

RELAZIONE SULLA GESTIONE

- 30 Highlights
- 31 Azionisti
- 34 I fatti salienti del 2009
- 41 Dati economici e patrimoniali per Settore di Attività
- 42 Principali rischi e incertezze cui Fiat S.p.A. e il Gruppo sono esposti
- 46 Ricerca e innovazione
- 52 Risorse umane
- 56 Analisi della situazione economico-finanziaria del Gruppo
- 76 Corporate Governance
- 81 Piani di incentivazione basati su strumenti finanziari
- 83 Rapporti infragruppo e con parti correlate
- 84 Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione
- 86 Andamento della gestione nei Settori di Attività
 - 87 Fiat Group Automobiles
 - 93 Maserati
 - 95 Ferrari
 - 97 Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni
 - 101 Veicoli Industriali
 - 107 FPT Powertrain Technologies
 - 110 Componenti
 - 114 Prodotti Metallurgici
 - 115 Mezzi e Sistemi di Produzione
- 116 Situazione economico-finanziaria della Fiat S.p.A.
- 119 Proposta di approvazione del Bilancio e di destinazione dell'utile di esercizio 2009

HIGHLIGHTS

(in milioni di euro)	2009	2008	2007
Ricavi netti	50.102	59.564 ^(*)	58.529
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	1.058	3.362	3.233
Utile/(perdita) operativa	359	2.972	3.152
Utile/(perdita) prima delle imposte	(367)	2.187	2.773
Utile/(perdita) dell'esercizio	(848)	1.721	2.054
Attribuibile a:			
Soci della controllante	(838)	1.612	1.953
Interessenze di pertinenza di terzi	(10)	109	101
Risultato base per azione ordinaria e privilegiata (in euro)	(1) (0,677)	1,290	1,537
Risultato base per azione risparmio (in euro)	(1) (0,677)	1,445	1,692
Risultato diluito per azione ordinaria e privilegiata (in euro)	(1) (0,677)	1,285	1,526
Risultato diluito per azione risparmio (in euro)	(1) (0,677)	1,440	1,681
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	3.386	4.979 ^(*)	3.985
di cui: Costi di sviluppo capitalizzati	1.046	1.216	932
Spesa in Ricerca e Sviluppo	(2) 1.692	1.986	1.741
Totale Attivo	67.235	61.772	60.136
(Indebitamento)/Disponibilità nette	(15.898)	(17.954)	(10.423)
di cui: (Indebitamento)/Disponibilità nette delle Attività Industriali	(4.418)	(5.949)	355
Totale Patrimonio netto	11.115	11.101	11.279
Patrimonio netto attribuibile ai Soci della controllante	10.301	10.354	10.606
Dipendenti a fine esercizio (numero)	190.014	198.348	185.227

(*) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16 come descritto nella Nota integrativa, i ricavi netti dell'esercizio 2008 sono stati incrementati per 184 milioni di euro mentre gli investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali sono diminuiti di 284 milioni di euro.

(1) Per ulteriori informazioni circa la determinazione del Risultato per azione base e diluito, si rinvia alla Nota 13 della Nota integrativa.

(2) Include i costi per Ricerca e Sviluppo capitalizzati e quelli imputati direttamente al conto economico dell'esercizio.

DATI PER AREA GEOGRAFICA

	Numero di Società		Dipendenti		Stabilimenti		Centri di Ricerca e Sviluppo		Ricavi per area di destinazione (in milioni di euro)	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008 ^(*)
Italia	140	145	80.434	82.371	64	70	48	50	12.744	14.319
Europa esclusa Italia	265	274	45.826	50.159	57	62	33	33	17.668	23.862
Nord America	74	70	11.157	12.305	16	19	15	15	5.021	5.711
Mercosur	33	33	42.397	43.042	27	27	10	10	9.798	9.975
Altre aree	109	111	10.200	10.471	24	25	11	10	4.871	5.697
TOTALE	621	633	190.014	198.348	188	203	117	118	50.102	59.564

(*) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, i ricavi netti dell'esercizio 2008 sono stati incrementati per 184 milioni di euro.

AZIONISTI

LA COMUNICAZIONE FINANZIARIA

Fiat persegue costantemente l'obiettivo di accrescere la fiducia dei suoi clienti e investitori attraverso una gestione trasparente e responsabile delle sue attività, incrementando, così, il valore dell'impresa su base sostenibile.

Fiat mantiene un dialogo costante con i suoi Azionisti, Investitori e Analisti attraverso un'attiva politica di comunicazione svolta dalla funzione Investor Relations che garantisce un contatto informativo continuo del Gruppo con i mercati finanziari con l'obiettivo di mantenere e migliorare la fiducia degli investitori e il loro livello di comprensione dei fenomeni aziendali.

Nel corso dell'anno il team di Investor Relations mantiene contatti costanti con il mercato finanziario e organizza, inoltre, incontri formali (a mezzo conference call o presentazioni dal vivo) sia in occasione della pubblicazione trimestrale dei risultati del Gruppo sia di eventi che richiedano comunicazione diretta al mercato.

Fiat propone altresì partecipazioni a conferenze di Settore o incontri e "non-deal roadshow" che interessano le principali piazze finanziarie per garantire una relazione diretta con il top management dando maggiori opportunità di approfondimento sull'andamento gestionale e sulle strategie del Gruppo.

Nel 2009 Fiat ha ottenuto importanti riconoscimenti tra i concorrenti europei per le attività di Investor Relations - sulla base delle opinioni espresse da analisti e investitori istituzionali europei e internazionali - nelle analisi di benchmarking condotte da una primaria società di studi e ricerca che fornisce servizi alla comunità finanziaria.

Sul sito istituzionale www.fiatgroup.com, che nel 2009 è stato oggetto di ulteriori aggiornamenti e approfondimenti, alla sezione Investor Relations sono disponibili i dati economico-finanziari, le presentazioni istituzionali e le pubblicazioni periodiche, i comunicati ufficiali e gli aggiornamenti in tempo reale sul titolo.

Per gli azionisti sono inoltre disponibili i seguenti contatti:

Per gli azionisti:

Numero verde per l'Italia: 800-804027

E-mail: serviziotitoli@fiatgroup.com
investor.relations@fiatgroup.com

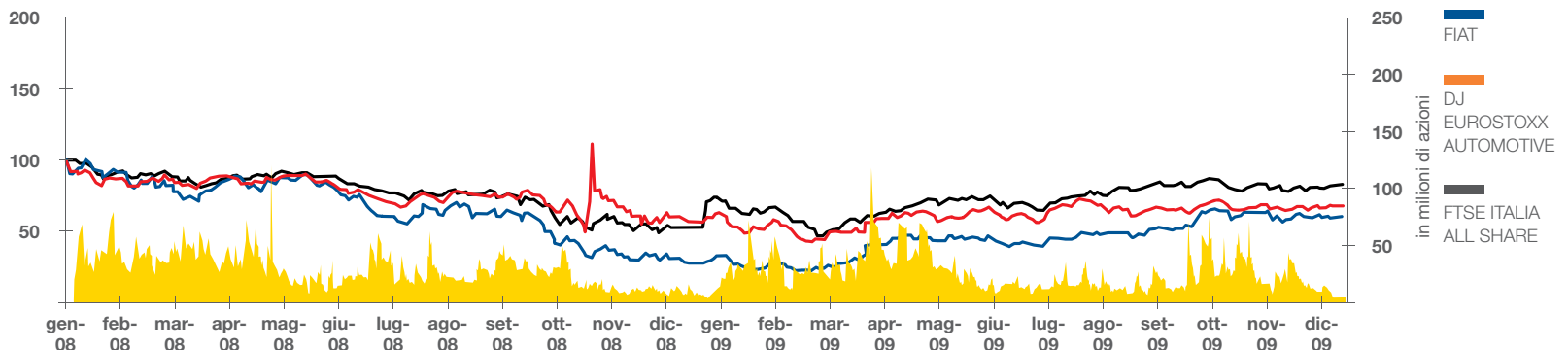
Per i titolari di ADR:

Numero verde per USA e Canada: 800 749 1873

Fuori Usa e Canada: +1 (718) 921 8137

Website: www.adr.db.com

ANDAMENTO DEL TITOLO FIAT RISPETTO ALL'INDICE FTSE ITALIA ALL SHARE E ALL'EUROSTOXX DALL'INIZIO DEL 2008 (1/1/08=100) E QUANTITÀ TRATTATE MENSILMENTE (milioni di azioni ordinarie)



Dopo i forti ribassi del 2008, il pessimismo ha continuato a influenzare le borse mondiali ancora nei primi due mesi del 2009, spingendo i mercati ai minimi storici. Gli investitori, colpiti dalla crisi di liquidità del sistema bancario internazionale, con alcuni casi di fallimento, hanno temuto la nazionalizzazione delle istituzioni finanziarie, che avevano ricevuto ingenti aiuti pubblici per superare la crisi. In seguito le piazze finanziarie hanno avviato una rimonta inattesa, grazie ai primi risultati dei piani pubblici di rilancio e ad un migliore andamento delle imprese. Sui mercati però la fiducia non è tornata del tutto e gli investitori guardano a un 2010 carico d'incertezze. Il timore di un fallimento di Dubai a fine novembre ha nuovamente creato turbolenze sulle borse per qualche seduta. La maggior parte dei mercati ha chiuso l'anno recuperando parte delle perdite del 2008: Francoforte ha guadagnato il 24%, Parigi il 22%, Londra il 22%, Madrid il 30%, Milano il 19%, così come il Dow Jones, Hong Kong il 52% e l'indice Nikkei ha guadagnato il 19%. In questo contesto il titolo Fiat ha più che raddoppiato il suo valore (+123%) rispetto alla chiusura del 2008 (best performer tra i concorrenti europei dall'inizio dell'anno).

MAGGIORI AZIONISTI

Il numero di azioni ordinarie è di 1.092.247.485. I detentori di azioni ordinarie in misura superiore al 2% alla data odierna risultano essere:

NUMERO AZIONI ORDINARIE: 1.092.247.485

Exor S.p.A. (*)	30,5%
Capital Research & Management Company	5,2%
FMR LLC (**)	5,0%
BlackRock Investment Management (UK) Limited	3,0%
Altri Investitori Istituzionali UE	22,6%
Altri Investitori Istituzionali extra UE	4,8%
Altri azionisti	25,4%

(*) Oltre al 3,5% di azioni proprie detenute da Fiat S.p.A.

(**) Di cui 1,75% con diritto di voto.

PRINCIPALI DATI PER AZIONE

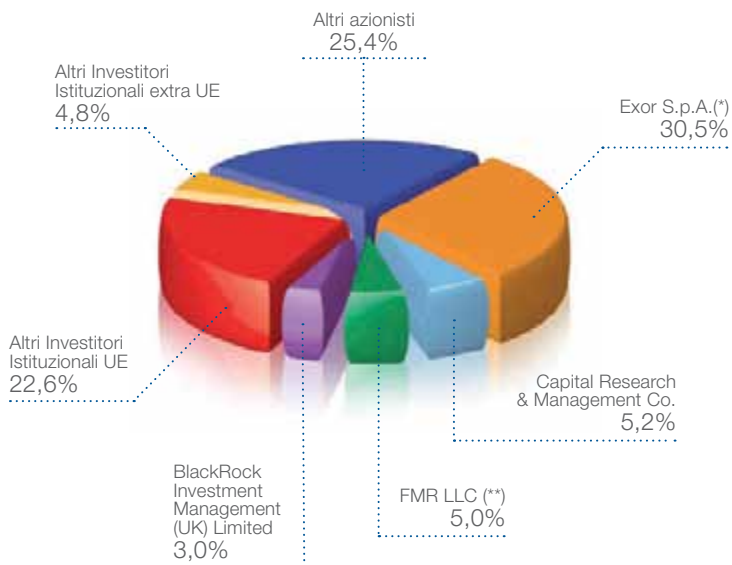
(in euro)	2009	2008	2007
Risultato base per azione ordinaria e privilegiata	(0,677)	1,290	1,537
Risultato base per azione di risparmio	(0,677)	1,445	1,692
Risultato diluito per azione ordinaria e privilegiata	(0,677)	1,285	1,526
Risultato diluito per azione di risparmio	(0,677)	1,440	1,681

PREZZO DI RIFERIMENTO (*) PER AZIONE AL:

(in euro)	31.12.09	31.12.08	28.12.07	29.12.06	30.12.05
Azioni Ordinarie	10,250	4,590	17,695	14,468	7,360
Azioni Privilegiate	6,000	2,440	14,640	12,119	5,930
Azioni di Risparmio	6,295	3,035	14,655	13,880	6,584

(Fonte Reuters)

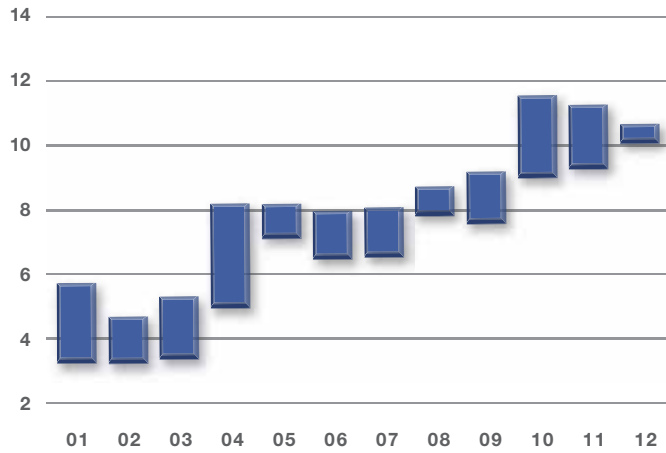
(*) Pari al prezzo di asta di chiusura.



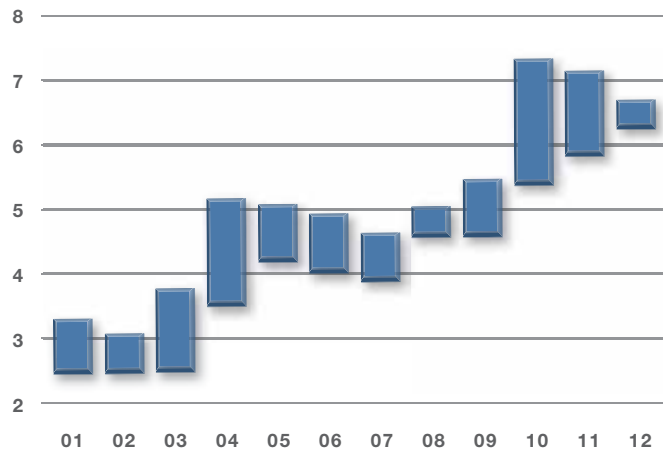
QUOTAZIONI MENSILI MINIME E MASSIME NEL 2009

(in euro)

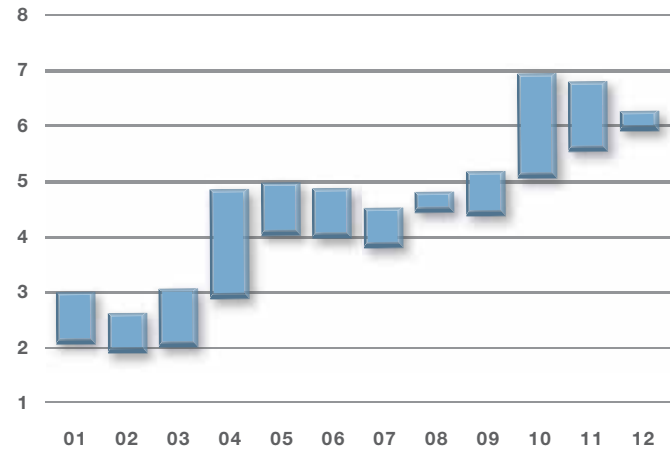
FIAT ORDINARIE



FIAT RISPARMIO



FIAT PRIVILEGIATE



I FATTI SALIENTI DEL 2009



GENNAIO

Al Salone di Detroit, è stata presentata la nuova Quattroporte Sport GT S, la miglior sintesi tra una berlina di lusso e un'auto sportiva che Maserati abbia mai raggiunto.



GENNAIO

Fiat Linea si aggiudica in India due riconoscimenti: "Car of the year" e "Midsize car of the year", assegnati rispettivamente da "Autocar" e "Overdrive", le due principali riviste indiane del settore automotive. Quest'ultima ha inoltre assegnato alla Fiat 500 il premio "Import of the year".

Magnet Marelli e SAIC Motor Corporation Ltd. hanno sottoscritto un accordo di joint venture in Cina, mirato alla produzione di componenti idraulici per il cambio AMT (Automated Manual Transmission) di Magnet Marelli (Freechoice™).

FEBBRAIO

Iveco ha ricevuto il titolo di migliore azienda importatrice del settore del trasporto in Germania. È il risultato di un sondaggio effettuato dall'istituto "EMNID Research Institute", per conto della rivista "Verkehrsrundschau", una delle più importanti in Germania dedicata al mondo dei flottisti stradali.

Lanciata in Europa la gamma del trattore T7000 Auto Command™ da 167 a 225 Cv destinato a grandi aziende agricole e contoterzisti. La gamma è dotata di una nuova trasmissione CVT che ottimizza le performance del motore e i costi di gestione.



GENNAIO

Al SIMA Innovation Awards 2009, New Holland Agriculture ha conquistato una medaglia d'oro per il trattore NH2 alimentato a idrogeno e una d'argento per l'avanzata trasmissione EasyDrive.





IVECO

CASE IH

CASE



CASE



CASE IH

MARZO

A Ginevra presentata la MiTo GTA Concept, prototipo delle future sportive caratterizzato da un eccellente rapporto peso-potenza. Presentati inoltre due nuovi motori Euro 5. Si tratta del 2.0 JTDM diesel da 170 Cv e del 1750 Turbo Benzina (TBi) da 200 Cv, che equipaggiano la Brera, lo Spider e la 159.

Importanti anche le novità di Lancia: la Delta Executive, la Ypsilon e la Musa ECOCHIC, dotate di doppia alimentazione GPL/benzina.

Fiat Professional ha avviato la commercializzazione del Ducato 140 Natural Power che assicura ottime performance, consumi contenuti e minime emissioni.

Presentata a Ginevra la nuova Maserati GranTurismo S Automatica.

Presentato a Pechino il Genlyon, primo frutto della joint venture tra SAIC e Iveco. Il nuovo "pesante" di SAIC Iveco Hongyan Commercial Vehicles (SIH) è stato progettato direttamente in Cina e porterà su quel mercato l'eccellenza tecnologica e la qualità europea di Iveco.

Ampliata la gamma del trattore Magnum in Nord America.

Lanciati 7 nuovi modelli di escavatore della serie B che comprendono modelli "long-reach", compatti e per scavi di grande estensione, caratterizzati da consumi più efficienti e da un più basso livello di rumorosità.

APRILE

Fiat 500 proclamata "2009 World Car Design of the Year".

Rinnovato il modello Sedici con alcuni interventi stilistici interni ed esterni e l'introduzione di due nuovi motori omologati Euro 5. Presentata, inoltre, la Panda Panda Cross, primo City SUV a minimo impatto ambientale.

Lo stabilimento Tofas di Bursa, in Turchia, ha raggiunto il traguardo produttivo dei tre milioni di veicoli costruiti.

Prosegue il lancio degli escavatori cingolati CX con il nuovo modello CX 130B "long reach" (braccio lungo).

MAGGIO

La joint venture SAIC Fiat Powertrain Hongyan ha avviato la produzione dei motori diesel Cursor 9 nel nuovo sito produttivo situato nella città di Chongqing.

La Società Americana di Ingegneria del Settore Agricolo e Biologico - Asabe ha riconosciuto il forte impegno di New Holland Agriculture e Case IH per l'innovazione, assegnando rispettivamente cinque e tre premi AE50.

Lanciati tre nuovi modelli di trattori compatti della serie Farnall dotati di trasmissione a variazione continua (CVT).



MARZO

Al Salone dell'Automobile di Ginevra esposta, in anteprima mondiale, la Fiat 500C, cabriolet con capote a comando elettrico e cinematismi sofisticati. Inoltre, ampliata l'offerta di vetture con marchio Fiat a doppia alimentazione (GPL/benzina e metano/benzina): a Panda, Grande Punto e Bravo, infatti, si sono aggiunte Punto Classic e Idea.



MARZO

Presentato a Ginevra il sistema MultiAir, dispositivo elettro-idraulico per gestire le valvole di aspirazione, che, a parità di cilindrata, consente un aumento del 10% della potenza massima e del 15% della coppia a basso regime, oltre ad una contemporanea riduzione del 10% di consumi ed emissioni di anidride carbonica.



FIAT
GROUPFIAT
GROUPFIAT
GROUP

GIUGNO

La Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e il Gruppo Fiat hanno firmato un contratto di finanziamento di 400 milioni di euro. Il prestito è finalizzato a sostenere i progetti in Ricerca e Sviluppo del Gruppo.

Nel percorso del World Class Manufacturing due stabilimenti di FGA hanno conquistato la certificazione "Silver Level": si tratta di Melfi (primo impianto italiano a raggiungere questo traguardo) e di Tychy in Polonia.

Per il nuovo EcoDaily Iveco, FPT Powertrain Technologies ha introdotto due motori di 2,3 litri (106 e 126 Cv) e due di 3 litri (140 e 170 Cv). La gamma dei motori FPT su EcoDaily è completata dalla versione Natural Power, con motore bifuel (metano e benzina), anch'esso omologato EEV.

Siglato un accordo di cooperazione strategica con Perkins Engine Company Limited per la fornitura a lungo termine di un motore da 3,4 litri a basso impatto ambientale, destinato ad applicazioni nelle macchine agricole e per le costruzioni.

LUGLIO

La Fiat 500C (la versione cabriolet) ha esordito negli autosaloni italiani con il "porte aperte" del 4 luglio, giorno del secondo compleanno del modello e del 52° anniversario del lancio di quello storico.

Fiat e Guangzhou Automobile Group Co. Ltd. (GAC Group) hanno firmato un accordo quadro per costituire una joint venture paritetica che produrrà motori e auto destinate al mercato cinese.

Collocato un prestito obbligazionario da 1,25 miliardi di euro con cedola fissa del 9% e scadenza luglio 2012.

Lanciata la serie Austoft 8000 per la raccolta della canna da zucchero, che permette un incremento del 35% della potenza di taglio e il controllo elettronico della trazione con adattamento automatico della velocità.

Lanciata in Europa la serie economica di trattori da frutteto TD4000F.

AGOSTO

Collocato un prestito obbligazionario da 1 miliardo di dollari con cedola del 7,75% e scadenza settembre 2013.

Aggiunto il nuovo modello di apripista cingolato ad elevate prestazioni 650L, caratterizzato da maggiori performance, minore altezza e peso operativo.

FIAT
GROUP

GIUGNO

Facendo seguito alla lettera di intenti siglata a gennaio, il Gruppo Fiat e Chrysler Group LLC hanno sottoscritto l'accordo per un'alleanza strategica globale. Dallo stesso giorno è diventata operativa la nuova Chrysler, partecipata da Fiat al 20%.



IVECO GIUGNO

Lanciato l'EcoDaily, rinnovato nell'estetica e nei motori, migliorato nel comfort e nell'elettronica di bordo.





SETTEMBRE

Presentato il Qubo Natural Power, la nuova versione a doppia alimentazione (metano/benzina).



Presentate le MiTo 1.4 MultiAir da 105 e 135 Cv, che per prime hanno adottato la nuova rivoluzionaria tecnologia destinata ai motori a benzina, e la "Quadrifoglio verde" da 170 Cv, una sportiva di razza dotata della potenza specifica più alta mai fatta registrare da un'Alfa Romeo.



Lanciato il Fiorino Metano, nuovo veicolo a doppia alimentazione (metano/benzina), che è l'unico di questo genere nel suo segmento.



Al Salone dell'Automobile di Francoforte presentata la GranCabrio, prima cabriolet a quattro posti della storia Maserati.



Lanciato in Europa il Magelys HDH, veicolo che si colloca nella ristretta classe dei più sofisticati autobus per il turismo a lungo raggio presenti sul mercato europeo.



Presentato in Brasile un prototipo del Daily Elettrico, nato dalla collaborazione tra Iveco e Itaipu Binacional, l'azienda che gestisce la più grande centrale idroelettrica del mondo al confine tra Brasile e Paraguay: si tratta del primo veicolo leggero a zero emissioni prodotto in America Latina.



Collocato un prestito obbligazionario da 1,25 miliardi di euro con cedola fissa del 7,625% e scadenza settembre 2014.



SETTEMBRE

Fiat entra negli indici Dow Jones Sustainability (DJSI) World e Dow Jones Sustainability STOXX con un punteggio di 90/100, rispetto a una media di 72/100 delle aziende del settore.



SETTEMBRE

New Holland Agriculture si aggiudica il maggiore riconoscimento in campo agricolo del Brasile. In occasione infatti del Premio Gerdau, dedicato alle macchine più efficienti e moderne dell'industria agricola del Paese, il trattore New Holland TL75 78 Cv è stato insignito del Trofeo d'Oro nella categoria "Outstanding".



SETTEMBRE

Fiat ha arricchito la propria offerta di prodotti del segmento B con il lancio della Punto Evo, destinata ad affiancare la Grande Punto, vettura di grande successo, e a diventare punto di riferimento in termini di innovazione, sicurezza e stile.



SETTEMBRE

Dopo due anni di leadership, il marchio Fiat è stato ancora una volta confermato da JATO Dynamics come il brand con le auto dal valore medio di emissioni di CO₂ più basso tra i 25 marchi automobilistici più venduti in Europa.



SETTEMBRE

A Francoforte presentata la Ferrari 458 Italia mossa da un 8 cilindri di 4,5 litri collocato in posizione centrale capace di erogare 570 cavalli.





Aggiornato il Maxxum 110-140, ora dotato di consolle multi-controllo, strumentazione A-Pillar e cofano ridisegnato. Il marchio è entrato nel mercato degli "All Terrain Vehicles" con il Case IH Scout XL.



Al Salone Nautico di Genova FPT ha presentato il nuovo motore C90 nelle versioni da 620 e 380 Cv, un propulsore che è andato ad arricchire la gamma dei motori marini di FPT, destinati ad applicazioni da diporto e professionali.



OTTOBRE

Ampliata la gamma motori della MiTo con l'esordio del 1.4 Turbobenzina da 120 Cv, primo motore Turbo bifuel (GPL/benzina) realizzato direttamente dal costruttore, e del motore a gasolio 1.3 JTDM-2 da 95 Cv con sistema Start&Stop di serie.



Presentata la Delta Turbo GPL che, grazie alla sua motorizzazione 1.4 Turbo Jet da 120 Cv a doppia alimentazione (GPL/benzina), è la prima vettura sulla quale Legambiente ha apposto la sua "Etichetta per il Clima".



Nello stabilimento di Verrone è stata avviata la produzione della nuova famiglia di cambi C635 destinati a vetture del segmento medio (diesel e benzina) di FGA e di Chrysler.



New Holland Agriculture ha rafforzato la sua posizione sui mercati con una serie di lanci tra cui la serie di trattori TDF per applicazioni in orticoltura, uliveti e vigneti.



CNH e KAMAZ, uno dei maggiori produttori di veicoli industriali pesanti a livello globale, hanno firmato a Mosca una lettera d'intenti, annunciando un'alleanza industriale e commerciale nei settori dei mezzi agricoli e delle macchine per le costruzioni.



Presentato, in Brasile, al Salone Fenatran di San Paolo il nuovo veicolo Vertis della gamma media, nel segmento da 9 a 13 tonnellate di peso totale.

NOVEMBRE

Collocato un prestito obbligazionario da 1,5 miliardi di euro con cedola fissa del 6,875% e scadenza febbraio 2015.



Presentata la nuova mietitrebbia CR9090 classe 9 da oltre 500 Cv, lanciata in Nord America e in Australia.



In Nord America lanciato il nuovo Magnum con trasmissione variabile (CVT) con potenza da 180 a 225 Cv. Aggiornato anche il modello Puma (con potenza da 125 a 192 Cv).



La rivista Automotive Testing Technology International assegna alla tecnologia MultiAir il premio "Engine Development Team of the Year".

IVECO OTTOBRE

Il Daily a gas naturale è stato eletto da una prestigiosa rivista inglese di settore "Green Van of the Year 2009" e all'Iveco è andato il premio "Transport Innovation of the Year" per il Blue&Me Fleet, avanzato sistema di gestione telematica delle flotte. Il Daily è stato inoltre nominato "Green Commercial of The Year 2009" in occasione del "Fleet Transport Awards" irlandese.



FPT OTTOBRE

Per l'innovativa tecnologia MultiAir FPT Powertrain Technologies ha ricevuto il premio "Technobest 2009".





Per Fiat 500C e per Fiat 500 è stato reso disponibile il nuovo motore 1.3 MultiJet II con sistema Start&Stop di serie ed omologazione Euro 5.



DICEMBRE

Lanciato il nuovo Fiat Doblò, rinnovato nello stile, nei motori e nelle caratteristiche tecniche.



Lanciati in India tre modelli di trattori della gamma TT con potenza da 35 a 50 Cv a due e quattro ruote motrici.



L'Amministratore Delegato Sergio Marchionne ha incontrato a Roma i rappresentanti delle Istituzioni e delle Organizzazioni Sindacali per discutere circa le attività del Gruppo in Italia. L'incontro si è focalizzato, in particolare, su Fiat Group Automobiles e sulla sua alleanza con Chrysler.

IVECO DICEMBRE

In Brasile, per il terzo anno consecutivo il premio "Truck of the Year" è stato assegnato dalla più prestigiosa rivista del settore, Autodata, al Tector, veicolo medio della gamma Iveco in America Latina. In Cina il nuovo veicolo pesante Genlyon, presentato a marzo, è stato eletto "Truck of the Year" per la categoria delle flotte da "China Auto News".



NOVEMBRE

"Tractor of the Year" e "Golden Tractor for the Design": questi i prestigiosi riconoscimenti che l'autorevole giuria dell'Agritecnica ha assegnato al nuovo trattore New Holland T7070 Auto Command.



Il New Holland T7000 Auto Command e il Case IH Puma CVX sono nominati "Maschine des Jahres 2010" (Macchina dell'Anno 2010) per la categoria trattori di potenza medio-alta, dalla stampa specializzata tedesca.



MACHINE OF THE YEAR 2010





affiliata 223
affiliata 223

DATI ECONOMICI E PATRIMONIALI PER SETTORE DI ATTIVITÀ

(in milioni di euro)	Ricavi netti		Utile/(perdita) della gestione ordinaria		Utile/(perdita) operativa		Totale Attività operative	
	2009	2008 (*)	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Fiat Group Automobiles	26.293	26.937	470	691	217	460	16.157	15.958
Maserati	448	825	11	72	11	72	368	437
Ferrari	1.778	1.921	238	339	245	341	1.608	1.542
Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH)	10.107	12.781	337	1.122	251	1.146	18.346	19.958
Veicoli Industriali (Iveco)	7.183	10.894	105	838	(90)	779	7.159	8.097
FPT Powertrain Technologies	4.952	7.000	(25)	166	(114)	162	4.988	4.953
Componenti (Magnetit Marelli)	4.528	5.447	25	174	(40)	93	3.258	3.123
Prodotti Metallurgici (Teksid)	578	837	(12)	41	(14)	49	517	497
Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)	728	1.123	(28)	21	(32)	-	567	751
Altre Attività ed Elisioni	(6.493)	(8.201)	(63)	(102)	(75)	(130)	(941)	(575)
TOTALE GRUPPO	50.102	59.564	1.058	3.362	359	2.972	52.027	54.741

(in milioni di euro)	Totale Passività operative		Investimenti ⁽¹⁾		Spesa in Ricerca e sviluppo ⁽²⁾		Dipendenti (numero)	
	2009	2008	2009	2008 (*)	2009	2008	2009	2008
Fiat Group Automobiles	16.137	15.184	1.495	2.288	669	843	54.038	52.634
Maserati	511	657	65	73	33	47	723	767
Ferrari	1.843	1.726	290	311	156	164	2.835	3.017
Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH)	19.000	20.257	330	451	283	286	28.466	31.521
Veicoli Industriali (Iveco)	7.021	7.948	217	367	169	246	24.917	27.108
FPT Powertrain Technologies	3.517	3.908	562	898	140	141	19.638	20.507
Componenti (Magnetit Marelli)	2.658	2.675	356	474	245	268	31.628	33.216
Prodotti Metallurgici (Teksid)	462	431	33	41	2	3	6.194	7.600
Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)	499	667	13	17	10	13	11.708	11.445
Altre Attività ed Elisioni	(1.335)	(2.006)	25	59	(15)	(25)	9.867	10.533
TOTALE GRUPPO	50.313	51.447	3.386	4.979	1.692	1.986	190.014	198.348

(*) Il dato relativo ai ricavi ed agli investimenti dell'esercizio 2008 per il Gruppo e i Settori CNH e Iveco differiscono da quelli pubblicati in precedenza per effetto dell'adozione, a partire dal 2009, dell'emendamento allo IAS 16 come descritto nella Nota integrativa.

(1) Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali (al netto dei veicoli ceduti in buy-back e dati in leasing operativo).

(2) Include i costi per Ricerca e Sviluppo capitalizzati e quelli imputati direttamente al conto economico dell'esercizio.

PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE CUI FIAT S.P.A. E IL GRUPPO SONO ESPOSTI

RISCHI CONNESSI ALLE CONDIZIONI GENERALI DELL'ECONOMIA

La situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo è influenzata dai vari fattori che compongono il quadro macro-economico - inclusi l'incremento o il decremento del prodotto nazionale lordo, il livello di fiducia dei consumatori e delle imprese, l'andamento dei tassi di interesse per il credito al consumo, il costo delle materie prime, il tasso di disoccupazione - nei vari paesi in cui il Gruppo opera. Nel corso del 2008 l'economia globale è entrata in una fase di recessione che ha caratterizzato in misura marcata il primo semestre del 2009 attenuandosi nella seconda parte dell'anno anche a seguito dei rilevanti interventi di sostegno messi in atto dai principali governi e autorità monetarie. In tale scenario di significativa debolezza delle condizioni generali dell'economia, nel primo semestre del 2009 la domanda nei settori e nei mercati in cui il Gruppo opera ha segnato una sensibile contrazione rispetto ai livelli dell'anno precedente; la discesa dei volumi si è attenuata nel secondo semestre, dove per il comparto automobilistico vi è stata un'inversione di tendenza anche in funzione degli interventi pubblici di stimolo alla domanda.

Qualora, nonostante le misure messe in atto dai Governi e dalle Autorità monetarie, o in conseguenza di loro modifiche che ne riducano o eliminino la portata, la situazione di debolezza globale dell'economia, con i conseguenti riflessi sulla curva della domanda dei prodotti del Gruppo, e in particolare per il comparto automobilistico, dovesse persistere nel futuro, l'attività, le strategie e le prospettive del Gruppo potrebbero esserne negativamente condizionate con conseguente impatto negativo sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo stesso.

Peraltro, anche in assenza di recessione economica o deterioramento del mercato del credito, ogni evento macro-economico - quali un incremento dei prezzi dell'energia, fluttuazioni nei prezzi delle commodity e di altre materie prime, fluttuazioni avverse in fattori specifici quali tassi di interesse e rapporti di cambio, modifiche delle politiche governative (inclusa la regolamentazione in materia d'ambiente), verificarsi di epidemie o contrazione della spesa in infrastrutture - suscettibile di avere effetti negativi nei settori in cui il Gruppo opera, potrebbe incidere in maniera significativamente negativa sulle prospettive e sull'attività del Gruppo, nonché sui suoi risultati economici e sulla sua situazione finanziaria. Ciò anche in relazione al fatto che il Gruppo Fiat opera principalmente in settori storicamente soggetti ad elevata ciclicità, che tendono a riflettere il generale andamento dell'economia, in taluni casi anche ampliandone la portata.

RISCHI CONNESSI AL FABBISOGNO DI MEZZI FINANZIARI

Il futuro andamento del Gruppo Fiat dipenderà, tra l'altro, dalla capacità del Gruppo stesso di far fronte ai fabbisogni derivanti dai debiti in scadenza e dagli investimenti previsti attraverso i flussi derivanti dalla gestione operativa, la liquidità attualmente disponibile, il rinnovo o il rifinanziamento dei prestiti bancari e l'eventuale ricorso al mercato dei capitali o altre fonti di finanziamento.

Per quanto il Gruppo abbia approntato misure atte a sostenere il proprio capitale circolante e la propria liquidità, un'eventuale ulteriore contrazione dei volumi di vendita potrebbe avere un impatto negativo sulla capacità delle attività operative del Gruppo di generare cassa. Il Gruppo potrebbe pertanto trovarsi nelle condizioni di dover ricorrere a ulteriori finanziamenti e rifinanziamenti del debito esistente, anche in presenza di condizioni di mercato non favorevoli, con una generale riduzione delle fonti di finanziamento disponibili e costi più elevati. Eventuali difficoltà nel reperire tali finanziamenti potrebbero determinare un impatto negativo sulle prospettive e sull'attività del Gruppo, nonché sui suoi risultati economici e sulla sua situazione finanziaria.

RISCHI CONNESSI AL RATING

La possibilità di accesso al mercato dei capitali, il finanziamento e i costi ad esso connessi dipendono, tra l'altro, dal merito di credito assegnato al Gruppo. A seguito delle riduzioni del merito di credito operate dalle agenzie di rating nel corso del primo trimestre del 2009, l'attuale rating di Fiat S.p.A. è inferiore all'Investment Grade, in particolare: Ba1 con outlook negativo (Moody's Investors Service Inc.), BB+ con outlook negativo (Standard & Poor's Rating Services) e BB+ con outlook negativo (Fitch Ratings Ltd.). Eventuali ulteriori riduzioni del merito di credito da parte delle agenzie di rating potrebbero limitare la possibilità di accesso al mercato dei capitali e incrementare il costo della raccolta con conseguenti effetti negativi sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale del Gruppo.

RISCHI CONNESSI ALLA FLUTTUAZIONE DEI TASSI DI CAMBIO E DI INTERESSE

Il Gruppo Fiat, che opera su più mercati a livello mondiale, è naturalmente esposto a rischi di mercato connessi alle fluttuazioni dei tassi di cambio e di interesse. L'esposizione ai rischi di cambio è collegata principalmente alla diversa distribuzione geografica delle sue attività produttive e commerciali, che lo porta ad avere flussi esportativi denominati in valute diverse da quelle dell'area di produzione. In particolare il Gruppo risulta essere principalmente esposto per le esportazioni nette dall'area euro alle altre aree valutarie (principalmente dollaro USA e Sterlina inglese) e per le esportazioni dalla Polonia all'area euro.

Il Gruppo Fiat, inoltre, utilizza varie forme di finanziamento finalizzate alla copertura dei fabbisogni delle proprie attività industriali e di finanziamento della clientela finale e della rete di vendita. Variazioni nei livelli dei tassi di interesse possono comportare incrementi o riduzioni nel costo dei finanziamenti o nei margini delle società di servizi finanziari.

Coerentemente con le proprie politiche di gestione del rischio, il Gruppo Fiat cerca di fare fronte ai rischi relativi alle oscillazioni dei tassi di cambio e dei tassi di interesse attraverso il ricorso a strumenti finanziari di copertura. Nonostante tali operazioni di copertura finanziaria, repentine fluttuazioni dei tassi di cambio e di interesse potrebbero avere un impatto negativo sui risultati economici e finanziari del Gruppo.

RISCHI CONNESSI ALLA POLITICA DI ALLEANZE INDUSTRIALI MIRATE

Il Gruppo ha in essere alcune joint venture e alleanze industriali al fine di ottimizzare gli impegni di capitale, ridurre i rischi e raggiungere nuovi mercati e intende perseguire eventuali opportunità di stipularne altre.

In tale ambito, nel 2009 Fiat ha sottoscritto un accordo con Chrysler Group LLC dando vita ad un'alleanza strategica globale e avviandone le attività operative. Con l'accordo entrambi i partner mirano a raggiungere una massa critica per posizionarsi tra i protagonisti del settore a livello globale, estendendo la presenza geografica e offrendo, grazie alla condivisione di tecnologie ed esperienze, una gamma completa di prodotti.

In questa fase non sussistono certezze sulla possibilità di continuare a perseguire la politica di alleanze industriali e di darvi corso senza incorrere in rischi legati a problematiche industriali, tecniche, gestionali, finanziarie, regolamentari e politiche. Inoltre, non esistono certezze che il perfezionamento di tali operazioni porti alle sinergie, all'ampliamento dell'offerta, alla riduzione di costi ed ai benefici attesi, con conseguenti effetti negativi sulle prospettive e sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale del Gruppo.

RISCHI CONNESSI AI RAPPORTI CON I DIPENDENTI ED I FORNITORI

In diversi paesi in cui il Gruppo opera, i dipendenti del Gruppo sono protetti da varie leggi e/o contratti collettivi di lavoro che garantiscono loro, tramite rappresentanze locali e nazionali, il diritto di essere consultati riguardo a specifiche questioni, ivi inclusi il ridimensionamento o la chiusura di reparti e la riduzione dell'organico. Tali leggi e/o contratti collettivi di lavoro applicabili al Gruppo potrebbero influire sulla flessibilità del Gruppo stesso nel ridefinire e/o riposizionare strategicamente le proprie attività. La capacità di Fiat di operare eventuali riduzioni di personale o altre misure di interruzione, anche temporanea, del rapporto di lavoro è condizionata da autorizzazioni governative e dal consenso dei sindacati. Le proteste sindacali da parte dei lavoratori dipendenti potrebbero avere effetti negativi sul business dell'azienda.

Inoltre, il Gruppo acquista materie prime e componenti da un ampio numero di fornitori e dipende dai servizi e dai prodotti fornitigli da altre aziende esterne al Gruppo. Alcune di tali imprese sono anche altamente sindacalizzate. Una stretta collaborazione tra il produttore ed i fornitori è usuale nei settori in cui il Gruppo opera e se, da un lato, può portare benefici economici in termini di riduzione dei costi, dall'altro fa sì che il Gruppo debba fare affidamento su detti fornitori con la conseguente possibilità che difficoltà dei fornitori (siano esse originate da fattori esogeni o endogeni) anche di natura finanziaria, possano ripercuotersi negativamente sul Gruppo.

RISCHI CONNESSI AL MANAGEMENT

Il successo del Gruppo dipende in larga parte dall'abilità dei propri amministratori esecutivi e degli altri componenti del management di gestire efficacemente il Gruppo ed i singoli Settori. La perdita delle prestazioni di un amministratore esecutivo, senior manager o altre risorse chiave senza un'adeguata sostituzione, nonché l'incapacità di attrarre e trattenere risorse nuove e qualificate, potrebbe pertanto avere effetti negativi sulle prospettive, attività e risultati economici e finanziari del Gruppo.

RISCHI CONNESSI ALL'ALTA COMPETITIVITÀ NEI SETTORI IN CUI IL GRUPPO OPERA

Sostanzialmente tutti i ricavi del Gruppo sono generati nell'industria automotive, che è altamente concorrenziale e comprende il settore della produzione e distribuzione di automobili, delle macchine per l'agricoltura e le costruzioni, dei veicoli industriali, nonché dei componenti relativi a tali produzioni. Il Gruppo concorre in Europa ed America Latina con altri gruppi di rilievo internazionale nella produzione e distribuzione di automobili e veicoli industriali, nonché in Europa, Nord America e America Latina con altri gruppi internazionali e diversi operatori locali nella produzione e distribuzione di macchine per l'agricoltura e le costruzioni e nella fornitura di componenti relativi a tali produzioni. Tali mercati sono altamente concorrenziali in termini di qualità dei prodotti, di innovazione, di condizioni economiche, di risparmio dei consumi, di affidabilità e sicurezza, di assistenza ai consumatori e dei servizi finanziari.

Nel corso degli ultimi anni, la competitività – in particolare in termini di prezzo – è aumentata significativamente in molti dei settori in cui il Gruppo opera. Inoltre, anche a causa della contrazione della domanda di veicoli, la capacità produttiva mondiale nell'industria dell'auto supera abbondantemente la domanda. Questa sovraccapacità produttiva, combinata ad un'elevata concorrenza ed alle deboli condizioni delle maggiori economie mondiali, potrebbe aumentare la tensione sui prezzi dei veicoli.

Qualora il Gruppo Fiat non fosse in grado di fronteggiare efficacemente il contesto esterno di riferimento si potrebbe determinare un impatto negativo sulle prospettive e sull'attività del Gruppo, nonché sui suoi risultati economici e sulla sua situazione finanziaria.

RISCHI RELATIVI ALLE VENDITE SUI MERCATI INTERNAZIONALI E ALL'ESPOSIZIONE A CONDIZIONI LOCALI MUTEVOLI

Una parte significativa delle attività produttive e delle vendite del Gruppo hanno luogo al di fuori dell'Italia ed il Gruppo si attende che una parte sempre più significativa dei propri ricavi verrà generata da vendite in paesi al di fuori dell'Italia e, più in generale, al di fuori dell'Unione Europea. Il Gruppo è esposto ai rischi inerenti l'operare su scala globale, inclusi quelli relativi:

- all'esposizione a condizioni economiche e politiche locali;
- all'attuazione di politiche restrittive delle importazioni e/o esportazioni;
- alla sottoposizione a molteplici regimi fiscali, in particolare in tema di transfer pricing e di applicazione di ritenute o altre imposte su rimesse e altri pagamenti a favore di, o da parte di, società controllate;
- all'introduzione di politiche limitative o restrittive degli investimenti stranieri e/o del commercio, nonché politiche di controllo dei tassi di cambio e relative restrizioni al rimpatrio dei capitali;
- all'introduzione di leggi o regolamenti più restrittivi.

Il verificarsi di sviluppi sfavorevoli in tali aree (che potrebbero anche essere differenti a seconda dei paesi in cui il Gruppo opera) potrebbero incidere in maniera significativamente negativa sulle prospettive e sull'attività del Gruppo, nonché sui risultati economici e sulla situazione finanziaria del Gruppo stesso.

RISCHI CONNESSI ALLA POLITICA AMBIENTALE ED AGLI INTERVENTI GOVERNATIVI IN GENERE

I prodotti e le attività del Gruppo Fiat sono soggetti a molteplici norme e regolamenti (locali, nazionali e sovranazionali) in materia ambientale, e tale regolamentazione è oggetto di revisione in senso restrittivo in molti ambiti geografici in cui il Gruppo Fiat opera (ciò avviene in particolare nell'Unione Europea). Tale normativa riguarda, tra l'altro, sia i prodotti, con la previsione di norme sempre più severe in materia di emissione di gas inquinanti nell'atmosfera, carburanti e sicurezza, sia gli stabilimenti, interessati dalla normativa in materia di emissioni in atmosfera, smaltimento dei rifiuti, smaltimento delle acque e divieto di contaminazione dei terreni. Per attenersi a tale normativa, il Gruppo Fiat prevede di dover continuare a sostenere costi elevati.

Inoltre, gli interventi dei Governi diretti a stimolare la domanda dei consumatori per i prodotti del Gruppo, sotto forma di cambiamenti di regimi fiscali o di concessione di incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli, possono condizionare in maniera significativa, sia a livello temporale che quantitativo, i ricavi del Gruppo. Tali interventi governativi non sono prevedibili (né in termini di dimensioni né di durata) e vanno al di là della sfera di competenza del Gruppo; ogni mutamento sfavorevole nell'indirizzo degli interventi governativi potrebbe incidere in maniera significativamente negativa sulle prospettive e sull'attività del Gruppo, nonché sui suoi risultati economici e sulla sua situazione finanziaria.

RISCHI CONNESSI ALLA CAPACITÀ DI OFFRIRE PRODOTTI INNOVATIVI

Il successo delle attività del Gruppo Fiat dipenderà dalla capacità di mantenere ed incrementare le quote sui mercati in cui attualmente opera e/o di espandersi in nuovi mercati attraverso prodotti innovativi e di elevato standard qualitativo che garantiscano adeguati livelli di redditività. In particolare, qualora il Gruppo Fiat non fosse in grado di sviluppare e offrire prodotti innovativi e competitivi rispetto a quelli dei principali concorrenti in termini, tra l'altro, di prezzo, qualità, funzionalità, o qualora vi fossero dei ritardi nell'uscita sul mercato di modelli strategici per il business del Gruppo, le quote di mercato del Gruppo Fiat potrebbero ridursi con un impatto significativamente negativo sui risultati economici e finanziari del Gruppo stesso.

RISCHI LEGATI ALLA PRESENZA DEL GRUPPO IN MERCATI EMERGENTI

Il Gruppo Fiat opera in diversi paesi emergenti, sia direttamente (come in Brasile e Argentina), sia tramite joint venture ed altri accordi di cooperazione (come in Turchia, India, Cina e Russia). L'esposizione del Gruppo all'andamento di questi paesi è aumentata nel recente passato. Il verificarsi di sviluppi politici o economici sfavorevoli in tali aree, ivi incluse una crisi economica o un'instabilità politica, potrebbero incidere in maniera significativamente negativa sulle prospettive e sull'attività del Gruppo, nonché sui suoi risultati economici e sulla sua situazione finanziaria.

Fiat S.p.A., nella sua posizione di Capogruppo, è esposta, nella sostanza, ai medesimi rischi e incertezze sopra descritti con riferimento al Gruppo stesso.

RICERCA E INNOVAZIONE

Con l'intento di promuovere su più fronti la mobilità sostenibile, il Gruppo Fiat ha organizzato le sue attività di ricerca e di innovazione attraverso le strutture del Centro Ricerche Fiat (C.R.F.) e di Elasis, che vengono coordinate a livello strategico dal Group Executive Council.

Le attività di sviluppo sono svolte prevalentemente nell'ambito dei Settori.

Nel 2009 le spese complessive in Ricerca e Sviluppo¹ sono ammontate a circa 1,7 miliardi di euro, pari al 3,5% circa dei ricavi netti delle Attività Industriali. A questa attività sono dedicate, complessivamente, circa 14.000 persone, distribuite in 117 centri.

CENTRO RICERCHE FIAT (C.R.F.)

Profilo

Il Centro Ricerche Fiat inizia la propria attività nel 1978 come polo di riferimento per l'innovazione e la ricerca e sviluppo del Gruppo Fiat. Oggi è un centro di eccellenza riconosciuto a livello internazionale, la cui missione è l'utilizzo dell'innovazione come leva strategica nei business del Gruppo Fiat e la valorizzazione dei risultati delle proprie attività attraverso la promozione, lo sviluppo ed il trasferimento di contenuti innovativi in grado di dare distintività e competitività al prodotto.

Il C.R.F. opera ad Orbassano (Torino) e nelle tre sedi decentrate di Bari, Foggia e Trento; controlla a Udine il Centro Ricerche Plast-Optica (CRP) focalizzato sulle ricerche avanzate nei settori dell'ottica e della plastica per sistemi di illuminazione e lavora in stretta sinergia con il Centro Studi Sistemi di Trasporto (CSST) di Torino. Con un organico di circa 800 dipendenti, il C.R.F. dispone di un vasto insieme di competenze tecniche, cui si affiancano una serie di laboratori all'avanguardia per la sperimentazione di sistemi powertrain, per la compatibilità elettromagnetica, l'analisi sperimentale di rumore e vibrazioni, la simulazione di guida, lo sviluppo di nuovi materiali e processi produttivi, l'optoelettronica e le microtecnologie.

Nel corso degli anni il Centro Ricerche Fiat ha raggiunto risultati altamente significativi, come testimoniano le 29 nuove domande di brevetto depositate nel 2009, che portano ad oltre 2.300 il numero totale di brevetti registrati, con più di 500 domande pendenti. A livello internazionale, i progetti approvati nel settimo Programma Quadro 2007-2013 sono più di 70. Il forte impegno nella ricerca europea, unito alle riconosciute competenze sistemiche e alla diffusa presenza sul territorio, hanno consentito la partecipazione a numerose PPP (Public Private Partnership) nate per focalizzare la ricerca pubblica e privata su tematiche di interesse comune e su applicazioni industriali, sia a livello nazionale (Campus Basilicata, Abruzzo, Cassino) che europeo (Green Car Initiative, Factories of the future). Il C.R.F. ha inoltre sviluppato un network globale di oltre 160 università e centri di ricerca e oltre 1.000 partner industriali in tutto il mondo in grado di rafforzare ulteriormente le strategie globali di innovazione, implementare specifiche attività operative a livello locale, assicurare la creazione di competenze ed un monitoraggio continuo mirati alla competitività ed allo sviluppo in settori quali il veicolo ed i suoi componenti, l'energia, la mobilità ecologica e sicura, la telematica, i nuovi materiali e le relative tecnologie, la mecatronica, l'ottica, nonché le attività di innovazione su motopropulsori, sistemi di propulsione alternativi e cambi che vengono condotte dall'area "Powertrain Research & Technology" nell'ambito degli sviluppi tecnologici di FPT Powertrain Technologies.

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito internet www.crf.it.

(1) Include i costi per Ricerca e Sviluppo capitalizzati e quelli imputati direttamente al conto economico dell'esercizio.

Focus

Particolarmente attivo nel campo della ricerca per la mobilità sostenibile, il Centro Ricerche Fiat adotta un approccio sistemico volto a studiare soluzioni innovative che esprimano un concetto di mobilità a tutto tondo, che comprende quindi il contenimento dei consumi e delle emissioni tramite motopropulsori con tecnologie innovative, ma anche la riduzione dei consumi attraverso il miglioramento dell'efficienza del veicolo realizzato per mezzo di alleggerimento, aerodinamica, infomobilità, utilizzo di materiali ecologici e riciclabili, fino ad approdare alla riduzione della congestione del traffico e dei rumori e al processo produttivo eco-compatibile.

Alla ricerca su combustibili e propulsioni alternative, si affiancano quindi altre aree particolarmente significative come lo studio del risparmio e dell'efficienza energetica sia del prodotto sia del processo produttivo. Particolarmente rilevanti in ottica prodotto sono le soluzioni innovative legate ai sistemi di climatizzazione che, da una parte, permettono la riduzione dei consumi e, dall'altra, puntano a ridurre anche l'effetto serra diretto (emissioni di refrigerante). A queste si aggiungono tutti gli studi sui sistemi ausiliari e in generale sui sistemi di recupero e gestione dell'energia del veicolo (elettrica, termica ed idraulica) volti ad aumentare l'efficienza e a contribuire al raggiungimento di nuovi standard di risparmio energetico. Similmente a quanto studiato per il prodotto, anche sul fronte del processo produttivo l'obiettivo è di ideare, costruire o riadattare un sistema, un processo o un edificio industriale sulla base di criteri di risparmio energetico e di utilizzo di tecnologie a ridotto impatto ambientale, secondo un modello di Eco-fabbrica.

Di grande rilievo sono anche le innovazioni dell'infomobilità, sia dal punto di vista della progettazione e implementazione di sistemi cooperativi basati sulla comunicazione fra veicoli e l'infrastruttura stradale per abilitare in futuro una mobilità sicura e sostenibile, sia da quello di servizi per il cliente finale, basati sulla piattaforma Blue&Me™, che permettono di adottare uno stile di guida che riduca consumi ed emissioni.

Le attività del Centro Ricerche Fiat sono focalizzate sulle seguenti aree tecnologiche.

Ricerca e Tecnologia per motori e cambi

Il principale obiettivo è lo sviluppo e l'applicazione di tecnologie innovative per il miglioramento delle prestazioni del motopropulsore, la riduzione delle emissioni del motore e del veicolo e del consumo di carburante. Tra i principali risultati ottenuti nel 2009 si segnalano:

- **Il motore Fire MultiAir.** Nel marzo del 2009 è stata presentata agli addetti del settore e ai media la tecnologia MultiAir, il nuovo sistema elettro-idraulico di gestione delle valvole che permette di ridurre i consumi (grazie ad un controllo diretto dell'aria mediante le valvole di aspirazione del motore, senza l'utilizzo della farfalla) e le emissioni inquinanti (merito del controllo della combustione), migliorando nel contempo le prestazioni, con un aumento di coppia e potenza. A settembre si è tenuto il lancio commerciale della prima applicazione di questo nuovo sistema elettro-idraulico di gestione delle valvole: il motore a benzina Fire 1.4 di cilindrata, nella versione aspirata e turbo. È il primo esempio di una serie di prossime applicazioni sui motori a benzina tra le quali il nuovo motore bicilindrico della famiglia Small Gasoline Engine da 900 cc. Il MultiAir in futuro potrà essere adottato anche sui motori Diesel, con vantaggi soprattutto in termini di emissioni, ma anche consumi e guidabilità.
- **Motori Diesel Heavy Duty con tecnologia MultiAir.** Trattandosi di una tecnologia molto flessibile in termini di applicazione su motori a combustione interna, risulta di notevole interesse anche la sua applicazione a motori Diesel Heavy Duty (HD) di cilindrata unitaria superiore al litro, impiegati sia su veicoli commerciali sia su veicoli off-road (settore agricoltura e macchine per le costruzioni). In vista delle normative sempre più restrittive alle quali i motori Heavy Duty dovranno sottostare nei prossimi anni, sia on-road (Euro VI ed EPA 10) sia off-road (Stage 3B/Stage 4 e Tier IV), e dell'esigenza in particolare di rispettare limiti di emissioni relativi agli Ossidi di Azoto (NOx) che verranno ridotti dell'80% rispetto agli attuali limiti, sarà necessario adottare dei sistemi di post-trattamento delle emissioni di NOx ancora più efficienti di quelli attuali. L'applicazione della tecnologia MultiAir ai motori Diesel Heavy Duty garantirà una riduzione dei consumi di combustibile ed urea (necessaria per il funzionamento del sistema SCR, costituito da serbatoio, condotto e valvola di dosaggio), molto significativa in termini economici, ad esempio per il settore off-road. Nel 2009 è iniziato un progetto di applicazione della tecnologia MultiAir ad un motore FPT della famiglia Cursor, con l'obiettivo di avere una prima verifica di questi potenziali benefici entro la fine del 2010. L'applicazione è stata tra l'altro impostata in modo tale da poter essere compatibile anche con la versione a metano (CNG -Compressed Natural Gas) di tale motore, sulla quale sono già stati dimostrati i benefici risultanti dall'utilizzo del sistema MultiAir.
- **Motore bicilindrico a metano, Turbo con MultiAir.** Nel 2009 FPT Powertrain Technologies ha finalizzato l'attività preindustriale applicata al motore bicilindrico di 900 cc di cilindrata con alimentazione a doppio combustibile benzina e metano. Il lavoro di sviluppo è partito dal modello bicilindrico (o Small Gasoline Engine) a combustione tradizionale che è la massima espressione del concetto di downsizing per raggiungere bassissimi livelli di CO₂. L'elevata efficienza è assicurata dall'adozione del MultiAir per la gestione delle valvole di aspirazione, da un'elevata cilindrata unitaria per massimizzare l'efficienza termodinamica, da un numero minimo di cilindri e quindi minime perdite organiche, da una progettazione che segue i più moderni canoni per la minimizzazione degli attriti interni. Grazie alla presenza del turbo vengono assicurate ottime prestazioni in termini di "fun-to-drive", se confrontate con le attuali applicazioni aspirate CNG. Il motore ha infine caratteristiche di flessibilità, costo contenuto e livelli bassissimi di emissione di CO₂.

- **Nuovo motore S30 F1C 3,0 litri TC Bifuel (metano/benzina).** L'abbinamento della tecnologia del motore a metano stechiometrico ad accensione comandata con la sovralimentazione ed il concetto di bifuel con funzionamento a benzina come recovery in caso di difficile reperimento di un distributore di metano, ha permesso di mettere in produzione il nuovo motore S30 (F1C) 3,0 litri 4 cilindri 16 valvole Turbo Bifuel (metano/benzina). L'attuale motore a metano è stato ottimizzato sia per ottenere prestazioni analoghe ad alcune versioni Diesel (100 Kw e coppia massima di 350 Nm da 1500 giri/minuto) sia per realizzare minori consumi ed emissioni soprattutto di NOx e CO₂.

Il motore S30 Bifuel Turbo non solo ha eliminato i gap che separavano i motori Heavy Duty CNG dagli analoghi motori Heavy Duty Diesel (prestazioni ed affidabilità), ma ha anche dimostrato un netto vantaggio in termini di emissioni senza incrementi sostanziali di costo ed in termini di costi di esercizio (-30% ÷ -40%) verificati su percorsi reali rispetto ad un equivalente Diesel. Le attività di applicazione svolte dal C.R.F. (Orbassano e Foggia) nel 2009 hanno permesso gli avvisi produttivi delle versioni del motore S30 Bifuel Turbo per Ducato e Daily, ma hanno anche contribuito a rendere il motore già compatibile con l'uso di biometano ed alla sua facile predisposizione per l'utilizzo di miscele metano/idrogeno (fino al 30% in volume di idrogeno) per un successivo avvio di flotte pilota già in fase di definizione sul territorio italiano.

- **La prima flotta italiana di vetture alimentate a miscela metano/idrogeno.** L'utilizzo delle miscele metano/idrogeno rappresenta una soluzione ponte verso l'idrogeno. Attraverso le tecnologie sviluppate su larga scala per le applicazioni metano, permette di ridurre in maniera significativa le emissioni di CO₂ e di idrocarburi, monossido di carbonio e ossidi di azoto. Nel corso del 2009 è stata portata a termine l'attività di sviluppo per la realizzazione della flotta sperimentale per la Regione Lombardia, costituita da 20 vetture Fiat Panda (su base Natural Power) alimentate con una miscela composta da 30% di idrogeno e 70% di metano in volume. Grazie ad un sistema dedicato di acquisizione dati a bordo di ogni vettura, verranno raccolti, nel corso della sperimentazione, tutti i dati necessari al monitoraggio del corretto funzionamento delle vetture stesse e alla determinazione dei consumi e della CO₂.

Sempre nell'ambito della ricerca sulle miscele metano/idrogeno è stato sviluppato anche un Hydromethane EcoDaily nell'ambito di un programma sperimentale con l'autostrada Modena-Brennero. Questo progetto rappresenta un ulteriore passo verso la mobilità sostenibile, in quanto l'idrogeno utilizzato per la miscela è prodotto dal surplus energetico di una centrale idroelettrica.

Tecnologia Avanzata per la Mobilità e la Sicurezza

L'obiettivo principale è quello di garantire al Gruppo Fiat le competenze tecnologiche relative ai sistemi secondari, all'elettronica, alla telematica, ai sistemi di sicurezza preventiva necessarie per migliorare la mobilità in termini di sicurezza, eco-compatibilità e fruibilità del veicolo. Alcuni dei principali risultati ottenuti nel 2009 sono:

- **Sistemi di sicurezza attiva/passiva integrati con tecnologie di infomobilità.** Una delle attuali sfide della mobilità è l'estensione temporale e spaziale della sicurezza di guida attraverso l'utilizzo delle tecnologie di comunicazione wireless Vehicle to Vehicle e Vehicle to Infrastructure. La Commissione Europea considera infatti la sicurezza stradale e l'efficienza del traffico problemi di grande rilevanza e per questa ragione ha deciso di supportare in modo consistente alcuni progetti di ricerca sullo sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni basate sui sistemi cooperativi.

Tre grandi progetti, SAFESPOT, CVIS e COOPERS e numerosi altri progetti co-finanziati dalla Commissione Europea stanno sviluppando le tecnologie e l'architettura integrata e interoperabile per abilitare un network di scambio di informazioni per un futuro di mobilità sostenibile. Il Centro Ricerche Fiat coordina SAFESPOT il più grande progetto europeo sul tema dei veicoli cooperativi che comprende nella sua partnership 52 aziende di tutta l'Europa. L'obiettivo è lo sviluppo di tecnologie per la creazione di una rete di comunicazione interoperabile fra veicoli e infrastruttura stradale. Il progetto SAFESPOT, in collaborazione con il Consorzio CarToCar Communication, ha individuato le tecnologie ed i protocolli di comunicazione adeguati a rispondere alle particolari specifiche richieste nelle applicazioni che migliorano la sicurezza stradale.

- **ABS Supersteer™ system.** Nato da una collaborazione tra New Holland Innovation di Modena e il Centro Ricerche Fiat, è un sistema specifico per applicazioni agricole che riunisce diversi contenuti innovativi quali: un sistema di frenatura pneumatico-idraulico, il controllo ABS sviluppato con particolare attenzione alle condizioni di frenata più critiche per un trattore (ad esempio in condizioni di aderenza asimmetrica), le funzioni tipiche dell'utilizzo su campo (come la frenata di sterzata elettronica e automatica, Hill Holder, ecc). Durante la manifestazione Agritechnica 2009, il più importante Salone europeo delle macchine agricole tenutosi ad Hannover, l'ABS Supersteer™ system è stato premiato con la Silver Medal for Innovation.
- **Sistemi ausiliari a basso impatto ambientale.** Durante il 2009 il Centro Ricerche Fiat ha continuato la sperimentazione su sistemi di climatizzazione innovativi che riducono al minimo l'impatto in termini energetici e ecologici, aumentando al contempo l'efficienza.

Sul lato consumi, lo Smart Cooling si propone di sviluppare una gestione integrata di tutti i flussi termici con un visibile miglioramento del bilancio energetico globale e una riduzione dei consumi del 5% su ciclo standard di omologazione europeo NEDC (New European Driving Cycle). Nel sistema Smart Cooling il condensatore e l'intercooler tradizionali vengono sostituiti con degli scambiatori ad acqua, posizionati all'interno del vano motore e serviti da un circuito secondario ad acqua e glicole a bassa temperatura (circa 50 °C). Grazie al fatto che sul frontale della vettura è presente un solo fluido, è possibile gestire in maniera attiva la ripartizione della superficie di scambio tra il circuito di raffreddamento motore (a 90 °C) e quello a bassa temperatura.

Sempre in ottica di riduzione delle emissioni, ma in riferimento anche alla normativa UE che bandisce a partire dal 2011 il refrigerante R134a, attualmente utilizzato, a favore di fluidi a minore effetto serra, il C.R.F., nell'ambito del progetto europeo TOPMACS, ha sviluppato un sistema di condizionamento operante con il calore recuperato dal raffreddamento motore, che alimenta una pompa di calore basata sulla tecnologia dell'assorbimento di liquidi su matrice solida. Tale sistema, integrato ad un pannello solare o alimentato dal calore di una caldaia del tipo già in uso su alcuni veicoli come riscaldatore addizionale, è in grado di realizzare la climatizzazione a motore spento, consentendo di preclimatizzare l'abitacolo e, nel caso dei veicoli pesanti, realizzare il condizionamento della cabina durante le soste notturne. Infine, durante il 2009 il C.R.F. ha studiato e sviluppato i sistemi per la conversione del calore integrabili al motore e ai sistemi veicolo, basati su diverse tecnologie.

Altri studi hanno riguardato l'impiego delle nanotecnologie per incrementare l'efficienza di recupero del calore dei gas di scarico e la sua trasformazione in energia elettrica.

Veicoli, materiali e processi avanzati

L'obiettivo è quello del miglioramento della sostenibilità ambientale dei veicoli e della loro fabbricazione attraverso lo sviluppo di soluzioni di prodotto e di processo economicamente sostenibili.

Tra i principali risultati ottenuti nel 2009 si possono citare:

- **Materiali per l'alleggerimento delle strutture del veicolo.** Nel 2009 è stato presentato a Wolfsburg il prototipo della scocca alleggerita, risultato finale del progetto europeo SuperLightCar, nell'ambito del quale il C.R.F. ha sviluppato insieme a Comau il processo di assemblaggio del concept conciliando gli aspetti di fattibilità tecnologica con quelli di industrializzazione in un contesto di mass production.

Il progetto, durato 4 anni e coordinato da Volkswagen con la partecipazione congiunta di 38 partner (tra cui i principali OEM – Original Equipment Manufacturer europei), ha avuto lo sfidante obiettivo di una riduzione peso del 35% rispetto alla stessa scocca di normale produzione, raggiunto grazie all'utilizzo esteso di strutture multimateriale in funzione delle caratteristiche prestazionali ed estetiche richieste: acciai alto resistenziali, alluminio, magnesio (sia per elementi colati sia per componenti in lamiera sottile) e materiali termoplastici (sia stampati sia pultrusi) collegati tra loro mediante tecnologie innovative di saldatura, incollaggio e giunzioni meccaniche.

- **Materiali eco-compatibili e riciclati.** Nel 2009 il C.R.F. ha continuato il proprio impegno nella valutazione degli impatti ambientali e in particolare della Carbon Footprint (CO₂ emessa) per la progettazione e realizzazione di componenti plastici per interni. Sono state avviate prove di stampaggio di biopolimeri, ossia polimeri non di origine petrolchimica ma ottenuti da risorse rinnovabili (Chimica Verde) che garantiscono significativa riduzione della CO₂ emessa, sono proseguite le attività di sperimentazione su componenti per interni veicolo realizzati con materiali plastici rinforzati con fibre naturali ed avviate nuove prove per testare la possibilità di utilizzo di materiali plastici riciclati provenienti da veicoli a fine vita quali il polipropilene dai paraurti e il polverino di gomma dai pneumatici.
- **Processi produttivi ad elevata efficienza energetica.** Durante il 2009 il C.R.F. ha portato avanti il progetto "Green Factories" per lo sviluppo di modelli di analisi ed ottimizzazione dell'efficienza energetica dei processi produttivi. Nell'anno sono stati analizzati gli stabilimenti di Automotive Lighting Italia (Venaria), Fiat Group Automobiles Mirafiori (Torino), di FPT Powertrain Technologies (New Engine Family Iveco, NEF, Torino), individuando per ciascuno concrete opportunità di contenimento dei consumi nei processi, ottenibile ad esempio attraverso il controllo ottimizzato dei cicli macchina e la scelta opportuna della strategia di lavorazione (caso NEF). La tematica è stata anche affrontata nel progetto europeo Next attraverso un primo sviluppo di modelli e strumenti predittivi del consumo energetico di macchine utensili e del loro impatto ambientale durante il ciclo vita. L'azione di miglioramento dei processi esistenti è stata inoltre affiancata dallo studio di nuovi processi alternativi rispetto a quelli con più alto consumo di risorse, quale la verniciatura. In quest'ottica il Centro Ricerche Fiat partecipa al progetto europeo MUST con l'obiettivo di ridurre il consumo di energia attraverso la compattazione dei cicli di verniciatura grazie ad una speciale funzionalizzazione del fondo o della cataforesi ottenuta mediante nano-additivi.
- **Micro e nanotecnologie per l'Eco-fabbrica.** Nell'ottica della riduzione dei consumi energetici negli stabilimenti, il Centro Ricerche Fiat ha fatto leva anche sull'utilizzo mirato di micro e nanotecnologie al fine di massimizzare l'efficienza e il risparmio. Nel campo dell'illuminazione sono state studiate soluzioni ottiche ad elevata efficienza basate su sorgenti LED ad alto flusso, è stata ottimizzata la disposizione delle sorgenti LED e del loro profilo di illuminamento a terra in funzione delle esigenze degli utenti. Per quanto concerne i sistemi termoelettrici, si è ricorsi a materiali innovativi in grado di convertire direttamente l'energia termica in energia elettrica per il recupero del calore di scarto di processi termici. Infine è stata valutata la potenzialità del recupero di energia vibrazionale o fotoelettrica per l'alimentazione di dispositivi elettronici locali. Tale tecnologia permette inoltre la realizzazione di reti di sensori wireless utilizzabili per il miglioramento della gestione energetica delle singole fasi di processo.

ELASIS

Nata nel 1988 su iniziativa del Gruppo Fiat, Elasis è una società consortile per azioni. Leader nell'advanced engineering, si propone come risorsa di sviluppo per il potenziale umano e tecnologico dell'Italia e del Mediterraneo. La sua missione è quella di essere un elemento distintivo di competitività per il Gruppo Fiat: il partner per lo sviluppo e l'innovazione di prodotto, che applica metodologie originali e soluzioni tecnologiche creative realizzate grazie al proprio know-how, valorizzando le persone e le relazioni con la ricerca e il territorio.

Per Elasis lavorano in modo diretto circa 1.200 ricercatori e tecnici, con una età media di poco superiore ai 35 anni, in 3 sedi dislocate, in linea con le strategie attuate dal Gruppo Fiat, secondo la logica Nord-Sud e così localizzate: Elasis R&D (Pomigliano d'Arco), Elasis P&PD (Torino), Elasis – Centro di Lecce.

Partendo dalla ricerca industriale, Elasis sviluppa tutte le fasi dell'ingegneria di prodotto e di processo. Elasis dispone inoltre di mezzi di progettazione e calcolo, oltre che di laboratori per la sperimentazione virtuale e fisica, tra i più avanzati in Europa. Le attività relative a motori e cambi vengono condotte nell'ambito dei progetti di sviluppo di FPT Powertrain Technologies.

Nel corso del 2009 Elasis ha proseguito nell'impegno strategico di allungare la catena del valore del sistema ricerca/innovazione e nello sviluppo sul territorio. Nell'ambito di questa attività ha partecipato a consorzi con Università e Istituti privati sui temi della ricerca e della formazione di base, continuando nelle tradizionali attività di studio del sistema mobilità e del suo impatto ambientale. Le riconosciute competenze hanno inoltre favorito la partecipazione a numerose PPP (Public Private Partnership) nate per focalizzare la ricerca pubblica e privata su tematiche di interesse comune e su applicazioni industriali a livello nazionale (Campus Basilicata, Abruzzo, Cassino). Ha, inoltre, favorito l'integrazione delle competenze presenti nel sistema territoriale delle piccole e medie imprese promuovendo l'aggregazione verso progetti di ampio respiro, in collaborazione con l'Unione degli Industriali di Napoli e le Camere di Commercio del Mezzogiorno.

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito internet www.elasis.it.

I risultati più significativi e le attività principali del 2009 sono stati:

- **Metodologie innovative di prodotto e processo.** Nel corso del 2009 Elasis ha proseguito con la definizione di nuove metodologie per lo sviluppo del prodotto/processo per i Settori del Gruppo Fiat, finalizzate alla riduzione del "time to market" e alla qualità del prodotto finale.

Per quanto riguarda lo sviluppo della carrozzeria, sono stati elaborati degli strumenti software semiautomatici (archetipi) che consentono la capitalizzazione dell'esperienza aziendale trasformandola in agili sistemi di progettazione permettendo di accrescere la qualità dei modelli matematici 3D e quindi di ridurre considerevolmente, sin dalla fase di impostazione veicolo, i tempi delle attività di sviluppo.

L'utilizzo estensivo delle simulazioni in virtuale ha permesso di affrontare con largo anticipo temi che normalmente venivano trattati solo in una fase avanzata dello sviluppo dei veicoli, come ad esempio i flussi termofluidodinamici sottocofano (sia per nuove vetture, sia per macchine agricole e per le costruzioni), il sistema di rifornimento carburante, con lo studio di potenziali criticità legate a rischi di rigurgito carburante verso l'esterno o alla interruzione anticipata del rifornimento, e le manovre di sorpasso, con l'analisi delle forze aerodinamiche in gioco sui veicoli in marcia.

Infine, la costante attenzione all'ergonomia del posto di lavoro si è concretizzata nel 2009 nello sviluppo di metodologie innovative presso gli stabilimenti produttivi e un'importante metodologia di "motion capturing" per l'analisi ergonomica di un'operazione manuale lungo una linea automotive.

- **Attività di ricerca sul veicolo.** Le attività di ricerca e sviluppo di Elasis nel 2009 hanno spaziato dai veicoli commerciali leggeri alle vetture di alte prestazioni. Fra queste si possono citare: il nuovo Fiat Fiorino, il nuovo Fiat Doblò, l'Alfa Romeo 8C Spider, la Ferrari 458 Italia.

Elasis ha seguito l'impostazione, la progettazione e il lancio produttivo del sistema di alimentazione a metano su Fiat Fiorino, curando anche gli aspetti di installazione su vettura.

Un altro importante risultato è stato il nuovo Fiat Doblò sviluppato da un team congiunto FGA, Elasis e Tofas. Il nuovo Doblò vuole essere "Best in Class" in termini di sicurezza, fruibilità degli spazi ed ergonomia. Anche per tale modello è stato previsto un sistema di alimentazione Natural Power, sviluppato da Elasis.

Per Alfa Romeo, Elasis ha concluso con successo le attività di progettazione e sperimentazione della 8C Spider, esclusiva "supercar" prodotta in edizione limitata di 500 esemplari. Da segnalare, per Ferrari, lo sviluppo e la messa in produzione della 458 Italia, vettura che utilizza materiali innovativi arricchiti con leghe di litio e di magnesio.

È proseguita infine, sino alla delibera a produrre, la progettazione dei componenti di carrozzeria e interni della nuova AC Sedan 4 porte, prima vettura con marchio GAC (Guangzhou Automotive Corp.), sviluppata a partire dallo scudato Alfa Romeo 166, acquisito su licenza FGA.

Nell'ambito delle attività di ricerca e sviluppo per il miglioramento della sicurezza stradale, Elasis ha promosso una serie di attività su innovativi sistemi di assistenza alla guida in grado di avvertire tempestivamente il guidatore in caso di superamento del tasso alcolemico e in caso di stanchezza/affaticamento. A tal fine sono state avviate alcune partnership con fornitori di componentistica medica, con l'obiettivo di trasferire nuove tecnologie medicali al settore automotive.

Con specifico riguardo alla guida in stato di ebbrezza è stato allestito un prototipo dimostratore per il monitoraggio in continuo del tasso alcolemico del guidatore e sono state effettuate una serie di prove sperimentali, al fine di confrontare le misurazioni tra tali sistemi e i rilievi delle strumentazioni ufficiali. Parimenti sono in corso analisi e primi test sui dispositivi per prevenire il "colpo di sonno".

- **Sistemi di controllo elettronici.** Sono proseguite le attività metodologiche verso il Gruppo Fiat per lo sviluppo e l'aggiornamento degli strumenti di progettazione e simulazione degli schemi elettrici, fornendo, inoltre, supporto a Fiasa e a Chrysler. In particolare è stato individuato un nuovo strumento di progettazione in grado di generare in automatico la grafica degli schemi elettrici a partire dai dati progettuali. Il nuovo tool è stato validato su un progetto pilota ed è ufficialmente utilizzato da FGA su tutti i nuovi progetti, a partire da novembre 2009.

Per CNH è stato sviluppato e introdotto, per la prima volta, il "Virtual Tractor", un simulatore "Hardware In the Loop", progettato per testare il software delle centraline di bordo, nell'ambito del progetto "Model Based Engineering" (MBE). Grazie a questa metodologia, già diffusamente impiegata in ambito automotive, si coglieranno tutti i vantaggi relativi allo sviluppo e validazione del software delle centraline in ambiente virtuale, anticipando in tal modo i tempi, rispetto alla disponibilità dei prototipi fisici, ed incrementando l'affidabilità del testing, realizzato in condizioni di laboratorio.

- **Motori Fire.** Elasis è stata impegnata nella industrializzazione del motore Fire MultiAir impiegato per la prima volta sulle vetture Alfa MiTo (versioni 105, 135, 170 Cv).
- **Small Gasoline Engine.** Elasis ha proseguito inoltre le attività sul motore Small Gasoline Engine, che sarà in produzione nel 2010, nelle due versioni Turbo ed Aspirato, e che porterà ad un considerevole abbassamento di emissioni di CO₂.
- **Cambio C635.** Da segnalare infine l'attività di sperimentazione e delibera sul cambio C635 e l'avvio produttivo nella versione MT (manuale) e nello sviluppo ed applicazione della versione Dry Dual Clutch Transmission che sarà introdotto sul mercato nel 2010 sulla vettura Alfa MiTo.
- **ICT per lo sviluppo del prodotto/processo.** Elasis ha confermato la centralità del proprio ruolo nella definizione di metodi e soluzioni per lo sviluppo prodotto e dei processi collegati, a supporto delle società del Gruppo Fiat. Il coinvolgimento nelle iniziative di Product Lifecycle Management e, in generale, di Virtual Product Development di CNH, FPT e Iveco, ha visto Elasis fornire contributi significativi nel processo di standardizzazione delle soluzioni ICT e nel trasferimento delle "best practices" tra i diversi Settori, in ottica di innovazione e competitività del business.

Da segnalare, tra l'altro, la realizzazione di strutture archetipali e di procedure software di automazione, in grado di incorporare nei modelli CAD il know-how di progettazione, e il supporto all'evoluzione e la standardizzazione delle soluzioni di configurazione, definizione e gestione dei dati di prodotto.

Infine, per agevolare lo svolgimento della attività del C.R.F. e di Elasis, l'ICT ha assicurato l'implementazione e la larga diffusione delle più aggiornate metodologie e tecnologie di comunicazione e collaborazione in tempo reale, al fine di garantire la massima efficacia nelle attività di Innovazione e Ricerca e la gestione di team geograficamente distribuiti che aggregino le migliori competenze disponibili.

RISORSE UMANE

Al 31 dicembre 2009 i dipendenti del Gruppo erano 190.014, in calo di 8.334 unità rispetto ai 198.348 di fine 2008. La quasi totalità dei Paesi in cui il Gruppo opera ha registrato riduzioni di organico, più significative nella prima parte dell'anno e principalmente collegate alla caduta dei volumi produttivi. Delle 24.600 uscite registrate nel 2009, che si sono concentrate in prevalenza nel primo semestre, la maggior parte ha riguardato l'America Latina e l'Europa, mentre più del 50 per cento delle circa 15.100 assunzioni effettuate, in prevalenza nel secondo semestre, ha riguardato le società del Gruppo in America Latina, in conseguenza della ripresa del mercato e dell'aumento dei volumi di produzione.

Le variazioni del perimetro del Gruppo hanno comportato un aumento netto di organico di circa 1.200 dipendenti, principalmente per effetto dell'acquisizione, in Italia, del complesso aziendale della Carrozzeria Bertone da parte di Fiat Group Automobiles e del saldo positivo di perimetro risultante dalle cessioni e insourcing della linea di business Service di Comau in America Latina, parzialmente compensati dalla cessione di Ergom France da parte di Magneti Marelli.

EVOLUZIONE DELL'ASSETTO ORGANIZZATIVO E MANAGERIALE

La configurazione organizzativa del Gruppo è stata caratterizzata nel 2009 da stabilità e continuità con l'anno precedente. L'elemento di maggior novità, l'alleanza con Chrysler, ha portato alla creazione di team misti di lavoro e allo scambio delle esperienze e delle conoscenze, ma non ha determinato modifiche strutturali dell'assetto organizzativo. Il Gruppo ha mantenuto un duplice presidio, da un lato sul business (Settori e brand), dall'altro sui principali processi aziendali. La presenza ormai stabile di ruoli di primo livello per coordinare i processi aziendali ha rafforzato la loro capacità di influenzare le scelte di business e di "presidiare" la gestione delle persone, in particolare di quelle di maggior valore, attraverso lo strumento del Talent Review. Alcune modifiche organizzative sono avvenute nei Settori e sono state in generale orientate alla creazione di sinergie per sostenere le azioni di contenimento costi legate alla riduzione dei volumi. Il processo di Performance and Leadership Management si conferma la base per tutte le scelte di gestione delle persone, essendo ormai trascorsi parecchi anni dalla sua prima applicazione in azienda ed essendo ormai esteso a tutti i dirigenti e i professional.

Nel 2009 si sono avuti gli avvii nei primi Paesi di un nuovo sistema informativo che si prevede possa integrare in un'unica base dati a livello mondo, al termine del 2010, le anagrafiche delle persone e delle organizzazioni del Gruppo Fiat.

La formazione

L'investimento in formazione a supporto delle attività del Gruppo e dello sviluppo professionale delle persone è stato di circa 48,9 milioni di euro.

L'ente Training di Fiat Sepin ha svolto attività di formazione, consulenza, assistenza per un totale di 10.410 giornate di aula e assistenza "on the job", oltre che attività di formazione a distanza "web based" a favore di 5.971 utenti fruitori per un totale di 17.382 ore erogate.

Premi e Borse di studio

Il programma "Premi e Borse di studio Fiat", riservato ai figli di dipendenti in servizio presso società del Gruppo, è risultato anche quest'anno un'iniziativa molto apprezzata. Complessivamente, nel 2009, sono stati consegnati 566 riconoscimenti (159 i premi in Italia) per un totale di 1.089.700 euro, non solo in Italia, ma anche in Francia, Spagna, Polonia, Belgio, Inghilterra, Brasile e Nord America, i Paesi in cui è più consistente la presenza del Gruppo.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso del 2009 è proseguito il costante dialogo con le Organizzazioni Sindacali e le rappresentanze dei lavoratori a livello aziendale, con l'obiettivo di cercare soluzioni condivise per gestire le conseguenze sui lavoratori delle misure adottate per rispondere alla situazione di mercato conseguente alla crisi economica e finanziaria globale. La pesante contrazione dei mercati, che ha toccato tutti i settori industriali, ha reso necessario, oltre che proseguire nella riduzione progressiva dei contratti di lavoro a tempo determinato e interinali, anche un massiccio ricorso a fermate produttive da attuarsi con utilizzo sia di ferie collettive sia degli ammortizzatori sociali, ove disponibili, o dei trattamenti definiti in base alla contrattazione collettiva o alle politiche aziendali. In quasi tutti i Settori sono anche state effettuate operazioni di ristrutturazione e riorganizzazione di attività.

Intensa è stata anche la **negoziazione collettiva** ai vari livelli, che ha consentito di raggiungere con le Organizzazioni Sindacali importanti **accordi** per la definizione delle condizioni salariali e normative nei vari Paesi in cui operano le aziende del Gruppo.

Dialogo sociale

A livello **europeo** la situazione del Gruppo Fiat, con particolare riferimento alle operazioni con impatto transnazionale, come previsto dalla Direttiva Europea 1994/45/CE ora rifusa nella direttiva 2009/38/CE, è stata oggetto di informazione e consultazione nell'ambito del **Comitato Aziendale Europeo (CAE)** del Gruppo Fiat, organismo di rappresentanza dei lavoratori delle aziende del Gruppo nei paesi dell'Unione Europea. Il CAE, istituito nel 1997, è composto da 30 rappresentanti ripartiti per paese in funzione della distribuzione occupazionale del Gruppo in Europa. A maggio si è svolto l'incontro con il Comitato ristretto. Alla riunione plenaria annuale, che si è tenuta nei giorni 26 e 27 novembre 2009, rappresentanti del management hanno presentato la situazione economica e finanziaria del Gruppo, nonché l'andamento e l'evoluzione della situazione di mercato e delle vendite nell'anno. Sono stati, inoltre, illustrati i programmi posti in essere per affrontare la situazione congiunturale e, per alcuni Settori, programmi di riduzione degli organici conseguenti alla razionalizzazione dei costi di struttura o al trasferimento di attività.

In **Italia** è proseguito il confronto con le Organizzazioni Sindacali, sia a livello nazionale, sia territoriale, principalmente in relazione alle modalità di gestione della situazione di calo dei volumi e delle conseguenti dissaturazioni produttive. Inoltre nel 2009 si sono tenuti a Palazzo Chigi due importanti incontri con il Governo, le Istituzioni territoriali e le Organizzazioni Sindacali, il primo dei quali ha avuto luogo il 18 giugno, alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri. In quella sede l'Amministratore Delegato ha illustrato la situazione del Gruppo, le modalità utilizzate per affrontare la congiuntura che si è determinata a seguito della contrazione dei principali mercati in cui lo stesso opera e gli assetti produttivi per il 2009 e 2010, con particolare riferimento agli stabilimenti in Italia di Fiat Group Automobiles, Iveco e CNH. Per quest'ultimo Settore, con riferimento al business Macchine per le Costruzioni, in considerazione della notevole contrazione della domanda e delle previsioni di mercato per i prossimi anni, è stata evidenziata la necessità di procedere ad una profonda riorganizzazione con l'obiettivo di mantenere le attuali produzioni in Italia, di razionalizzare gli attuali siti produttivi per migliorare il livello di saturazione e di definire un piano per la gestione dei lavoratori in esubero. Nel successivo incontro del 22 dicembre l'Amministratore Delegato ha reso noto il Piano per l'Italia per il 2010 e il 2011 ed i presupposti per la sua realizzazione. In tale sede, nel confermare che lo stabilimento di Termini Imerese cesserà la produzione di automobili nel 2011, ha comunicato che, non essendo state identificate soluzioni interne per mantenere una realtà occupazionale per i lavoratori del sito, il Gruppo è disposto a collaborare con le parti sociali sostenendo proposte di riconversione che dovessero pervenire dalla Regione Sicilia, dalle altre Istituzioni o da gruppi privati.

Gestione delle esigenze produttive

La situazione aziendale è stata ancora fortemente influenzata dalla particolare turbolenza e volatilità dei mercati, caratterizzati da un andamento erratico della domanda, come nel caso di FGA in Europa, o da una domanda depressa, come nel caso del comparto dei veicoli industriali e di quello delle macchine per le costruzioni. Nel corso del 2009 anche il mercato delle macchine agricole ha registrato cali considerevoli, sia per i trattori sia per le mietitrebbiatrici.

I Settori della componentistica hanno subito gli effetti della crisi che ha condizionato, seppure con diversa intensità a seconda del comparto, i livelli produttivi degli stabilimenti clienti di Gruppo ed esterni.

In **Italia**, a livello di Gruppo si è fatto ampio utilizzo di Cassa Integrazione Guadagni; in particolare undici stabilimenti del Gruppo, che occupano circa 11.000 lavoratori, avendo raggiunto il limite massimo previsto per la Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria (52 settimane in un biennio mobile), hanno fatto ricorso, così come previsto dalla legislazione di emergenza in tema di ammortizzatori sociali, alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per crisi aziendale per evento improvviso e impreveduto per ulteriori 12 mesi.

Per quel che riguarda il Settore FGA, nel corso del 2009 le iniziative di stimolo alla domanda, adottate dai Governi di molti Paesi europei attraverso forme di incentivi ai consumatori per l'acquisto di vetture a basso impatto ambientale, hanno avuto ricadute positive anche su alcuni stabilimenti italiani, provocando una riduzione del ricorso alla Cassa Integrazione e, in certi casi, rendendo necessarie giornate di lavoro straordinario o trasferte e distacchi di lavoratori da altre sedi e società, presso le quali era in atto sospensione dal lavoro, per fare fronte agli ordinativi di certi modelli.

Nonostante la situazione di profonda sofferenza è stato possibile trasformare circa 530 contratti a termine e circa 830 contratti di apprendistato in contratti di lavoro a tempo indeterminato.

Anche all'**estero**, è stato necessario ricorrere a fermate produttive per fronteggiare il notevole calo dei volumi. In particolare quasi tutti i Settori hanno utilizzato "Chômage partiel" in Francia, "Expediente de Regulacion de Empleo" in Spagna e "Kurzarbeit" in Germania. Negli Stati Uniti CNH ha fatto ricorso a "Temporary lay off" presso gli stabilimenti di Wichita, Burlington e Calhoun, tutti facenti parte del business Macchine per le Costruzioni. Sospensioni delle attività produttive, attuate con diverse modalità, hanno riguardato gli stabilimenti di alcuni Settori anche in altri Paesi, incluso Polonia, Belgio e Gran Bretagna.

In Brasile, dopo un primo trimestre nel quale, a causa del calo dei volumi produttivi, sono state effettuate riduzioni di organico che hanno riguardato principalmente gli operai, l'impatto della crisi si è stemperato fin dal secondo trimestre; l'inversione di tendenza ha reso necessario un maggior utilizzo degli impianti, con conseguente ripresa delle assunzioni e ricorso a prestazioni di lavoro straordinario.

In Polonia, per quel che riguarda Fiat Group Automobiles, la forte crescita dei volumi produttivi, dovuta agli effetti degli ecoincentivi e in gran parte soddisfatta facendo ampio ricorso a lavoro straordinario, ha avuto anche positive ricadute sui livelli occupazionali.

Nel 2009 sono state effettuate operazioni di ristrutturazione e riorganizzazione di attività che hanno riguardato in **Italia**, oltre all'avvio della citata razionalizzazione volta a concentrare le produzioni del comparto Macchine per le Costruzioni su due dei tre attuali stabilimenti, anche le strutture dei principali Settori, per le quali sono stati attivati, con vari accordi sindacali, piani di mobilità che coinvolgeranno, tra il 2009 ed il primo semestre 2010, circa un migliaio di lavoratori (prevalentemente impiegati) che possono raggiungere i requisiti per il trattamento di pensione nel periodo di durata della mobilità (3 anni al Nord Italia e 4 al Sud). In **Spagna** Iveco ha raggiunto un accordo sindacale che prevede, per il suo stabilimento di Madrid, una riduzione degli organici di circa 350 unità da attuarsi anche tramite pensionamento anticipato. In **Francia** i piani di ristrutturazione sono stati gestiti principalmente con programmi di uscite volontarie che hanno riguardato i siti di Burbon Lancy e Garchizy di FPT, la linea di business Sistemi Elettronici di Magneti Marelli e il sito di Castres di Comau. CNH ha avviato le procedure di informazione e consultazione relative ad un piano sociale da attuare in CNH France, per la riduzione di 46 lavoratori nell'area commerciale del comparto Macchine per le Costruzioni, mentre, in **USA**, ha attuato riduzioni di organico anche attraverso un programma di uscite volontarie. In **Gran Bretagna** le operazioni di ristrutturazione e riorganizzazione di CNH hanno riguardato l'area di sviluppo prodotto, a seguito del trasferimento delle attività in Italia, e l'area Manufacturing, a causa della riduzione dei volumi, coinvolgendo circa 200 lavoratori.

In **Germania** Iveco ha attuato una riduzione di organico di circa 200 unità sulla base di un accordo con il sindacato che prevede anche ricorso a prepensionamenti. Si segnala, inoltre, il progetto della linea di business Lighting di Magneti Marelli per la riallocazione delle linee di riproduzione dei proiettori e dei componenti elettronici da Reutlingen rispettivamente a Jihava (CZ) e a Brotterode (GE) a cui sono interessati circa 130 dipendenti.

World Class Manufacturing (WCM)

Nel 2009 è proseguita la graduale estensione del programma World Class Manufacturing agli stabilimenti del Gruppo. Sono 114 gli stabilimenti in cui il modello integrato di WCM è stato applicato a tutti i processi di produzione, con l'obiettivo di ottimizzare le performance attraverso il miglioramento dei processi, il miglioramento della qualità del prodotto, il controllo e la progressiva riduzione dei costi di produzione, la flessibilità nel rispondere alle esigenze del mercato e del cliente e il coinvolgimento e la motivazione delle persone. Nel 2009 sono stati premiati, a seguito di specifiche audit esterne, 23 stabilimenti nel mondo di cui 17 con il livello bronzo, mentre il livello argento è stato riconosciuto in Italia a Cassino e Melfi (FGA) e Verrone (FPT), in Polonia a Tychy (FGA) e Bielsko Biala (FPT) ed in Turchia a Bursa (FGA). Anche nel corso del 2009 l'applicazione della metodologia del WCM è stata oggetto di ampio confronto con le Organizzazioni Sindacali e con i rappresentanti dei lavoratori, che hanno partecipato attivamente ai progetti e alle iniziative di coinvolgimento negli stabilimenti.

Contrattazione collettiva

Per quanto riguarda la contrattazione collettiva in materia salariale, gli accordi raggiunti nel corso del 2009 hanno previsto aumenti retributivi o una tantum di importo tale da mantenere il potere d'acquisto dei lavoratori, essendo allineati o lievemente superiori all'aumento del costo della vita registrato nel periodo.

Il 15 ottobre 2009 si è conclusa la negoziazione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per i lavoratori delle aziende metalmeccaniche (dirigenti esclusi), che riguarda circa il 97% dei dipendenti del Gruppo Fiat in **Italia**, con il raggiungimento di un'intesa tra Federmeccanica e le Organizzazioni Sindacali, eccettuata Fiom-CGIL, sulla base delle nuove regole sugli assetti contrattuali definiti con l'Accordo Interconfederale del 15 aprile 2009 (anch'esso non sottoscritto dalla CGIL). L'accordo di rinnovo, che ha contenuti eminentemente economici, ha una validità triennale, dal 1° gennaio 2010. Per quel che riguarda la parte normativa, l'accordo del 15 ottobre non ha previsto modifiche sostanziali rispetto a quanto convenuto in sede di rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro nel gennaio 2008. Il 25 novembre è stato siglato l'accordo per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per i dirigenti di aziende industriali, che riguarda la quasi totalità dei dirigenti del Gruppo Fiat in Italia. Il nuovo contratto ha vigenza sino al 31 dicembre 2013 e contenuti sia normativi sia economici.

A livello aziendale, sulla base dell'Accordo del 17 luglio 2009 (che riguarda la quasi totalità dei dipendenti delle aziende metalmeccaniche del Gruppo in Italia), sottoscritto da Fim, Uilm, Fismic e UGL e valido per il solo anno 2009, è stato corrisposto il Premio di Risultato, il cui valore complessivo medio, pari a 1.943 euro per i lavoratori inquadrati dalla prima alla quarta categoria, è stato inferiore di circa 500 euro rispetto al valore medio del premio erogato nel 2008, in considerazione dei risultati del Gruppo, che hanno risentito degli effetti negativi della crisi economica globale. In via transitoria e sperimentale l'accordo prevede, oltre al premio sopra citato, anche un'Una Tantum di 200 euro lordi da corrispondere ai lavoratori degli stabilimenti che, nell'ambito del programma WCM, raggiungano il livello silver nel 2009 o nel 2010.

All'**estero**, tra le principali negoziazioni collettive svoltesi a livello aziendale nel corso del 2009, si ricordano le trattative annuali in **Francia**, che, attestandosi intorno al livello di inflazione, hanno comportato incrementi salariali tra l'1% e l'1,5% a seconda delle società.

In **Germania** l'accordo per il rinnovo del contratto del settore metalmeccanico, stipulato nel corso del mese di novembre 2008 e applicato dalla maggior parte delle società del Gruppo presenti nel Paese, prevedeva incrementi salariali del 2,1% a febbraio e maggio 2009. Alcune società del Gruppo si sono avvalse della possibilità, prevista dall'accordo stesso, di rinviare il pagamento della seconda tranches di aumento da maggio a dicembre 2009.

In **Polonia** la contrattazione salariale aziendale ha in generale definito, al posto di aumenti strutturali, il riconoscimento di erogazioni una tantum, di importo mediamente intorno ai 2.500 PLN, da corrispondere in due tranches, una delle quali direttamente collegata e condizionata alla realizzazione dei piani produttivi.

La maggior parte delle aziende del Gruppo ha applicato in **Brasile** accordi collettivi stipulati fra le locali Associazioni dei datori di lavoro della categoria (es. la FIEMG per le aziende dell'area di Belo Horizonte, Betim e Contagem); altre hanno stipulato contratti aziendali su livelli analoghi. Complessivamente gli aumenti retributivi collettivi sono stati superiori all'inflazione, in relazione allo sviluppo dell'economia e alla tensione produttiva degli stabilimenti del Gruppo ma, comunque, in linea con la crescita retributiva registrata nel sistema industriale locale. Sono stati, inoltre, corrisposti premi annuali di entità variabile in funzione dei risultati aziendali.

La **conflittualità** in Italia è stata più elevata di quella registrata nel 2008. Sono state attuate azioni di microconflittualità locale sia in relazione alla difesa dell'occupazione, ivi compresi scioperi e manifestazioni contro il mancato rinnovo di contratti di lavoro temporaneo o di somministrazione, sia conseguenti all'utilizzo di forme di flessibilità del lavoro (trasferte o i distacchi di lavoratori da altre sedi o società che avrebbero, altrimenti, dovuto essere collocati in Cassa Integrazione; lavoro in regime di straordinario; introduzione di nuove turnazioni) presso alcuni degli stabilimenti che si sono trovati ad affrontare picchi di produzione per l'aumento degli ordini conseguenti ai provvedimenti di incentivi governativi alla domanda nel settore automobilistico.

Inoltre, in relazione all'accordo sul Premio di Risultato di Gruppo e a quello per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro Metalmeccanico, sono stati indetti scioperi, con limitata adesione, da parte della sola Fiom-CGIL, organizzazione non firmataria degli stessi.

I conflitti collettivi negli altri Paesi, anche per quest'anno, sono stati di scarsa rilevanza.

ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DEL GRUPPO

PREMESSA

Principali variazioni di area di consolidamento intervenute nel corso del 2009

- Nel corso del quarto trimestre 2009 Fiat Group Automobiles ha acquisito il complesso aziendale ex-Gruppo Bertone.
- La società Fiat Automobiles Serbia Doo Kragujevac è stata consolidata integralmente dal 1° gennaio 2009. La società è detenuta per il 66,7% da Fiat Group Automobiles e per il 33,3% dalla Repubblica Serba, nell'ambito dell'accordo per la produzione di automobili in Serbia.
- Il 30 gennaio 2009 Magneti Marelli ha ceduto la partecipazione nella controllata Ergom France S.a.S., operante nel comparto Plastic Components & Modules.

SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DEL GRUPPO

Andamento economico del Gruppo

(in milioni di euro)	2009	2008 (*)
Ricavi netti	50.102	59.564
Costo del venduto	43.261	49.612
Spese generali, amministrative e di vendita	4.296	5.075
Costi di ricerca e sviluppo	1.398	1.497
Altri proventi (oneri)	(89)	(18)
UTILE/(PERDITA) DELLA GESTIONE ORDINARIA	1.058	3.362
Plusvalenze (minusvalenze) da cessione partecipazioni	4	20
Oneri di ristrutturazione	312	165
Altri proventi (oneri) atipici	(391)	(245)
UTILE/(PERDITA) OPERATIVA	359	2.972
Proventi (oneri) finanziari	(753)	(947)
Risultato partecipazioni:	27	162
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	18	133
Altri proventi (oneri) derivanti dalla gestione di partecipazioni	9	29
UTILE/(PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	(367)	2.187
Imposte	481	466
UTILE/(PERDITA) DELLE ATTIVITÀ IN CONTINUITÀ	(848)	1.721
Utile/(perdita) delle attività discontinue	-	-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(848)	1.721
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO ATTRIBUIBILE A:		
Soci della controllante	(838)	1.612
Interessenze di pertinenza di terzi	(10)	109

(*) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, rispetto ai valori pubblicati nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2008, sono stati incrementati i ricavi netti per 184 milioni di euro, il costo del venduto per 189 milioni di euro, mentre si sono ridotti di 5 milioni di euro gli altri oneri (al netto degli altri proventi).

Nell'analisi che segue i ricavi netti e il risultato della gestione ordinaria sono commentati con riguardo ai singoli Business/Settori; i restanti dati sono riferiti al Gruppo nel suo insieme.

Ricavi netti

I **Ricavi netti** del Gruppo Fiat nel 2009 sono stati pari a 50.102 milioni di euro, in riduzione del 15,9% nei confronti del 2008: l'andamento della domanda ha risentito in modo significativo degli effetti del rallentamento economico globale; peraltro, i livelli di caduta della domanda registrati nella seconda parte dell'anno sono risultati più contenuti rispetto a quelli del primo semestre.

Ricavi per Business

(in milioni di euro)	2009	2008 (*)	Var. %
Automobili (Fiat Group Automobiles, Maserati, Ferrari)	28.351	29.380	-3,5
Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH – Case New Holland)	10.107	12.781	-20,9
Veicoli Industriali (Iveco)	7.183	10.894	-34,1
Componenti e Sistemi di Produzione (FPT, Magneti Marelli, Teksid, Comau)	10.327	13.793	-25,1
Altre Attività	1.096	1.394	-21,4
Elisioni	(6.962)	(8.678)	-
Totale di Gruppo	50.102	59.564	-15,9

(*) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, rispetto ai valori pubblicati nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2008, i ricavi netti dei Settori Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni e Veicoli Industriali sono aumentati per 58 e 126 milioni di euro rispettivamente.

In dettaglio l'andamento dei ricavi netti per Business/Settore si presenta come segue:

Automobili

Nel 2009 il business delle **Automobili**, con ricavi di 28.351 milioni di euro, ha registrato una diminuzione del 3,5% nei confronti dell'anno precedente. Fiat Group Automobiles, cogliendo i benefici sulla domanda di automobili creati dall'introduzione di eco-incentivi in diversi Paesi, ha contenuto il calo al 2,4%. I ricavi di Ferrari sono diminuiti del 7,4% nei confronti del 2008, anno di volumi particolarmente elevati. Maserati (-45,7%) è stata penalizzata dal forte calo del mercato di riferimento.

(in milioni di euro)	2009	2008	Var. %
Fiat Group Automobiles	26.293	26.937	-2,4
Maserati	448	825	-45,7
Ferrari	1.778	1.921	-7,4
Elisioni	(168)	(303)	-
Totale	28.351	29.380	-3,5

- **Fiat Group Automobiles** ha conseguito ricavi per 26.293 milioni di euro, in diminuzione del 2,4% rispetto al 2008 (sostanzialmente stabili a cambi costanti). Dopo i mercati calati subito nella prima parte dell'anno per effetto della forte contrazione della domanda, nel secondo semestre il Settore ha registrato un incremento dei volumi di vendita delle autovetture.

Fiat Group Automobiles ha consegnato complessivamente 2.150.700 automobili e veicoli commerciali, in linea con il 2008 (2.152.500 unità). Si è manifestata comunque una significativa divergenza tra l'andamento delle consegne di automobili (+5,7%) e di veicoli commerciali leggeri (-24,8%).

In Europa Occidentale, le consegne complessive di Fiat Group Automobiles sono rimaste invariate a 1.238.100 unità, con andamenti positivi in Italia (+0,5%) e Gran Bretagna (+5,2%) e una forte crescita in Germania (+46,2%); sono stati registrati un calo in Francia (-7,3%) e una marcata riduzione in Spagna (-48,3%), che ha subito anche l'impatto delle misure adottate per riallineare lo stock presso i dealer alla situazione di mercato. Per le sole autovetture le consegne in Europa Occidentale sono aumentate dell'8,9% in presenza di una domanda lievemente superiore a quella dell'anno precedente (+0,5%).

La forte presenza di Fiat Group Automobiles nel comparto delle vetture a basso impatto ambientale ha consentito al Settore di cogliere ampiamente i benefici derivanti dagli eco-incentivi governativi. Il Settore ha così confermato il trend in aumento delle quote nel mercato delle autovetture: in Italia ha raggiunto una

quota del 32,8% (+0,9 punti percentuali rispetto al 2008) e in Europa Occidentale dell'8,8% (+0,6 punti percentuali). Significativi i miglioramenti della quota ottenuti da Fiat Group Automobiles in Germania (+1,5 punti percentuali al 4,7%) e in Gran Bretagna (+0,6 punti percentuali al 3,5%).

In Brasile, dove la domanda complessiva è salita del 12,6%, le consegne di auto e veicoli commerciali leggeri sono aumentate del 12,6% rispetto al 2008. FGA ha continuato a mantenere la leadership di mercato registrando una quota pari al 24,5%.

- **Maserati** ha realizzato nel 2009 ricavi pari a 448 milioni di euro, in riduzione del 45,7% rispetto all'anno precedente; nell'anno ha consegnato alla rete 4.489 vetture, con un calo del 48,7% rispetto al 2008, dovuto alla forte crisi dei segmenti di mercato di riferimento dei propri modelli. In questo contesto, Maserati ha complessivamente mantenuto le proprie quote di mercato, registrando un miglioramento nel segmento della Quattroporte.
- **Ferrari** ha registrato ricavi per 1.778 milioni di euro, in diminuzione del 7,4% rispetto al 2008 per effetto dei minori volumi di vendita e di un mix meno favorevole. Nell'anno sono state consegnate alla rete di vendita 6.235 vetture, con una riduzione del 4,5% in un mercato globale che ha subito una contrazione di circa il 35% nel segmento di riferimento. In particolare, le consegne di vetture ad 8 cilindri hanno beneficiato del successo della Ferrari California.

Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni

I ricavi di **CNH – Case New Holland** nel 2009 sono stati pari a 10.107 milioni di euro, in riduzione del 20,9% rispetto al 2008 (-25% in dollari), riflettendo la forte contrazione del mercato delle macchine per le costruzioni a livello mondiale e le più deboli condizioni di mercato delle macchine per l'agricoltura (nei confronti dei livelli record del 2008, in particolare per le mietitrebbiatrici). I ricavi delle macchine per le costruzioni hanno, inoltre, scontato l'effetto delle forti azioni di riduzione dello stock sia di proprietà sia presso la rete di vendita. I ricavi delle macchine per l'agricoltura sono diminuiti leggermente in Nord America: il calo delle vendite di trattori e le azioni di riduzione dello stock presso la rete di vendita sono stati in parte compensati dalle maggiori vendite di mietitrebbiatrici. Le riduzioni nelle altre aree sono da attribuire a una generale flessione del mercato, alle azioni di riduzione dello stock presso la rete di vendita ed alla difficoltà di accesso ai mercati del credito.

Nel 2009 il mercato mondiale delle macchine per l'agricoltura è sceso del 7%, con cali della domanda di trattori e di mietitrebbiatrici rispettivamente del 7% e del 19% nei confronti dei volumi eccezionalmente alti del 2008. L'ampia e aggiornata gamma di prodotti di CNH ha sostenuto l'andamento delle quote di mercato in un contesto sempre più competitivo. Con riferimento ai trattori, la quota di mercato di CNH è migliorata in Nord America per i trattori con potenza superiore ai 40 Cv. La quota è rimasta invariata in America Latina e in Europa Occidentale ed è calata nel Resto del Mondo, dove, in mercati in rapida crescita come la Cina, la domanda è soddisfatta principalmente con prodotti locali di gamma bassa. Nel mercato mondiale delle mietitrebbiatrici, la quota di CNH è aumentata in America Latina, è rimasta stabile nel Resto del Mondo e in Europa Occidentale ed è calata in Nord America (ma miglioramenti sono stati realizzati nella più redditizia fascia dei modelli di dimensioni più elevate).

Il mercato globale delle macchine per le costruzioni ha registrato nel 2009 un calo del 38%. La quota di mercato di CNH, sia per le macchine leggere sia per quelle pesanti, è migliorata in America Latina, mentre in Nord America è risultata stabile. La quota per entrambi i segmenti è diminuita nel Resto del Mondo (dove CNH ha una presenza limitata) e in Europa Occidentale, in un contesto altamente competitivo basato su aggressive misure di riduzione degli stock.

Veicoli Industriali

Nel 2009 **Iveco** ha registrato ricavi per 7.183 milioni di euro, in diminuzione del 34,1% rispetto all'anno precedente, principalmente per effetto del calo dei volumi di vendita dovuto all'andamento negativo dei mercati, soprattutto in Europa.

Le consegne complessive di veicoli sono state 103.866, in calo del 45,9% rispetto al 2008. In Europa Occidentale sono stati consegnati 66.754 veicoli (-46,7%) con flessioni in tutti i principali Paesi; in particolare: Italia (-30,7%), Germania (-43,3%), Francia (-45,9%), Spagna (-60,3%) e Gran Bretagna (-73,1%). Nell'Europa dell'Est la contrazione delle consegne è stata pari al 72,6%, mentre in America Latina la caduta è stata contenuta al 19,1%.

Nel 2009 la quota di mercato di Iveco in Europa Occidentale (PTT \geq 2,8 tonnellate) si è attestata al 9,2% (-0,7 punti percentuali rispetto al 2008) con riduzioni su tutti i segmenti. La quota di Iveco nei veicoli leggeri è diminuita di 0,5 punti percentuali, significativamente influenzata dall'andamento in Francia, ma è risultata in aumento in Italia e in Spagna (rispettivamente +0,4 e +0,8 punti percentuali). La quota nei veicoli medi è diminuita di 0,7 punti percentuali, nonostante i miglioramenti in Italia e in Francia. La quota nel segmento dei veicoli pesanti è diminuita di 1,1 punti percentuali: questo calo è interamente attribuibile a uno sfavorevole mix mercato che ha più che assorbito le performance positive in Italia (+0,6 punti percentuali), Francia (+0,4 punti percentuali) e Spagna (+2,7 punti percentuali).

In Europa Orientale la quota di mercato di Iveco (PTT \geq 2,8 tonnellate) nel 2009 è stata del 10,7% (-1,1 punti percentuali rispetto al 2008), con flessioni delle quote nei segmenti dei veicoli leggeri e medi e una tenuta nei pesanti.

Componenti e Sistemi di Produzione

I ricavi dei **Componenti e Sistemi di Produzione**, pari a 10.327 milioni di euro, sono diminuiti del 25,1% principalmente per il calo dei volumi, indotto dalla crisi dei mercati, in parte attenuato nella seconda parte dell'anno dal recupero in molti mercati automobilistici. In questo contesto, Magneti Marelli ha registrato una diminuzione del 16,9%; FPT Powertrain Technologies (-29,3%) ha risentito in particolare del forte calo delle attività Industrial & Marine; Teksid e Comau sono calati rispettivamente del 30,9% e del 35,2%.

(in milioni di euro)	2009	2008	Var. %
FPT Powertrain Technologies	4.952	7.000	-29,3
Componenti (Magneti Marelli)	4.528	5.447	-16,9
Prodotti Metallurgici (Teksid)	578	837	-30,9
Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)	728	1.123	-35,2
Elisioni	(459)	(614)	-
Totale	10.327	13.793	-25,1

- I ricavi di **FPT Powertrain Technologies** realizzati nel 2009 sono stati di 4.952 milioni di euro, in diminuzione del 29,3% rispetto al 2008 a causa del calo dei volumi, che è stato particolarmente accentuato per le attività Industrial & Marine. Le vendite verso terzi e joint venture hanno costituito il 16% del fatturato (22% nel 2008).

I ricavi della linea Passenger & Commercial Vehicles sono stati pari a 3.372 milioni di euro, con un calo annuo (-7,6%) attenuato grazie al recupero in molti importanti mercati automobilistici nella seconda parte del 2009. Il 92% delle vendite è destinato a società del Gruppo Fiat, la parte restante è costituita principalmente da vendite di motori diesel a terzi. Complessivamente nell'anno sono stati venduti 2.290.000 motori (-2,7%) e 2.208.000 cambi (+9,4%).

La linea Industrial & Marine ha registrato nel 2009 ricavi per 1.580 milioni di euro, in calo del 53% rispetto al 2008 per la forte flessione dei volumi. I motori venduti sono stati 268.000 (-50,9%), destinati principalmente a Iveco (per il 38%), CNH (per il 25%) e Sevel, joint venture per la produzione di veicoli commerciali leggeri (per il 26%). Sono stati, inoltre, consegnati 53.000 cambi (-50,2%) e 105.000 ponti e assali (-61,5%).

- **Magneti Marelli** ha registrato nel 2009 ricavi per 4.528 milioni di euro, in riduzione del 16,9% rispetto al 2008 (-14% a perimetro omogeneo) per il calo dei volumi che si è manifestato soprattutto nella prima parte dell'anno. A partire da luglio si segnala un'attenuazione del fenomeno, grazie alla maggior domanda da parte dei costruttori automobilistici. Le vendite del Settore hanno subito i rallentamenti più significativi in Europa (Polonia esclusa) e negli Stati Uniti, mentre hanno registrato una buona performance in Cina e una tenuta in Brasile.

Tutte le linee di business hanno sofferto della recessione economica. La riduzione generale dei volumi di vendita ha colpito più severamente il segmento delle vetture medio-alte, in cui è più presente la linea di business Lighting, e il segmento dei veicoli commerciali leggeri con un impatto significativo sulla linea di business Sospensioni. Per contro, la linea di business Controllo Motore è aumentata in India, grazie alla produzione di centraline diesel, e in Cina. La linea di business Sistemi di Scarico ha registrato un andamento molto buono delle vendite in Brasile, sia verso clienti terzi sia verso Fiat.

- Nel 2009 **Teksid** ha conseguito ricavi per 578 milioni di euro, in riduzione del 30,9% rispetto all'anno precedente principalmente per effetto dei minori volumi di vendita. La business unit Ghisa ha registrato un calo dei volumi del 26,6% e quelli della business unit Alluminio sono diminuiti del 5,5%.
- **Comau** nel 2009 ha realizzato ricavi per 728 milioni di euro, con una diminuzione del 35,2% rispetto al 2008. Il calo, che si attesta al 31% a perimetro omogeneo, è attribuibile prevalentemente alle attività di Carrozzeria.

Altre Attività

Le **Altre Attività** includono il contributo delle società del Gruppo che operano nel comparto editoriale, di quelle che erogano servizi all'interno del Gruppo, nonché delle holding di partecipazioni. Nel 2009 le Altre Attività hanno registrato complessivamente ricavi per 1.096 milioni di euro, in diminuzione del 21,4% rispetto al 2008.

Utile/(perdita) della gestione ordinaria

Nel 2009 l'**Utile della gestione ordinaria** del Gruppo è stato di 1.058 milioni di euro rispetto ai 3.362 milioni di euro del 2008. Le forti azioni di contenimento dei costi hanno consentito di mitigare l'impatto della caduta dei ricavi, contribuendo al raggiungimento di un margine sui ricavi del 2,1%.

Utile/(perdita) della gestione ordinaria per Business

(in milioni di euro)	2009	2008	Variaz.
Automobili (Fiat Group Automobiles, Maserati, Ferrari)	719	1.102	-383
Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH – Case New Holland)	337	1.122	-785
Veicoli Industriali (Iveco)	105	838	-733
Componenti e Sistemi di Produzione (FPT, Magneti Marelli, Teksid, Comau)	(40)	402	-442
Altre Attività ed Elisioni	(63)	(102)	39
Totale di Gruppo	1.058	3.362	-2.304
Margine della gestione ordinaria (%)	2,1	5,6	

In dettaglio l'andamento del risultato della gestione ordinaria per Business/Settore si presenta come segue:

Automobili

Il business delle Automobili ha registrato nel 2009 un utile della gestione ordinaria di 719 milioni di euro, in diminuzione di 383 milioni di euro nei confronti dei 1.102 milioni di euro del 2008. Tutti i Settori hanno rilevato un risultato positivo, anche se in calo rispetto all'anno precedente. Le significative efficienze realizzate hanno, infatti, permesso di contenere l'effetto negativo del calo dei volumi e del mix sfavorevole. Il margine sui ricavi si è attestato al 2,5% a fronte del 3,8% del 2008.

(in milioni di euro)	2009	2008	Variaz.
Fiat Group Automobiles	470	691	-221
Maserati	11	72	-61
Ferrari	238	339	-101
Totale	719	1.102	-383
Margine della gestione ordinaria (%)	2,5	3,8	

- Nel 2009 **Fiat Group Automobiles** ha riportato un utile della gestione ordinaria di 470 milioni di euro (margine sui ricavi pari all'1,8%) a fronte dei 691 milioni di euro del 2008 (margine del 2,6%). La diminuzione è derivata principalmente dalla debole domanda di veicoli commerciali, che è stata parzialmente compensata dalle azioni di contenimento dei costi.
- Il risultato della gestione ordinaria di **Maserati** è stato positivo per 11 milioni di euro (positivo per 72 milioni di euro nel 2008), grazie al riallineamento dei livelli produttivi ed alle significative azioni di contenimento dei costi che hanno parzialmente compensato la forte contrazione dei volumi.
- **Ferrari** ha chiuso il 2009 con un utile della gestione ordinaria di 238 milioni di euro, a fronte dell'utile di 339 milioni di euro del 2008. La variazione risente dell'effetto negativo di volumi e mix prodotto (che erano stati entrambi particolarmente positivi nel 2008), nonché dell'impatto negativo dei cambi. Tali variazioni sono state in parte compensate dalle maggiori efficienze.

Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni

CNH – Case New Holland ha chiuso il 2009 con un utile della gestione ordinaria di 337 milioni di euro (1.122 milioni di euro nel 2008). Le misure di contenimento dei costi e le azioni sui prezzi hanno solo parzialmente compensato il drastico calo dei volumi nel mercato delle macchine per le costruzioni.

Veicoli Industriali

Nell'anno 2009, nonostante la significativa diminuzione dei volumi di vendita, **Iveco** ha realizzato un risultato della gestione ordinaria positivo per 105 milioni di euro (838 milioni di euro nel 2008), grazie al riallineamento dei livelli produttivi, alle rigorose misure di contenimento dei costi, nonché al supporto al margine fornito dalle attività di assistenza post vendita, dal business in America Latina e da quello dei veicoli speciali.

Componenti e Sistemi di Produzione

I **Componenti e Sistemi di Produzione** hanno registrato una perdita della gestione ordinaria complessiva pari a 40 milioni di euro, a fronte dell'utile di 402 milioni di euro del 2008. La forte contrazione della domanda, anche se contrastata con significative azioni di riduzione dei costi, ha penalizzato gli andamenti.

(in milioni di euro)	2009	2008	Variatz.
FPT Powertrain Technologies	(25)	166	-191
Componenti (Magnetì Marelli)	25	174	-149
Prodotti Metallurgici (Teksid)	(12)	41	-53
Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)	(28)	21	-49
Totale	(40)	402	-442
Margine della gestione ordinaria (%)	(0,4)	2,9	

- **FPT Powertrain Technologies** ha chiuso il 2009 con una perdita della gestione ordinaria di 25 milioni di euro, a fronte dell'utile di 166 milioni di euro del 2008. La variazione negativa è stata determinata principalmente dalla contrazione dei volumi e, in misura più importante, dal peggioramento del mix di vendita. Le importanti efficienze realizzate sui costi di struttura e nelle aree acquisti e manufacturing hanno potuto solo in parte compensare tali impatti negativi.
- **Magnetì Marelli** ha registrato nel 2009 un utile della gestione ordinaria di 25 milioni di euro (utile di 174 milioni di euro nel 2008). Gli effetti positivi delle azioni sui costi di struttura, le maggiori efficienze produttive e sugli acquisti hanno consentito di contenere l'impatto della caduta dei ricavi.
- **Teksid** ha chiuso l'anno con una perdita della gestione ordinaria di 12 milioni di euro, a fronte dell'utile di 41 milioni di euro registrato nel 2008, risentendo della forte contrazione dei volumi.
- Nell'anno 2009 **Comau** ha registrato una perdita della gestione ordinaria di 28 milioni di euro, a fronte dell'utile di 21 milioni di euro del 2008. Il peggioramento è stato determinato essenzialmente dalle attività di Carrozzeria e di Stampi Lamiera per effetto dei bassi volumi di attività.

Altre Attività

Nel 2009 le **Altre Attività**, incluso l'impatto di elisioni e rettifiche di consolidamento, hanno registrato una perdita della gestione ordinaria pari a 63 milioni di euro; nell'anno 2008 la perdita era stata di 102 milioni di euro.

Utile/(perdita) operativa

L'anno 2009 ha registrato un **Utile operativo** di 359 milioni di euro rispetto ai 2.972 milioni di euro del 2008. Il calo riflette il minor risultato della gestione ordinaria (-2.304 milioni di euro) e l'incremento degli oneri atipici netti per 309 milioni di euro. Quest'ultima variazione è l'effetto di maggiori oneri di ristrutturazione per 147 milioni di euro, maggiori altri oneri atipici netti per 146 milioni di euro e di minori plusvalenze da cessioni di partecipazioni per 16 milioni di euro.

La voce **Plusvalenze nette da cessione di partecipazioni** è pari a 4 milioni di euro a fronte dei 20 milioni di euro del 2008, che includevano per 14 milioni di euro la plusvalenza derivante dalla cessione della partecipazione nella controllata S.C.M. Ltda e per 4 milioni di euro la plusvalenza derivante dalla cessione di Targasys S.r.l.

Gli **Oneri di ristrutturazione**, pari a 312 milioni di euro, riguardano per lo più CNH – Case New Holland (87 milioni di euro), Magnetì Marelli (62 milioni di euro), FPT Powertrain Technologies (58 milioni di euro), Fiat Group Automobiles (54 milioni di euro) e Iveco (22 milioni di euro). Nell'anno precedente gli oneri di ristrutturazione ammontavano a 165 milioni di euro ed erano stati rilevati principalmente da Fiat Group Automobiles (62 milioni di euro) e Magnetì Marelli (77 milioni di euro).

Gli **Altri proventi (oneri) atipici** hanno presentato un saldo negativo per 391 milioni di euro, che include la svalutazione di alcuni investimenti in piattaforme e architetture del business delle Automobili conseguente al riallineamento strategico con il business di Chrysler Group LLC, altri oneri non ricorrenti e accantonamenti per svalutazioni di attività rilevati dal Gruppo quale conseguenza della crisi economica globale, nonché gli oneri accessori all'acquisizione della partecipazione in Chrysler Group LLC. Nel 2008 la posta aveva evidenziato un saldo negativo per 245 milioni di euro e includeva prevalentemente costi relativi al processo di razionalizzazione di fornitori strategici e accantonamenti addizionali ed eccezionali, conseguenti alla grave e repentina crisi del mercato automobilistico mondiale, effettuati da FGA e Iveco per lo più per rischi sui valori residui dei veicoli concessi in leasing operativo, venduti con clausola di buy-back o inclusi nello stock usato.

In sintesi l'analisi per Settore delle componenti che hanno determinato il risultato operativo si presenta come segue:

(in milioni di euro)	Utile/(perdita) della gestione ordinaria		Plus/(minus) da cessione partecipazioni		Oneri di ristrutturazione		Altri proventi (oneri) atipici		Utile/(perdita) operativa	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Fiat Group Automobiles	470	691	-	18	54	62	(199)	(187)	217	460
Maserati	11	72	-	-	-	-	-	-	11	72
Ferrari	238	339	2	-	-	-	5	2	245	341
Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH)	337	1.122	1	4	87	(14)	-	6	251	1.146
Veicoli Industriali (Iveco)	105	838	-	1	22	12	(173)	(48)	(90)	779
FPT Powertrain Technologies	(25)	166	-	1	58	-	(31)	(5)	(114)	162
Componenti (Magnet Marelli)	25	174	(3)	-	62	77	-	(4)	(40)	93
Prodotti Metallurgici (Teksid)	(12)	41	-	-	4	5	2	13	(14)	49
Mezzi e Sistemi di Prod. (Comau)	(28)	21	1	-	5	3	-	(18)	(32)	-
Altre Attività ed Elisioni	(63)	(102)	3	(4)	20	20	5	(4)	(75)	(130)
Totale di Gruppo	1.058	3.362	4	20	312	165	(391)	(245)	359	2.972

Utile/(perdita) dell'esercizio

Nel 2009 gli **Oneri finanziari netti** sono stati pari a 753 milioni di euro (947 milioni di euro nel 2008) e includono l'effetto positivo di 117 milioni di euro rilevato nella valutazione a valori di mercato di due equity swap correlati a piani di stock option (onere di 263 milioni di euro nel 2008). Al netto di tale posta, gli oneri finanziari netti del periodo presentano un incremento di 186 milioni di euro, sostanzialmente dovuto ad un più alto livello del debito nel corso dell'anno.

Il **Risultato partecipazioni** del 2009 è stato positivo per 27 milioni di euro, in diminuzione rispetto ai 162 milioni di euro del 2008 principalmente per il minor risultato di alcune joint venture.

La **Perdita prima delle imposte** del 2009 è stata di 367 milioni di euro (utile di 2.187 milioni di euro nell'anno precedente) e riflette la significativa riduzione del risultato operativo (-2.613 milioni di euro) e il minor utile delle partecipazioni (-135 milioni di euro), in parte compensati dai minori oneri finanziari netti per 194 milioni di euro.

Le **Imposte** del 2009 sono state pari a 481 milioni di euro (466 milioni di euro nel 2008), di cui 99 milioni di euro per IRAP (168 milioni di euro nel 2008), 24 milioni di euro per imposte relative ad esercizi precedenti (23 milioni di euro nel 2008); per la parte restante sono riferibili ai risultati imponibili delle società operanti all'estero.

La **Perdita dell'esercizio** 2009 è stata di 848 milioni di euro, a fronte dell'utile di 1.721 milioni di euro dell'anno precedente.

La **Perdita attribuibile ai Soci della controllante** nel 2009 è stata di 838 milioni di euro (utile di 1.612 milioni di euro nel 2008).

Rendiconto finanziario consolidato

Il rendiconto finanziario consolidato è riportato successivamente in forma completa nei Prospetti contabili consolidati; qui di seguito viene fornito il commento unitamente ad una versione sintetica.

(in milioni di euro)	2009	2008 (*)
A) DISPONIBILITÀ E MEZZI EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO RIPORTATI IN BILANCIO	3.683	6.639
Disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	-	2
B) DISPONIBILITÀ E MEZZI EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO	3.683	6.641
C) DISPONIBILITÀ GENERATE (ASSORBITE) DALLE OPERAZIONI DELL'ESERCIZIO	4.601	166
D) DISPONIBILITÀ GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	(2.559)	(6.092)
E) DISPONIBILITÀ GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO	6.281	3.127
Differenze cambi di conversione	220	(159)
F) VARIAZIONE NETTA DELLE DISPONIBILITÀ E MEZZI EQUIVALENTI	8.543	(2.958)
G) DISPONIBILITÀ E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO	12.226	3.683
di cui: Disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	-	-
H) DISPONIBILITÀ E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO RIPORTATI IN BILANCIO	12.226	3.683

(*) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, così come descritto nelle Nota integrativa, l'ammontare delle "Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni dell'esercizio" pubblicato nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2008 è stato ridotto di 218 milioni di euro, rettificando di pari importo la voce "Disponibilità generate (assorbite) dalle attività di investimento".

Nel 2009 le **operazioni dell'esercizio** hanno generato disponibilità per 4.601 milioni di euro, derivanti, per 2,6 miliardi di euro, dalla diminuzione del capitale di funzionamento (calcolato a parità di area di consolidamento e di cambi) e, per 2 miliardi di euro, dal flusso reddituale (risultato netto più ammortamenti e dividendi, variazione dei fondi, delle poste relative alla gestione delle vendite con buy-back e da operazioni di leasing operativo, al netto delle "Plusvalenze/minusvalenze e altre poste non monetarie").

Le **attività di investimento** hanno assorbito liquidità per 2.559 milioni di euro.

Gli Investimenti in attività materiali e immateriali (inclusi costi di sviluppo capitalizzati per 1.046 milioni di euro) sono stati pari a 3.386 milioni di euro.

Gli investimenti in partecipazioni (105 milioni di euro) si riferiscono, tra gli altri, alla capitalizzazione della joint venture paritetica Fiat India Automobiles Private Limited (48 milioni di euro).

Nel 2009 gli incassi derivanti dalla vendita di attività non correnti sono stati pari a 108 milioni di euro e si riferiscono principalmente alla cessione di attività materiali e immateriali.

La diminuzione dei crediti dalle attività di finanziamento (pari a 882 milioni di euro) è attribuibile principalmente alla riduzione dei finanziamenti erogati dalle società di servizi finanziari di CNH - Case New Holland per effetto dei minori livelli di attività.

Le **attività di finanziamento** hanno generato risorse per circa 6,3 miliardi di euro, derivanti principalmente dai prestiti obbligazionari emessi da Fiat Finance and Trade Ltd SA (4,2 miliardi di euro) e da Case New Holland Inc. (un miliardo di dollari pari a circa 0,7 miliardi di euro), cui si sono aggiunti nuovi finanziamenti netti a medio termine per complessivi 1,8 miliardi di euro, che includono l'utilizzo di una nuova linea di credito sindacata triennale di un miliardo di euro e il finanziamento da 400 milioni di euro erogato dalla Banca Europea per gli Investimenti. Nel corso del 2009 sono stati rimborsati a scadenza prestiti obbligazionari per circa 0,5 miliardi di euro.

Situazione patrimoniale del Gruppo al 31 dicembre 2009

Al 31 dicembre 2009 il **Totale Attivo** è pari a 67.235 milioni di euro, in crescita di 5.463 milioni di euro rispetto ai 61.772 milioni di euro di inizio esercizio.

A fine esercizio le **Attività non correnti** sono pari a 25.484 milioni di euro, in crescita di 733 milioni di euro rispetto a quelle di inizio esercizio.

L'incremento degli Immobili, impianti e macchinari (+430 milioni di euro), delle Attività immateriali (+151 milioni di euro) e delle Attività per imposte anticipate (+194 milioni di euro), è stato in parte compensato dalla diminuzione dei Beni concessi in leasing (-48 milioni di euro).

Le **Attività correnti** ammontano a 41.669 milioni di euro, in crescita di 4.685 milioni di euro essenzialmente per l'aumento delle disponibilità e mezzi equivalenti (+8.543 milioni di euro), al netto della diminuzione delle altre principali voci (rimanenze nette, crediti commerciali e crediti da attività di finanziamento).

I Crediti da attività di finanziamento al 31 dicembre 2009 sono pari a 12.695 milioni di euro, in diminuzione di 441 milioni di euro rispetto a inizio esercizio (diminuzione di 882 milioni di euro al netto della variazione cambi e delle svalutazioni apportate).

Il **Capitale di funzionamento**, escluse le partite correlate alle vendite di veicoli con patto di riacquisto (buy-back) e alle rimanenze di quelli rivenienti da contratti di leasing operativo, è negativo per 1.664 milioni di euro, in diminuzione di 2.359 milioni di euro rispetto a quello di inizio esercizio.

(in milioni di euro)		AI 31.12.2009	AI 31.12.2008	Variaz.
Rimanenze nette	(a)	7.887	10.453	-2.566
Crediti commerciali		3.649	4.390	-741
Debiti commerciali		(12.295)	(13.258)	963
Saldo Crediti/(Debiti) per imposte correnti e Altre Attività/(Passività) correnti	(b)	(905)	(890)	-15
Capitale di funzionamento		(1.664)	695	-2.359

(a) Le rimanenze sono esposte al netto del valore dei veicoli ceduti con buy-back da Fiat Group Automobiles e, a seguito dell'adozione dell'emendamento allo IAS 16 nel 2009, di quelli rivenienti da contratti di buy-back di Iveco e destinati ad essere ceduti, nonché di quelli rivenienti da contratti di leasing operativo; il valore di questi ultimi al 31 dicembre 2008, pari a 48 milioni di euro, è stato quindi dedotto dall'ammontare delle rimanenze nette a suo tempo considerato nella determinazione del capitale di funzionamento.

(b) Le Altre Passività correnti, incluse nel saldo tra Crediti/(Debiti) per imposte correnti e Altre Attività/(Passività) correnti, sono esposte al netto dei debiti verso i clienti corrispondenti al prezzo di riacquisto a fine contratto, unitamente al valore dei canoni anticipati dai clienti stessi per veicoli ceduti con buy-back, pari, all'inizio del contratto, alla differenza tra il prezzo di cessione e quello di riacquisto, da ripartirsi lungo la durata contrattuale.

Al 31 dicembre 2009 i crediti commerciali, gli altri crediti e i crediti da attività di finanziamento, con scadenza successiva a tale data, ceduti a titolo definitivo nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 39 e pertanto stornati dall'attivo di bilancio, ammontano a 4.611 milioni di euro (5.825 milioni di euro al 31 dicembre 2008). Tale importo include crediti, principalmente verso la rete di vendita, ceduti a società di servizi finanziari a controllo congiunto (gruppo FGA Capital) per 2.530 milioni di euro (3.181 milioni di euro al 31 dicembre 2008) e a società di servizi finanziari collegate (Iveco Finance Holdings Limited) per 440 milioni di euro (752 milioni di euro al 31 dicembre 2008).

Nel corso del 2009, il capitale di funzionamento, calcolato a parità di area di consolidamento e di cambi, è diminuito di 2.562 milioni di euro, principalmente per effetto delle significative azioni di riduzione delle scorte e per la diminuzione dei crediti commerciali, al netto del calo dei debiti commerciali in conseguenza dei minori livelli produttivi.

Al 31 dicembre 2009 l'**Indebitamento netto** consolidato è pari a 15.898 milioni di euro, in diminuzione di 2.056 milioni di euro rispetto ai 17.954 milioni di euro di inizio esercizio. Nel corso del 2009 il flusso positivo delle attività operative e la diminuzione del portafoglio delle società di Servizi Finanziari ha più che compensato gli investimenti e l'effetto della variazione dei cambi di conversione.

(in milioni di euro)		AI 31.12.2009	AI 31.12.2008
Debiti finanziari		(28.527)	(21.379)
Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti		(7.086)	(6.663)
Altri debiti finanziari		(21.441)	(14.716)
Crediti finanziari correnti verso società di servizi finanziari a controllo congiunto	(a)	14	3
Debiti finanziari al netto dell'intersegment e dei crediti finanziari correnti verso società di servizi finanziari a controllo congiunto		(28.513)	(21.376)
Altre attività finanziarie	(b)	636	764
Altre passività finanziarie	(b)	(464)	(1.202)
Liquidità		12.443	3.860
Titoli correnti		217	177
Disponibilità e mezzi equivalenti		12.226	3.683
(Indebitamento netto)/Disponibilità nette		(15.898)	(17.954)
Attività Industriali		(4.418)	(5.949)
Servizi Finanziari		(11.480)	(12.005)

(a) Include i crediti finanziari correnti verso il gruppo FGA Capital.

(b) Include il fair value degli strumenti finanziari derivati.

Nel corso del 2009 i **Debiti finanziari** sono aumentati di 7.148 milioni di euro (circa 6,4 miliardi di euro se si esclude l'effetto della variazione dei cambi di conversione). Nel corso del secondo semestre 2009 sono state effettuate emissioni obbligazionarie per complessivi circa 4,9 miliardi di euro; in particolare:

- nell'ambito del programma Global Medium Term Notes, attraverso la controllata Fiat Finance and Trade Ltd SA sono stati emessi prestiti obbligazionari per complessivi 4,2 miliardi di euro. In particolare, le principali emissioni sono state: a luglio, quella da 1.250 milioni di euro con scadenza luglio 2012 (cedola fissa del 9%); a settembre, emissione per 1.250 milioni di euro, con scadenza settembre 2014 (cedola fissa del 7,625%); a novembre, emissione per 1.500 milioni di euro, con scadenza febbraio 2015 (cedola fissa del 6,875%).
- nel mese di agosto, CNH, attraverso la controllata Case New Holland Inc., ha completato l'offerta di bond senior per 1 miliardo di dollari, con scadenza settembre 2013 (cedola al 7,75% con interessi semestrali).

Alle citate emissioni si sono aggiunti finanziamenti a medio termine per complessivi 3,2 miliardi di euro. Nell'esercizio sono stati rimborsati prestiti obbligazionari per circa 0,5 miliardi di euro e altri debiti finanziari per complessivi 1,4 miliardi di euro.

Al 31 dicembre 2009, la **Liquidità** (disponibilità, mezzi equivalenti e titoli correnti) è pari a 12.443 milioni di euro, in crescita di 8.583 milioni di euro rispetto ai 3.860 milioni di euro di inizio esercizio. Tale liquidità consente di coprire le scadenze dei debiti finanziari ben oltre il 2011 e di assicurare al Gruppo una significativa flessibilità finanziaria.

Le Disponibilità e mezzi equivalenti includono 530 milioni di euro (473 milioni di euro a fine 2008) di disponibilità a utilizzo predefinito, destinati principalmente al servizio del debito delle strutture di *securitization*, rappresentato tra i Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti.

Attività Industriali e di Servizi Finanziari: andamento nell'esercizio 2009

Nei seguenti prospetti di analisi del conto economico, della situazione patrimoniale e dei flussi finanziari, sono fornite informazioni in merito alla contribuzione ai valori consolidati delle "Attività Industriali" e dei "Servizi Finanziari". Questi ultimi includono le società che svolgono le attività di finanziamento a terzi, leasing e noleggio di CNH – Case New Holland, Iveco, Fiat Group Automobiles e Ferrari.

Si ricorda che le attività di Servizi Finanziari includono, inoltre, la valutazione secondo il metodo del patrimonio netto del gruppo FGA Capital, joint venture tra Fiat Group Automobiles e Crédit Agricole, e di Iveco Finance Holdings Limited, joint venture tra Iveco e Barclays.

Principali criteri applicati

La segmentazione tra Attività Industriali e Servizi Finanziari è stata ottenuta elaborando specifici sub-consolidati, in funzione dell'attività caratteristica svolta da ciascuna società del Gruppo.

Le partecipazioni detenute da società appartenenti ad un segmento in società incluse in un altro segmento sono state valutate secondo il metodo del patrimonio netto. Nel conto economico, per non inficiare il risultato netto che qui si vuole rappresentare, l'effetto di tale valutazione è stato evidenziato in un'apposita linea Risultato partecipazioni intersegment.

Le Holding di partecipazioni (Fiat S.p.A., FGI – Fiat Group International SA, Fiat Partecipazioni S.p.A., Fiat Netherlands Holding N.V.) sono state classificate tra le Attività Industriali.

Nel sub-consolidato delle Attività Industriali sono state incluse anche le società che svolgono attività di tesoreria centralizzata, ovvero che provvedono al reperimento delle risorse finanziarie sul mercato e al finanziamento delle società del Gruppo, senza peraltro svolgere attività di finanziamento a terzi.

Andamento economico per Attività

(in milioni di euro)	2009			2008 (*)		
	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari
Ricavi netti	50.102	48.917	1.467	59.564	58.435	1.535
Costo del venduto	43.261	42.404	1.139	49.612	48.971	1.047
Spese generali, amministrative e di vendita	4.296	4.133	163	5.075	4.899	176
Costi di ricerca e sviluppo	1.398	1.398	-	1.497	1.497	-
Altri proventi (oneri)	(89)	(92)	3	(18)	(30)	12
UTILE/(PERDITA) DELLA GESTIONE ORDINARIA	1.058	890	168	3.362	3.038	324
Plusvalenze (minusvalenze) da cessione partecipazioni	4	4	-	20	16	4
Oneri di ristrutturazione	312	310	2	165	160	5
Altri proventi (oneri) atipici	(391)	(412)	21	(245)	(242)	(3)
UTILE/(PERDITA) OPERATIVA	359	172	187	2.972	2.652	320
Proventi (oneri) finanziari	(753)	(753)	-	(947)	(947)	-
Risultato partecipazioni: (**)	27	(6)	33	162	84	78
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	18	(13)	31	133	54	79
Altri proventi (oneri) derivanti dalla gestione di partecipazioni	9	7	2	29	30	(1)
UTILE/(PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	(367)	(587)	220	2.187	1.789	398
Imposte	481	435	46	466	368	98
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(848)	(1.022)	174	1.721	1.421	300
Risultato partecipazioni intersegment	-	174	(16)	-	300	4
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(848)	(848)	158	1.721	1.721	304

(*) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, così come descritto nella Nota integrativa, i valori relativi al 2008 pubblicati in precedenza sono stati rettificati come segue: incremento dei ricavi netti per 184 milioni di euro (di cui 126 milioni di euro per le Attività Industriali), incremento del costo del venduto per 189 milioni di euro (di cui 131 milioni di euro per le Attività Industriali). Gli altri oneri (al netto degli altri proventi) sono diminuiti di 5 milioni di euro (tutti riferiti alle Attività Industriali).

(**) Include i proventi da partecipazioni e le svalutazioni/rivalutazioni per allineamento partecipazioni non intersegment valutate secondo il metodo del patrimonio netto.

Attività Industriali

Nel 2009 i **Ricavi netti** delle Attività Industriali sono diminuiti del 16,3% rispetto all'anno precedente: i significativi cali della domanda subiti da tutte le aree di business nella prima parte dell'anno (ricavi netti in calo del 24% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente), si sono considerevolmente attenuati nel secondo semestre 2009 (-6,6% rispetto al 2008). In lieve calo i ricavi netti dell'area Automobili (-3,6%) con FGA che, a cambi costanti, si mantiene ai livelli del 2008. Significativo, invece, il calo dei ricavi netti di CNH – Case New Holland (-22,4%, ovvero -26,4% se espressi in dollari) a causa della forte contrazione del mercato delle macchine per le costruzioni a livello mondiale e di Iveco (-35,0%), quest'ultimo per effetto del calo dei volumi di vendita dovuto all'andamento negativo dei mercati soprattutto in Europa. Tutti i Settori dell'area Componenti e Sistemi di Produzione (ricavi netti in diminuzione del 25,1%) scontano l'effetto dei generalizzati cali dei volumi. In particolare FPT Powertrain Technologies (-29,3%) ha risentito della caduta delle attività Industrial & Marine; Magneti Marelli (-14% a perimetro omogeneo) è stata penalizzata dai cali dei primi sei mesi del 2009. In diminuzione anche i ricavi di Teksid (-30,9%) e di Comau (-35,2%).

L'**Utile della gestione ordinaria** delle Attività Industriali è stato di 890 milioni di euro (3.038 milioni di euro nel 2008): nonostante una domanda significativamente debole, soprattutto nel primo semestre, le azioni di riallineamento dei livelli produttivi e di contenimento dei costi hanno consentito di mantenere positiva la redditività in tutte le principali aree di business, con la sola eccezione di quella dei Componenti e Sistemi di Produzione.

Le Attività Industriali hanno rilevato nel 2009 un **Utile operativo** di 172 milioni di euro, rispetto ai 2.652 milioni di euro del 2008. La differenza è attribuibile al minor utile della gestione ordinaria (in calo di 2.148 milioni di euro) ed ai maggiori oneri atipici netti per 332 milioni di euro.

Servizi Finanziari

Nel 2009 i Servizi Finanziari hanno realizzato **Ricavi netti** per complessivi 1.467 milioni di euro, in diminuzione del 4,4% rispetto a quelli del 2008.

(in milioni di euro)	2009	2008 (*)	Var. %
Fiat Group Automobiles	168	160	5,0
Ferrari	22	14	57,1
Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH – Case New Holland)	1.129	1.227	-8,0
Veicoli Industriali (Iveco)	151	137	10,2
Holdings, Diverse ed Elisioni	(3)	(3)	-
Totale	1.467	1.535	-4,4

(*) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, così come descritto nella Nota integrativa, i valori relativi al 2008 relativi a CNH-Case New Holland pubblicati in precedenza sono stati incrementati di 58 milioni di euro.

Nel 2009 i Servizi Finanziari di Fiat Group Automobiles hanno rilevato ricavi per 168 milioni di euro, a fronte dei 160 milioni di euro dell'anno precedente. L'incremento, pari al 5%, è principalmente attribuibile al buon andamento delle attività retail in Brasile.

I Servizi Finanziari del Settore Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni hanno registrato nel 2009 ricavi per 1.129 milioni di euro, in calo dell'8% (-12,7% se espressi in dollari) rispetto al 2008 per effetto della diminuzione del portafoglio gestito conseguente al calo dei volumi registrato sia nel comparto delle macchine per l'agricoltura sia in quello delle macchine per le costruzioni, solo in parte compensato dal favorevole andamento dei cambi di conversione.

I Servizi Finanziari di Iveco hanno realizzato ricavi netti per 151 milioni di euro, in crescita del 10,2% rispetto ai 137 milioni di euro del 2008. Tale incremento è attribuibile sia alle nuove attività di finanziamento a supporto delle vendite di CNH in paesi dell'Est Europa, in cui il Settore non ha società di servizi finanziari, sia a maggiori interessi nei tradizionali segmenti di attività.

L'**Utile della gestione ordinaria** del 2009 è stato pari a 168 milioni di euro, in riduzione di 156 milioni di euro rispetto al 2008 per effetto del calo registrato da CNH e Iveco.

(in milioni di euro)	2009	2008	Variaz.
Fiat Group Automobiles	35	40	-5
Ferrari	6	2	4
Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH – Case New Holland)	153	265	-112
Veicoli Industriali (Iveco)	(26)	18	-44
Holdings, Diverse ed Elisioni	-	(1)	1
Totale	168	324	-156

I Servizi Finanziari di Fiat Group Automobiles hanno registrato nel 2009 un utile della gestione ordinaria pari a 35 milioni di euro, in calo di 5 milioni di euro rispetto ai 40 milioni di euro del 2008. La riduzione è da attribuirsi principalmente a maggiori accantonamenti e alla discesa dei tassi di mercato.

Il risultato della gestione ordinaria dei Servizi Finanziari di CNH - Case New Holland è stato positivo per 153 milioni di euro rispetto ai 265 milioni di euro del 2008. La diminuzione è attribuibile al calo dei tassi di mercato e ai maggiori accantonamenti a fronte di un accresciuto rischio di insolvenza conseguente alle difficoltà dei mercati europeo e statunitense delle macchine per le costruzioni, cui si sono aggiunti accantonamenti addizionali a fronte dell'accresciuto rischio in Brasile sul portafoglio del comparto delle macchine per l'agricoltura. La riduzione delle spese generali ed amministrative ha solo in parte compensato i citati maggiori costi sostenuti.

Il risultato della gestione ordinaria dei Servizi Finanziari di Iveco nel 2009 è negativo per 26 milioni di euro rispetto a quello positivo per 18 milioni di euro del 2008 principalmente per effetto dei maggiori accantonamenti per rischi sul portafoglio (in particolare per i mercati dell'Est Europa).

Situazione patrimoniale per Attività

(in milioni di euro)	Al 31.12.2009			Al 31.12.2008 (*)		
	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari
Attività immateriali	7.199	7.103	96	7.048	6.950	98
Immobili, impianti e macchinari	12.945	12.939	6	12.515	12.509	6
Investimenti immobiliari	-	-	-	-	-	-
Partecipazioni e altre attività finanziarie	2.159	3.968	944	2.177	3.756	987
Beni concessi in leasing operativo	457	7	450	505	11	494
Attività per piani a benefici definiti	144	140	4	120	116	4
Imposte anticipate	2.580	2.433	147	2.386	2.225	161
Totale Attività non correnti	25.484	26.590	1.647	24.751	25.567	1.750
Rimanenze nette	8.748	8.614	134	11.438	11.341	97
Crediti commerciali	3.649	3.590	121	4.390	4.301	235
Crediti da attività di finanziamento	12.695	5.506	13.368	13.136	6.448	13.420
Crediti per imposte correnti	674	650	24	770	761	15
Altre attività correnti	2.778	2.514	296	2.600	2.443	188
Attività finanziarie correnti	899	827	76	967	908	62
Partecipazioni correnti	46	46	-	26	26	-
Titoli correnti	217	164	53	177	134	43
Altre attività finanziarie	636	617	23	764	748	19
Disponibilità e mezzi equivalenti	12.226	10.819	1.407	3.683	2.604	1.079
Totale Attività correnti	41.669	32.520	15.426	36.984	28.806	15.096
Attività destinate alla vendita	82	79	10	37	30	7
TOTALE ATTIVO	67.235	59.189	17.083	61.772	54.403	16.853
Totale Attivo al netto delle operazioni di cessione di crediti	60.149	58.725	10.428	55.109	53.734	10.839
Patrimonio netto	11.115	11.115	2.756	11.101	11.101	2.565
Fondi rischi e oneri	8.432	8.333	99	8.144	7.989	155
Benefici ai dipendenti	3.447	3.431	16	3.366	3.351	15
Altri fondi	4.985	4.902	83	4.778	4.638	140
Debiti finanziari	28.527	20.898	13.812	21.379	14.522	13.590
Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti	7.086	464	6.655	6.663	669	6.014
Altri debiti finanziari	21.441	20.434	7.157	14.716	13.853	7.576
Altre passività finanziarie	464	420	48	1.202	1.078	127
Debiti commerciali	12.295	12.253	108	13.258	13.216	189
Debiti per imposte correnti	377	347	32	331	276	55
Imposte differite passive	152	148	4	170	169	1
Altre passività correnti	5.865	5.675	216	6.185	6.052	169
Passività destinate alla vendita	8	-	8	2	-	2
TOTALE PASSIVO	67.235	59.189	17.083	61.772	54.403	16.853
Totale Passivo al netto delle operazioni di cessione di crediti	60.149	58.725	10.428	55.109	53.734	10.839

(*) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, così come descritto nella Nota integrativa, l'ammontare degli Immobili, impianti e macchinari pubblicato al 31 dicembre 2008 è stato ridotto di 92 milioni di euro (interamente riferibili alle Attività Industriali) con corrispondente incremento della voce Rimanenze nette.

Indebitamento netto per Attività

(in milioni di euro)	Al 31.12.2009			Al 31.12.2008		
	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari
Debiti finanziari	(28.527)	(20.898)	(13.812)	(21.379)	(14.522)	(13.590)
Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti	(7.086)	(464)	(6.655)	(6.663)	(669)	(6.014)
Altri debiti finanziari	(21.441)	(20.434)	(7.157)	(14.716)	(13.853)	(7.576)
Crediti finanziari correnti verso società di servizi finanziari a controllo congiunto	(a) 14	14	-	3	3	-
Crediti finanziari intersegment	-	5.286	893	-	6.162	570
Crediti finanziari intersegment inclusi tra le Attività destinate alla vendita	-	-	4	-	-	1
Debiti finanziari al netto dell'intersegment e dei crediti finanziari correnti verso società di servizi finanziari a controllo congiunto	(28.513)	(15.598)	(12.915)	(21.376)	(8.357)	(13.019)
Altre attività finanziarie	(b) 636	617	23	764	748	19
Altre passività finanziarie	(b) (464)	(420)	(48)	(1.202)	(1.078)	(127)
Liquidità	12.443	10.983	1.460	3.860	2.738	1.122
Titoli correnti	217	164	53	177	134	43
Disponibilità e mezzi equivalenti	12.226	10.819	1.407	3.683	2.604	1.079
(Indebitamento netto)/Disponibilità nette	(15.898)	(4.418)	(11.480)	(17.954)	(5.949)	(12.005)

(a) Include i crediti finanziari correnti vantati verso il gruppo FGA Capital da società del Gruppo Fiat.

(b) Include il fair value degli strumenti finanziari derivati.

Tenuto conto dell'operatività posta in essere dalla tesoreria centralizzata, i Debiti finanziari delle Attività Industriali includono, tra gli altri, i fondi raccolti dalla tesoreria stessa e trasferiti alle società di servizi finanziari a supporto della loro attività (rappresentati nella voce Crediti finanziari intersegment).

I crediti finanziari intersegment delle società di servizi finanziari rappresentano, invece, finanziamenti o anticipazioni a favore di società industriali a fronte di operazioni di cessione di crediti dalle società industriali alle società finanziarie, poste in essere con transazioni che non rispettano i requisiti stabiliti dallo IAS 39 per il riconoscimento della cessione stessa, nonché eventuali temporanee disponibilità liquide depositate sulla tesoreria centralizzata.

A fine esercizio, le Disponibilità e mezzi equivalenti includono 530 milioni di euro (473 milioni di euro a fine 2008) di disponibilità a utilizzo predefinito, riferiti principalmente alle società di Servizi Finanziari e destinati al servizio del debito delle strutture di *securitization* (rappresentato tra i Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti).

Al 31 dicembre 2009 l'**Indebitamento netto** delle società di **Servizi Finanziari** risulta in diminuzione di 525 milioni di euro rispetto a quello di fine 2008. Gli effetti positivi dell'andamento gestionale (245 milioni di euro) e la diminuzione del portafoglio (843 milioni di euro) sono stati in parte compensati dagli esborsi relativi ai dividendi pagati alle società industriali (139 milioni di euro) e dagli effetti traslativi dell'andamento dei cambi di conversione (487 milioni di euro).

Prospetto delle variazioni dell'Indebitamento netto delle Attività Industriali

(in milioni di euro)	2009	2008 (*)
(Indebitamento netto)/Disponibilità nette delle Attività Industriali a inizio esercizio	(5.949)	355
Utile/(perdita) dell'esercizio	(848)	1.721
Ammortamenti (al netto dei veicoli ceduti in buy-back e dati in leasing operativo)	2.667	2.802
Variazione dei fondi per rischi e oneri e altre variazioni	118	(769)
Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni dell'esercizio esclusa la variazione del capitale di funzionamento	1.937	3.754
Variazione del capitale di funzionamento	2.564	(3.604)
Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni dell'esercizio	4.501	150
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali (al netto dei veicoli ceduti in buy-back e dati in leasing operativo)	(3.382)	(4.973)
Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni dell'esercizio al netto degli investimenti	1.119	(4.823)
Variazione area di consolidamento e altre variazioni	525	(942)
Cash flow industriale netto	1.644	(5.765)
Aumenti di capitale, (acquisto) vendita di azioni proprie e dividendi	(20)	(770)
Differenze cambi di conversione	(93)	231
Variazione dell'indebitamento netto delle Attività Industriali	1.531	(6.304)
(Indebitamento netto)/Disponibilità nette delle Attività Industriali a fine esercizio	(4.418)	(5.949)

(*) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, le "Disponibilità assorbite dalle operazioni dell'esercizio" gli "Investimenti in immobili, impianti e macchinari e attività immateriali (al netto dei veicoli ceduti in buy-back e dati in leasing operativo)" sono diminuiti, rispettivamente, di 6 e 7 milioni di euro rispetto ai valori pubblicati in precedenza, mentre è aumentata di 1 milione di euro la voce "Variazione area di consolidamento e altre variazioni".

Nel corso del 2009 l'**Indebitamento netto industriale** è diminuito di 1.531 milioni di euro, attestandosi a 4.418 milioni di euro.

Le operazioni dell'esercizio hanno generato liquidità per 4,5 miliardi di euro, dei quali circa 2,6 miliardi di euro derivanti dalla diminuzione del capitale di funzionamento attribuibile in larga misura alla riduzione degli stock, mentre la voce "Variazione area di consolidamento e altre variazioni" è positiva per 525 milioni di euro e include principalmente l'effetto della valutazione di strumenti finanziari derivati. Queste componenti positive hanno più che compensato i fabbisogni per investimenti (pari a 3.382 milioni di euro), dividendi pagati e le differenze cambi di conversione.

Rendiconto finanziario per Attività

(in milioni di euro)	2009			2008 (*)		
	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari
A) DISPONIBILITÀ E MEZZI EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO RIPORTATI IN BILANCIO	3.683	2.604	1.079	6.639	5.546	1.093
Disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	-	-	-	2	2	-
B) DISPONIBILITÀ E MEZZI EQUIVALENTI ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO	3.683	2.604	1.079	6.641	5.548	1.093
C) DISPONIBILITÀ GENERATE (ASSORBITE) DALLE OPERAZIONI DELL'ESERCIZIO:						
Utile/(perdita) dell'esercizio	(848)	(848)	158	1.721	1.721	304
Ammortamenti (al netto dei veicoli ceduti in buy-back e dati in leasing operativo)	2.673	2.667	6	2.811	2.802	9
(Plusvalenze)/minusvalenze da cessione di attività non correnti e altre poste non monetarie (a)	343	8	177	203	(119)	18
Dividendi incassati	53	183	15	84	115	9
Variazione fondi rischi e oneri	96	171	(75)	(161)	(149)	(12)
Variazione delle imposte differite	(179)	(188)	9	(490)	(532)	42
Variazione delle poste da operazioni di buy-back (b)	(58)	(59)	1	(88)	(81)	(7)
Variazione delle poste da operazioni di leasing operativo (c)	(41)	3	(44)	(147)	(3)	(144)
Variazione del capitale di funzionamento	2.562	2.564	(2)	(3.767)	(3.604)	(163)
TOTALE	4.601	4.501	245	166	150	56
D) DISPONIBILITÀ GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO:						
Investimenti in:						
Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali (al netto dei veicoli ceduti in buy-back e dati in leasing operativo)	(3.386)	(3.382)	(4)	(4.979)	(4.973)	(6)
Partecipazioni	(105)	(105)	-	(148)	(152)	-
Realizzo della vendita di attività non correnti (al netto dei veicoli ceduti in buy-back)	108	105	3	234	203	31
Variazione netta dei crediti da attività di finanziamento	882	39	843	(1.493)	10	(1.503)
Variazione dei titoli correnti	(27)	(30)	3	118	24	94
Altre variazioni	(31)	1.395	(1.426)	176	(1.194)	1.370
TOTALE	(2.559)	(1.978)	(581)	(6.092)	(6.082)	(14)
E) DISPONIBILITÀ GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO:						
Variazione netta dei debiti finanziari e altre attività/passività finanziarie	6.295	5.602	693	3.896	3.840	56
Aumenti di capitale	13	13	-	15	14	5
(Acquisto) Vendita di azioni proprie	-	-	-	(238)	(238)	-
Distribuzione dividendi	(27)	(33)	(139)	(546)	(546)	(40)
TOTALE	6.281	5.582	554	3.127	3.070	21
Differenze cambi di conversione	220	110	110	(159)	(82)	(77)
F) VARIAZIONE NETTA DELLE DISPONIBILITÀ E MEZZI EQUIVALENTI	8.543	8.215	328	(2.958)	(2.944)	(14)
G) DISPONIBILITÀ E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO	12.226	10.819	1.407	3.683	2.604	1.079
Di cui: Disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	-	-	-	-	-	-
H) DISPONIBILITÀ E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO RIPORTATI IN BILANCIO	12.226	10.819	1.407	3.683	2.604	1.079

(*) I dati relativi al 2008 differiscono per alcune voci in misura marginale da quelli pubblicati nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2008 per effetto dell'applicazione dell'emendamento allo IAS 16, così come descritto nella Nota integrativa e nelle note in calce ai prospetti riportati nelle pagine precedenti.

- (a) Tale voce include lo storno del risultato positivo per 117 milioni di euro (negativo per 271 milioni di euro nel 2008) relativo alla valutazione a fair value degli equity swap su azioni Fiat S.p.A.
(b) I flussi generati dalle cessioni di veicoli con patto di riacquisto (contratti di buy-back) dei due periodi, al netto degli importi già inclusi nel risultato economico, sono rappresentati tra le operazioni dell'esercizio in un'unica voce che include la variazione del capitale di funzionamento, nonché gli investimenti e gli ammortamenti.
(c) I flussi di cassa generati dalle operazioni di leasing operativo sono rappresentati in un'unica voce che include gli investimenti, gli ammortamenti, le svalutazioni e le variazioni delle rimanenze.

Attività Industriali

Nel 2009 le Attività Industriali hanno generato disponibilità e mezzi equivalenti per complessivi 8.215 milioni di euro; in particolare:

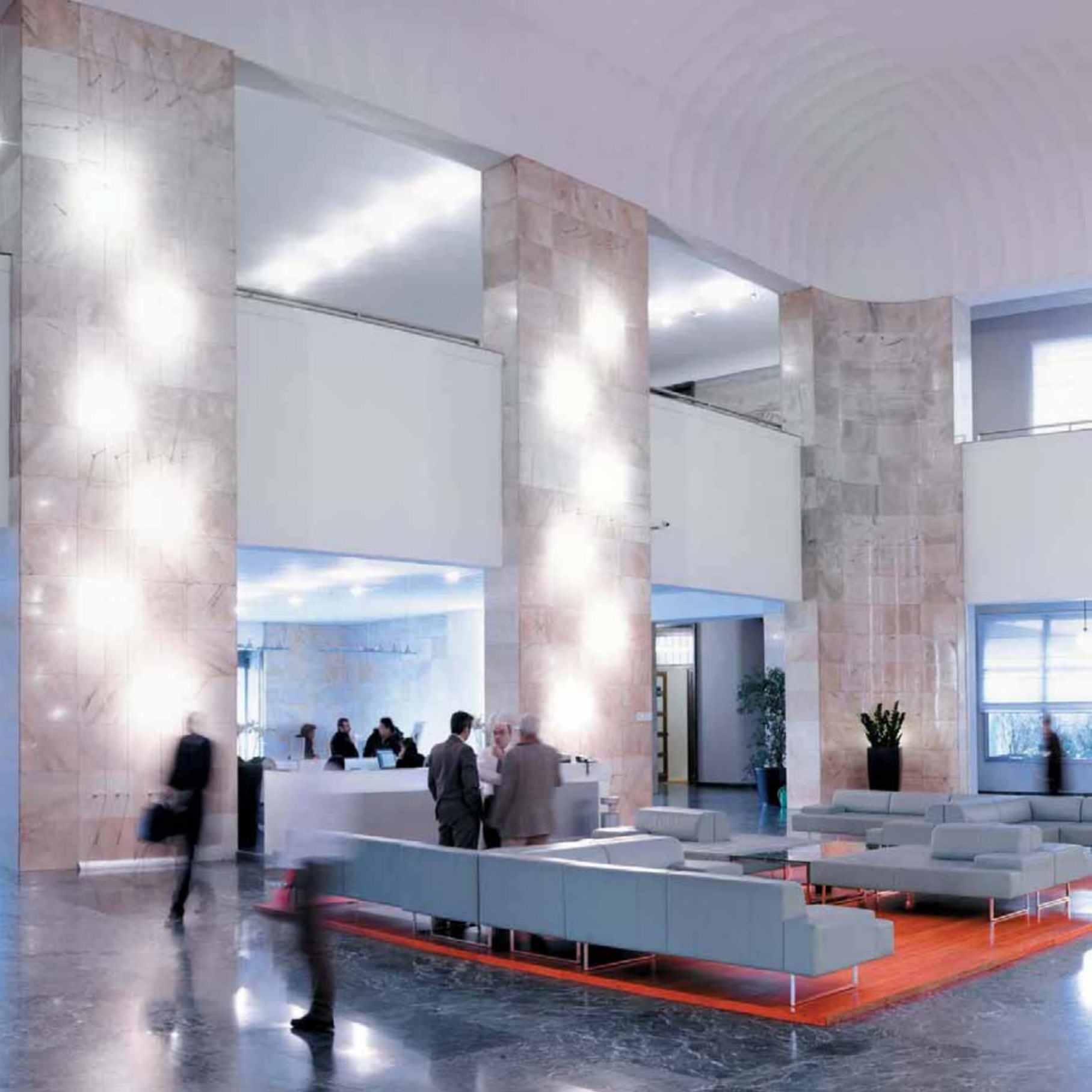
- Le **operazioni di esercizio** hanno generato 4.501 milioni di euro, per effetto della diminuzione del capitale di funzionamento che, a parità di area di consolidamento e di cambi, è stata pari a 2.564 milioni di euro, e dell'autofinanziamento (risultato netto più ammortamenti), al netto delle Plusvalenze/minusvalenze e altre poste non monetarie, della variazione dei fondi, delle imposte differite, delle poste relative alla gestione delle vendite con buy-back o dei beni dati in leasing operativo e dei dividendi incassati, pari a 1.937 milioni di euro.
- Le **attività di investimento** hanno assorbito complessivamente 1.978 milioni di euro principalmente per gli investimenti in attività materiali, immateriali e partecipazioni (3.487 milioni di euro), in parte compensati dalla vendita di attività non correnti per 105 milioni di euro e dalla diminuzione dei finanziamenti erogati alle società di Servizi Finanziari del Gruppo da parte delle società di tesoreria (inclusa tra le altre variazioni).
- Le **attività di finanziamento** hanno generato disponibilità per 5.582 milioni di euro derivanti principalmente dai prestiti obbligazionari emessi nel corso del secondo semestre (4,9 miliardi di euro), dai maggiori prestiti bancari netti (che includono l'utilizzo della nuova linea di credito sindacata di durata triennale di un miliardo di euro e del finanziamento ricevuto dalla Banca Europea per gli Investimenti – BEI di 0,4 miliardi di euro), al netto dei dividendi pagati per lo più agli azionisti di risparmio di Fiat S.p.A.

Servizi Finanziari

Al 31 dicembre 2009 le disponibilità e mezzi equivalenti dei Servizi Finanziari erano pari a 1.407 milioni di euro, in crescita di 328 milioni di euro rispetto ad inizio esercizio.

La variazione delle disponibilità monetarie deriva da:

- **operazioni d'esercizio**, che hanno generato liquidità per 245 milioni di euro, principalmente per effetto dell'autofinanziamento (risultato netto più ammortamenti);
- **attività di investimento** (inclusive della variazione dei crediti/debiti finanziari verso le società industriali del Gruppo), che hanno assorbito liquidità per 581 milioni di euro: la liquidità generata dalla diminuzione del portafoglio è stata più che compensata dai minori finanziamenti ricevuti dalle società di tesoreria (inclusi tra le altre variazioni);
- **attività di finanziamento**, che hanno generato complessivamente 554 milioni di euro riferibili per lo più ai maggiori debiti per anticipazioni (grazie al rinnovato accesso al mercato delle *securitization* in Nord America), al netto dei dividendi pagati alle società industriali.





CORPORATE GOVERNANCE

PREMESSA

Il Gruppo Fiat aderisce e si conforma al Codice di Autodisciplina delle società quotate italiane edito nel marzo 2006, con le integrazioni e gli adeguamenti conseguenti alle caratteristiche del Gruppo.

In ottemperanza agli obblighi normativi viene annualmente redatta la **“Relazione sulla Corporate Governance”** che contiene una descrizione generale del sistema di governo societario adottato dal Gruppo e riporta le informazioni sugli assetti proprietari e sull’adesione al Codice di Autodisciplina, ivi incluse le principali pratiche di governance applicate e le caratteristiche del sistema di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria. La suddetta Relazione, consultabile sul sito internet www.fiatgroup.com, sezione Corporate Governance, si compone di quattro sezioni: la prima contiene una descrizione della struttura di governance; la seconda evidenzia le informazioni sugli assetti proprietari; la terza analizza l’attuazione delle previsioni del Codice, descrive le principali caratteristiche del sistema di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria e le principali pratiche di governance applicate; la quarta, oltre a tabelle sintetiche ed ai documenti di Corporate Governance del Gruppo Fiat, contiene un prospetto nel quale le informazioni relative alle modalità di attuazione sono organizzate ed integrate in funzione dei contenuti di ciascun principio e criterio applicativo del Codice. Di seguito vengono sintetizzati gli aspetti rilevanti ai fini della presente Relazione sulla gestione. Il Codice di Autodisciplina è consultabile sul sito di Borsa Italiana S.p.A. www.borsaitaliana.it.

ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

Fiat S.p.A. non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di società o enti e definisce in piena autonomia i propri indirizzi strategici generali ed operativi. Ai sensi dell’art. 2497-bis del codice civile le società italiane controllate direttamente ed indirettamente, salvo casi particolari, hanno individuato Fiat S.p.A. quale soggetto che esercita l’attività di direzione e coordinamento. Tale attività consiste nell’indicazione degli indirizzi strategici generali ed operativi di Gruppo e si concretizza nella definizione ed adeguamento del sistema di controllo interno e del modello di governance e degli assetti societari, nell’emanazione di un Codice di Condotta adottato a livello di Gruppo e nell’elaborazione delle politiche generali di gestione delle risorse umane e finanziarie, di approvvigionamento dei fattori produttivi e di marketing e comunicazione. Inoltre il coordinamento di Gruppo prevede la gestione accentrata, tramite società dedicate, dei servizi di tesoreria, societari ed amministrativi e di internal audit.

Quanto sopra consente alle società controllate, che rimangono pienamente depositarie della propria autonomia gestionale ed operativa, di realizzare economie di scala avvalendosi di professionalità e prestazioni specialistiche con crescenti livelli qualitativi e di concentrare le proprie risorse nella gestione del core business.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione è formato, secondo la previsione statutaria, da un numero di componenti variabile da un minimo di nove ad un massimo di quindici. L’Assemblea degli azionisti del 27 marzo 2009 ha determinato in quindici il numero dei componenti il Consiglio il cui mandato termina alla data dell’assemblea convocata per l’approvazione del bilancio dell’esercizio 2011. Lo Statuto (articolo 11) prevede la nomina del Consiglio di Amministrazione attraverso il voto di lista al fine di consentire agli azionisti di minoranza l’elezione di un amministratore. La quota minima di partecipazione al capitale richiesta per la presentazione di liste di candidati è pari a quanto stabilito da Consob con riferimento alla capitalizzazione della Società nell’ultimo trimestre dell’esercizio di scadenza del mandato. Ciascuna lista deve indicare almeno un candidato in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla legge.

Il meccanismo del voto di lista per la nomina del Consiglio di Amministrazione è stato applicato per la prima volta in sede di assemblea del 27 marzo 2009. In tale occasione la Società ha invitato gli azionisti che, da soli o insieme ad altri, rappresentassero almeno l’1% delle azioni ordinarie – percentuale stabilita

da Consob con riguardo alla capitalizzazione di Fiat nell'ultimo trimestre 2008 – a depositare presso la sede almeno 15 giorni prima dell'assemblea, liste di candidati in possesso dei requisiti normativamente e statutariamente richiesti. L'azionista EXOR S.p.A., titolare del 30,45% delle azioni ordinarie, è risultato l'unico azionista a depositare una lista di candidati che, conseguentemente, sono stati integralmente eletti.

Lo Statuto (articolo 16) attribuisce, in via disgiunta, la rappresentanza della Società agli amministratori che rivestono cariche sociali e stabilisce (articolo 12) che il Vice Presidente, ove nominato, assuma le funzioni del Presidente in caso di assenza o impedimento dello stesso. In applicazione del dettato statutario il Consiglio di Amministrazione ha, come in passato, adottato un modello di delega che prevede il conferimento al Presidente e all'Amministratore Delegato di ampi poteri operativi. Conseguentemente essi possono, disgiuntamente, compiere tutti gli atti di ordinaria e straordinaria amministrazione che rientrino nell'oggetto sociale e che non siano riservati per legge o diversamente delegati o avocati dal Consiglio stesso. Nei fatti il Presidente esercita nell'ambito delle attività del Consiglio di Amministrazione un ruolo di coordinamento e di indirizzo strategico, mentre all'Amministratore Delegato è demandata la gestione esecutiva del Gruppo. Da un punto di vista operativo, l'Amministratore Delegato si avvale del Group Executive Council (GEC), organismo decisionale guidato dall'Amministratore Delegato stesso e costituito dai responsabili dei settori operativi e da alcuni capi funzione.

Il Consiglio ha definito le “**Linee guida sulle operazioni significative e con parti correlate**”, attraverso le quali ha riservato ai propri preventivi esame ed approvazione le operazioni aventi un significativo rilievo economico, patrimoniale e finanziario e le più significative operazioni con parti correlate ed ha deciso di assoggettare a particolari criteri di correttezza sostanziale e procedurale tutte le operazioni con parti correlate. Sono quindi sottratte alla delega conferita agli amministratori esecutivi le decisioni che concernono le operazioni significative, intendendosi per tali quelle che, di per sé, sottopongono la Società alla necessità di comunicazione al mercato secondo le specifiche prescrizioni delle autorità di vigilanza. Quando venga a presentarsi la necessità per la Società di dar corso ad operazioni significative, gli organi delegati devono mettere a disposizione del Consiglio di Amministrazione con ragionevole anticipo un quadro riassuntivo delle analisi condotte in termini di coerenza strategica, di fattibilità economica e di atteso ritorno per la Società. Sono sottratte alla delega conferita agli amministratori esecutivi anche le decisioni che concernono le più significative operazioni con parti correlate, che sono tutte sottoposte a particolari criteri di correttezza sostanziale e procedurale e di informativa al Consiglio.

Ai sensi dell'art.12 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione, previo parere del Collegio Sindacale, nomina il **dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari** attribuendo le relative funzioni anche a più soggetti purchè congiuntamente e con responsabilità solidale; può essere nominato chi abbia maturato una pluriennale esperienza in materia amministrativa e finanziaria in società di rilevanti dimensioni. In attuazione di tale disposizione statutaria, il Consiglio ha nominato i responsabili delle funzioni Group Control e Group Treasury congiuntamente quali dirigenti preposti alla redazione dei documenti contabili societari, attribuendo i relativi poteri.

Al 31 dicembre 2009 il Consiglio si compone di tre amministratori esecutivi e dodici amministratori non esecutivi, ossia non titolari di deleghe o funzioni direttive nella Società o nel Gruppo, di cui otto, ovvero la maggioranza, con la qualifica di indipendenti in base ai requisiti indicati dall'Assemblea del 27 marzo 2009, già in precedenza adottati. Come normativamente e statutariamente richiesto, due amministratori (Gian Maria Gros-Pietro e Mario Zibetti) sono inoltre in possesso dei requisiti di indipendenza ai sensi del D.Lgs 58/98.

Sono **amministratori esecutivi** il Presidente, il Vice Presidente che, in caso di assenza o impedimento del Presidente, ne assume le funzioni e l'Amministratore Delegato. Gli stessi ricoprono cariche esecutive anche in società controllate, in particolare Luca Cordero di Montezemolo è Presidente di Ferrari S.p.A., John Elkann è Presidente di Itedi S.p.A. e Sergio Marchionne, oltre a ricoprire la carica di Presidente delle principali società controllate, tra cui CNH Global N.V. – società quotata al NYSE –, è Amministratore Delegato di Fiat Group Automobiles S.p.A.

Un'adeguata presenza di amministratori indipendenti costituisce elemento essenziale per proteggere gli interessi degli azionisti, in particolare degli azionisti di minoranza, e dei terzi. Con tale obiettivo il Consiglio di Amministrazione, ritenendo interesse prioritario della Società il dotarsi di sistemi di garanzia e protezione di grado elevato per i casi di potenziale conflitto di interessi, ha proposto all'Assemblea degli azionisti, in occasione delle nomine del 27 marzo 2009, di nominare, in aggiunta ai due amministratori indipendenti richiesti dalla normativa, un congruo numero di componenti del Consiglio di Amministrazione aventi caratteristiche di indipendenza unitamente ai selettivi criteri con i quali accertarle, già adottati in occasione delle nomine precedenti.

I **requisiti di indipendenza** degli amministratori vengono accertati annualmente e riguardano l'inesistenza o la non rilevanza, estesa all'ultimo triennio, di relazioni economiche, di partecipazione o di altra natura, intrattenute direttamente, indirettamente o per conto di terzi, con la Società, i suoi amministratori esecutivi e dirigenti con responsabilità strategiche, le sue controllanti o controllate o con soggetti comunque correlati alla Società. L'esito di tali accertamenti viene riportato nella Relazione sulla Corporate Governance.

Il Consiglio nella riunione del 22 luglio 2009 ha accertato la sussistenza in capo agli amministratori Roland Berger, René Carron, Luca Garavoglia, Gian Maria Gros-Pietro, Vittorio Mincato, Pasquale Pistorio, Ratan Tata e Mario Zibetti dei requisiti di indipendenza citati.

Alcuni degli attuali amministratori ricoprono cariche in altre società quotate o di interesse rilevante. Escludendo le menzionate cariche ricoperte dagli amministratori esecutivi all'interno del Gruppo Fiat, le più significative sono le seguenti:

- Andrea Agnelli: Consigliere EXOR S.p.A.;
- Carlo Barel di Sant'Albano: Amministratore Delegato EXOR S.p.A., Consigliere Juventus FC S.p.A., Sequana S.A., SGS S.A., Cushman & Wakefield e Vision Investment Management Ltd, Membro del Consiglio di Sorveglianza Intesa Sanpaolo S.p.A.;
- Roland Berger: Vice Presidente Wilhelm von Finck AG, Consigliere Telecom Italia S.p.A., Presidente del Supervisory Board di Prime Office AG, SPAC Germany 1 Acquisition Ltd e WMP EuroCom AG, Membro del Supervisory Board di Schuler AG, Senator Entertainment AG, Fresenius SE e Loyalty Partner Holdings S.A.;
- Tiberto Brandolini D'Adda: Presidente Sequana S.A. e EXOR S.A., Socio accomandatario Giovanni Agnelli & C. S.a.p.A., Vice Presidente EXOR S.p.A., Consigliere SGS S.A. e Vittoria Assicurazioni S.p.A.;
- René Carron: Presidente Crédit Agricole S.A. e Caisse Regionale de Crédit Agricole des Savoie, Vice Presidente Confédération Nationale de la Mutualité de la Coopération et du Crédit Agricoles, Consigliere GDF-Suez e Membro del Consiglio di Sorveglianza di Lagardere SCA;
- Luca Cordero di Montezemolo: Consigliere Poltrona Frau S.p.A., Tod's S.p.A., Pinault Printemps Redoute S.A., Membro dell'International Advisory Board di Citi Inc.;
- John Elkann: Vice Presidente e Socio accomandatario Giovanni Agnelli & C. S.a.p.A., Presidente EXOR S.p.A., Consigliere RCS Mediagroup S.p.A. e Gruppo Banca Leonardo S.p.A., Membro del Consiglio di Sorveglianza di Le Monde S.A.;
- Luca Garavoglia: Presidente Davide Campari Milano S.p.A., Consigliere Indesit Company S.p.A.;
- Gian Maria Gros-Pietro: Presidente Autostrade per l'Italia S.p.A., Atlantia S.p.A. e Credito Piemontese S.p.A., Consigliere Edison S.p.A.;
- Sergio Marchionne: Chief Executive Officer Chrysler Group LLC, Presidente SGS S.A., Vice Presidente non esecutivo e Senior Independent Director UBS AG, Consigliere Philip Morris International Inc.;
- Virgilio Marrone: Consigliere Old Town S.A. e Membro del Consiglio di Gestione Intesa Sanpaolo S.p.A.;
- Vittorio Mincato: Consigliere Parmalat S.p.A. e Tecno Holding S.p.A., Vice Presidente Nordest Merchant S.p.A., Presidente della Casa Editrice Neri Pozza S.p.A.;
- Pasquale Pistorio: Presidente Onorario S.T. Microelectronics N.V., Consigliere Atos Origin S.A. e Brembo S.p.A.;
- Ratan Tata: Presidente The Indian Hotels Company Ltd, Consigliere Alcoa Inc., Antrix Corporation Ltd e JaguarLandRover Ltd (UK). Ricopre inoltre la carica di Presidente nelle principali società del Gruppo Tata;
- Mario Zibetti: Consigliere Ersel Sim S.p.A.

COMITATI ISTITUITI DAL CONSIGLIO

Il Consiglio ha istituito il Comitato Controllo Interno, il Comitato Nomine e Corporate Governance, cui nel corso del 2009 sono state attribuite competenze in tema di sostenibilità e modificata la denominazione in Comitato Nomine, Corporate Governance e Sostenibilità, con l'incarico, tra l'altro, di selezionare e proporre le candidature alla carica di amministratore, e il Comitato Remunerazioni, con compiti consultivi in materia di retribuzione.

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO

Il Consiglio ha formulato, aggiornando quanto stabilito nel 1999 ed anche al fine di recepire le modifiche introdotte nel Codice di Autodisciplina, le “Linee di indirizzo per il Sistema di Controllo Interno”, entrate in vigore il 1° gennaio 2003. Parti essenziali del Sistema di Controllo Interno sono il **Codice di Condotta**, che nel 2002 aveva sostituito il Codice Etico ed è stato rivisitato nel 2010, e il **Modello Organizzativo**, adottato dal Consiglio di Amministrazione in attuazione della normativa afferente la “Disciplina della responsabilità amministrativa degli enti” ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001 e successive modifiche. Il Codice di Condotta esprime i principi di deontologia aziendale che Fiat riconosce come propri e sui quali richiama l’osservanza da parte di amministratori, sindaci, dipendenti, consulenti e partner.

Nel corso dell’esercizio si è provveduto ad aggiornare il **Modello di Organizzazione Gestione e Controllo** ex D. Lgs. n. 231/01 e le “Linee guida” per l’adozione del Modello presso le società italiane del Gruppo Fiat, in funzione delle evoluzioni normative e giurisprudenziali intervenute.

Le modifiche apportate hanno determinato il recepimento di nuove fattispecie di reato-presupposto e l’individuazione dei relativi processi sensibili. In particolare sono state recepite le fattispecie di reato contemplate in tema di “Delitti di criminalità organizzata”, “Falsità in monete, in carte di pubblico credito, in valori di bollo e in strumenti o segni di riconoscimento”, “Delitti contro l’industria e il commercio”, “Delitti in materia di violazione del diritto d’autore” e “Induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all’autorità giudiziaria”.

L’Organismo di Vigilanza, di tipo collegiale, è composto dal Preposto al Sistema di Controllo Interno, dal Senior Counsel e da un professionista esterno, è dotato di un proprio Regolamento Interno ed opera in base ad uno specifico Programma di Vigilanza. Si riunisce almeno trimestralmente e riferisce al Consiglio di Amministrazione, anche per il tramite del Comitato Controllo Interno, ed al Collegio Sindacale.

In applicazione del Modello Organizzativo, del Codice di Condotta e delle previsioni del Sarbanes Oxley Act, cui la società era assoggettata in forza della quotazione presso il NYSE, in tema di “whistleblowing” la **Procedura per la gestione delle denunce**, adottata dal 1° gennaio 2005, disciplina la gestione di denunce e reclami provenienti da soggetti interni o esterni alla Società e relativi a situazioni di sospetta o presunta violazione dell’etica di comportamento, frodi in ambito del patrimonio aziendale e/o di bilancio, comportamenti vessatori nei riguardi di dipendenti o terze parti, reclami relativi alla contabilità, ai controlli contabili interni e alla revisione contabile.

La **Procedura per il conferimento di incarichi a società di revisione** disciplina il conferimento di incarichi da parte di Fiat S.p.A. e sue controllate ai revisori di Gruppo ed alle società e studi professionali che intrattengono con gli stessi rapporti a carattere continuativo (cosiddetto “network”) al fine di salvaguardare il requisito di indipendenza delle società di revisione.

Fiat ha definito un **sistema di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria** basato sul modello di riferimento “COSO Report”, secondo il quale “il sistema di controllo interno può essere definito come un insieme di meccanismi, procedure e strumenti volti ad assicurare il conseguimento degli obiettivi aziendali”. In relazione al processo di informativa finanziaria, tali obiettivi possono essere identificati nell’attendibilità, accuratezza, affidabilità e tempestività dell’informativa stessa. L’attività di gestione dei rischi costituisce parte integrante del sistema di controllo interno. La valutazione periodica del sistema di controllo interno sul processo di informativa finanziaria è finalizzata ad accertare che i componenti del COSO *Framework* (ambiente di controllo, valutazione del rischio, attività di controllo, informazioni e comunicazione, monitoraggio) funzionino congiuntamente per conseguire i suddetti obiettivi. Come già ricordato le principali caratteristiche del sistema di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione all’informativa finanziaria sono dettagliate nella Relazione sulla Corporate Governance.

La divulgazione all’esterno di documenti ed informazioni di carattere economico-finanziario, anche attraverso internet, continua ad avvenire nel rispetto dei principi sanciti nei “**Controlli e Procedure relativi alla Divulgazione dell’Informativa esterna**” (Disclosures Controls & Procedures) adottati in passato in conformità alla normativa statunitense al momento vigente.

Con riferimento alle “condizioni per la quotazione di azioni di società controllanti società costituite e regolate dalla legge di Stati non appartenenti all’Unione Europea” di cui agli articoli 36 e 39 del Regolamento Mercati, la Società e le sue controllate, come anche dettagliato nella Relazione sulla Corporate Governance, dispongono di sistemi amministrativo-contabili che consentono la messa a disposizione del pubblico delle situazioni contabili predisposte ai fini della redazione del bilancio consolidato dalle società che ricadono nell’ambito di tale normativa e sono idonei a far pervenire regolarmente alla direzione e al revisore della Capogruppo i dati necessari per la redazione del bilancio consolidato stesso. Fiat dispone, inoltre, di un efficace flusso informativo verso il revisore centrale, nonché di informazioni in via continuativa in merito alla composizione degli organi sociali delle società controllate con evidenza delle cariche ricoperte e provvede alla raccolta sistematica e centralizzata, nonché al regolare aggiornamento, dei documenti formali relativi allo statuto ed al conferimento dei poteri agli organi sociali. Sussistono quindi le condizioni di cui al citato articolo 36, lettere a), b) e c) del Regolamento Mercati emanato da Consob.

Nel corso dell’esercizio non sono state effettuate acquisizioni di società con sede in Paesi non appartenenti all’Unione Europea che, autonomamente considerate, rivestano significativa rilevanza ai fini della normativa in esame.

COLLEGIO SINDACALE

Ai sensi dell'art. 17 dello Statuto, il Collegio Sindacale è composto da tre sindaci effettivi e tre supplenti che devono possedere tutti il requisito dell'iscrizione al Registro dei Revisori Contabili ed aver esercitato l'attività di controllo legale dei conti per un periodo non inferiore a tre anni. Inoltre possono assumere altri incarichi di amministrazione e controllo nei limiti stabiliti dalla normativa.

Il medesimo articolo dello Statuto garantisce alle **minoranze** opportunamente organizzate il diritto di nominare un sindaco effettivo, cui è attribuita la presidenza del Collegio, ed un sindaco supplente così come previsto dal Testo Unico della Finanza. La quota minima di partecipazione richiesta per la presentazione di liste di candidati è statutariamente stabilita in una percentuale non inferiore a quella determinata dalla disciplina vigente per la presentazione di liste di candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione della Società. Lo Statuto stabilisce, inoltre, che le liste presentate, corredate della documentazione normativamente e statutariamente prevista, devono essere depositate presso la sede della Società almeno quindici giorni prima di quello fissato per l'assemblea in prima convocazione ovvero, in casi specifici, sino al quinto giorno successivo a tale data. La nomina del Collegio Sindacale, deliberata dall'Assemblea degli azionisti del 27 marzo 2009, è avvenuta attraverso il meccanismo del voto di lista.

Attualmente il Collegio Sindacale è composto da Riccardo Perotta, Presidente, Giuseppe Camosci e Piero Locatelli, sindaci effettivi, Lucio Pasquini, Fabrizio Mosca e Stefano Orlando sindaci supplenti. In particolare i sindaci effettivi Giuseppe Camosci e Piero Locatelli sono stati tratti dalla lista presentata dall'azionista di maggioranza EXOR S.p.A., mentre Riccardo Perotta, cui è attribuita la Presidenza del Collegio, è stato tratto dalla lista di minoranza che in assemblea ha ottenuto il maggior numero di voti. La percentuale minima di partecipazione per la presentazione di liste di candidati era pari all'1% delle azioni ordinarie, come stabilito da Consob in funzione della capitalizzazione media di Fiat nell'ultimo trimestre dell'esercizio 2008. Detta percentuale, in ottemperanza agli obblighi di legge, è stata quindi ridotta allo 0,5% consentendo ad azionisti congiuntamente titolari dello 0,97% delle azioni ordinarie (il cui elenco completo è riportato nella Relazione sulla Corporate Governance) di presentare una lista di minoranza. Le ulteriori informazioni fornite in assemblea sui candidati e le liste presentate sono tuttora consultabili sul sito www.fiatgroup.com sezione Azionisti ed investitori.

Il mandato dell'attuale Collegio Sindacale scade alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio 2011. Di seguito si riportano le più significative cariche ricoperte dai componenti il Collegio Sindacale; una informativa completa in merito è allegata, in conformità alla normativa vigente, alla Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio 2009. Riccardo Perotta ricopre la carica di Presidente del Collegio Sindacale di Coface Assicurazioni S.p.A., Coface Factoring Italia S.p.A., Hyundai Motor Company Italy S.r.l., Jeckerson S.p.A., Metroweb S.p.A., Value Partners S.p.A. e di sindaco in Mediolanum S.p.A., Prada S.p.A. e Snam Rete Gas S.p.A.; Giuseppe Camosci ricopre la carica di Presidente del Collegio Sindacale di Samsung Electronics Italia S.p.A. e di sindaco effettivo in Trussardi S.p.A. e Finos S.p.A.; Piero Locatelli ricopre la carica di sindaco effettivo di Giovanni Agnelli & C. S.a.p.A. e Simon Fiduciaria S.p.A.

PIANI DI INCENTIVAZIONE BASATI SU STRUMENTI FINANZIARI

Fiat S.p.A. ha varato Piani di incentivazione basati su strumenti finanziari che, nel tempo, hanno complessivamente interessato oltre 900 persone delle società del Gruppo, italiane ed estere, aventi un ruolo di significativo impatto per le attività e la leadership esercitate.

Attualmente sono in essere cinque piani di incentivazione, deliberati da Fiat S.p.A. tra il 2002 ed il 2009, che consentono in alcuni casi di acquistare a prezzi predeterminati ("stock option"), in altri di ricevere gratuitamente ("stock grant") azioni Fiat ordinarie.

Inoltre le società controllate CNH Global N.V. e Ferrari S.p.A. hanno in essere piani di stock option e/o stock grant sulle proprie azioni ordinarie. In particolare Ferrari S.p.A. aveva attribuito al proprio Presidente, Avv. Luca Cordero di Montezemolo, opzioni per la sottoscrizione di 184.000 azioni Ferrari, di cui residuano n. 80.000 opzioni relative ad altrettante azioni di nuova emissione sottoscrivibili, subordinatamente all'avvenuta quotazione in Borsa delle azioni Ferrari, al prezzo di euro 175 per azione esercitabili sino al 31 dicembre 2010. Altre società controllate hanno approvato, precedentemente all'assunzione del controllo da parte del Gruppo, piani di pagamento basati su strumenti finanziari regolati per cassa definiti Stock Appreciation Right (SAR).

Di seguito si descrivono le caratteristiche principali dei Piani di incentivazione basati su strumenti finanziari emessi da Fiat S.p.A.

L'adozione di tali piani consente di rafforzare il coinvolgimento delle persone che occupano posizioni chiave nel perseguimento degli obiettivi di andamento gestionale della Società e del Gruppo, correlando nel lungo periodo una incentivazione economica al valore dell'Azienda per gli azionisti. Il coinvolgimento viene ulteriormente accresciuto nel caso in cui, come generalmente avvenuto a partire dal 2004, la maturazione dei diritti sia subordinata al raggiungimento di specifici obiettivi di redditività nel periodo di riferimento.

Nel contempo l'orientamento delle attività del management, perseguito attraverso l'assegnazione di strumenti rappresentativi del valore della Società, contribuisce ad allineare gli interessi del management con gli interessi degli azionisti ed a promuovere l'identificazione del management nel Gruppo con significativi effetti in termini di fidelizzazione.

Per l'individuazione degli assegnatari si è considerato, in base a criteri oggettivi, l'impatto di ciascun ruolo sugli obiettivi di business, mentre per la determinazione del numero dei diritti da assegnare si è fatto riferimento alla leadership individuale.

I piani di stock option varati da Fiat S.p.A. conferiscono ai beneficiari il diritto di acquistare un'azione Fiat ordinaria per ogni opzione esercitata ad un prezzo prefissato (strike price).

Tali diritti sono esercitabili per un periodo temporale individuato tra la data contrattualmente stabilita (vesting date) e la data di scadenza del piano nell'ambito del quale le opzioni sono state assegnate (expiry date).

Relativamente a tutti i piani di stock option lo strike price è stato determinato sulla base delle quotazioni medie di Borsa nel mese precedente la loro attribuzione, e può variare in funzione di operazioni sul capitale della Società mediante utilizzo del fattore di rettifica AIAF. Il prezzo deve essere corrisposto in contanti all'atto dell'acquisizione delle azioni.

In data 26 luglio 2004 il Consiglio di Amministrazione ha concesso al Dott. Marchionne, quale componente del compenso variabile per la carica di Amministratore Delegato, opzioni per l'acquisto di n. 10.670.000 azioni ordinarie Fiat S.p.A. al prezzo di 6,583 euro per azione, esercitabili dal 1° giugno 2008 al 1° gennaio 2011. In ciascuno dei primi tre anni seguenti la data di assegnazione il Dott. Marchionne ha maturato il diritto di acquistare, dal 1° giugno 2008, una quota annua massima di n. 2.370.000 azioni. A partire dal 1° giugno 2008 egli ha maturato il diritto di esercitare anche la parte residuale delle opzioni spettanti, pari a n. 3.560.000 azioni, avendo raggiunto i prestabiliti obiettivi di redditività nel periodo di riferimento. Tuttavia l'Assemblea degli azionisti del 27 marzo 2009 ha approvato l'adozione di alcune modifiche proposte dal Consiglio di Amministrazione, il quale ha ritenuto interesse prioritario per il Gruppo ripristinare e prolungare la capacità di fidelizzazione del piano tenuto conto delle nuove condizioni dell'economia reale e dei mercati finanziari, nonché del momento particolarmente delicato per il settore automobilistico a livello mondiale. In particolare è stato introdotto un nuovo periodo di vesting, unicamente in funzione della permanenza in carica, che ha reso le opzioni non esercitabili sino al 31 dicembre 2010, e l'estensione del periodo di esercizio che terminerà il 1° gennaio 2016, restando invariate tutte le altre condizioni.

In data 3 novembre 2006 il Consiglio di Amministrazione di Fiat S.p.A. ha deliberato un piano di stock option riferito a venti milioni di azioni, approvato dall'Assemblea degli azionisti del 5 aprile 2007, della durata di otto anni, che conferisce ad alcuni dirigenti del Gruppo e all'Amministratore Delegato di Fiat S.p.A. il diritto di acquistare un determinato numero di azioni ordinarie Fiat S.p.A. al prezzo prefissato di 13,37 euro per azione. In particolare le n. 10.000.000 di opzioni attribuite ai dipendenti e n. 5.000.000 di opzioni attribuite al Dott. Marchionne hanno un periodo di maturazione di quattro anni, in quote paritetiche annuali, subordinato al raggiungimento di prestabiliti obiettivi di redditività nel periodo di riferimento. Le opzioni relative alle quote annuali per le quali siano stati raggiunti gli obiettivi di redditività diverranno esercitabili a partire dall'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2010. Le residue n. 5.000.000 di opzioni attribuite all'Amministratore Delegato di Fiat S.p.A., anch'esse soggette ad un periodo di maturazione quadriennale in quote paritetiche annuali, sono esercitabili a partire da novembre 2010. L'esercizio delle opzioni è inoltre subordinato a specifici vincoli temporali di durata del rapporto di lavoro o del mandato. Il Consiglio ha pertanto esercitato la delega ex art. 2443 del codice civile per l'aumento di capitale, al servizio del piano di incentivazione, riservato a dipendenti della Società e/o di società controllate nel limite dell'1% del capitale sociale ovvero di massimi euro 50.000.000 (cinquantamillioni) mediante emissione di massime n. 10.000.000 (diecimilioni) di azioni ordinarie da nominali euro 5 (cinque) cadauna, corrispondenti allo 0,78% del capitale sociale e allo 0,92% del capitale ordinario, al prezzo suddetto di 13,37 euro. Tale aumento di capitale avrà esecuzione subordinatamente al verificarsi delle condizioni del Piano.

In data 26 febbraio 2008 il Consiglio di Amministrazione di Fiat S.p.A. ha deliberato un piano di incentivazione, approvato dall'Assemblea degli azionisti del 31 marzo 2008, che prevede la facoltà di procedere ad assegnazioni periodiche entro il 2010 di un massimo complessivo di 4 milioni di strumenti finanziari, in forma di stock option e/o stock appreciation right. Il piano è rivolto a talenti manageriali assunti o promossi successivamente all'attribuzione del piano di stock option del 3 novembre 2006 o che siano comunque meritevoli di riconoscimenti aggiuntivi e riprende le caratteristiche di detto piano in termini di obiettivi di redditività, periodo di maturazione e di esercizio. In data 23 luglio 2008 il Consiglio di Amministrazione, in attuazione del suddetto piano, ha deciso l'attribuzione di n. 1.418.500 strumenti finanziari in forma di stock option al prezzo di esercizio di euro 10,24.

In data 23 febbraio 2009 il Consiglio di Amministrazione di Fiat S.p.A. ha deliberato un piano di incentivazione, approvato dall'Assemblea degli azionisti del 27 marzo 2009, basato sull'attribuzione di diritti che, subordinatamente al raggiungimento di predeterminati obiettivi di performance 2009 e 2010 ed al perdurare di rapporti professionali con il Gruppo, consentono ai beneficiari di ricevere gratuitamente un corrispondente numero di azioni ordinarie Fiat per un ammontare complessivo di 8 milioni di azioni, di cui 2 milioni destinate all'Amministratore Delegato, Dott. Marchionne, ed un massimo di 6 milioni destinate a manager aventi un ruolo con significativo impatto sui risultati di business. Con l'approvazione del Piano da parte dell'Assemblea l'attribuzione all'Amministratore Delegato è diventata immediatamente operativa, mentre spetta all'Amministratore Delegato di Fiat S.p.A. l'identificazione dei manager beneficiari in coerenza con i criteri organizzativi adottati in occasione dei Piani 2006 e 2008, la decisione in ordine alla quantità dei diritti da attribuire, così come la facoltà di riassegnare nel corso del Piano gli eventuali diritti che fossero decaduti a causa di interruzione del rapporto di lavoro.

Entrambi i Piani 2008 e 2009 saranno serviti con azioni proprie acquisite sul mercato, senza procedere a nuove emissioni.

Ampia informativa in merito a tutti i Piani è inoltre riportata nella Nota integrativa al Bilancio consolidato e nella Nota integrativa al Bilancio d'esercizio.

PARTECIPAZIONI DEI COMPONENTI DEGLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO, DEI DIRETTORI GENERALI E DEI DIRIGENTI CON RESPONSABILITÀ STRATEGICHE (ART. 79 REGOLAMENTO CONSOB DELIBERA N° 11971 DEL 14.5.1999)

Cognome e nome	Società Partecipata	Numero azioni possedute al 31.12.2008	Numero azioni acquistate nel 2009	Numero azioni vendute nel 2009	Variazione n. azioni per Dirigenti entrati/usciti)	Numero azioni possedute al 31.12.2009
Cordero di Montezemolo Luca	Fiat ordinarie	127.172	-	-	-	127.172
Marchionne Sergio	Fiat ordinarie	240.000	-	-	-	240.000
Gros-Pietro Gian Maria	Fiat ordinarie	3.300	-	-	-	3.300
Dirigenti con responsabilità strategiche	Fiat ordinarie	106.291	6.000	-	-8.317	103.974
	Fiat privilegiate	-	-	-	-	-
	Fiat risparmio	618	-	-	-	618
	CNH ordinarie	7.464	-	-	-	7.464

RAPPORTI INFRAGRUPPO E CON PARTI CORRELATE

Per quanto concerne le operazioni effettuate con parti correlate, ivi comprese le operazioni infragruppo, si precisa che le stesse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nel normale corso di attività delle società del Gruppo. Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Le informazioni sui rapporti con parti correlate, ivi incluse quelle richieste dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006, sono presentate rispettivamente nella Nota 35 del Bilancio consolidato e nella Nota 30 del Bilancio d'esercizio.

Nell'ambito delle attività previste dal D.Lgs. 196/03, denominato "Codice in materia di protezione dei dati personali", sono state attuate attività utili a valutare il sistema di protezione delle informazioni nelle società del Gruppo assoggettate a tale normativa, anche con lo svolgimento di specifici audit. Tali attività hanno evidenziato una sostanziale adeguatezza agli adempimenti richiesti dalla normativa in materia di protezione dei dati personali gestiti da tali società, inclusa la redazione del Documento Programmatico sulla Sicurezza.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

A febbraio Fiat S.p.A. e Sollers hanno annunciato la creazione di un'alleanza globale sotto forma di una joint venture per la produzione di autovetture e SUV. Nel complesso, la capacità produttiva della nuova joint venture arriverà fino a 500.000 veicoli l'anno entro il 2016. Sul mercato russo saranno commercializzati nove nuovi modelli (segmenti C e D, SUV), sei dei quali saranno prodotti su una nuova piattaforma globale Fiat-Chrysler. Almeno il 10% dei veicoli prodotti sarà destinato all'esportazione. Il progetto Fiat/Sollers verrà localizzato a Naberezhnye Chelny, che si trova a 1.000 Km ad est di Mosca, nella Repubblica del Tatarstan. L'attuale stabilimento Sollers di Naberezhnye Chelny sarà ampliato con nuovi impianti produttivi ed un parco tecnologico per la produzione di componenti. Si prevede che il Governo russo supporti l'attuazione del progetto della joint venture attraverso l'erogazione di prestiti agevolati a lungo termine che coprano l'intero ammontare degli investimenti necessari, stimati in 2,4 miliardi di euro.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo un 2009 particolarmente difficile, con condizioni di mercato disomogenee all'interno del contesto internazionale in cui il Gruppo opera, il 2010 si sta posizionando come un anno di transizione e stabilizzazione.

Il Gruppo si attende per tutti i Settori una performance migliore rispetto all'anno scorso, con l'eccezione del business delle Automobili, la cui performance risentirà della riduzione dei programmi di eco-incentivi a sostegno della domanda in Europa Occidentale.

Le previsioni formulate dal Gruppo includono il proseguimento delle rigorose azioni di contenimento dei costi iniziate tempestivamente nell'ultima parte del 2008 e implementate con vigore nel corso di tutto il 2009.

I programmi di investimento che facevano parte del piano industriale 2007-2010, presentato alla comunità finanziaria nel novembre 2006, hanno subito una severa contrazione nel 2009, in risposta all'incertezza della curva della domanda per i diversi business in cui il Gruppo opera e alla stretta dei mercati del credito. L'aspettativa per il 2010 è che questa contrazione si attenui, con il ripristino di un livello di investimenti normalizzato per tutti i Settori, in aumento del 30-35% rispetto al 2009.

Gli obiettivi per l'anno in corso sono fortemente condizionati dal mancato rinnovo in Italia degli eco-incentivi all'acquisto di autovetture. In particolare, prevediamo di chiudere il 2010 con:

- Ricavi di circa 50 miliardi di euro.
- Utile della gestione ordinaria tra 1,1 e 1,2 miliardi di euro.
- Risultato netto vicino al break-even.
- Indebitamento netto industriale superiore ai 5 miliardi di euro.

La Fiat disporrà comunque di risorse più che adeguate per una transizione a quello che ci si aspetta essere un contesto di mercato normalizzato nel 2011 e negli anni successivi.

Lavorando per il conseguimento degli obiettivi, il Gruppo Fiat continuerà a implementare la strategia di alleanze mirate, al fine di ottimizzare gli impegni di capitale e ridurre i rischi.



ANDAMENTO DELLA GESTIONE NEI SETTORI DI ATTIVITÀ





FIAT GROUP AUTOMOBILES

Fiat, Abarth, Alfa Romeo, Lancia e Fiat Professional

DATI SIGNIFICATIVI

(in milioni di euro)	2009	2008
Ricavi netti	26.293	26.937
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	470	691
Utile/(perdita) operativa (*)	217	460
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	1.495	2.288
di cui Costi di sviluppo capitalizzati	446	641
Spesa complessiva in Ricerca e Sviluppo (**)	669	843
Autovetture e veicoli commerciali leggeri consegnati (numero)	2.150.700	2.152.500
Dipendenti a fine esercizio (numero)	54.038	52.634

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.

(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesati direttamente a conto economico.

ANDAMENTO COMMERCIALE

Dopo un inizio di anno particolarmente negativo, gli incentivi governativi alla rottamazione introdotti in alcuni importanti mercati hanno determinato un progressivo recupero dei livelli di domanda in Europa Occidentale, dove per l'intero 2009 il mercato delle **autovetture** ha registrato un lieve incremento (+0,5%) rispetto al 2008.

Tali provvedimenti hanno avuto un impatto molto positivo in Germania, dove la domanda è aumentata del 23,2%, e in Francia, dove il mercato è risultato in crescita del 10,7% rispetto al 2008. In Italia i sostegni governativi hanno sostanzialmente mantenuto la domanda al livello del 2008 (-0,2%). La domanda ha, invece, registrato un calo del 6,4% in Gran Bretagna e del 17,9% in Spagna, Paesi in cui gli incentivi sono stati introdotti verso la fine del primo semestre 2009.

Per quanto riguarda i mercati di interesse del Settore al di fuori dell'Europa Occidentale, in Polonia la domanda di autovetture si è mantenuta stabile (+0,1%); in Brasile la domanda ha presentato un andamento in crescita (+12,6%) rispetto a quello già positivo del 2008, sostenuta dai positivi effetti degli incentivi governativi all'acquisto di nuove autovetture e dal contesto macroeconomico favorevole.

La forte presenza di FGA nel comparto delle vetture a basso impatto ambientale ha consentito al Settore di cogliere ampiamente i benefici derivanti dagli eco-incentivi governativi. Fiat Group Automobiles ha così confermato il trend positivo delle quote di mercato per le autovetture: in Italia ha raggiunto una quota del 32,8% (+0,9 punti percentuali rispetto al 2008) e in Europa Occidentale dell'8,8% (+0,6 punti percentuali). Eccellente, in particolare, la quota ottenuta da Fiat Group Automobiles in Germania (+1,5 punti percentuali al 4,7%); positiva anche quella in Gran Bretagna (+0,6 punti percentuali al 3,5%). Il brand Fiat ha raggiunto in Europa Occidentale il 7,1% di quota (+0,5 punti percentuali rispetto al 2008) ed è salito al 25,5% (+0,4 punti percentuali) nel mercato italiano. I marchi Lancia ed Alfa Romeo hanno entrambi migliorato la quota in Europa Occidentale di 0,1 punti percentuali attestandosi rispettivamente a 0,9% e 0,8%.

Il mercato dei **veicoli commerciali leggeri** in Europa Occidentale è sceso del 27,4% rispetto al 2008. La domanda è calata in tutti i principali mercati: Francia (-18,8%), Italia (-21,4%), Germania (-24,8%), Gran Bretagna (-35,5%) e Spagna (-35,6%).





La quota di Fiat Professional nei veicoli commerciali leggeri in Italia si è posizionata al 39,9%, in calo di 3,4 punti percentuali rispetto al 2008 a causa del phase out del Doblò (introduzione nel mercato del nuovo Doblò all'inizio del 2010) e del crollo della domanda nel segmento dei camper, dove Fiat Professional detiene una quota di mercato di assoluto rilievo. In Europa Occidentale la quota è stata del 12,6% (+0,3 punti percentuali).

In Brasile FGA ha continuato a mantenere la leadership di mercato registrando una quota complessiva del 24,5% (-0,1 punti percentuali rispetto al 2008). In particolare, la quota delle autovetture si è attestata al 24,6% (-0,3 punti percentuali), compensata da un incremento di 1,1 punti percentuali della quota dei veicoli commerciali leggeri che è salita al 24,1%.

Nel corso del 2009 Fiat Group Automobiles ha consegnato complessivamente 2.150.700 automobili e veicoli commerciali leggeri, in linea con il 2008 (-0,1%).

In Europa Occidentale le consegne complessive di Fiat Group Automobiles sono rimaste invariate a 1.238.100 unità, con andamenti positivi in Italia (+0,5%), Gran Bretagna (+5,2%) e forte crescita in Germania (+46,2%); sono stati registrati un calo in Francia (-7,3%) e una marcata riduzione in Spagna (-48,3%), anche a seguito delle misure adottate per riallineare lo stock presso i dealer alla situazione di mercato.

In Polonia si è registrato un aumento dei volumi dell'1,8% rispetto al 2008.



Mercato Autovetture

(in migliaia di unità)	2009	2008	Var. %
Francia	2.268,7	2.050,3	10,7
Germania	3.807,2	3.090,0	23,2
Gran Bretagna	1.995,0	2.131,8	-6,4
Italia	2.158,0	2.161,7	-0,2
Spagna	952,8	1.161,2	-17,9
Europa Occidentale	13.632,9	13.561,2	0,5
Polonia	320,1	319,9	0,1
Brasile	2.520,2	2.237,3	12,6

Andamento Commerciale Vendite Autovetture e Veicoli Commerciali Leggeri

(in migliaia di unità)	2009	2008	Var. %
Francia	114,8	123,8	-7,3
Germania	179,5	122,8	46,2
Gran Bretagna	75,1	71,4	5,2
Italia	721,9	718,1	0,5
Spagna	25,2	48,7	-48,3
Resto d'Europa Occidentale	121,6	153,1	-20,6
Europa Occidentale	1.238,1	1.237,9	-
Polonia	42,4	41,6	1,8
Brasile	749,5	665,6	12,6
Resto del Mondo	120,7	207,4	-41,8
Totale Vendite	2.150,7	2.152,5	-0,1
Società collegate	126,9	76,5	66,0
Totale generale	2.277,6	2.229,0	2,2



Per le sole autovetture FGA ha consegnato 1.843.400 unità, con un incremento del 5,7% rispetto all'anno precedente. In Europa Occidentale le consegne, pari a 1.085.100 unità, sono aumentate dell'8,9% in presenza di una domanda lievemente superiore a quella dell'anno precedente (+0,5%). Le consegne di FGA sono cresciute in Italia del 6,2%, in Gran Bretagna del 17,7% e sono raddoppiate in Germania (+96,6%), con performance decisamente superiori alla crescita complessiva di questi mercati. Le consegne sono aumentate dell'1% in Francia, mentre sono diminuite in Spagna (-43,9%).

Panda e 500 hanno mantenuto le prime due posizioni nel segmento A e Punto è stato uno dei modelli più venduti in Europa Occidentale.

Per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, nel 2009 le consegne si sono attestate a 307.300 unità, con un decremento del 24,8% rispetto al 2008; in Europa Occidentale, in un mercato in forte calo, le consegne sono state pari a 153.000 unità (-36,5% rispetto al 2008, anche a seguito delle misure adottate per riallineare lo stock presso i dealer al forte rallentamento del mercato). Le consegne del Settore hanno presentato flessioni in tutti i principali mercati: Italia (-33,2%), Francia (-28,9%), Germania (-35,1%), Gran Bretagna (-55,7%) e Spagna (-62,9%).

Al di fuori dell'Unione Europea, nel corso del 2009 Fiat Group Automobiles ha intensificato le attività nei mercati di presenza consolidata quali il Brasile, l'Argentina e la Turchia, perseguendo nel contempo iniziative di sviluppo in altri mercati emergenti insieme a partner locali.

In Brasile, con 749.500 tra vetture e veicoli commerciali leggeri consegnati, il Settore ha incrementato le proprie vendite del 12,6% rispetto al 2008 e ha confermato la propria leadership nel mercato complessivo.

In Argentina, il mercato delle autovetture è calato del 12% rispetto al 2008 e Fiat Group Automobiles ha registrato una quota di mercato del 10,4% (-1,5 punti percentuali); le consegne di autovetture e veicoli commerciali leggeri sono diminuite del 27% a 47.900 unità.

In Turchia, l'industria automobilistica ha presentato una ripresa; nel 2009 il mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri è aumentato del 12,8% rispetto al 2008, attestandosi a 557.000 unità. Tofas (joint venture locale cui Fiat Group Automobiles partecipa al 37,9%) ha registrato un incremento delle vendite del 40,5% e una quota di mercato complessiva del 15,3%, in aumento di 2,9 punti percentuali rispetto all'esercizio precedente.

ALLEANZE STRATEGICHE

Nel 2009, grazie all'accordo con Chrysler è stato compiuto un passo fondamentale nella realizzazione della strategia di alleanze internazionali.

Il 10 giugno 2009 Chrysler Group LLC e Fiat hanno sottoscritto l'accordo per un'alleanza strategica globale e dallo stesso giorno è diventata operativa la nuova Chrysler. L'accordo offre alla Società americana l'accesso alle tecnologie di Fiat, alle piattaforme e ai propulsori per vetture piccole e medie, tra le più innovative e avanzate al mondo. Chrysler potrà così ampliare la propria gamma di prodotti, con l'aggiunta di vetture a basso impatto ambientale. Chrysler potrà anche accedere alla rete di distribuzione internazionale di Fiat. L'alleanza rappresenta un passo fondamentale per posizionare Fiat e Chrysler tra i leader della futura generazione di produttori globali. Come corrispettivo Fiat ha ricevuto una quota iniziale del 20% nella nuova Chrysler Group LLC, che potrà aumentare fino ad un totale del 35% se determinati obiettivi saranno raggiunti. In base all'intesa, non sono previsti per Fiat alcun investimento di cassa in Chrysler né impegni a finanziare Chrysler in futuro. Fiat avrà il diritto di acquisire la quota di maggioranza di Chrysler quando i debiti derivanti dai finanziamenti pubblici saranno stati interamente rimborsati. L'alleanza è destinata a portare enormi benefici ad entrambe le aziende che hanno ora un'adeguata massa critica per competere a livello globale. Fiat potrà anche estendere la presenza geografica sfruttando nuove opportunità di mercato come quelle offerte dal ritorno negli Stati Uniti e dall'arrivo di nuovi prodotti in Europa. Inoltre, la presenza e l'esperienza di Fiat nei segmenti bassi e quelle di Chrysler nei segmenti medi e alti daranno al Gruppo la possibilità di disporre di una gamma completa.





Il piano strategico di Chrysler, presentato ad inizio novembre 2009, prevede, nell'arco di cinque anni, il lancio di 21 nuovi modelli, con volumi di vendita previsti nel 2014 di 2,8 milioni di vetture, il 40% in più rispetto al 2008 e oltre il doppio rispetto al 2009. Circa il 60% di queste auto deriverà da piattaforme Fiat. Nel 2014 Chrysler sarà un'azienda con un fatturato di circa 68 miliardi di dollari, un utile operativo di circa 5 miliardi di dollari, avrà dimezzato l'indebitamento e restituito interamente i finanziamenti ricevuti dai governi Statunitense e Canadese.

Sempre nell'ottica di rafforzare la propria posizione sia in termini di prodotto sia in termini distributivi sui mercati internazionali, è stato firmato a luglio un accordo quadro per la costituzione di una joint venture paritetica in Cina tra il Gruppo Fiat e GAC (Guangzhou Automobile Group Co. Ltd.): l'obiettivo è quello di produrre motori ed autovetture per il mercato cinese. GAC, società controllata dallo Stato e uno dei maggiori produttori di autovetture in Cina, opera sia sul mercato internazionale sia su quello nazionale. L'intesa prevede la costruzione di un nuovo stabilimento con un investimento complessivo, da parte della joint venture, pari ad oltre 400 milioni di euro. La joint venture disporrà di una capacità produttiva iniziale fino a 140.000 autovetture e 220.000 motori all'anno, ampliabile fino a 250.000 vetture e 300.000 motori. L'avvio della produzione è previsto per la seconda metà del 2011. La joint venture è stata approvata dalla National Development and Reform Commission a novembre 2009, mentre l'approvazione definitiva è prevista entro il primo trimestre del 2010.



INNOVAZIONE E PRODOTTI

Nel 2009, in un contesto in cui la crisi dell'economia mondiale ha colpito duramente l'industria automobilistica, Fiat Group Automobiles è stata molto attiva nel lancio di nuovi modelli abbinati a soluzioni tecnologiche particolarmente innovative. Il processo di rinnovamento e allargamento della gamma di tutti i brand ha permesso a Fiat Group Automobiles di affrontare al meglio un anno molto difficile, ottenendo importanti riconoscimenti internazionali.

Per il marchio **Fiat** il 2009 è stato l'anno della Punto Evo, destinata ad affiancare la Grande Punto e a diventare un riferimento, nel segmento B, per quanto riguarda innovazione, sicurezza e stile. Il termine Evo sottolinea un progresso automobilistico e un'eccellenza tecnologica espressa, innanzitutto, nell'ampia e articolata gamma di motori Euro 5, tra i quali spiccano il 1.3 MultiJet di seconda generazione, il 1.4 MultiAir e i propulsori con alimentazione bi-fuel a metano.

Tra gli altri prodotti lanciati nel 2009 è da ricordare la Fiat 500C, cabriolet con capote a comando elettrico e cinematismi sofisticati. A fine anno proprio per Fiat 500C e per Fiat 500 è stato reso disponibile il nuovo motore 1.3 MultiJet II con sistema Start&Stop di serie ed omologazione Euro 5. Nel mese di ottobre è iniziata la commercializzazione in Brasile della Fiat 500 dotata di un sistema di iniezione e di sospensioni modificati per adattarli alle esigenze del mercato brasiliano. A riprova del continuo successo riscosso, la Fiat 500 ha ottenuto il "2009 World Car Design of the Year" assegnato, a New York, da una giuria di 59 giornalisti provenienti da 25 paesi di tutto il mondo.

Il mese di dicembre ha visto il lancio del nuovo "family space" Fiat Doblò, rinnovato nello stile, nei motori e nelle caratteristiche tecniche. Fiat ha anche allargato l'offerta di auto a doppia alimentazione (GPL/benzina o metano/benzina), che include Punto Classic, Idea, Qubo, Panda, Grande Punto e Bravo. È stato, inoltre, rinnovato nello stile e nei motori il modello Sedici e sono state presentate la Panda Panda Cross, primo City SUV a minimo impatto ambientale, la serie speciale Bravo MSN Edition, nata dalla collaborazione con Microsoft, e la serie speciale Fiat Panda 4x4 Adventure. Ha fatto la sua comparsa anche la versione Trekking del Qubo.

Inoltre, a settembre 2009, dopo due anni di leadership, il marchio Fiat è stato ancora una volta confermato da JATO Dynamics come il brand con le auto dal valore medio di emissioni di CO₂ più basso tra i 25 marchi automobilistici più venduti in Europa.



Nel 2009 **Abarth** ha proposto due vetture inedite: l'Abarth 695 "Tributo Ferrari" e l'Abarth 500 R3T, destinata a partecipare ad uno specifico trofeo promozionale su strada.

Alfa Romeo, nel 2009, ha lanciato la MiTo 1.4 MultiAir da 105 e 135 Cv, prima vettura del Gruppo dotata della nuova tecnologia destinata ai motori a benzina. A questa si è aggiunta la versione "Quadrifoglio verde" da 170 Cv. In seguito la gamma-motori della MiTo si è ampliata con l'esordio del 1.4 Turbobenzina da 120 Cv, primo motore Turbo bifuel (GPL/benzina) realizzato direttamente dal costruttore, e del motore a gasolio 1.3 JTDM-2 da 95 Cv con sistema Start&Stop di serie. Tra le novità adottate nell'anno da Alfa Romeo occorre infine ricordare due motorizzazioni Euro 5: il 2.0 JTDM diesel da 170 Cv e il 1750 Turbo Benzina (TBI) da 200 Cv che equipaggiano la Brera, lo Spider e la 159.

Da **Lancia** è arrivata la nuova Delta Executive, dotata di numerose soluzioni di tecnologia avanzata ed equipaggiata con il nuovo 1.8 Bi TurboJet da 200 Cv, un propulsore Euro 5 a iniezione diretta della benzina che ha portato più grinta e minori emissioni. Nell'ambito delle motorizzazioni a basso impatto ambientale il marchio ha introdotto Ypsilon e Musa ECOCHIC dotate di doppia alimentazione (GPL/benzina). In ottobre, poi, è stata presentata la Delta Turbo GPL che, grazie alla sua motorizzazione 1.4 TurboJet da 120 Cv a doppia alimentazione (GPL/benzina), è la prima vettura sulla quale Legambiente ha apposto la sua "Etichetta per il Clima".

Fiat Professional a inizio d'anno ha avviato la commercializzazione del Ducato 140 Natural Power, mentre in autunno ha lanciato il Fiorino Metano, veicolo a doppia alimentazione (metano/benzina), che è l'unico di questo genere nel suo segmento. A fine anno è arrivato il nuovo Doblò Cargo, versione per il lavoro del modello venduto finora in oltre un milione di esemplari.

Per quanto riguarda lo sviluppo del prodotto, il 2009 è stato un anno importante per gli aspetti legati all'ambiente. Le attività di sviluppo del prodotto in FGA hanno portato all'introduzione di diverse versioni più ecologiche, è stata allargata la gamma di veicoli Natural Power, a doppia alimentazione metano/benzina. Inoltre, è stato esteso su altri sei modelli il sistema Start&Stop, già lanciato su Fiat 500 nel 2008.

Sono proseguiti i programmi di sviluppo dei nuovi modelli che saranno presentati al mercato nel corso del 2010, in particolare la nuova Alfa Romeo Giulietta. La vettura sarà presentata in marzo, al Salone di Ginevra, in anteprima mondiale, e in primavera sarà commercializzata progressivamente in tutti i principali mercati, rilanciando così il brand in uno dei segmenti più importanti d'Europa. La nuova Alfa Romeo Giulietta sarà caratterizzata da una piattaforma nuova che rappresenta un notevole passo in avanti per quanto riguarda i contenuti tecnologici in termini di materiali, flessibilità e possibilità di utilizzo.

SERVIZI

Nel corso dell'esercizio 2009 sono state implementate azioni per migliorare la capacità di rispondere al cliente e aiutare la rete di vendita e di assistenza ad avere successo ed è stata perfezionata la misurazione della soddisfazione del cliente.

Per la manutenzione e riparazione il Technical Services ha ulteriormente migliorato, nel corso dell'esercizio, i processi gestionali nei mercati europei. È stata estesa a tutti i mercati la diffusione di nuovi strumenti informatici per offrire un supporto ancora più rapido ed efficace alla rete assistenziale. Inoltre, è migliorato il livello di assistenza attraverso l'implementazione di banche dati tradotte in 19 lingue e disponibili on-line per supportare la rete assistenziale nella diagnosi e riparazione.

Per quanto riguarda gli interventi legati alle garanzie, in Europa è stato portato a pieno regime il nuovo modello di gestione in partnership con società terze leader nel settore, raggiungendo gli attesi benefici in termini di riduzione dei costi.





Nell'ambito del mercato Italia si è ulteriormente investito sul supporto alla rete, aprendo nuovi canali di comunicazione e gestendo le richieste del concessionario con la stessa attenzione e metodologia applicata per i clienti finali.

Il Customer Service Centre di Arese è uno degli strumenti più importanti per le relazioni con i clienti. Attualmente gestisce più di 25 servizi differenti coprendo 18 mercati europei. Nel corso del 2009 il numero dei contatti con i clienti gestiti dal Centre è aumentato del 18% rispetto all'anno precedente.

Il Customer Mobility Support interviene in uno dei momenti di maggior stress per il cliente, quando l'auto è indisponibile, perché ferma in officina o su strada, con l'obiettivo di salvaguardare l'esigenza di mobilità del cliente attraverso un pronto ed efficace supporto. Nel 2009 l'attività si è concentrata sul consolidamento del monitoraggio avviato sui principali mercati, sul miglioramento dei servizi e sulla gestione degli accordi con i provider in scadenza o rinnovo. Nel primo semestre del 2009 è stato implementato su tutti i mercati il nuovo modello di mobilità attraverso una policy di assistenza stradale pan-europea con un'offerta di prestazioni più completa.

Fiat Group Automobiles offre **servizi finanziari** in Europa, America Latina e in Cina.

In Europa l'attività è gestita da FGA Capital, la joint venture a controllo congiunto con il gruppo Crédit Agricole (valutata con il metodo del patrimonio netto).

FGA Capital opera a supporto delle vendite del Settore nei comparti dei finanziamenti alle reti di vendita, ai clienti finali e del noleggio a medio e lungo termine. La collaborazione con il partner Crédit Agricole si è dimostrata efficace anche nel corso del 2009, in linea con le aspettative, ed ha permesso di supportare con successo le vendite e il lancio dei nuovi prodotti del Settore. Si segnala che dal secondo semestre 2009 la joint venture ha iniziato una collaborazione con Chrysler volta a fornire servizi finanziari alle reti di distribuzione ed ai clienti finali in Europa.

Il volume dei finanziamenti alle reti di vendita nel 2009 ha raggiunto il valore di 16.963 milioni di euro (11.850 milioni di euro nel 2008). Per quanto riguarda i finanziamenti ai clienti finali (retail) nel 2009 sono stati finanziati 513.591 veicoli (441.304 nel 2008), mediante la concessione di crediti per 5.921 milioni di euro (5.184 milioni di euro nel 2008), con un tasso di penetrazione del 29,3% (25,5% nel 2008).

Nel comparto del renting, nel 2009 sono stati attivati nuovi contratti di noleggio per 57.586 veicoli (74.665 nel 2008), equivalenti ad un valore finanziato di 793 milioni di euro (1.114 milioni di euro nel 2008), con un tasso di penetrazione pari al 3,9% (5,6% nel 2008).

In America Latina ed in Cina, le attività di servizi finanziari sono rispettivamente realizzate dal Banco Fidis de Investimento in Brasile, dalla Fiat Credito Companhia Financiera in Argentina e dalla Fiat Automotive Finance in Cina; queste società finanziarie sono controllate dalla Fidis S.p.A. (che gestisce in Italia un proprio portafoglio di attività di factoring e di emissione garanzie), la società è totalmente controllata da FGA e consolidata integralmente.

Si segnala che dal secondo semestre 2009 Fidis ha iniziato una collaborazione con Chrysler nei mercati extraeuropei volta a fornire servizi finanziari alle reti di distribuzione ed ai clienti finali mediante soluzioni dirette in Brasile, Argentina ed in Cina e sviluppando accordi di collaborazione con provider finanziari terzi negli altri mercati extraeuropei.

Nel corso del 2009 Fidis S.p.A. ha proseguito il proprio disimpegno nell'attività di factoring fornitori, riducendo il volume dei crediti acquisiti da 505 milioni di euro a 430 milioni di euro.





MASERATI

DATI SIGNIFICATIVI

(in milioni di euro)	2009	2008
Ricavi netti	448	825
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	11	72
Utile/(perdita) operativa (*)	11	72
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	65	73
di cui Costi di sviluppo capitalizzati	31	37
Spesa complessiva in Ricerca e Sviluppo (**)	33	47
Autovetture consegnate (numero)	4.489	8.759
Dipendenti a fine esercizio (numero)	723	767

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.

(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Dopo tre anni consecutivi di crescita, nel 2009 Maserati ha subito l'effetto della forte contrazione della domanda a livello mondiale registrata anche dal segmento di mercato in cui opera.

Le consegne alla rete del 2009 sono calate del 48,7% rispetto all'anno precedente. Maserati ha comunque complessivamente mantenuto le quote di mercato del 2008, registrando un miglioramento nel segmento della Quattroporte.

Nonostante la significativa riduzione dei volumi di vendita, il risultato della gestione ordinaria è stato positivo per 11 milioni di euro (72 milioni di euro nel 2008).

Anche nel 2009, con 1.653 unità, la Quattroporte è stata la quarta auto più venduta della propria categoria negli otto principali mercati in cui Maserati opera ed ha continuato a ricevere premi in campo nazionale ed internazionale, collezionando ben 54 riconoscimenti dal suo lancio.

Con oltre 2.800 unità, la GranTurismo, anche con il nuovo modello GranTurismo S Automatica, ha confermato il successo ottenuto dal lancio.

In ambito sportivo la Maserati MC12, con le vittorie nel 2009 dei titoli Piloti e Squadre del campionato FIA GT, ha raggiunto lo straordinario palmarés di 12 titoli vinti negli ultimi cinque anni.

Nel corso del 2009 Maserati ha festeggiato due importanti anniversari della sua lunga storia sportiva: il 70° anniversario della prima delle due vittorie alla 500 Miglia di Indianapolis (unica vettura italiana ad aver vinto la classica corsa americana) e l'80° anniversario del primo record mondiale stabilito da una vettura del Tridente sui dieci chilometri lanciati.

Nel 2009 Maserati ha consegnato alla rete 4.489 vetture, con un decremento del 48,7% rispetto al 2008 che riflette sia la riduzione della domanda, sia le azioni di riduzione dello stock presso la rete di vendita. Tale calo ha interessato tutti i 59 mercati in cui Maserati opera. Particolarmente marcata la caduta in Spagna (-85%), Giappone (-69%), Gran Bretagna (-59%), Francia e Germania (-53%) e Stati Uniti (-47%).

A fine 2009 il portafoglio ordini era di 990 unità.





INNOVAZIONE E PRODOTTI

Anche se il 2009 è stato un anno difficile, Maserati è stata presente con nuovi modelli ad ogni appuntamento importante.

A gennaio, al Salone dell'Auto di Detroit, Maserati era presente con la nuova Quattroporte Sport GT S, destinata al segmento delle luxury sport sedan. La vettura rappresenta la miglior sintesi tra una berlina di lusso e un'auto sportiva che Maserati abbia mai raggiunto.

A marzo, al Salone dell'Auto di Ginevra, ha presentato la seconda novità dell'anno, la GranTurismo S Automatica, un modello in cui al motore 4,7 litri è stata abbinata la trasmissione automatica.

A settembre, al Salone dell'Auto di Francoforte, è avvenuto il debutto mondiale della nuova GranCabrio, la prima cabriolet a quattro posti della storia di Maserati. Nata sulla base di approfonditi studi di aerodinamica, è caratterizzata dalla capote in tela e da quattro veri posti. Gli interni offrono un'abitabilità molto superiore alla media del segmento e assicurano la massima comodità anche ai passeggeri posteriori. Il motore è un otto cilindri a V di 4,7 litri che eroga 440 Cv, accoppiato ad un cambio a sei marce con convertitore di coppia. La GranCabrio va a completare la gamma Maserati, affiancandosi ai modelli Quattroporte e GranTurismo.





FERRARI

DATI SIGNIFICATIVI

(in milioni di euro)

	2009	2008
Ricavi netti	1.778	1.921
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	238	339
Utile/(perdita) operativa (*)	245	341
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	290	311
di cui Costi di sviluppo capitalizzati	119	117
Spesa complessiva in Ricerca e Sviluppo (**)	156	164
Autovetture omologate consegnate alla rete (numero)	6.193	6.452
Dipendenti a fine esercizio (numero)	2.835	3.017

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.

(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Grazie al successo dei propri modelli Ferrari ha contenuto significativamente l'impatto della crisi economica che ha inciso anche sui segmenti di mercato di riferimento del Settore; la riduzione dei ricavi è stata limitata al 7,4% nei confronti del 2008, anno particolarmente forte, e il margine sui ricavi si è posizionato al 13,4%.

Nel 2009 Ferrari ha continuato a lavorare per il rinnovamento della propria gamma. Dopo il lancio, nell'ultima parte del 2008, della Ferrari California, le cui prime consegne sono avvenute all'inizio dell'anno ricevendo numerosi premi, al Salone di Francoforte ha fatto il suo debutto la 458 Italia: nuova berlinetta 8 cilindri con motore posteriore centrale.

L'auto, che rappresenta un salto generazionale per questo tipo di vetture, sostituisce la F430; l'ultimo esemplare di questo modello è stato messo all'asta per raccogliere fondi a favore della popolazione colpita dal terremoto in Abruzzo.

La 458 Italia si è subito imposta all'attenzione dei media, specializzati e non, come una vettura fortemente innovativa e che rappresenta un nuovo benchmark per tutto il settore. Tra i primi riconoscimenti ottenuti vi è il prestigioso Top Gear Award assegnato alla 458 Italia non solo come migliore vettura della sua categoria, ma anche come migliore vettura nella classifica assoluta del 2009.

Anche per il lancio della 458 Italia, Ferrari ha continuato a utilizzare la piattaforma internet come mezzo privilegiato per comunicare con i clienti e gli appassionati di tutto il mondo. Dal gennaio 2010 è disponibile anche una versione del sito in lingua giapponese: l'iniziativa permetterà di stabilire un contatto ancora più stretto con uno dei Paesi storicamente più importanti per la Ferrari.

È proseguito secondo i piani anche lo sviluppo dei Ferrari Store con l'apertura di nuovi punti vendita nel mondo. Di particolare rilievo quello di Londra, nella centralissima Regent Street, e quello di Dubai, il più grande del mondo.

Il totale delle **vendite al cliente finale** è stato di 6.250 vetture omologate, in flessione del 5,1% rispetto al 2008 (includendo anche le vetture non omologate il totale diventa pari a 6.293 unità, -5,5%).





Il decremento registrato nel 2009 sul mercato nordamericano (-13,7% rispetto al 2008), che si conferma comunque il principale mercato Ferrari con 1.467 vetture omologate vendute (pari al 23,4% del totale mondo), è stato parzialmente compensato da un incremento delle vendite in Medio Oriente e in Africa (+28,7% con 471 consegne a cliente finale). I principali mercati europei, ovvero quello tedesco, con 644 consegne a cliente finale, ed il mercato italiano, con 655 unità, hanno registrato una flessione rispettivamente del 9,8% e del 9,2% rispetto al 2008, parzialmente compensate dalle performance positive registrate in Svizzera (+13,8% a 330 unità), Belgio (+19,6% con 128 vetture vendute) e Francia (+9% a 353 unità). Sono risultati in crescita anche Austria, Repubblica Ceca e Romania, che complessivamente hanno registrato un incremento del 35% con 139 vetture consegnate. Determinante è stato anche il contributo della regione Asia/Pacifico, che ha registrato 1.117 consegne al cliente finale (+2,6% rispetto al 2008), di cui 502 unità in Giappone (+15,9% rispetto al 2008) e 349 vetture in Cina e Hong Kong, in aumento del 5% rispetto all'anno precedente.

Nell'anno 2009 le vetture omologate **consegnate alla rete** sono state pari a 6.193, in calo del 4% rispetto all'anno precedente (6.235 includendo anche le vetture non omologate, -4,5%).

INNOVAZIONE E PRODOTTI

A marzo, al Salone di Ginevra, Ferrari ha presentato due importanti novità, l'allestimento Handling GT Evoluzione (HGTE) della 599 GTB Fiorano e la 599XX. L'allestimento HGTE migliora sportività e dinamicità di guida della 599 GTB Fiorano. La 599XX, invece, è una vettura laboratorio non omologata, destinata solo all'utilizzo in pista, per un numero di clienti esclusivi che ricercano prestazioni estreme e il più alto livello di soluzioni tecnologiche.

La nuova vettura Ferrari 458 Italia è stata presentata a settembre al Salone di Francoforte. La vettura è destinata a richiamare il nostro Paese non solo nel nome, ma anche nei valori che esprime: dalla creatività alla capacità di innovare. La Ferrari 458 Italia, rappresenta un salto generazionale ed è mossa da un 8 cilindri di 4,5 litri, collocato in posizione posteriore centrale e capace di erogare 570 cavalli. Le prestazioni sono eccezionali: oltre 325 km/h di velocità massima e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 3,4 secondi. Grazie anche all'esperienza maturata da Ferrari nelle competizioni, questo straordinario concentrato di innovazione vanta, per quanto riguarda i consumi, una performance di rilievo per una vettura dalle prestazioni elevate: appena 13,3 l/100 km.

Ferrari, tramite Ferrari Financial Services, offre ai propri clienti prodotti finanziari per l'acquisto delle proprie vetture in diversi Paesi europei (Germania, Svizzera, Francia, Belgio, Austria, Italia) e negli Stati Uniti. A questi mercati, a partire da dicembre 2009, si è aggiunto anche il Regno Unito.

Nel corso del 2009 è stato lanciato il Dealer Finance, una nuova linea di business a supporto della rete Ferrari. Questo nuovo strumento finanziario è stato attivato solo verso la fine dell'anno negli Stati Uniti, in Germania e in Svizzera.





MACCHINE PER L'AGRICOLTURA E LE COSTRUZIONI

CNH – Case New Holland

DATI SIGNIFICATIVI

(in milioni di euro)	2009	2008 ⁽¹⁾
Ricavi netti	10.107	12.781
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	337	1.122
Utile/(perdita) operativa (*)	251	1.146
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali (**)	330	451
di cui Costi di sviluppo capitalizzati	151	73
Spesa complessiva in Ricerca e Sviluppo (***)	283	286
Dipendenti a fine esercizio (numero)	28.466	31.521

(1) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, come descritto in Nota integrativa, i ricavi netti del 2008 sono aumentati di 58 milioni di euro e gli investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali sono calati di 225 milioni di euro.

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.

(**) Al netto dei veicoli dati in leasing operativo.

(***) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

ANDAMENTO COMMERCIALE

Nel 2009 il mercato mondiale delle **macchine per l'agricoltura** è sceso del 7%, con cali della domanda di trattori e di mietitrebbiatrici rispettivamente del 7% e del 19% nei confronti dei volumi eccezionalmente alti del 2008. La domanda ha risentito del generale rallentamento economico, dei minori prezzi delle commodity e della continua incertezza circa la disponibilità di credito (in particolare in America Latina, Europa Orientale, Paesi del CIS e in altri Paesi del Resto del Mondo). Il mercato dei trattori è calato in tutte le aree, ad eccezione del Resto del Mondo. In Nord America la domanda è diminuita sia per i trattori con potenza inferiore ai 100 Cv sia per quelli con potenza superiore ai 100 Cv (per questi ultimi il tasso di riduzione è stato molto più contenuto). La domanda di mietitrebbiatrici è aumentata in Nord America, ma tali aumenti sono stati più che assorbiti dai cali nelle altre aree.

L'ampia e aggiornata gamma di prodotti di CNH ha sostenuto l'andamento delle quote di mercato in un contesto sempre più competitivo. Con riferimento ai trattori, la quota di mercato di CNH è migliorata in Nord America per i trattori con potenza superiore ai 40 Cv. La quota è rimasta invariata in America Latina e in Europa Occidentale ed è calata nel Resto del Mondo, dove, in mercati in rapida crescita come la Cina, la domanda è soddisfatta principalmente con prodotti locali di gamma bassa. Nel mercato mondiale delle mietitrebbiatrici, la quota di CNH è aumentata in America Latina, è rimasta stabile nel Resto del Mondo e in Europa Occidentale ed è calata in Nord America (ma miglioramenti sono stati realizzati nella più redditizia fascia dei modelli di dimensioni più elevate).

Nel 2009 il mercato mondiale delle **macchine per le costruzioni** è sceso del 38%. Il mercato delle macchine pesanti si è ridotto del 30% e quello delle macchine leggere del 45%. Nel Resto del Mondo la diminuzione di entrambi i segmenti è stata più contenuta rispetto alle altre aree grazie alla domanda in Cina.





La quota di mercato di CNH, sia per le macchine leggere sia per quelle pesanti, è migliorata in America Latina, mentre in Nord America è risultata stabile. La quota per entrambi i segmenti è diminuita nel Resto del Mondo (dove CNH ha una presenza limitata) e in Europa Occidentale, in un contesto altamente competitivo basato su aggressive misure di riduzione degli stock.

Quale conseguenza della continua debolezza del mercato globale delle macchine per le costruzioni, CNH ha intrapreso un approfondito esame del posizionamento dei propri marchi nel comparto e ha avviato una serie di azioni per ridurre i costi operativi in questo segmento e rafforzare la competitività del portafoglio prodotti. La riorganizzazione della struttura manageriale è stata completata ed è stata ridotta la forza lavoro per adeguarla alle attuali condizioni di mercato.

Nell'ambito della strategia di alleanze mirate per rafforzare lo sviluppo internazionale del Settore, all'inizio di ottobre CNH e KAMAZ, il più grande produttore russo di veicoli industriali pesanti e uno dei maggiori a livello globale, hanno firmato una lettera d'intenti per una cooperazione industriale e commerciale che rafforzerà ulteriormente la posizione di leadership già occupata da CNH in Russia nei settori dei mezzi agricoli e delle macchine per le costruzioni. Secondo l'intesa, le due società costituiranno una joint venture industriale con l'obiettivo iniziale di produrre localmente e distribuire sul mercato russo le macchine per l'agricoltura e le costruzioni di CNH. L'avvio della produzione è programmato per il 2010. Le due aziende integreranno anche le rispettive reti commerciali allo scopo di vendere nella Federazione Russa l'intera gamma dei prodotti CNH, sia quelli prodotti localmente sia quelli importati.

INNOVAZIONE E PRODOTTI

Case IH Agriculture ha ampliato la gamma dei trattori Magnum in Nord America, in particolare ha lanciato il nuovo Magnum con trasmissione a variazione continua (CVT) con potenza da 180 a 225 Cv. Sono stati presentati anche il trattore Maxxum 110-140, dotato di consolle multi-controllo, strumentazione A-Pillar e cofano ridisegnato, e l'aggiornamento del modello Puma (con potenza da 125 a 192 Cv).

Sono stati proposti tre nuovi modelli di trattori compatti della serie Farnall (dotati di trasmissione a variazione continua) in Nord America e i Quantun N e V nel Resto del Mondo. È stato presentato il nuovo Case IH Scout XL con cui il brand è entrato nel mercato degli "All Terrain Vehicles".

Per la raccolta della canna da zucchero, Case IH ha messo in commercio un modello base progettato per sviluppare la meccanizzazione di questo settore in Africa, India e Cina e le macchine della serie Austoft 8000, che offrono un incremento della potenza di taglio del 35% e il controllo elettronico della trazione con adattamento automatico della velocità.

New Holland Agriculture ha presentato in Europa e in Nord America la serie di trattori T7000 Auto Command™ (da 167 a 225 Cv) destinata a grandi aziende agricole e contoterzisti. La gamma è dotata di una nuova trasmissione a variazione continua CVT che ottimizza performance del motore e costi di gestione.

Il brand ha lanciato la serie di trattori da frutteto TD4000F in Europa e la serie TDF, particolarmente adatta per applicazioni in orticoltura, uliveti e vigneti. In India sono stati lanciati tre modelli di trattori della gamma TT con potenza da 35 a 50 Cv a due e quattro ruote motrici. In America Latina, il marchio ha commercializzato il trattore TT4030 da 75 Cv, ideale per piccoli e medi appezzamenti.





È stata introdotta la nuova serie di trattori T6000 Range & Power Command, dotata di maggiore potenza rispetto alla precedente, che comprende il modello T6090 che raggiunge il miglior rapporto peso/potenza della sua categoria. In Nord America, New Holland ha lanciato la nuova serie Workmaster 45/55 che include un modello a quattro ruote motrici e cambio sincronizzato. La gamma dei trattori Boomer è stata arricchita con la serie 3000 CAB con trasmissione a variazione continua Easy Drive.

Il marchio ha presentato anche la nuova mietitrebbia CR9090 Classe 9 da oltre 500 Cv, lanciata in Nord America e in Australia.

Case Construction ha lanciato sette nuovi modelli di escavatore della serie B, caratterizzati da minori consumi e maggiore silenziosità, e ha aggiunto alla gamma degli escavatori cingolati CX il nuovo modello CX 130B "long reach" (braccio lungo). Il marchio ha, inoltre, lanciato l'apripista cingolato 650L, le cui caratteristiche tecniche assicurano un considerevole aumento della produttività, la macchina monta un motore Tier 3 turbo ad iniezione elettronica che conferisce una potenza di 74 Cv netti.

New Holland Construction ha aggiunto diverse funzionalità ai propri escavatori cingolati commercializzati in Nord America per migliorarne l'utilizzabilità ed i livelli di sicurezza, specialmente nelle attività di demolizione.

Nel corso dell'anno i marchi di CNH hanno ricevuto numerosi riconoscimenti in tutto il mondo. Negli Stati Uniti la Società Americana di Ingegneria del Settore Agricolo e Biologico (ASABE) ha apprezzato il forte impegno di New Holland Agriculture e Case IH per l'innovazione, assegnando rispettivamente cinque e tre premi AE50. In Brasile, in occasione del Premio Gerdau, New Holland Agriculture si è aggiudicata il maggiore riconoscimento in campo agricolo, grazie al trattore New Holland TL75 78 Cv, insignito del Trofeo d'Oro nella categoria "Outstanding".

In occasione di Agritechnica, il Salone delle macchine agricole che si tiene ad Hannover, il trattore New Holland T7070 Auto Command ha conquistato i titoli di "Tractor of the Year" e "Golden Tractor for the Design"; inoltre i trattori New Holland T7000 Auto Command e Case IH Puma CVX sono stati nominati "Maschine des Jahres 2010" (Macchina dell'Anno 2010) per la categoria trattori di potenza medio-alta dalla stampa specializzata tedesca.

SERVIZI

Nel 2009 CNH ha continuato a focalizzare le sue risorse sulla rete di vendita e sull'assistenza ai clienti.

Case IH Agriculture ha continuato a fornire ai clienti europei e nordamericani i servizi del suo programma "Max ServiceSM". Si tratta di una rete di assistenza ai clienti che opera in collaborazione con i dealer allo scopo di minimizzare i tempi di fermo macchina dei clienti e massimizzare la produttività. Inoltre Case IH e Steyr hanno lanciato il programma "5 Star Service" a supporto dell'introduzione del trattore Puma CVX in Europa e del Puma CVT in Nord America; la soddisfazione del cliente è costantemente monitorata attraverso la misurazione dell'"esperienza del cliente" nella fasi di acquisto, consegna e possesso del prodotto. Inoltre, i clienti possono beneficiare di un più veloce e pronto supporto per i problemi tecnici; da giugno 2009 sono stati coinvolti nel programma 175 clienti in Germania, Austria, Francia, Regno Unito, Benelux e in Nord America.





Nel mese di ottobre, nei pressi di Parigi, Case Construction ha aperto un centro dedicato ai clienti, che offre l'opportunità di provare una gamma completa di macchinari Case Construction in ambienti che simulano quelli di reale applicazione. Il centro svolge anche attività di formazione per accrescere le competenze dei clienti nell'ottica di un uso più efficiente e produttivo dei macchinari. Inoltre, il marchio ha esteso il suo programma "Customer Assistance" fino a comprendere tutti i modelli offerti dalle sue 15 linee di prodotto.

Nel 2009 New Holland Agriculture ha lanciato un servizio per l'individuazione di potenziali clienti da indirizzare alla rete di vendita in Spagna, Gran Bretagna, Germania e Italia. Questa attività è svolta attraverso il sito internet di New Holland Agriculture.

Un servizio per l'individuazione di potenziali clienti è disponibile anche per New Holland Construction in Germania, Italia e Francia. Il brand ha anche introdotto nel proprio sito internet la funzione "Click to Call" che permette ai clienti di contattare il produttore o i dealer locali in materia di prodotti e servizi.

In aggiunta alle iniziative citate, CNH Parts & Service ha lanciato in Nord America l'iniziativa "CNH Reman" che fornisce componenti rigenerati, offrendo ai clienti una riduzione dei costi di gestione e una maggior velocità nella riparazione.

CNH offre **servizi finanziari** in Nord America, Europa, Brasile ed Australia attraverso l'offerta di un'ampia gamma di prodotti finanziari ai concessionari e alla clientela finale, contratti di leasing finanziario ed operativo, gestione di carte di credito, programmi di noleggio dei macchinari e prodotti assicurativi. Vengono offerti servizi finanziari sia per la linea di business Macchine Agricole sia per la linea di business Macchine per le Costruzioni.

In Nord America l'attività è gestita da società interamente controllate, che supportano le vendite del Settore offrendo finanziamenti alla rete di vendita, alla clientela finale e contratti di leasing operativo a medio e lungo termine. CNH Capital offre anche servizi finanziari per Maserati negli Stati Uniti.

In Europa l'attività di finanziamento alla clientela finale è gestita principalmente da CNH Capital Europe S.a.S., joint venture con il gruppo BNP Paribas che opera in Italia, Francia, Germania, Regno Unito e Austria (società di cui CNH detiene il 49,9%, valutata con il metodo del patrimonio netto). Inoltre sono in essere accordi di Vendor Program con partner bancari in Francia, Spagna, Portogallo e Polonia.

L'attività di finanziamento alla rete di vendita e alla clientela finale (per la parte non gestita dalla joint venture con il gruppo BNP Paribas) viene gestita da società finanziarie captive.

In Brasile, Banco CNH Capital S.A., società captive di servizi finanziari, offre finanziamenti sia alla rete di vendita sia alla clientela finale. In merito a quest'ultima tipologia di attività, la società principalmente intermedia i fondi erogati dal Banco Nacional de Desenvolvimento Economico e Social (BNDES), una società pubblica federale collegata al Ministero per lo Sviluppo, Industria e Commercio Estero Brasiliano. Sono, inoltre, in essere accordi di Vendor Program con partner bancari.

In Australia, CNH offre servizi finanziari (sia alla rete di vendita sia alla clientela finale) attraverso società captive di servizi finanziari.



VEICOLI INDUSTRIALI

Iveco

DATI SIGNIFICATIVI

(in milioni di euro)	2009	2008 ⁽¹⁾
Ricavi netti	7.183	10.894
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	105	838
Utile/(perdita) operativa (*)	(90)	779
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali (**)	217	367
di cui Costi di sviluppo capitalizzati	84	120
Spesa complessiva in Ricerca e Sviluppo (***)	169	246
Dipendenti a fine esercizio (numero) (****)	24.917	27.108

(1) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, come descritto in Nota Integrativa, i ricavi netti del 2008 sono aumentati di 126 milioni di euro e gli investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali sono calati di 59 milioni di euro.

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.

(**) Al netto dei veicoli ceduti in buy-back e dati in leasing operativo.

(***) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

(****) Esclude i dipendenti occupati nelle attività powertrain confluite in FPT (7.685 unità a fine 2009 e 8.335 unità a fine 2008).

ANDAMENTO COMMERCIALE

Nel 2009 la domanda di veicoli industriali (con "Peso Totale a Terra" PTT \geq 2,8 tonnellate) nell'Europa Occidentale, pari a 765.162 unità, ha registrato una contrazione del 34,6% rispetto al 2008, determinata dai cali di tutti i principali mercati: Spagna (-51,7%), Gran Bretagna (-40,6%), Italia (-33,6%), Francia (-30,0%) e Germania (-28,5%).

Il segmento dei veicoli leggeri (PTT compreso tra 2,8 e 6 tonnellate) è diminuito del 31,7% rispetto al 2008. Significativo il decremento registrato in Spagna (-45,3%), Gran Bretagna (-39,9%), Italia (-29,4%), Francia (-27,1%); leggermente inferiore quello del mercato tedesco (-23,1%).

La domanda di veicoli medi (PTT compreso tra 6,1 e 15,9 tonnellate) è risultata in contrazione del 33,1% rispetto al 2008, con cali nei principali Paesi: Spagna (-49,5%), Gran Bretagna (-37,2%), Germania (-32,9%), Italia (-26,9%) e Francia (-26,5%).

Il segmento dei pesanti (PTT \geq 16 tonnellate) registra nel 2009 la flessione più importante (-44,1%). Particolarmente marcato il decremento del mercato spagnolo (-66,7%) e italiano (-50,5%); Germania, Gran Bretagna e Francia chiudono con cali superiori al 40% (rispettivamente: -41,6%, -44,7% e -40,2%).

Nel 2009 la domanda di veicoli industriali nell'Europa Orientale (PTT \geq 2,8 tonnellate) è stata di 69.669 unità, in riduzione del 53,4% rispetto all'anno precedente. Tutti e tre i segmenti hanno registrato forti cali. Nel segmento dei veicoli leggeri (PTT compreso tra 2,8 e 6 tonnellate) il decremento è stato del 43,8% e per i veicoli medi (PTT compreso tra 6,1 e 15,9 tonnellate) del 55,5%. Il mercato dei pesanti (PTT \geq 16 tonnellate) ha rilevato il calo più significativo (-69,7%).





La domanda di bus in Europa Occidentale, pari a 35.000 unità, è diminuita dell'11% rispetto al 2008, in conseguenza di un netto calo nel segmento dei Minibus e Truck Derived (-20%) e degli Intercity & Coach (-15%), solo parzialmente compensato dalla crescita del segmento City (+5%). La domanda di bus è calata in tutti i paesi dell'Europa Occidentale, eccetto in Francia, dove è rimasta sostanzialmente stabile.

La quota di mercato di Iveco in Europa Occidentale (PTT \geq 2,8 tonnellate) si è attestata al 9,2% (-0,7 punti percentuali rispetto al 2008). La quota nei veicoli leggeri, pari al 7,9%, è diminuita di 0,5 punti percentuali, significativamente influenzata dall'andamento in Francia, ma è risultata in aumento in Italia e in Spagna (rispettivamente +0,4 e +0,8 punti percentuali); la quota nei veicoli medi è diminuita di 0,7 punti percentuali al 24,2%, nonostante i miglioramenti in Italia e in Francia. Nel segmento dei veicoli pesanti la quota di Iveco si è attestata al 9,3%, con un calo di 1,1 punti percentuali interamente attribuibile a uno sfavorevole mix mercato che ha più che assorbito le performance positive in Italia (+0,6 punti percentuali), Francia (+0,4 punti percentuali) e Spagna (+2,7 punti percentuali).

In Europa Orientale la quota di mercato di Iveco (PTT \geq 2,8 tonnellate) nel 2009 si è attestata al 10,7% (-1,1 punti percentuali rispetto al 2008), con cali registrati nel segmento dei veicoli leggeri (-0,9 punti percentuali) e dei veicoli medi (-3,3 punti percentuali); la quota nei veicoli pesanti è risultata in linea con il 2008.

La quota di mercato di Iveco Irisbus in Europa Occidentale, pari al 18,3% nel 2009, è rimasta sostanzialmente stabile rispetto al 2008. Ai cali in Francia e Italia, dove Iveco ha comunque conservato la leadership di mercato, si è contrapposta una crescita importante in Germania e nei paesi scandinavi.



Mercato Veicoli Industriali (PTT \geq 2,8 ton)

(in migliaia di unità)	2009	2008	Var. %
Francia	155,1	221,5	-30,0
Germania	197,6	276,5	-28,5
Gran Bretagna	116,1	195,4	-40,6
Italia	83,1	125,1	-33,6
Spagna	41,7	86,5	-51,7
Resto d'Europa Occidentale	171,6	264,8	-35,2
Europa Occidentale	765,2	1.169,8	-34,6

Mercato Veicoli Industriali per prodotto (PTT \geq 2,8 ton)

(in migliaia di unità)	2009	2008	Var. %
Pesanti	149,5	267,4	-44,1
Medi	49,2	73,5	-33,1
Leggeri	566,5	828,9	-31,7
Europa Occidentale	765,2	1.169,8	-34,6



Nel 2009 Iveco ha consegnato complessivamente 103.866 veicoli, con un decremento del 45,9% rispetto all'anno precedente. In Europa Occidentale sono stati consegnati 66.754 veicoli (-46,7%) con flessioni in tutti principali Paesi europei, in particolare: Gran Bretagna (-73,1%), Spagna (-60,3%), Francia (-45,9%), Germania (-43,3%) e Italia (-30,7%). La caduta più pesante si è registrata sui veicoli commerciali della gamma pesanti con un calo del 61,9% rispetto all'anno precedente, mentre i veicoli leggeri e medi sono scesi rispettivamente del 41,9% e del 40,8%. Nell'Europa dell'Est la contrazione delle consegne è stata del 72,6%; più contenuta la flessione sui mercati dell'America Latina dove Iveco è presente con la totalità della gamma: nel 2009 sono state vendute 17.001 unità rispetto a 21.012 nel 2008, con un calo del 19,1%.

Per quanto riguarda i bus, Iveco ha consegnato complessivamente 7.771 unità, registrando un calo del 18,7% rispetto al 2008.

In Cina, la Naveco, joint venture al 50% con il gruppo NAC (Nanjing Automotive Corporation – controllata dal gruppo SAIC), nel 2009 ha venduto 25.037 veicoli leggeri della gamma Power Daily (con una crescita del 12,7% rispetto all'anno precedente) e 50.670 veicoli medi della gamma Yuejin (con un aumento del 37,8% rispetto all'anno precedente).

Nel 2009 la SAIC Iveco Hongyan Commercial Vehicles Co. Ltd., partecipata da Iveco al 33,5%, ha venduto 19.598 veicoli industriali pesanti registrando una flessione del 12,3% rispetto all'anno precedente.

Includendo anche i veicoli LSV (veicoli per applicazione agricola) il volume totale venduto dalle joint venture sale a 107.000 unità, da 92.000 nel 2008.

In Russia non si è dato corso ad ulteriori investimenti nella joint venture tra Iveco ed il Gruppo industriale Samotlor NN a causa della crisi mondiale, particolarmente dura nei paesi dell'Europa dell'Est, che ha avuto, tra l'altro, delle forti ripercussioni sulla solidità finanziaria del partner.

INNOVAZIONE E PRODOTTI

L'innovazione ha proseguito il suo corso, impostato negli esercizi precedenti, focalizzando le attività su iniziative di prodotto e metodologie, nella direzione della mobilità sostenibile.

L'innovazione di prodotto si è concentrata su sei ambiti strategici: veicoli di nuova generazione a basso impatto ambientale, consumi di combustibile best-in-class, interni cabina ad elevata qualità, soluzioni telaistiche a costi ottimizzati, eccellenza nella sicurezza preventiva, evoluzione delle funzioni telematiche.

L'innovazione nelle metodologie si snoda invece sulle seguenti aree strategiche: procedure di sviluppo prodotto, analisi virtuale, misurazione e controllo delle prestazioni, integrazione prodotto-processo e revisione degli standard tecnici.

Nel 2009, in particolare, sono continuate le azioni di Iveco volte alla ricerca di soluzioni tecnologiche innovative con impatto sia sull'abbattimento delle emissioni inquinanti, in cui Iveco è da sempre all'avanguardia, sia sulla riduzione dei consumi.

È stata infatti ampliata la gamma di veicoli con motorizzazione a gas naturale compresso (CNG), che è in grado già da oggi di anticipare le più stringenti normative europee sulle emissioni. Pertanto Iveco è oggi l'unico costruttore nel mondo del trasporto commerciale e industriale a proporre una gamma completa di veicoli a basso impatto ambientale alimentati con carburante alternativo.

Un'altra tecnologia sulla quale Iveco ha investito nel corso dell'anno è quella dell'ibrido diesel-elettrico. Su questo tema è da menzionare il proseguimento dei test su strada, in collaborazione con importanti clienti internazionali, dei Daily ibridi diesel-elettrici, in versione van e minibus, e per la gamma media con l'Eurocargo





ibrido diesel-elettrico, primo veicolo europeo di questo tipo e di questa dimensione per missioni urbane. L'ultima generazione della tecnologia ibrida Iveco consente risparmi di combustibile fino al 30% in ambito urbano, con la relativa riduzione delle emissioni di CO₂ grazie a sofisticati sistemi di controllo e funzioni per l'ottimizzazione dei sistemi di propulsione in condizioni di traffico urbano.

Iveco, inoltre, si sta impegnando nella sperimentazione di combustibili alternativi e lubrificanti di nuova generazione. In particolare, la ricerca in corso interessa due linee di biocombustibili - uno derivato da oli vegetali non in conflitto con la catena alimentare, l'altro dalle biomasse - nonché i nuovi lubrificanti sintetici a bassa e bassissima viscosità ed a basso contenuto di ceneri, in grado di contribuire alla riduzione dei consumi e delle emissioni di anidride carbonica e di migliorare la compatibilità con i filtri del particolato. Quest'ultima linea di sviluppo ha permesso l'entrata in produzione nel corso del 2009 del nuovo olio motore a bassa viscosità (SAE 5W30) e basso contenuto di ceneri (LowSAPs) per motori F1.

Nel 2009 si è completato un significativo ciclo di rinnovo e ampliamento della gamma, che ha visto il lancio sul mercato di dodici nuovi prodotti in tre anni - un nuovo prodotto ogni tre mesi - in uno sforzo continuo ed incessante di miglioramento della qualità tecnologica, prestazionale ed ambientale dell'offerta Iveco.

In marzo è stato presentato a Pechino il Genlyon, primo frutto della joint venture tra SAIC e Iveco. Il nuovo "pesante" di SAIC Iveco Hongyan Commercial Vehicles (SIH) è stato progettato direttamente in Cina e porterà su quel mercato l'eccellenza tecnologica e la qualità europea di Iveco.

Andamento Commerciale Vendite Veicoli Industriali per Paese

(in migliaia di unità)	2009	2008	Var. %
Francia	15,0	27,6	-45,9
Germania	11,1	19,6	-43,3
Gran Bretagna	3,7	13,8	-73,1
Italia	21,7	31,3	-30,7
Spagna	5,3	13,3	-60,3
Resto d'Europa Occidentale	10,0	19,6	-48,9
Europa Occidentale	66,8	125,2	-46,7
Europa Orientale	8,1	29,5	-72,6
Resto del Mondo	29,0	37,4	-22,6
Totale Vendite	103,9	192,1	-45,9
Naveco	75,7	58,9	28,4
SAIC Iveco Hongyan	19,6	22,3	-12,3
Totale generale	199,2	273,3	-27,1

Andamento Commerciale Vendite Veicoli Industriali per prodotto

(in migliaia di unità)	2009	2008	Var. %
Pesanti	22,1	57,9	-61,9
Medi	12,0	20,2	-40,8
Leggeri	57,4	98,9	-41,9
Bus	7,8	9,6	-18,7
Veicoli speciali (*)	4,6	5,5	-17,3
Totale Vendite	103,9	192,1	-45,9

(*) Astra, Difesa, Veicoli Antincendio.





Nel mese di giugno Iveco ha lanciato EcoDaily, ultima trasformazione di un modello venduto finora in oltre due milioni di esemplari. Il nuovo veicolo è stato rinnovato nell'estetica e nei motori, oltre che migliorato nel comfort e nell'elettronica di bordo. Punti di forza dell'EcoDaily sono due propulsori diesel che rispettano il severo standard EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle), un motore bi-fuel (metano/benzina) e uno elettrico.

In settembre in Brasile è stato presentato un prototipo del Daily Elettrico, nato dalla collaborazione tra Iveco e Itaipu Binacional, l'azienda che gestisce la più grande centrale idroelettrica del mondo al confine tra Brasile e Paraguay. Si tratta del primo veicolo commerciale leggero a zero emissioni prodotto in America Latina.

Nello stesso mese Iveco Irisbus ha presentato il Magelys HDH, ultima novità della gamma Gran Turismo Iveco Irisbus. L'innovativo e confortevole autobus a tre assi rappresenta il vero e proprio fiore all'occhiello della flotta.

Nel mese di ottobre, al Salone Fenatran di San Paolo, in Brasile, Iveco ha presentato il nuovo veicolo Vertis della gamma media nel segmento da 9 a 13 tonnellate di peso totale. Il nuovo veicolo è stato sviluppato dal Centro di Progettazione brasiliano di Sete Lagoas ed è prodotto con circa l'80% dei componenti fabbricati localmente.

Sul fronte dei premi, il Daily a gas naturale è stato eletto da una prestigiosa rivista inglese di settore "Green Van of the Year 2009" ed a Iveco è andato il premio "Transport Innovation of the Year" per il Blue&Me Fleet, avanzato sistema di gestione telematica delle flotte. Sempre il Daily è stato eletto "Green Commercial of The Year 2009" in occasione del "Fleet Transport Awards" irlandese.

A novembre, la Fondazione Italia – Cina e Milano Finanza hanno conferito all'Iveco il Premio "Top Investor in China", prestigioso riconoscimento che viene assegnato alle aziende che hanno colto le opportunità offerte dalle relazioni tra Italia e Cina. In Cina il nuovo veicolo pesante Genlyon, frutto della cooperazione fra Iveco e SAIC, è stato eletto "Truck of the Year" per la categoria delle flotte da China Auto News.

A dicembre Iveco ha vinto in Brasile, per il terzo anno consecutivo, il premio "Truck of the Year" assegnato al veicolo medio Tector da Autodata, la più prestigiosa rivista del settore. Sempre Autodata ha conferito a Iveco il premio per la categoria "Gestione d'impresa" per la sua strategia di espansione del brand Iveco nei mercati del Sud America.

A Iveco è stato, inoltre, assegnato il titolo di migliore azienda importatrice nel settore del trasporto in Germania.

Il sito Iveco Off-Road, infine, si è aggiudicato il titolo "Best in Class" agli Interactive Media Awards di New York, uno dei riconoscimenti più ambiti del mondo del web. Al sito Iveco, dedicato ai veicoli della gamma fuoristrada, è stato assegnato il premio più autorevole, riservato ai progetti a elevato contenuto di innovazione nella categoria Automotive.

SERVIZI

Nel 2009 Customer Service ha registrato un andamento fortemente influenzato dai ridotti livelli di attività post-vendita che già nell'ultima parte del 2008 avevano evidenziato rallentamenti. Nel 2009 si è assistito all'abbassamento dei livelli di stock ricambi dei concessionari in proporzione alla riduzione del livello di attività e non si intravedono significativi segnali di ripresa delle percorrenze in tempi brevi. Questa situazione si è manifestata in tutti i mercati, con particolare gravità in Spagna, Gran Bretagna e nei mercati dell'Est Europa.

La logistica ricambi ha risentito delle difficoltà di approvvigionamento dovute alla necessità dei fornitori di adeguare la capacità produttiva alla crisi economica. Il sistema integrato del magazzino virtuale Iveco ha comunque garantito un'adeguata disponibilità per i ricambi critici.





È proseguita l'attività di implementazione della tecnologia RFID (Radio Frequency Identification Device) per garantire una migliore tracciabilità dei processi logistici ed assicurare l'originalità dei ricambi.

Nell'ambito del processo integrato di riduzione dei tempi di fermo macchina è pienamente operativo da novembre il processo "VOR Parts", per una più rapida reazione in caso di fabbisogno di ricambi critici.

È stato infine definito un piano triennale di investimenti per rendere più flessibili infrastrutture e processi logistici anche in prospettiva di un mercato non immediatamente in ripresa.

Per quanto riguarda l'Assistenza Tecnica post-vendita, nonostante il difficile scenario macro economico, il 2009 ha visto la conferma degli investimenti della rete nell'area della competenza tecnico-diagnostica. Nel corso del 2009 è stato implementato su tutta la rete dell'Europa Occidentale un nuovo sistema di gestione delle chiamate per richieste di supporto tecnico e di ricambi, grazie al quale è possibile misurare qualitativamente e quantitativamente il livello di servizio erogato dagli Help Desk. Questo è alla base del sistema "VOR Log" che attraverso il monitoraggio dei veicoli in Assistenza su tutta la rete, consente la focalizzazione delle attività in Iveco e presso le officine per minimizzare i tempi di fermo macchina. Il roll-out del sistema, iniziato nel corso del 2009, sarà completato su tutti i mercati dell'Europa Occidentale entro il 2010.

Iveco offre **servizi finanziari** in Europa e, attraverso le società all'interno del perimetro di Fiat Group Automobiles, in America Latina e in Cina.

In Europa Occidentale l'attività viene gestita dal 2005 da Iveco Finance Holdings Limited (IFHL), joint venture con il gruppo Barclays, di cui Iveco detiene il 49% (società valutata con il metodo del patrimonio netto). La joint venture supporta le vendite del Settore in Europa tramite il finanziamento delle reti di vendita e dei clienti finali in Francia, Germania, Italia, Svizzera e Regno Unito.

In Spagna l'attività è gestita da Transolver Finance Est. Financiero de Credito S.A., joint venture con il gruppo Santander, di cui Iveco detiene il 50% (società valutata con il metodo del patrimonio netto). La società offre finanziamenti sia alla rete di vendita sia ai clienti finali. Sempre in Spagna, Iveco offre inoltre servizi di noleggio a medio e lungo termine attraverso Transolver Service S.A., società interamente controllata dal Settore e consolidata integralmente.

In Svizzera, Austria e nell'Europa dell'Est l'attività è gestita da società di servizi finanziari captive consolidate integralmente.

L'attività del 2009 è stata influenzata dalla crisi, che ha pesantemente rallentato i volumi di vendita e conseguentemente il numero dei finanziamenti sia nell'Europa Occidentale sia nell'Europa dell'Est.

Considerando le società controllate (consolidate integralmente) il numero dei veicoli finanziati nel 2009 è stato pari a 2.776 (6.229 nel 2008), con una penetrazione di mercato del 39% (39,2% nel 2008) relativa a 1.118 veicoli nuovi (3.260 nel 2008).

Includendo anche l'attività di Iveco Finance Holdings Limited, il numero di veicoli finanziati dai Servizi Finanziari del Settore è passato da 43.146 nel 2008 a 22.637 nel 2009, con una penetrazione del 22,4% (28,2% nel 2008) relativa a 14.458 veicoli nuovi (30.738 nel 2008).



FPT Powertrain Technologies

DATI SIGNIFICATIVI

(in milioni di euro)	2009	2008
Ricavi netti	4.952	7.000
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	(25)	166
Utile/(perdita) operativa (*)	(114)	162
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	562	898
di cui Costi di sviluppo capitalizzati	99	105
Spesa complessiva in Ricerca e Sviluppo (**)	140	141
Dipendenti a fine esercizio (numero) (***)	19.638	20.507

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.

(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

(***) Include anche i dipendenti Iveco occupati nelle attività powertrain confluite in FPT (7.685 unità a fine 2009 e 8.335 unità a fine 2008).

ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Le attività di FPT Powertrain Technologies includono le linee di business Passenger & Commercial Vehicles (P&CV), nel campo dei motori e dei cambi per automobili e veicoli commerciali leggeri, ed Industrial & Marine (I&M), che comprende le attività powertrain per veicoli industriali, per applicazioni industriali nelle macchine per l'agricoltura e per le costruzioni e i motori marini. FPT raggruppa, inoltre, le attività di ricerca del C.R.F. relative a motori e cambi e coordina le attività di Elasis, sempre con riferimento all'area motori e cambi.

L'andamento del Settore è stato caratterizzato dalla brusca contrazione dei volumi nella prima parte del 2009, cui è seguito un recupero delle vendite di motori per autovetture nel secondo semestre. Il calo è rimasto particolarmente accentuato per le attività Industrial & Marine.

I ricavi realizzati nel corso del 2009 sono stati pari a 4.952 milioni di euro, in calo del 29,3% rispetto all'esercizio precedente. Le vendite a terzi e joint venture, nel 2009, hanno rappresentato il 16% dei ricavi (22% dei ricavi nel 2008).

Nel 2009 la linea Passenger & Commercial Vehicles ha venduto 2.290.000 motori, con una diminuzione del 2,7%, e 2.208.000 cambi, con una crescita del 9,4% rispetto all'anno precedente. I motori diesel venduti a terzi hanno rappresentato circa il 7% dei volumi di vendita complessivamente realizzati nell'esercizio (14% nel 2008).

La linea Industrial & Marine ha venduto 268.000 unità, con una riduzione del 50,9% rispetto al 2008. I motori sono stati consegnati principalmente a Iveco (per il 38%), a CNH (per il 25%) e a Sevel, la joint venture per la produzione di veicoli commerciali leggeri (per il 26%). Sono stati, inoltre, venduti 53.000 cambi (-50,2%) e 105.000 ponti e assali (-61,5%).

Nel corso del 2009 FPT Powertrain Technologies ha proseguito nella realizzazione delle intese sottoscritte in precedenza e stipulato nuovi accordi.

Lo stabilimento di Verrone è stato potenziato e rilanciato a seguito del protocollo d'intesa firmato nel 2008 tra FPT, Regione Piemonte, Provincia di Biella e Comune di Verrone; nel corso del 2009 vi è iniziata la produzione del nuovo cambio C635 destinato a vetture del segmento medio.





Lo stabilimento di Campo Largo, sito nella regione metropolitana di Curitiba (Paraná, Brasile), ha avviato la produzione di una nuova gamma di motori mid-size, all'avanguardia ed estremamente competitivi. Lo stabilimento è stato profondamente aggiornato in funzione dei nuovi contenuti previsti dalle applicazioni Fiat.

In giugno FPT e Perkins Engines Company Limited hanno siglato un accordo di cooperazione strategica per la fornitura a lungo termine da FPT a Perkins di un nuovo motore da 3,4 litri, a basso impatto ambientale, destinato ad applicazioni nelle macchine per l'agricoltura e per le costruzioni.

In luglio il Gruppo Fiat ed il gruppo cinese GAC (Guangzhou Automobile Group Co. Ltd.) hanno sottoscritto un accordo quadro per la costituzione di una joint venture paritaria al fine di produrre motori e autoveicoli per il mercato cinese. La capacità produttiva prevista per i motori ammonterà a 220.000 unità l'anno.

INNOVAZIONE E PRODOTTI Passenger & Commercial Vehicles

Nel corso del 2009 si è continuato a sviluppare motopropulsori (motori più cambi) innovativi per Fiat Group Automobiles.

Tra le novità più significative, va citato l'inizio, nel mese di maggio, della produzione dei motori MultiAir, una nuova generazione di propulsori a benzina in grado di ridurre consumi ed emissioni migliorando allo stesso tempo le prestazioni e il comfort di guida. I propulsori offrono, a parità di cilindrata, aumenti del 10% della potenza e del 15% della coppia, con una riduzione del 10% di consumi ed emissioni di CO₂. Questa tecnologia è stata premiata con i riconoscimenti "Technobest 2009", "ADAC - Gelber Engel 2010" e "Engine Development Team of the Year" (della rivista Automotive Testing Technology International). I propulsori MultiAir sono stati applicati alle vetture Alfa MiTo e Punto Evo con i motori in versione 105 Cv Aspirato e 135 Cv Turbo. Sono, inoltre, proseguiti gli sviluppi delle versioni 170 Cv e 135 Cv con Dry Dual Clutch Transmission.

Sempre nel campo dei motori a benzina, è stato lanciato in produzione il nuovo motore della famiglia B 1.8 Turbo a iniezione diretta, mentre si procede con lo sviluppo della versione da 230 Cv per applicazioni Alfa Romeo.

In ambito motori diesel per autoveicoli, nel 2009 FPT ha avviato la fornitura a Fiat Group Automobiles di motori diesel a basso impatto ambientale per l'Alfa MiTo (1.3 JTDM da 90 Cv con DPF), la Grande Punto (1.6 MultiJet da 120 Cv Euro 5) e l'Alfa 159 (2.0 JTDM da 170 Cv Euro 5). E' stata avviata la produzione del motore 1.3 (Small Diesel Engine) in versione Euro 5 (potenze di 75 e 95 Cv), dotato dell'innovativo sistema di iniezione Common Rail MultiJet II. Il lancio commerciale è avvenuto a fine settembre su Fiat Punto Evo.

È proseguito, inoltre, lo sviluppo di versioni diesel a bassi livelli di CO₂ che saranno introdotti sulle vetture nel 2010, nonché lo sviluppo del nuovo "piccolo" 2 cilindri Small Gasoline Engine, dotato di MultiAir nelle due versioni aspirato e turbo e successivamente Turbo metano. La prima applicazione è prevista su Fiat 500 in versione Turbo.

È continuato lo sviluppo del motore Fire 1.4 Turbo bi-fuel (metano/benzina) e dei sempre più richiesti motori in versione GPL (mercato europeo) e Flex (mercato sudamericano). E' stato completato, inoltre, il supporto a FGA per le applicazioni GPL dei motori Fire aspirati e turbo.

Nel campo delle trasmissioni si ricorda il citato avvio della produzione del nuovo cambio C635, a sei marce, nella versione manuale e lo sviluppo della versione Dry Dual Clutch Transmission, che applicata su MiTo 135 Cv MultiAir, verrà lanciata in occasione del Salone dell'Auto di Ginevra 2010.





Industrial & Marine

La divisione ha come obiettivo la progettazione e la costruzione di motori sia per applicazioni veicolari (On-Highway) sia per applicazioni industriali e agricole (Off-Highway).

Nel campo dei motori per applicazioni Light Commercial Vehicles, è stato introdotto il motore di tre litri da 136 Cv bi-fuel (metano/benzina) che equipaggia il Fiat Ducato 140 Natural Power. Sempre per il Ducato, a settembre è stata avviata la produzione della versione diesel Heavy Duty Euro 5 del motore F1C da 107 kW, con turbo a geometria variabile. Relativamente ai progetti con Daimler-Fuso, è stata avviata la produzione del motore F1C da 107 kW per la prima applicazione su un veicolo della Mitsubishi Fuso Bus&Truck Corporation (Gruppo Daimler Truck), mentre sono in corso gli sviluppi per le successive applicazioni.

Per il nuovo EcoDaily Iveco, FPT ha, inoltre, sviluppato due motori di 2,3 litri (106 e 126 Cv) e due di 3 litri (140 e 170 Cv Twin Stage). Questi ultimi rispettano lo standard EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle), il più severo previsto dalle normative europee in tema di emissioni. La gamma dei motori FPT su EcoDaily è completata dalla versione Natural Power, con motore bi-fuel (metano/benzina), anch'esso omologato EEV.

Nel primo trimestre 2009 è stata, inoltre, completata l'omologazione EEV di tutti i motori della gamma Iveco.

Nell'ambito del citato accordo di cooperazione strategica con Perkins Engine Company Limited è iniziato lo sviluppo di un motore di 3,4 litri derivato dall'attuale F32, che rispetterà i limiti Tier 4A e Stage IIIB, per applicazioni nelle macchine per l'agricoltura e per le costruzioni.

Nell'ambito dei motori medi e pesanti è stata avviata la produzione di una nuova versione del motore Cursor 8 ad alimentazione CNG (Gas naturale compresso) che migliora le prestazioni rispettando i più severi limiti di emissioni EEV. Nel 2009 sono proseguiti gli sviluppi dei motori Cursor e NEF per il rispetto dei futuri limiti di emissioni Euro 6 e Tier 4A, rispettivamente per applicazioni on-road e off-road.

In Cina, la joint venture SAIC Fiat Powertrain Hongyan ha avviato la produzione dei motori diesel Cursor 9 nel nuovo sito produttivo situato nella città di Chongqing destinato sia al fabbisogno di SIH, joint venture fra Iveco, SAIC e Hongyan Automotive, sia al mercato non-captive.

Al Salone Nautico di Genova, infine, FPT ha presentato il nuovo motore C90 nelle versioni da 620 e 380 Cv. Il propulsore conferma la capacità del Settore di creare nuove tecnologie e di applicarle a diverse tipologie di motori.





COMPONENTI

Magneti Marelli

DATI SIGNIFICATIVI

(in milioni di euro)

	2009	2008
Ricavi netti	4.528	5.447
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	25	174
Utile/(perdita) operativa (*)	(40)	93
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	356	474
di cui Costi di sviluppo capitalizzati	114	118
Spesa complessiva in Ricerca e Sviluppo (**)	245	268
Dipendenti a fine esercizio (numero)	31.628	33.216

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.

(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.



ANDAMENTO DELLA GESTIONE

La crisi economico-finanziaria mondiale ha influenzato seriamente l'andamento della gestione di tutto l'anno, gli effetti negativi hanno raggiunto il loro picco nel primo semestre mentre, nella seconda metà dell'anno, si sono manifestati gli effetti positivi sia degli interventi esterni (incentivi governativi) sia interni (azioni di riduzione costi poste in essere dal Settore). Tali azioni tuttavia non hanno totalmente compensato gli scostamenti negativi, rispetto all'anno precedente, registrati nel primo semestre.

Nel 2009 il Settore ha stipulato alcuni importanti accordi per lo sviluppo di prodotti innovativi nell'ambito della componentistica di riferimento.

Nel mese di gennaio è stato annunciato l'avvio di una collaborazione tecnologica tra il Settore, Brembo e Pirelli finalizzata allo sviluppo di soluzioni all'avanguardia per l'industria dell'automotive italiana e internazionale.

Sempre nel mese di gennaio si è formalizzato l'accordo tra Magneti Marelli e il gruppo indiano Unitech Machines Limited per la progettazione, produzione e assemblaggio di componenti elettronici per autovetture in India con l'acquisizione del 51% delle azioni della società Magneti Marelli UM Electronic Systems Private Limited.

Nel mese di aprile è stata costituita in Cina la società SAIC Magneti Marelli Powertrain Co. Ltd., joint venture paritetica tra Magneti Marelli e Shanghai Automobile Gear Works, mirata alla produzione di componenti idraulici per il cambio AMT (Automated Manual Transmission) di Magneti Marelli.

A maggio Magneti Marelli e il Politecnico di Torino hanno firmato un accordo di partnership di cinque anni che prevede attività congiunte nell'ambito della ricerca e innovazione, della didattica e formazione.

Nel mese di novembre Magneti Marelli e Samsung Mobile Display hanno siglato un accordo di cooperazione per la progettazione e lo sviluppo di nuove generazioni di prodotti basati sui display, rivolti al settore automotive nell'ambito dei quadri di bordo, dei dispositivi per la navigazione e dell'infomobilità.

A dicembre Magneti Marelli e Telit Communications S.p.A. hanno siglato un memorandum di intesa volto allo sviluppo di funzioni e servizi di infomobilità e tracking (localizzazione) nel comparto automotive su scala mondiale e in particolare in Europa e Brasile.



Tutte le linee di business hanno sofferto della recessione economica; di seguito si delineano gli aspetti salienti che hanno caratterizzato la gestione delle singole linee di business.

Lighting

Il fatturato del 2009 è stato pari a 1.228 milioni di euro, con una flessione del 19% rispetto all'anno precedente. Si evidenzia che la riduzione generale dei volumi di vendita dovuta alla crisi finanziaria mondiale ha colpito più severamente il segmento automotive medio-alto dove la linea di business è più presente.

Nell'ambito dell'attività di innovazione è significativo il progetto per il modulo ellittico bi-alogeno (Bihalogen Projection Module): nuovo standard alogeno in grado di fornire maggiore e più ampio flusso luminoso.

Tra le più importanti acquisizioni di ordini si ricordano: proiettori per modelli Mercedes, Audi e Skoda, fanali e proiettori per Land Rover e Peugeot.

Controllo Motore

Il fatturato del 2009, pari a 850 milioni di euro, è diminuito del 9% rispetto al 2008. Situazioni contrastanti hanno caratterizzato l'andamento della linea di business: ai cali di Europa e USA si è infatti contrapposta la crescita in India, grazie alla produzione di centraline diesel, e in Cina, mentre in Brasile il fatturato si è mantenuto in linea con l'anno precedente.

Tra i lanci dell'anno si segnalano i corpi farfallati per i clienti Peugeot e Citroen e per i mercati del Sud Africa, India e Russia, nonché l'iniettore GDI per il gruppo Volkswagen. L'innovazione si è concentrata sullo sviluppo di componenti e pacchi batterie per applicazioni su vetture elettriche e ibride oltre che su progetti per abbattimento degli ossidi di azoto su motori diesel.

Fra le principali acquisizioni di ordini si evidenziano: per Fiat i sistemi CNG per Grande Punto e la centralina MultiAir per Punto Evo e Alfa Mito; sistemi per motori 1.0 e 1.4 per Volkswagen; i sistemi per i motori Tritec 1.6/1.8 per Fiasa e il sistema Freechoice per General Motors in Brasile.

Sistemi Sospensioni

I ricavi dell'anno, pari a 525 milioni di euro, sono calati del 23% rispetto all'anno precedente a parità di perimetro. La variazione più consistente si è verificata in Italia in particolare a seguito della contrazione delle produzioni di veicoli commerciali leggeri. Per quanto riguarda gli altri mercati di riferimento della linea di business: la Polonia ha beneficiato della crescita delle vendite verso Fiat e terzi e il Brasile si è confermato in linea con l'anno precedente.

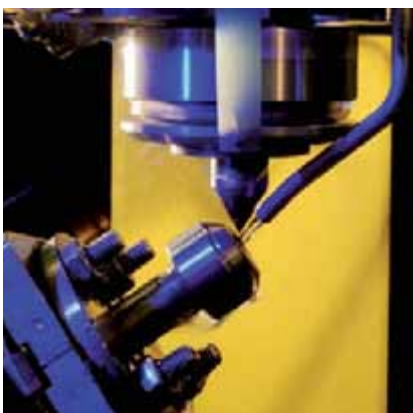
Il principale lancio produttivo dell'anno è stato quello dei sistemi sospensioni per la Fiat 500C in Polonia, mentre tra gli ordini acquisiti si segnala il montante per le future piattaforme per BMW la cui produzione avverrà in Polonia.

Ammortizzatori

I ricavi della linea di business per l'anno 2009 sono stati pari a 281 milioni di euro; la diminuzione (-11%) rispetto all'anno precedente è dovuta ai cali registrati nei mercati europeo e americano; solo in Polonia il fatturato è aumentato rispetto al 2008.

Nel 2009 è entrato in produzione il sistema ad ammortizzatori elettronici Synaptic Damping Control su Lancia Delta e Alfa Romeo Mito. I principali progetti innovativi riguardano l'Inertial Valve (nuova valvola per ammortizzatori) e il Progetto Selectronic (nuovo concetto di ammortizzatore elettronico).





Sistemi Elettronici

I ricavi complessivi del 2009 sono stati pari a 501 milioni di euro, in diminuzione del 12% rispetto all'anno precedente; nell'ambito del generalizzato calo delle vendite si segnala la controtendenza dei mercati cinese e brasiliano. I quadri di bordo hanno realizzato un incremento del fatturato (+10%), principalmente grazie agli effetti positivi delle vendite di quadri verso clienti terzi; la telematica registra un'importante discesa del fatturato (-52%) influenzata dallo spostamento della domanda verso la gamma di prodotti info-telematici meno ricca. Il fatturato dei prodotti abitacolo è rimasto in linea con l'anno precedente.

Per quanto riguarda l'attività di innovazione: per i quadri di bordo e la linea di prodotto abitacolo sono stati sviluppati numerosi nuovi prodotti per Fiat, Volkswagen-Audi e Ferrari; nell'area telematica gli sviluppi si sono concentrati sulla nuova piattaforma di radionavigazione per PSA, sull'evoluzione del Blue&Me per Fiat e sull'integrazione dell'Instant Nav di Fiat. Per Ford è continuato lo sviluppo, in collaborazione con Microsoft, del nuovo sistema Fordworks che, basato sulla piattaforma Windows, consente la navigazione e l'accesso veloce ad internet.

Tra i principali ordini acquisiti si segnalano i quadri di bordo per Volkswagen, i nodi plancia per modelli Fiat, prodotti infotainment per clienti terzi; sono stati acquisiti ordini di prodotti del comparto telematico per il canale Aftermarket tra cui il tracking container (scatola telematica per localizzazione container) ed il kit TomTom per Fiat.

Sistemi di Scarico

Nel 2009 sono stati registrati ricavi per 543 milioni di euro, in diminuzione del 15% rispetto all'anno precedente. Tale variazione ha risentito di un effetto prezzi negativo legato al calo delle quotazioni del materiale impiegato, parzialmente compensato dall'avvio di nuovi prodotti.

Per l'innovazione le attività del 2009 hanno riguardato tematiche già avviate negli anni precedenti sulla riduzione emissioni dei motori diesel, la caratterizzazione del suono "dual mode muffler" e ulteriori studi rivolti alla riduzione di CO₂ e consumi. Nel corso dell'anno è iniziata la produzione e commercializzazione degli scarichi a brand Abarth con tecnologia "dual mode muffler".

Tra i principali ordini acquisiti si evidenziano nuovi sistemi di scarico legati all'introduzione delle nuove motorizzazioni Euro 5 e il sistema di scarico completo per Seat.

Motorsport

Nel corso del 2009 Magneti Marelli ha proseguito le proprie attività nei campionati delle competizioni sportive, fornendo sistemi di controllo elettronico, componenti benzina, elettromeccanici e sistemi di telemetria/acquisizione dati a tutti i principali team di Formula 1, quali Ferrari, Toyota, Renault, Toro Rosso, Red Bull.

Le attività competizioni di Magneti Marelli si sono consolidate anche nei campionati Rally e Moto GP; in quest'ultimo i sistemi di controllo elettronico e di iniezione benzina sono stati portati in gara da Yamaha (Campione del mondo 2009), Ducati, Suzuki e Kawasaki.



After Market

I ricavi del 2009 sono stati pari a 237 milioni di euro, sostanzialmente in linea con l'anno precedente. I maggiori volumi del prodotto macchine rotanti e batterie, l'allargamento della gamma prodotto su ammortizzatori e paraurti hanno compensato il calo delle linee di prodotto tradizionali (illuminazione e comparto elettrico).

Tra gli eventi significativi si segnalano il recente lancio di nuovi prodotti telematici, oltre che importanti accordi commerciali e di collaborazione con partner rilevanti nei comparti dei prodotti e servizi tecnici per le officine di revisione e degli strumenti per la diagnostica.

Plastic Components and Modules

I ricavi della linea di business, pari a 469 milioni di euro, sono calati del 14% a pari perimetro rispetto al 2008, la diminuzione è essenzialmente connessa alla riduzione dei volumi di vendita per la contrazione del mercato.

L'innovazione prodotto ha riguardato l'applicazione della tecnologia di soffiaggio "multilayer" applicata alla produzione di serbatoi per vetture di medio/piccola cilindrata e l'utilizzo della tecnologia "slush" (apprezzabile per gli aspetti estetici) per lo sviluppo della plancia di veicoli industriali.

Tutte le linee di business hanno iniziato lo sviluppo dei nuovi prodotti per la Fiat 500 destinata al mercato statunitense.





PRODOTTI METALLURGICI

Teksid

DATI SIGNIFICATIVI

(in milioni di euro)

	2009	2008
Ricavi netti	578	837
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	(12)	41
Utile/(perdita) operativa (*)	(14)	49
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	33	41
Spesa complessiva in Ricerca e Sviluppo (**)	2	3
Dipendenti a fine esercizio (numero)	6.194	7.600

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.

(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.



ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Il contesto economico globale del 2009 è stato caratterizzato da una repentina riduzione della domanda nella prima parte dell'anno e da una parziale ripresa a partire dal terzo trimestre, pur con andamenti differenziati tra paesi e aree. In particolare, i comparti di interesse per Teksid hanno manifestato il seguente andamento: in Europa Occidentale il mercato dell'auto ha mantenuto il livello dell'anno precedente mentre è calata significativamente la domanda di veicoli leggeri; in Brasile l'andamento complessivo del mercato è stato positivo.

Il mercato di riferimento dei veicoli pesanti ha presentato una fortissima contrazione a livello mondiale che ha interessato tutte le aree, soltanto in Asia il calo è stato meno marcato.

Il quadro economico sopra esposto ha condizionato negativamente le performance del Settore, che ha presentato un calo dei ricavi del 30,9%.

Nel 2009 la business unit Ghisa ha registrato una riduzione dei volumi del 26,6% rispetto al 2008, che ha riguardato l'Europa (-9%), l'area Nafta (-52%), dove le vendite del Settore sono concentrate nel comparto dei veicoli pesanti, e il Brasile (-30%), sempre per il forte calo delle forniture destinate ai veicoli pesanti. I ricavi della business unit hanno subito un decremento del 32,3%.

Nel comparto Ghisa Teksid opera anche in Cina tramite Hua Dong Teksid Automotive Foundry Co. Ltd., società a controllo congiunto con SAIC, contabilizzata con il metodo del patrimonio netto. Nel 2009 la società ha registrato un decremento dei volumi di spedito del 12,5%.

Nel 2009 la business unit Alluminio ha registrato una riduzione dei volumi del 5,5% e di fatturato del 22,8%. La variazione negativa dei ricavi è dovuta ai minori volumi di vendita, alla riduzione del fatturato di attività secondaria (vendite di attrezzature), nonché alla diminuzione dei prezzi di vendita dovuta all'impatto del calo della quotazione della materia prima, a cui l'andamento dei prezzi viene agganciato.



MEZZI E SISTEMI DI PRODUZIONE

Comau

DATI SIGNIFICATIVI

(in milioni di euro)

	2009	2008
Ricavi netti	728	1.123
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	(28)	21
Utile/(perdita) operativa (*)	(32)	-
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	13	17
di cui Costi di sviluppo capitalizzati	2	3
Spesa complessiva in Ricerca e Sviluppo (**)	10	13
Dipendenti a fine esercizio (numero)	11.708	11.445

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.

(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Nel 2009 il mercato di riferimento del Settore ha risentito della crisi finanziaria e industriale che ha colpito tutti i Paesi.

Nei Paesi occidentali tutti i costruttori di automobili hanno ridotto al minimo i loro investimenti, limitando e ritardando l'uscita di nuovi modelli.

Solo in Mercosur e Cina la riduzione degli investimenti è stata più contenuta, mostrando un primo semestre con poche decisioni di investimento e un secondo semestre con una ripresa.

In Mercosur si è incrementata, invece, l'attività di Service.

Si è inoltre confermata la tendenza a favorire gli interventi di riconversione e razionalizzazione della capacità produttiva, piuttosto che la costruzione di nuovi stabilimenti.

Negli ultimi tre mesi dell'anno miglioramenti si sono manifestati in Nord America dopo la conclusione delle procedure concorsuali di Chrysler e General Motors.

Il piano di ristrutturazione e di ridefinizione del perimetro di attività e della presenza nei vari Paesi, avviato da Comau negli anni passati per fronteggiare le difficoltà di mercato, unitamente a una serie di misure temporanee di riduzione dei costi, ha consentito di limitare le perdite legate all'impatto negativo del calo dei volumi di attività.

Nel corso del 2009 Comau ha ceduto a terzi le sue società in Sud Africa e la società tedesca germanINTEC (attività di Engineering).

Nel 2009, le acquisizioni degli ordini per le attività a commessa, pari a 528 milioni di euro, sono risultate inferiori del 38% rispetto al 2008 (inferiori del 36% a parità di perimetro).

Complessivamente il 27% degli ordini delle attività a commessa è stato acquisito in Europa, il 47% nell'area Nafta, mentre il restante 26% è stato acquisito in Mercosur e nei nuovi mercati. La ripartizione degli ordini si presenta come segue: il 20% proviene da società del Gruppo Fiat e l'80% da altri costruttori. Al 31 dicembre 2009 il portafoglio ordini delle attività a commessa è pari a 478 milioni di euro, in diminuzione del 9% rispetto all'anno precedente.

Il Service ha beneficiato di una crescita nel Mercosur, che non ha compensato la contrazione degli ordini in Europa, in linea con la ridefinizione del perimetro di attività.



SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLA FIAT S.P.A.

I prospetti di seguito esposti e commentati sono stati predisposti sulla base del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2009 a cui si fa rinvio, redatto nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standard Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005.

ANDAMENTO ECONOMICO

Il Conto economico dell'esercizio 2009 della Capogruppo presenta un utile netto di 340 milioni di euro in diminuzione di 859 milioni di euro rispetto a quello dell'esercizio precedente, che però aveva beneficiato di proventi non ricorrenti per 879 milioni di euro.

Il risultato è in sintesi così determinato:

(in milioni di euro)	2009	2008
Risultato da partecipazioni	402	867
Dividendi	1.260	874
(Svalutazioni) ripristini di valore di partecipazioni	(858)	(7)
Plusvalenze (minusvalenze) su cessioni	-	-
Costi per il personale e di gestione al netto degli altri ricavi	(42)	(81)
Proventi da operazioni non ricorrenti	-	879
Proventi (oneri) finanziari	(14)	(422)
UTILE/(PERDITA) ANTE IMPOSTE	346	1.243
Imposte	(6)	(44)
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	340	1.199

Il **Risultato da partecipazioni** è positivo per 402 milioni di euro ed è determinato dai dividendi percepiti nel periodo al netto delle svalutazioni di partecipazioni. Registra complessivamente una diminuzione di 465 milioni di euro rispetto a quello dell'esercizio precedente (867 milioni di euro):

- i **Dividendi** sono stati pari a 1.260 milioni di euro, erogati dalle società controllate Fiat Group Automobiles S.p.A. (700 milioni di euro) e Iveco S.p.A. (560 milioni di euro).

Nel 2008 i dividendi erano stati pari a 874 milioni di euro, distribuiti essenzialmente da Fiat Partecipazioni S.p.A. (500 milioni di euro), Ferrari S.p.A. (85 milioni di euro), Iveco S.p.A. (78 milioni di euro), Fiat Netherlands Holding N.V. (61 milioni di euro);

- il saldo (**Svalutazioni**) **ripristini di valore di partecipazioni** è negativo per 858 milioni di euro ed è determinato dalla svalutazione delle partecipazioni in Iveco S.p.A. (560 milioni di euro), Fiat Group Automobiles S.p.A. (200 milioni di euro), Comau S.p.A. (51 milioni di euro), Teksid Aluminum S.r.l (31 milioni di euro) e Fiat Partecipazioni S.p.A. (16 milioni di euro).

Nel 2008 il saldo delle svalutazioni al netto dei ripristini di valore di partecipazioni era negativo per 7 milioni di euro originato unicamente dalla svalutazione di Comau S.p.A.

I **Costi per il personale e di gestione al netto degli altri ricavi** sono stati pari a 42 milioni di euro contro 81 milioni di euro nel 2008.

In particolare:

- I **Costi per il personale e di gestione**, pari a 117 milioni di euro, sono costituiti da costi per il personale per 31 milioni di euro (37 milioni di euro nel 2008), nonché da altri costi di gestione per 86 milioni di euro (114 milioni di euro nel 2008) che comprendono costi per servizi, ammortamenti e altri costi operativi. Registrano complessivamente un decremento di 34 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, attribuibile a minori costi per servizi, sia da Terzi sia da società del Gruppo, nonché all'iscrizione di minori oneri figurativi per *stock option*. L'organico medio è stato nel 2009 di 152 dipendenti, in linea con la media dell'esercizio precedente (151 dipendenti nel 2008).
- Gli **Altri ricavi**, pari a 75 milioni di euro (70 milioni di euro nel 2008), si riferiscono principalmente a prestazioni di servizi e di personale dirigenziale presso le principali società del Gruppo, nonché alla variazione di lavori in corso su ordinazione (contratti tra Fiat S.p.A. e Treno Alta Velocità – T.A.V. S.p.A.), valutati in base alla percentuale di completamento rapportata al valore contrattuale delle opere. Rispetto all'esercizio precedente, si rilevano maggiori addebiti verso società del Gruppo per servizi, per recupero costi e per il personale dirigenziale distaccato, che hanno consentito di bilanciare il venir meno dei compensi per le licenze d'uso del marchio "Fiat".
- Nell'esercizio non sono stati registrati **Proventi da operazioni non ricorrenti**, mentre nel 2008 la voce ammontava a 879 milioni di euro e si riferiva alla plusvalenza netta realizzata con la cessione del marchio "Fiat" alla controllata Fiat Group Marketing & Corporate Communication S.p.A., società dedicata alla gestione dei marchi.
- Il saldo dei **Proventi (oneri) finanziari** è negativo ed ammonta a 14 milioni di euro determinato da oneri finanziari netti per 131 milioni di euro, dovuti essenzialmente agli interessi passivi generati dall'indebitamento, in buona parte bilanciati da proventi per 117 milioni di euro per la valutazione a valori di mercato di due Equity Swap su azioni ordinarie Fiat S.p.A. correlati ai piani di stock option. Nel 2008 il saldo tra proventi ed oneri finanziari era stato negativo per 422 milioni di euro a seguito di oneri finanziari netti per 159 milioni di euro, principalmente costituiti dagli interessi passivi maturati sull'indebitamento, nonché dalla valutazione dei citati Equity Swap che aveva determinato oneri per 263 milioni di euro.
- Le **Imposte** sul reddito ammontano a 6 milioni di euro e sono essenzialmente determinate dal conguaglio versato nell'anno relativo all'IRAP sull'imponibile dell'esercizio precedente, al netto del rilascio di imposte differite accantonate nei passati esercizi. Nel 2008 le imposte sul reddito ammontavano a 44 milioni di euro ed erano costituite dall'IRAP (corrente e differita) nonché dal conguaglio relativo al consolidato fiscale nazionale dell'esercizio precedente.

SITUAZIONE PATRIMONIALE

La Situazione patrimoniale della Capogruppo può essere sintetizzata nella tabella che segue:

(in milioni di euro)	AI 31.12. 2009	AI 31.12.2008
Attività non correnti	14.049	14.499
di cui Partecipazioni	13.991	14.445
Capitale d'esercizio	(235)	34
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	13.814	14.533
PATRIMONIO NETTO	12.487	12.170
INDEBITAMENTO NETTO	1.327	2.363

Le **Attività non correnti** sono costituite per la quasi totalità dalle partecipazioni di controllo nelle più importanti società del Gruppo.

La diminuzione delle partecipazioni rispetto al 31 dicembre 2008, pari a 454 milioni di euro, è essenzialmente determinata dalle svalutazioni precedentemente indicate, al netto di ricapitalizzazioni effettuate nell'anno per 406 milioni di euro.

Il **Capitale d'esercizio**, presenta un saldo negativo complessivamente pari a 235 milioni di euro, è costituito da crediti/debiti commerciali, altri crediti/debiti (tributari, verso personale dipendente, ecc.), da rimanenze per lavori in corso su ordinazione al netto degli acconti ricevuti, nonché da accantonamenti a fondi. La variazione in diminuzione di 269 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008 è dovuta essenzialmente alla riduzione dei crediti commerciali e dei crediti verso l'Erario per i rimborsi avvenuti nell'anno (per IVA consolidata e per IRES di anni precedenti).

Il **Patrimonio netto** al 31 dicembre 2009 ammonta a 12.487 milioni di euro e registra un incremento netto di 317 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008 a seguito essenzialmente dell'utile dell'esercizio (340 milioni di euro) al netto della diminuzione legata alla distribuzione dei dividendi alle azioni di risparmio (25 milioni di euro).

Per un'analisi più completa delle variazioni del patrimonio netto si rimanda all'apposito Prospetto riportato nelle pagine successive, nell'ambito del bilancio d'esercizio della Capogruppo Fiat S.p.A.

Al 31 dicembre 2009 si evidenzia un **Indebitamento netto** pari a 1.327 milioni di euro, in riduzione di 1.036 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008 per effetto principalmente del flusso di cassa legato al risultato dell'esercizio ed alla riduzione del capitale di funzionamento, al netto delle ricapitalizzazioni delle società controllate precedentemente indicate. La composizione dell'indebitamento netto è riportata nella tabella che segue:

(in milioni di euro)	Al 31.12. 2009	Al 31.12.2008
Crediti finanziari correnti, disponibilità e mezzi equivalenti	(646)	-
Debiti finanziari correnti	157	553
Debiti finanziari non correnti	1.816	1.810
INDEBITAMENTO NETTO (DISPONIBILITÀ)	1.327	2.363

Al 31 dicembre 2009 i crediti finanziari correnti includono essenzialmente il saldo attivo del conto corrente presso la controllata Fiat Finance S.p.A.

Al 31 dicembre 2009 i debiti finanziari correnti sono costituiti principalmente da debiti verso società di factoring per anticipazioni su crediti ceduti.

I debiti finanziari non correnti sono costituiti per la quasi totalità da finanziamenti ricevuti a tassi di mercato negli anni passati dalla controllata Fiat Finance S.p.A., con scadenze negli anni 2010-2013.

Per un'analisi più completa dei flussi monetari si rimanda al Rendiconto finanziario riportato nelle pagine successive nell'ambito del bilancio d'esercizio della Capogruppo Fiat S.p.A.

RACCORDO TRA RISULTATO E PATRIMONIO NETTO DELLA CAPOGRUPPO E GLI ANALOGHI VALORI DEL GRUPPO

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si riporta il prospetto di raccordo fra il risultato dell'esercizio 2009 ed il patrimonio netto al 31 dicembre 2009 di Gruppo (Quota attribuibile al Gruppo) con gli analoghi valori della Capogruppo Fiat S.p.A.:

(in milioni di euro)	Patrimonio netto al 31.12.2009	Risultato netto 2009	Patrimonio netto al 31.12.2008	Risultato netto 2008
BILANCIO D'ESERCIZIO DELLA FIAT S.P.A.	12.487	340	12.170	1.199
Eliminazione dei valori delle partecipazioni consolidate e dei relativi dividendi nel bilancio della Fiat S.p.A.	(13.969)	(1.260)	(14.426)	(873)
Eliminazione delle svalutazioni (al netto dei ripristini di valore) di partecipazioni consolidate operate da Fiat S.p.A.	-	858	-	7
Contabilizzazione del patrimonio netto e dei risultati conseguiti dalle imprese consolidate	13.568	(784)	14.398	3.317
Rettifiche di consolidamento:				
Eliminazione degli utili e delle perdite infragruppo da cessioni di partecipazioni	-	-	-	(7)
Eliminazione della plusvalenza da cessione del marchio "FIAT"	(879)	-	(879)	(879)
Eliminazione degli utili e delle perdite infragruppo inclusi nel magazzino e nelle immobilizzazioni, dei dividendi distribuiti tra le società controllate ed altre rettifiche	(906)	8	(909)	(1.152)
BILANCIO CONSOLIDATO DI GRUPPO (QUOTA ATTRIBUIBILE AL GRUPPO)	10.301	(838)	10.354	1.612

PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO 2009

Signori Azionisti,

nel sottoporre alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, Vi proponiamo di destinare l'utile di esercizio di euro 339.963.538 come segue:

- alla Riserva Legale euro 16.998.177;
- agli Azionisti un dividendo pari a:
 - ▣ euro 0,17 a ciascuna azione ordinaria per complessivi 185,7 milioni di euro circa (179,1 milioni di euro escludendo le azioni proprie ad oggi detenute);
 - ▣ euro 0,31 a ciascuna azione privilegiata per complessivi 32 milioni di euro circa;
 - ▣ euro 0,325 a ciascuna azione di risparmio per complessivi 26 milioni di euro circa;
- ad Utili portati a nuovo l'importo residuo, pari a circa 79,3 milioni di euro.

Il dividendo sarà posto in pagamento a partire dal 22 aprile 2010, con stacco cedola il 19 aprile, e verrà corrisposto alle azioni che saranno in circolazione alla data di stacco cedola.

16 febbraio 2010

Per il Consiglio di Amministrazione

/s/ Luca Cordero di Montezemolo

IL PRESIDENTE

Luca Cordero di Montezemolo