (-180 milioni di euro rispetto ai -432 nello stesso periodo del 2001); nell'ultimo scorcio dell'anno, nonostante i ridotti volumi di vendita, il Settore automobilistico ha cominciato a beneficiare delle misure di contenimento dei costi e del minor ricorso a canali commerciali poco remunerativi. Nel trimestre quasi tutti gli altri Settori hanno mantenuto o incrementato la propria redditività operativa.

Il **risultato consolidato netto** è stato negativo per 4.263 milioni di euro (rispetto ai -791 milioni di euro nel 2001). Oltre alla perdita operativa e agli oneri finanziari di 862

milioni di euro, ancora elevati ma in riduzione rispetto ai 1.025 registrati nel 2001, tale risultato è dovuto:

- al risultato negativo delle partecipazioni e all'allineamento ai corsi di Borsa dei titoli azionari in portafoglio delle società assicurative, che hanno complessivamente inciso per 690 milioni di euro;
- agli oneri straordinari di ristrutturazione, per lo più conseguenti al piano industriale di Fiat Auto e ai suoi effetti su altri Settori del Gruppo (per oltre 1.050 milioni di euro);
- al saldo netto negativo (per circa 500 milioni di euro) delle dismissioni: alle plusvalenze derivanti dalle cessioni del 34% di Ferrari e del 14% di Itالenergia Bis si sono contrapposte le minusvalenze legate alla cessione a valori di mercato delle azioni General Motors in portafoglio e alle dismissioni di Fraikin e di alcune attività di Teksid e Magneti Marelli;
- alla svalutazione di alcuni asset del Gruppo sulla base delle mutate prospettive di mercato (-300 milioni di euro circa);
- ad altri oneri straordinari, conseguenti a sopravvenienze passive e a accantonamenti a fondi rischi ed oneri futuri (per circa 650 milioni di euro).

Va sottolineato, comunque, che queste ultime cinque voci, pur avendo contabilmente inciso sul risultato netto in misura significativa (per oltre 3 miliardi di euro), solo parzialmente comporteranno nei prossimi anni esborsi di cassa (pari a circa 700 milioni di euro).

Le **imposte** dell'esercizio presentano un saldo netto positivo per 554 milioni di euro, pur in presenza di un **risultato ante imposte** negativo di 4.817 milioni di euro. Per un principio di prudenza, non è stato stanziato l'intero risparmio fiscale potenziale sulle perdite riportabili a nuovo.

Il **risultato netto di competenza** del Gruppo ha registrato una perdita di 3.948 milioni di euro (rispetto ad una perdita di 445 milioni di euro nel 2001).

Il **capitale di funzionamento** al 31 dicembre 2002 è risultato negativo per 2,8 miliardi di euro, in calo di 1,4 miliardi di euro rispetto al valore del dicembre 2001. Ciò si deve sia al positivo effetto della riduzione delle scorte di Fiat Auto e CNH sia alla diminuzione dei crediti commerciali di Fiat Auto conseguenti al calo dei livelli di attività ed alla riduzione degli stock di autoveicoli presso la rete commerciale.

Il **capitale investito netto**, pari a 12,5 miliardi di euro a fine 2002, è in calo rispetto ai 19,6 miliardi di euro di inizio esercizio. A determinare la diminuzione sono state la già citata riduzione del capitale di funzionamento, la cessione di attività di Teksid e Magneti Marelli, la vendita di alcune importanti partecipazioni (tra le quali quella in General Motors) e del 14% di Itالenergia Bis, nonché l'effetto di conversione in euro dei bilanci espressi in altre valute.

Per quanto riguarda la **posizione finanziaria netta**, il quarto trimestre ha confermato la prevista sensibile diminuzione dell'indebitamento netto, sceso dai 6 miliardi di euro di inizio esercizio e dai 5,8 miliardi di euro di fine settembre a 3,8 miliardi di euro di fine dicembre. Questo miglioramento è l'effetto sia delle operazioni straordinarie (gli aumenti di capitale di Fiat SpA e di CNH Global; le cessioni di attività e partecipazioni per circa 3 miliardi di euro) sia della ricordata riduzione del capitale di funzionamento. Per effetto del piano di rafforzamento finanziario varato dal Gruppo, anche la struttura della posizione finanziaria netta mostra un miglioramento in termini di riduzione dell'indebitamento complessivo e in termini di mix tra debiti a breve e debiti con scadenza oltre i 12 mesi.

Deducendo dalla posizione finanziaria netta gli effetti del finanziamento garantito dagli accordi con EDF nell'ambito dell'operazione Italenergia (1.150 milioni di euro) e l'incasso dalla cessione del Banco Fiat in Brasile (circa 100 milioni di euro), in quanto previsto da un contratto vincolante anche se non ancora eseguito, il Gruppo ha pienamente raggiunto l'obiettivo di riduzione dell'indebitamento netto stabilito dagli accordi con le banche finanziatrici.

## SETTORE AUTOMOBILI

Per Fiat Auto il 2002 è stato un anno di profondi cambiamenti: la messa a regime della nuova organizzazione per business units; il rinnovamento del management ai vari livelli; l'adozione, dal mese di maggio, delle prime misure di riduzione dei costi e di innalzamento della qualità delle vendite; il varo, nell'ultimo trimestre, dell'impegnativo piano di ristrutturazione e rilancio mirato da un lato all'adeguamento della capacità produttiva all'andamento delle vendite e, dall'altro, all'accelerazione dello sviluppo della nuova gamma prodotti.

Tutto ciò è avvenuto in un quadro di generale debolezza dell'economia che si è riflessa anche sul mercato automobilistico. La domanda ha infatti registrato una flessione complessiva del 3% in Europa e del 6% in Italia, dove peraltro gli ecoincentivi governativi hanno decisamente rallentato la caduta del mercato rispetto alla prima parte dell'anno. Positivi segnali di un'inversione di tendenza sono venuti nel secondo semestre dai mercati polacco e brasiliano.

In questo contesto le unità vendute di Fiat Auto hanno subito una contrazione dell'11,1% rispetto al 2001 che ha determinato una riduzione del **fatturato**, attestatosi a 22.147 milioni di euro (-9,4%).

Sul calo dei volumi, oltre allo sfavorevole andamento della domanda, hanno influito anche il proseguimento del destoccaggio delle scorte della rete commerciale, la scelta strategica di ridurre il ricorso a canali meno remunerativi, il limitato effetto sulle vendite dell'intero esercizio di modelli commercializzati solo nella seconda parte dell'anno (le Lancia Thesis e Phedra, il Fiat Ulysse e, soprattutto, la Fiat Stilo Multiwagon), nonché il fisiologico rallentamento di quei modelli che verranno sostituiti nel corso del 2003. A questo insieme di fattori è legato anche il calo della quota di mercato, scesa all'8,2% (9,5% nel 2001) nel complesso dell'Europa Occidentale e al 30,2% in Italia (34,6% l'anno precedente). Molto positivo è stato, invece, l'andamento dei veicoli commerciali leggeri, che ha permesso a Fiat Auto di confermarsi ai primi posti in Europa, con una quota salita al 12,6% nonostante la generale flessione della domanda.

Nel **quarto trimestre**, il fatturato è rimasto in linea con quello del corrispondente periodo del 2001 e le unità vendute hanno subito una lieve flessione complessiva (-1,1% rispetto all'ultimo trimestre 2001), determinata dai minori volumi realizzati nei paesi europei, ad eccezione dell'Italia e della Polonia.

La **perdita operativa** del Settore nel 2002 è stata pari a 1.343 milioni di euro (-549 milioni di euro nel 2001). Hanno inciso negativamente i minori volumi di vendita e i maggiori accantonamenti connessi all'estensione a due anni del periodo di garanzia contrattuale. Un importante contributo in senso positivo è invece venuto dalle crescenti efficienze sui costi di prodotto e di struttura e dalle sinergie industriali derivanti dall'alleanza con General Motors (superiori a 350 milioni di euro nell'anno). Il risultato operativo del **quarto trimestre** ha registrato una sensibile riduzione delle perdite (-180 milioni di euro rispetto ai -432 milioni di euro dello stesso periodo 2001) legata alla ripresa delle vendite sul mercato italiano, alla selezione dei canali di vendita e all'intensificazione delle azioni di riduzione dei costi.

I benefici attesi dall'attuazione del piano di ristrutturazione e di rilancio del Settore si concretizzeranno in misura crescente nel corso del 2003, anno che sarà caratterizzato, tra l'altro, dal lancio di quattro nuovi importanti modelli di imminente presentazione in anteprima al prossimo Salone internazionale di Ginevra; la city-car Fiat "Progetto 169", destinata a confermare la leadership del Settore nelle vetture a missione più cittadina, il monovolume compatto Fiat "Progetto 350" (B-MPV), che intende giocare un ruolo da protagonista in un nuovo sottosegmento in continua evoluzione, la Lancia Ypsilon, che ribadisce l'eccellenza tecnica e stilistica del marchio tra le vetture compatte, e l'Alfa GT Coupé, che rinnova e arricchisce la tradizione di alta sportività del marchio.

## ALTRI SETTORI INDUSTRIALI E DI SERVIZI

Gli altri Settori Industriali e di Servizi del Gruppo, con solo poche eccezioni, hanno risposto alle attese, pur dovendo operare anch'essi in un difficile contesto di mercato.

Il loro **fatturato complessivo** nel 2002 è stato di oltre 33.500 milioni di euro, un livello analogo a quello dell'anno precedente. L'**utile operativo** è stato di 581 milioni di euro (era stato di 867 milioni di euro nel 2001).

## CNH Global

CNH ha accresciuto le vendite nel comparto delle macchine agricole, grazie al positivo andamento dei mercati (+5,3% in Europa, +15% in America Latina e una sostanziale stabilità in Nord America) e al successo dei nuovi prodotti, più che compensando così il calo nel comparto delle macchine per le costruzioni che ha fortemente risentito dell'ulteriore contrazione della domanda sui mercati europeo (-6,1%) e nordamericano (-9,4%). Il Settore ha proseguito speditamente sulla strada della riorganizzazione, della razionalizzazione delle piattaforme prodotto, dell'innovazione, dello sfruttamento delle sinergie derivanti dall'integrazione tra New Holland e Case.

Il **fatturato** di CNH si è attestato a 9.928 milioni di dollari (valuta di conto del Settore; pari a 10.513 milioni di euro; era stato di 9.653 milioni di dollari, pari a 10.777 milioni di euro, nel 2001). A parità di perimetro e cambi il fatturato in dollari di CNH sarebbe stato sostanzialmente allineato a quello dell'anno precedente. Nel **quarto trimestre** i ricavi sono stati di 2.584 milioni di dollari con una crescita del 7,8% sul corrispondente periodo del 2001 anche per effetto delle variazioni di perimetro (2.578 milioni di euro rispetto ai 2.676 milioni di euro nello stesso periodo del 2001).

Il **risultato operativo** di CNH è stato positivo per 154 milioni di dollari rispetto ai 188 milioni di dollari nel 2001 (rispettivamente 163 milioni di euro e 209 milioni di euro). Il calo è da attribuire interamente ai maggiori costi per prestazioni mediche e adeguamento fondi pensioni, soprattutto negli Stati Uniti: escludendo questa voce l'utile operativo del Settore sarebbe stato sensibilmente migliore di quello dello scorso anno, con un andamento del comparto delle macchine agricole che ha più che compensato le perdite in quello delle macchine per le costruzioni. Un apporto positivo, in particolare, è venuto dalle sinergie tra New Holland e Case (pari a 154 milioni di dollari nell'anno), da alcuni miglioramenti dei prezzi di macchine agricole e dai più alti margini dei nuovi prodotti basati su piattaforme comuni. L'effetto di tali fattori positivi è stato particolarmente avvertito nel **quarto trimestre**, nel quale il risultato operativo di CNH ha raggiunto i 60 milioni di dollari (pari a 61 milioni di euro) contro i 20 milioni di dollari (22 milioni di euro) del corrispondente periodo del 2001.

Come è già avvenuto nel 2002, anche nell'anno in corso CNH trarrà ulteriori importanti benefici dalle azioni di innalzamento della redditività in corso sin dalla fusione con Case e attualmente accelerate. Tra queste, una parte di rilievo spetterà all'innovazione della gamma con il lancio di nuove macchine agricole a più alto margine destinate a ribadire l'eccellenza del Settore, testimoniata dal riconoscimento come "Trattore dell'anno 2003" attribuito in Europa al trattore agricolo TM190 New Holland.

## Iveco

Sostenuta da una gamma prodotti completamente rinnovata negli ultimi anni e dalla piena integrazione di Irisbus, Iveco ha conseguito notevoli risultati commerciali pur in un mercato europeo dei veicoli industriali al di sopra delle 3,5 tonnellate che ha manifestato una flessione del 5,7%, più marcata nei segmenti dei medi (-8,6%) e dei pesanti (-9,9%).

Nonostante il calo della domanda, dal quale è rimasta immune soltanto l'Italia (+11%), il Settore ha incrementato le proprie vendite dell'1,3% rispetto all'anno precedente portando la propria quota complessiva in Europa Occidentale al 17,9%. Di rilievo la leadership conseguita nei veicoli medi (dove la quota è salita dal 24,8% del 2001 ad oltre il 30%) e il miglioramento conseguito nei pesanti (arrivati al 12,3% di quota), grazie anche al buon andamento del nuovo Stralis. In lieve calo (al 18,5%) la quota nel segmento dei leggeri.

Nel 2002 il **fatturato** di Iveco è stato di 9.136 milioni di euro rispetto agli 8.650 milioni di euro dell'anno precedente: l'aumento del 5,6% è stato determinato dal consolidamento integrale di Irisbus; a parità di perimetro i ricavi sarebbero stati sostanzialmente allineati a quelli del 2001. Nel **quarto trimestre**, il Settore ha conseguito un fatturato di 2.438 milioni di euro (contro i 2.403 del corrispondente periodo del 2001).

L'**utile operativo** nel 2002 è stato di 102 milioni di euro (271 milioni di euro nel 2001): la diminuzione è legata, oltre che alla crescente pressione competitiva, all'impatto negativo delle minori vendite di motori (principalmente a causa della prevista scelta di Renault di utilizzare i motori della Nissan), ai maggiori accantonamenti a fondi di garanzia per campagne di richiamo e per far fronte al maggior deprezzamento dei veicoli usati. Questi stessi fattori, parzialmente compensati da maggiori efficienze nei costi di prodotto, hanno influenzato il risultato operativo del **quarto trimestre**, che è stato positivo per 39 milioni di euro rispetto agli 81 milioni di euro del medesimo periodo del 2001.

Anche Iveco continua a porre un grande impegno nell'innovazione dei prodotti, i cui frutti più recenti sono lo Stralis, al quale è andato il prestigioso riconoscimento di "Truck of the Year 2003", e l'appena lanciato nuovo "Eurocargo", che migliora ulteriormente l'offerta nella gamma media.

## Gli altri Settori

Nella componentistica, **Teksid** e **Magneti Marelli** hanno scontato una diminuzione dei ricavi determinata in parte dalla contrazione di mercato e in parte dalla cessione di alcune linee di business, ma hanno ottenuto un miglioramento nella gestione operativa grazie alle efficienze produttive realizzate. Il risultato di **Comau** è stato influenzato da una minore redditività dovuta a tensioni sui prezzi e, soprattutto, dalla perdita per circa 100 milioni di euro su una importante commessa.

Grazie ai continui progressi sul piano dell'efficienza, **FiatAvio** ha mantenuto nel corso del 2002 un'elevata redditività operativa, nonostante il rallentamento mondiale dei mercati aeronautico e aerospaziale commerciali e dei servizi di revisione dei motori.

Nell'area dei servizi, **Toro Assicurazioni**, pur scontando un calo delle attività nel Ramo Vita, specialmente del comparto bancario-assicurativo, ha registrato una significativa crescita del risultato operativo, per effetto delle azioni di selezione del portafoglio dei Rami Danni, delle efficienze sui costi di gestione e delle plusvalenze realizzate con le cessioni di immobili.

**Business Solutions** ha aumentato i ricavi grazie allo sviluppo delle attività verso clienti terzi, ma ha accusato una flessione nella redditività da attribuire all'effetto della variazione di area di consolidamento ed alle pressioni sui prezzi.

**Ferrari** ha affiancato ai successi sportivi un brillante andamento gestionale, migliorando sia il fatturato sia la gestione operativa, per effetto della crescita dei volumi di Maserati e del miglior posizionamento prezzi dei modelli Ferrari, nonostante i maggiori investimenti in ricerca e sviluppo per i nuovi prodotti e i costi legati al lancio commerciale della Maserati in Nord America.

\* \* \*

Nel 2003 il Gruppo Fiat proseguirà nella sua azione di rafforzamento industriale e finanziario pur dovendo operare in un contesto macroeconomico e di mercati molto incerto, reso ancor più debole e instabile dai rischi del possibile nuovo conflitto nello scacchiere mediorientale.

Tutti i Settori hanno adottato stringenti misure di alleggerimento delle strutture e di riduzione dei costi. Non verrà meno l'impegno all'innovazione dei prodotti e al potenziamento della capacità commerciale. Fiat Auto, in particolare, è chiamata alla piena esecuzione del suo piano di ristrutturazione e rilancio nel quadro di una sempre più stretta integrazione con General Motors.

Per il 2003 è obiettivo del Gruppo un sensibile ridimensionamento delle perdite operative, al quale contribuirà in misura determinante Fiat Auto, mentre gli altri Settori Industriali e di Servizi si attesteranno su livelli di redditività analoghi o superiori a quelli dello scorso anno.

Il Gruppo conferma inoltre il proprio impegno al mantenimento, anche con il ricorso alle dismissioni che verranno finalizzate nell'anno, di una posizione finanziaria in linea con gli equilibri raggiunti e con gli impegni assunti con le banche finanziatrici.

\* \* \*

## PROGETTO OMNIAINVEST

Il presidente ha illustrato al Consiglio di Amministrazione l'unico progetto ricevuto nelle scorse settimane dagli amministratori esecutivi di Fiat SpA, quello presentato dalla Società Omniainvest e relativo al possibile ingresso della stessa nel capitale di Fiat SpA e/o del Settore automobilistico.

Il Consiglio, anche sulla base delle valutazioni espresse dal proprio advisor Lazard e, per quanto di sua competenza, dall'azionista di controllo, rilevando che il progetto non contiene elementi distintivi rispetto all'attuale piano di rilancio del Gruppo, si è riservato di assumere una decisione definitiva in quanto il progetto comporterebbe l'accordo di più parti, ivi compresa la General Motors.

Il Consiglio ha anche espresso apprezzamento per l'interesse dimostrato da Roberto Colaninno alle vicende della Società.

### **AUMENTO DI CAPITALE DI FIAT AUTO HOLDINGS B.V.**

Il Consiglio di Amministrazione ha espresso parere favorevole alla ricapitalizzazione di Fiat Auto Holdings B.V. fino a 5 miliardi di euro da eseguire entro i prossimi diciotto mesi, con immediata sottoscrizione dei primi 3 miliardi di euro da parte del Gruppo Fiat.

### **RAFFORZAMENTO INDUSTRIALE E FINANZIARIO DEL GRUPPO**

Il Consiglio ha preso atto dell'avanzamento delle discussioni con General Motors per un rafforzamento della collaborazione sia sul piano industriale sia su quello finanziario.

È stato inoltre esaminato lo stato di avanzamento del piano di dismissioni prendendo atto che è prossima la conclusione di un accordo per la cessione di FiatAvio e che sono giunte offerte per Toro Assicurazioni. La sottoscrizione di contratti vincolanti per entrambe le Società è prevista entro il primo semestre; i successivi relativi incassi possono essere ragionevolmente collocati entro il terzo trimestre dell'anno.

### **MODELLO ORGANIZZATIVO (D. LS. 231/2001)**

Il Consiglio di Amministrazione ha approvato il modello organizzativo previsto dal Decreto Legislativo 231/2001 sulla responsabilità amministrativa delle società, stabilendo inoltre le linee generali alle quali dovranno attenersi le Società del Gruppo nella definizione dei propri modelli organizzativi.

### **AVVICENDAMENTI NELLE CARICHE SOCIALI**

Al termine della riunione, il Consiglio di Amministrazione, preso atto delle dimissioni di Paolo Fresco dalla carica di amministratore e presidente, ha cooptato Umberto Agnelli attribuendogli la carica di presidente. Il Consiglio ha ringraziato Paolo Fresco per il grande apporto di competenze fornito alla Società, con particolare riferimento allo sviluppo strategico del Gruppo.

Il Consiglio ha accolto le dimissioni presentate dai consiglieri Felix G. Rohatyn e John F. Welch, e ha cooptato Giuseppe Morchio, attribuendogli la carica di amministratore delegato, e ha nominato Alessandro Barberis vice presidente, carica alla quale ha rinunciato Franzo Grande Stevens, che continua a far parte del Consiglio. Inoltre, nel Consiglio è stato cooptato Luca Cordero di Montezemolo.

Il Consiglio ha anche modificato la composizione del Comitato Nomine e Compensi, che risulta così costituito: Umberto Agnelli (presidente), Alessandro Barberis, John Philip Elkann, Franzo Grande Stevens, Giuseppe Morchio.

Torino, 28 febbraio 2003

## CONTO ECONOMICO

<i>(milioni di euro)</i>	4° trimestre 2002	4° trimestre 2001	Esercizio 2002	Esercizio 2001
<b>Ricavi netti</b>	<b>14.907</b>	14.943	<b>55.649</b>	58.006
Costo del venduto	<b>13.034</b>	13.251	<b>48.619</b>	49.854
<b>Margine operativo lordo</b>	<b>1.873</b>	1.692	<b>7.030</b>	8.152
Spese generali	<b>1.321</b>	1.591	<b>5.782</b>	6.149
Ricerca e sviluppo	<b>405</b>	470	<b>1.748</b>	1.817
(Oneri) proventi operativi	<b>(144)</b>	124	<b>(262)</b>	132
<b>Risultato operativo</b>	<b>3</b>	(245)	<b>(762)</b>	318
Risultato partecipazioni	<b>(410)</b>	(95)	<b>(690)</b>	(149)
(Oneri) e proventi non operativi	<b>(3.014)</b>	(809)	<b>(2.503)</b>	359
<b>Risultato ante interessi e tasse (EBIT)</b>	<b>(3.421)</b>	(1.149)	<b>(3.955)</b>	528
(Oneri) e proventi finanziari	<b>(253)</b>	(203)	<b>(862)</b>	(1.025)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>(3.674)</b>	(1.352)	<b>(4.817)</b>	(497)
Imposte	<b>(693)</b>	(152)	<b>(554)</b>	294
<b>Risultato netto di Gruppo e di Terzi</b>	<b>(2.981)</b>	(1.200)	<b>(4.263)</b>	(791)
<b>Risultato netto di competenza del Gruppo</b>	<b>(2.972)</b>	(988)	<b>(3.948)</b>	(445)

## RISULTATO OPERATIVO PER SETTORE DI ATTIVITÀ

<i>(milioni di euro)</i>	4° trimestre 2002	4° trimestre 2001	Esercizio 2002	Esercizio 2001
<b>Automobili (Fiat Auto Holdings)</b>	<b>(180)</b>	(432)	<b>(1.343)</b>	(549)
<b>Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH Global)</b>	<b>61</b>	22	<b>163</b>	209
<b>Veicoli Industriali (Iveco)</b>	<b>39</b>	81	<b>102</b>	271
<b>Ferrari</b>	<b>38</b>	25	<b>70</b>	62
<b>Prodotti Metallurgici (Teksid)</b>	<b>1</b>	(25)	<b>27</b>	15
<b>Componenti (Magnetit Marelli)</b>	<b>0</b>	(35)	<b>(16)</b>	(74)
<b>Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)</b>	<b>(75)</b>	24	<b>(101)</b>	60
<b>Aviazione (FiatAvio)</b>	<b>56</b>	48	<b>210</b>	186
<b>Editoria e Comunicazione (Itedi)</b>	<b>9</b>	9	<b>3</b>	(2)
<b>Assicurazioni (Toro Assicurazioni)</b>	<b>40</b>	18	<b>147</b>	68
<b>Servizi (Business Solutions)</b>	<b>22</b>	32	<b>67</b>	73
<b>Diverse ed Elisioni</b>	<b>(8)</b>	(12)	<b>(91)</b>	(1)
<b>Totale di Gruppo</b>	<b>3</b>	(245)	<b>(762)</b>	318

## RICAVI NETTI PER SETTORE DI ATTIVITÀ

<i>(milioni di euro)</i>	4° trimestre 2002	4° trimestre 2001	Esercizio 2002	Esercizio 2001
<b>Automobili</b> (Fiat Auto Holdings)	<b>5.713</b>	5.705	<b>22.147</b>	24.440
<b>Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni</b> (CNH Global)	<b>2.578</b>	2.676	<b>10.513</b>	10.777
<b>Veicoli Industriali</b> (Iveco)	<b>2.438</b>	2.403	<b>9.136</b>	8.650
<b>Ferrari</b>	<b>340</b>	278	<b>1.208</b>	1.058
<b>Prodotti Metallurgici</b> (Teksid)	<b>204</b>	422	<b>1.539</b>	1.752
<b>Componenti</b> (Magnetit Marelli)	<b>878</b>	952	<b>3.288</b>	4.073
<b>Mezzi e Sistemi di Produzione</b> (Comau)	<b>798</b>	710	<b>2.320</b>	2.218
<b>Aviazione</b> (FiatAvio)	<b>431</b>	457	<b>1.534</b>	1.636
<b>Editoria e Comunicazione</b> (Itedi)	<b>105</b>	102	<b>360</b>	347
<b>Assicurazioni</b> (Toro Assicurazioni)	<b>1.549</b>	1.742	<b>4.916</b>	5.461
<b>Servizi</b> (Business Solutions)	<b>608</b>	538	<b>1.965</b>	1.805
<b>Diverse ed Elisioni</b>	<b>(735)</b>	(1.042)	<b>(3.277)</b>	(4.211)
<b>Totale di Gruppo</b>	<b>14.907</b>	14.943	<b>55.649</b>	58.006

## SITUAZIONE PATRIMONIALE DEL GRUPPO

<i>Al 30.9.2002 (milioni di euro)</i>	<i>Al 31.12.2002</i>	<i>Al 31.12.2001</i>
7.907 Rimanenze nette (*)	<b>7.050</b>	8.375
5.267 Crediti commerciali	<b>5.784</b>	6.466
(12.159) Debiti commerciali	<b>(13.267)</b>	(13.520)
(1.818) Saldo altri crediti (debiti) (*)	<b>(2.340)</b>	(2.713)
<b>(803) Capitale di funzionamento</b>	<b>(2.773)</b>	(1.392)
12.204 Immobilizzazioni materiali nette	<b>12.106</b>	13.887
27.973 Altre immobilizzazioni	<b>24.862</b>	28.523
1.516 Attività per imposte differite nette	<b>2.263</b>	1.595
(23.100) Fondi e riserve tecniche società assicurative	<b>(23.999)</b>	(22.971)
<b>17.790 Capitale investito netto</b>	<b>12.459</b>	19.642
<b>(5.844) Posizione finanziaria netta</b>	<b>(3.780)</b>	(6.035)
<b>11.946 Patrimonio netto del Gruppo e dei Terzi</b>	<b>8.679</b>	13.607
<b>10.753 Patrimonio netto di competenza del Gruppo</b>	<b>7.641</b>	12.170

(\*) A partire dal 2002 i valori relativi agli anticipi ricevuti nell'ambito del progetto T.A.V. (Alta Velocità), precedentemente inclusi nella voce "Altri debiti", sono stati portati a diretta riduzione del valore dei lavori in corso inclusi nelle "Rimanenze". I corrispondenti valori relativi all'esercizio 2001 sono stati conseguentemente riclassificati.

## STRUTTURA DELLA POSIZIONE FINANZIARIA NETTA DEL GRUPPO

30.9.2002 (milioni di euro)	Situazione al	
	31.12.2002	31.12.2001
4.161 Disponibilità liquide	<b>3.489</b>	2.133
971 Titoli negoziabili	<b>1.507</b>	2.000
22.620 Crediti finanziari e beni concessi in leasing	<b>21.406</b>	24.686
707 Ratei attivi finanziari	<b>543</b>	560
(1.470) Risconti passivi finanziari	<b>(1.135)</b>	(2.057)
<b>26.989 Totale Attività finanziarie (A)</b>	<b>25.810</b>	<b>27.322</b>
(9.260) Debiti finanziari scadenti entro dodici mesi	<b>(8.310)</b>	(14.408)
(22.827) Debiti finanziari scadenti oltre dodici mesi	<b>(20.613)</b>	(18.289)
(832) Ratei passivi finanziari	<b>(785)</b>	(797)
86 Risconti attivi finanziari	<b>118</b>	137
<b>(32.833) Totale Debiti finanziari (B)</b>	<b>(29.590)</b>	<b>(33.357)</b>
<b>(5.844) Posizione finanziaria netta di Gruppo (A-B)</b>	<b>(3.780)</b>	<b>(6.035)</b>