

IL GRUPPO FIAT CHIUDE IL 2009 CON UN UTILE DELLA GESTIONE ORDINARIA DI 1,1 MILIARDI DI EURO E UN INDEBITAMENTO NETTO INDUSTRIALE DI 4,4 MILIARDI DI EURO, ENTRAMBI MIGLIORI DEI TARGET. LA LIQUIDITA' SI E' RAFFORZATA A 12,4 MILIARDI DI EURO. LE PROSPETTIVE PER IL 2010 RESTANO POSITIVE. IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE PROPONE DIVIDENDI PER 237 MILIONI DI EURO.

- I ricavi, pari a 50,1 miliardi di euro, sono calati del 16% rispetto ai livelli record del 2008 (59,6 miliardi di euro), ma nel quarto trimestre sono aumentati del 3,6% rispetto al quarto trimestre 2008.
- L'utile della gestione ordinaria è stato di 1,1 miliardi di euro (3,4 miliardi di euro nel 2008), con un forte contributo del business delle Automobili.
- Il margine sui ricavi è stato pari al 2,1%. Nell'anno sono stati registrati miglioramenti progressivi trimestre su trimestre con il concretizzarsi delle aggressive misure di contenimento dei costi e con lo stabilizzarsi della domanda.
- La perdita netta è stata di 0,8 miliardi ed include un impatto di 0,6 miliardi di euro derivante da oneri atipici (nel 2008 l'utile netto era stato di 1,7 miliardi di euro).
- Il livello dell'indebitamento netto industriale è stato ridotto a 4,4 miliardi euro (5,9 miliardi di euro alla fine del 2008) e la liquidità è aumentata significativamente a 12,4 miliardi di euro (3,9 miliardi di euro nel 2008).
- Sulla base dell'ammontare cumulato dei risultati netti del Gruppo nel 2008 e nel 2009 il Consiglio di Amministrazione intende proporre un dividendo complessivo per le tre categorie di azioni di 237 milioni di euro (escludendo le azioni proprie).

FIAT GROUP Conto economico – Esercizio 2009		
(in milioni di euro)	2009	2008
Ricavi netti	50.102	59.564
Variazione %	-15,9	
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	1.058	3.362
Variazione	-2.304	
Margine della gestione ordinaria (%)	2,1	5,6
Utile/(perdita) operativa	359	2.972
Variazione	-2.613	
Utile/(perdita) prima delle imposte	(367)	2.187
Variazione	-2.554	
Utile/(perdita) dell'esercizio	(848)	1.721
Variazione	-2.569	
EPS (in euro)		
azioni ordinarie	(0,677)	1,290
azioni privilegiate	(0,677)	1,290
azioni di risparmio	(0,677)	1,445

- Per il 2010 ci si attende una crescita dei ricavi del 3-6%, con un utile della gestione ordinaria di 1,5 miliardi di euro e un livello di indebitamento netto inferiore a 5 miliardi di euro.

Il Consiglio di Amministrazione di Fiat S.p.A. si è riunito oggi, a Torino, sotto la presidenza di Luca Cordero di Montezemolo, per approvare i risultati consolidati del Gruppo dell'intero esercizio e del quarto trimestre 2009.

- I ricavi del Gruppo sono stati pari a 50,1 miliardi di euro, in diminuzione del 15,9% rispetto al 2008. I significativi cali della domanda subiti da tutti i business nel primo semestre (-23,8% rispetto al primo semestre 2008) si sono ridotti in misura considerevole nel secondo semestre (-6,6% rispetto allo stesso periodo del 2008):
 - Fiat Group Automobiles (FGA) ha realizzato un fatturato pari a 26,3 miliardi, il 2,4% in meno rispetto al 2008, con 2.150.700 vetture e veicoli commerciali leggeri consegnati (in linea con il 2008). FGA ha chiuso l'anno con i più alti ricavi di sempre in un quarto trimestre. Nell'anno la quota di mercato delle autovetture è migliorata in Europa Occidentale (+0,6 punti percentuali all'8,8%) con aumenti in Italia (+0,9 punti percentuali al 32,8%) e in alcuni altri mercati chiave. In Brasile, in un mercato che è aumentato del 12,6%, Fiat ha mantenuto la leadership con una quota complessiva del 24,5%.
 - I ricavi del Settore Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH) sono scesi del 20,9% a 10,1 miliardi di euro, per effetto del forte calo della domanda di macchine per le costruzioni a livello mondiale e di condizioni di mercato più deboli (rispetto ai livelli record del 2008, in particolare per le mietitrebbiatrici) per le macchine per l'agricoltura. CNH ha migliorato le quote di mercato dei trattori a più alta potenza in Nord America e delle mietitrebbiatrici in America Latina. La quota delle macchine per le costruzioni è aumentata in America Latina sia per le macchine pesanti sia per quelle leggere.
 - I Veicoli Industriali (Iveco) hanno registrato ricavi per 7,2 miliardi di euro (-34,1%), con cali delle consegne (-45,9% a 103.866 unità) che riflettono la forte contrazione del mercato, specialmente in Europa e nel segmento dei veicoli pesanti.
- L'utile della gestione ordinaria è stato di 1,1 miliardi di euro (3,4 miliardi di euro nel 2008). Nonostante una domanda significativamente più debole, in particolare nel primo semestre, sono stati realizzati trimestre su trimestre costanti miglioramenti del margine sui ricavi, principalmente grazie al riallineamento dei livelli produttivi e alle aggressive misure di contenimento dei costi:
 - FGA ha ottenuto un utile della gestione ordinaria di 470 milioni di euro (691 milioni di euro nel 2008). Le azioni di contenimento dei costi e la ripresa dei volumi di vendita nel secondo semestre hanno solo

FIAT GROUP Conto economico – 4° trimestre		
(in milioni di euro)	2009	2008
Ricavi netti	13.601	13.133
Variazione %	3,6	
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	488	663
Variazione	-175	
Margine della gestione ordinaria (%)	3,6	5,0
Utile/(perdita) operativa	63	256
Variazione	-193	
Utile/(perdita) prima delle imposte	(119)	(79)
Variazione	-40	
Utile/(perdita) del periodo	(283)	180
Variazione	-463	
EPS (in euro)		
azioni ordinarie	(0,227)	0,132
azioni privilegiate	(0,227)	0,132
azioni di risparmio	(0,227)	0,132



parzialmente compensato la caduta della domanda nel primo semestre e l'effetto di un mix prodotto meno favorevole.

- CNH ha registrato nell'anno un utile della gestione ordinaria di 337 milioni di euro (1.122 milioni di euro nel 2008). Il rigoroso contenimento dei costi e l'effetto prezzi positivo hanno solo parzialmente compensato il drastico calo dei volumi nel mercato delle macchine per le costruzioni.
- Iveco ha realizzato un utile della gestione ordinaria di 105 milioni di euro (838 milioni di euro nel 2008). Nonostante la forte caduta dei volumi rispetto al 2008, le incisive misure di riduzione dei costi hanno permesso di ottenere un risultato positivo e un aumento del margine sui ricavi trimestre su trimestre. Anche le attività di assistenza post vendita, il business in America Latina e quello dei veicoli speciali (tipicamente più forte nell'ultima parte dell'anno) hanno fornito un contributo positivo.
- L'indebitamento netto industriale del Gruppo si è ridotto di 1,5 miliardi di euro a 4,4 miliardi di euro, principalmente grazie a una rigorosa gestione del capitale di funzionamento, incluse le significative azioni di riduzione degli stock in tutti i business.
- La liquidità a fine anno si è attestata a 12,4 miliardi di euro e garantisce al Gruppo risorse adeguate per coprire le scadenze previste ben oltre il 2011.
- Nel secondo semestre il Gruppo è ritornato sui mercati dei capitali sia in Europa che negli Stati Uniti raccogliendo circa 5 miliardi di euro con l'emissione di quattro bond, che hanno ricevuto richieste di sottoscrizione per importi decisamente superiori a quelli offerti.

I risultati del Gruppo

I ricavi del Gruppo nel 2009 sono stati pari a 50,1 miliardi 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.

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

In seguito all'adozione dell'Improvement allo IAS 16 sono stati riesposti i valori dei ricavi del 2008 dei Settori CNH ed Iveco, rispettivamente per 58 milioni di euro e 126 milioni di euro, con un incremento complessivo sui ricavi consolidati di 184 milioni di euro. Trattasi di riclassifica che non ha comportato effetti sul risultato della gestione ordinaria né sul risultato netto.

Nel **quarto trimestre** del 2009 il Gruppo Fiat ha registrato ricavi per 13,6 miliardi di euro, in crescita del 3,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, quando gli effetti della frenata dell'economia avevano già cominciato a colpire pesantemente i volumi.

FIAT GROUP Ricavi per business – 4° trimestre		
(in milioni di euro)	2009	2008
Automobili (Fiat Group Automobiles, Maserati, Ferrari)	7.815	6.333
Variazione %	23,4	
Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH)	2.381	3.051
Variazione %	-22,0	
Veicoli Industriali (Iveco)	2.172	2.361
Variazione %	-8,0	
Componenti e Sistemi di Produzione (FPT, Magneti Marelli, Teksid, Comau)	2.872	2.754
Variazione %	4,3	
Altre Attività	296	357
Variazione %	-17,1	
Elisioni	(1.935)	(1.723)
Totale	13.601	13.133
Variazione %	3,6	

In seguito all'adozione dell'Improvement allo IAS 16 sono stati riesposti i valori dei ricavi per il quarto trimestre 2008 dei Settori CNH ed Iveco, rispettivamente per 14 milioni di euro e 27 milioni di euro, con un incremento complessivo sui ricavi consolidati di 41 milioni di euro. Trattasi di riclassifica che non ha comportato effetti sul risultato della gestione ordinaria né sul risultato netto.

Nel 2009 l'**utile della gestione ordinaria** del Gruppo è stato pari a 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%.

FIAT GROUP Utile (perdita) della gestione ordinaria per business – Esercizio 2009		
(in milioni di euro)	2009	2008
Automobili (Fiat Group Automobiles, Maserati, Ferrari)	719	1.102
<i>Variazione</i>	-383	
Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH)	337	1.122
<i>Variazione</i>	-785	
Veicoli Industriali (Iveco)	105	838
<i>Variazione</i>	-733	
Componenti e Sistemi di Produzione (FPT, Magneti Marelli, Teksid, Comau)	(40)	402
<i>Variazione</i>	-442	
Altre Attività ed Elisioni	(63)	(102)
<i>Variazione</i>	39	
Totale	1.058	3.362
<i>Variazione</i>	-2.304	

Nel **quarto trimestre** del 2009 l'utile della gestione ordinaria del Gruppo è stato di 488 milioni di euro rispetto ai 663 milioni di euro dello stesso periodo del 2008. Il margine sui ricavi si è attestato al 3,6% e ha confermato il costante recupero, trimestre su trimestre, conseguito nel corso del 2009.

FIAT GROUP Utile (perdita) della gestione ordinaria per business – 4°trimestre		
(in milioni di euro)	2009	2008
Automobili (Fiat Group Automobiles, Maserati, Ferrari)	257	202
<i>Variazione</i>	55	
Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni (CNH)	99	241
<i>Variazione</i>	-142	
Veicoli Industriali (Iveco)	77	187
<i>Variazione</i>	-110	
Componenti e Sistemi di Produzione (FPT, Magneti Marelli, Teksid, Comau)	77	32
<i>Variazione</i>	45	
Altre Attività ed Elisioni	(22)	1
<i>Variazione</i>	-23	
Totale	488	663
<i>Variazione</i>	-175	

L'anno 2009 ha registrato un **risultato operativo** positivo per 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). Le poste atipiche presentano un saldo negativo pari a 699 milioni di euro (componenti atipiche nette negative per 390 milioni di euro nel 2008) e derivano

da oneri di ristrutturazione per 312 milioni di euro (165 milioni di euro nel 2008), nonché da altri oneri atipici per 391 milioni di euro (245 milioni di euro nel 2008) che includono la svalutazione di alcuni investimenti in piattaforme e architetture del business delle Automobili conseguente al riallineamento strategico con il business di Chrysler Group LLC e altri accantonamenti per svalutazioni di attività operate dai diversi Settori del Gruppo quale conseguenza della crisi economica globale.

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.

Nel 2009 il Gruppo ha registrato una **perdita prima delle imposte** di 367 milioni di euro (utile di 2.187 milioni di euro nell'anno precedente), che riflette la significativa riduzione del risultato operativo (-2.613 milioni di euro) e il calo dell'utile delle partecipazioni (-135 milioni di euro), in parte compensati dai minori oneri finanziari netti.

Le **imposte sul reddito** sono state pari a 481 milioni di euro (466 milioni di euro nel 2008), riferibili ai risultati imponibili di società operanti all'estero, nonché a imposte correnti in Italia che colpiscono il costo del lavoro (IRAP).

Il **risultato netto** del 2009 è stato negativo per 848 milioni di euro (perdita di 267 milioni di euro escludendo gli effetti delle poste atipiche) rispetto all'utile di 1.721 milioni di euro del 2008.

Pur in presenza di un notevole calo dei volumi di business e della conseguente redditività, il riallineamento dei livelli produttivi (che ha determinato un impatto positivo sul capitale di funzionamento), nonché una rigorosa disciplina negli investimenti hanno consentito di ottenere un miglioramento dell'**indebitamento netto industriale**, attestatosi a 4,4 miliardi di euro, in diminuzione di 1,5 miliardi di euro rispetto a fine 2008.

La **liquidità** del Gruppo al 31 dicembre 2009 è pari a 12,4 miliardi di euro (3,9 miliardi di euro a fine 2008), in grado quindi di coprire le scadenze ben oltre il 2011 e assicurare al Gruppo una significativa flessibilità finanziaria. Nella seconda parte dell'anno sono state completate quattro importanti emissioni obbligazionarie con una raccolta complessiva di 4,7 miliardi di euro. Inoltre, durante l'anno il Gruppo ha anche potuto beneficiare del progressivo ritorno alla normalità del mercato nordamericano degli ABS.

FIAT GROUP
Principali grandezze patrimoniali

<i>(in milioni di euro)</i>	AI 31.12.2009	AI 31.12.2008
Totale Attivo	67.235	61.772
Totale Patrimonio netto	11.115	11.101

FIAT GROUP
Indebitamento netto

<i>(in milioni di euro)</i>	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 (1)	14	3
Debiti finanziari al netto dell'intersegment e dei cred. fin. correnti vs. Società Servizi Finanziari a controllo congiunto	(28.513)	(21.376)
Altre attività (passività) finanziarie (2)	172	(438)
Liquidità	12.443	3.860
Indebitamento netto	(15.898)	(17.954)
	Attività Industriali	(5.949)
	Servizi Finanziari	(12.005)

(1) Include i crediti finanziari correnti verso la joint venture FGA Capital.
(2) Include il fair value positivo e negativo degli strumenti finanziari derivati.

FIAT GROUP
Variazione dell'indebitamento netto industriale

<i>(in milioni di euro)</i>	2009	2008
Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni del periodo esclusa la variazione del capitale di funzionamento	1.937	3.754
Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni del periodo	4.501	150
Cash flow industriale netto (1)	1.644	(5.765)
Variazione dell'indebitamento netto delle Attività Industriali	1.531	(6.304)

(1) Variazione dell'indebitamento netto industriale, esclusi aumenti di capitale, dividendi, acquisti di azioni proprie ed effetto dei cambi di conversione.

Dividendi

Il Consiglio di Amministrazione, in considerazione della stima dell'utile netto distribuibile di Fiat S.p.A. e subordinatamente all'approvazione formale dei conti di Fiat per il 2009 (che avverrà il 16 febbraio 2010), intende proporre all'Assemblea degli Azionisti il pagamento di un dividendo complessivo di 244 milioni di euro (237 milioni di euro escludendo le azioni proprie ad oggi detenute dal Gruppo), pari a circa il 30% del saldo tra l'utile netto consolidato del 2008 e la perdita netta consolidata del 2009.

La ripresa della distribuzione di dividendi riflette la normalizzazione dei mercati dei capitali quale fonte di finanziamento per il Gruppo, nonché la convinzione che il Gruppo ha la capacità di continuare a generare utili, anche se in un contesto di mercato significativamente differente.

La proposta di distribuzione del dividendo sarà così articolata:

- 0,17 euro per azione ordinaria, per un importo totale di 186 milioni di euro (179 milioni di euro escludendo le azioni proprie ad oggi detenute);
- 0,31 euro per azione privilegiata, per un importo totale di 32 milioni di euro;
- 0,325 euro per azione di risparmio, per un importo totale di 26 milioni di euro.

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

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

AUTOMOBILI Ricavi netti – 4° trimestre		
(in milioni di euro)	2009	2008
Fiat Group Automobiles	7.247	5.702
Variazione %	27,1	
Maserati	129	229
Variazione %	-43,7	
Ferrari	491	502
Variazione %	-2,2	
Elisioni	(52)	(100)
Totale	7.815	6.333
Variazione %	23,4	

AUTOMOBILI Utile(perdita) della gestione ordinaria – 4° trimestre		
(in milioni di euro)	2009	2008
Fiat Group Automobiles	190	65
Variazione	125	
Maserati	5	41
Variazione	-36	
Ferrari	62	96
Variazione	-34	
Totale	257	202
Variazione	55	
Margine della gestione ordinaria %	3,3	3,2

Automobili

Fiat Group Automobiles

Nel 2009 **Fiat Group Automobiles** ha conseguito **ricavi** per 26,3 miliardi 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, FGA ha consegnato 1.843.400 unità (+99.600 unità 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%).

Dopo un inizio di anno particolarmente negativo, l'introduzione degli incentivi governativi in alcuni importanti mercati ha comportato un progressivo recupero dei livelli di domanda in Europa Occidentale, dove per l'intero 2009 il mercato dell'auto ha registrato un lieve incremento rispetto al 2008 (+0,5%). 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 cresciuto del 10,7% rispetto al 2008. In Italia i sostegni governativi hanno sostanzialmente mantenuto la domanda al livello del 2008 (-0,2%). Il mercato 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. In Brasile la domanda è salita del 12,6%, sostenuta dai positivi effetti degli incentivi governativi all'acquisto di nuove autovetture e da un favorevole contesto macroeconomico.

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 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). 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%.

Per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, nel 2009 le consegne sono state pari a 307.300 unità, con un decremento del 24,8% rispetto al 2008; in Europa Occidentale, dove il mercato è calato del 27,4%, 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). Fiat Professional ha aumentato la quota in Europa Occidentale di 0,3 punti percentuali al 12,6%. In Italia la quota (pari al 39,9%) è calata di 3,4 punti percentuali a causa del phase out del Doblò (introduzione nel mercato del nuovo Doblò nella prima parte del 2010) e del crollo della domanda nel segmento dei camper, dove Fiat Professional detiene una quota di mercato di assoluto rilievo.

In Brasile 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%.

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.

Nel **quarto trimestre** del 2009 Fiat Group Automobiles ha conseguito **ricavi** pari a 7,2 miliardi di euro, registrando un aumento del 27,1% rispetto allo stesso periodo del 2008, quando, per effetto della crisi, i volumi si erano già fortemente ridotti. L'**utile della gestione ordinaria** nel quarto trimestre è stato di 190 milioni di euro (margine del 2,6%), a fronte dei 65 milioni di euro dello stesso trimestre del 2008.

Le consegne complessive (auto e veicoli commerciali leggeri) effettuate da Fiat Group Automobiles nel periodo sono state 556.100 unità, in aumento del 30,1% rispetto allo stesso periodo del 2008 (+36,2% per le sole autovetture). In Europa Occidentale, con 318.900 unità consegnate, l'aumento è stato del 27% (+33,1% per le sole autovetture).

Nel quarto trimestre 2009 il mercato dell'auto ha presentato una forte crescita in Europa Occidentale (+21,5%) e in Italia (+21,2%) rispetto all'ultimo trimestre 2008, periodo segnato da un significativo deterioramento delle condizioni economiche. La quota di Fiat Group Automobiles è stata in Italia del 31,5% (-0,2 punti percentuali nei confronti del quarto trimestre 2008) e in Europa Occidentale dell'8,4% (+0,1 punti percentuali).

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. Il mese di dicembre ha visto il lancio del nuovo Fiat Doblò, rinnovato nello stile, nei motori e nelle caratteristiche tecniche. Tra gli altri prodotti lanciati nel 2009 è da ricordare la Fiat 500C, cabriolet con capote a comando elettrico. 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. Fiat ha anche allargato l'offerta di auto a doppia alimentazione (GPL/benzina o metano/benzina), commercializzando Qubo, Punto Classic e Idea, che si sono aggiunte a Panda, Grande Punto e Bravo. E' stato, inoltre, rinnovato nello stile e nei motori il modello Sedici.

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.

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 Di TurboJet da 200 Cv, un propulsore Euro 5 a iniezione diretta della benzina che ha portato più grinta e minori emissioni. In ottobre, poi, è stata presentata la Delta Turbo GPL con motorizzazione 1.4 Turbo Jet da 120 Cv a doppia alimentazione (GPL/benzina).

Nel 2009 Abarth ha proposto due vetture inedite: l'Abarth 695 “Tributo Ferrari” e l'Abarth 500 R3T, che sarà utilizzata nel prossimo trofeo promozionale su strada.

Fiat Professional a inizio 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, poi, è arrivato il nuovo Doblò Cargo, la versione più recente e profondamente aggiornata del veicolo commerciale venduto finora in oltre un milione di esemplari.

Maserati

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.

Nel 2009 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.

Nel **quarto trimestre** del 2009 Maserati ha conseguito **ricavi** per 129 milioni di euro con una riduzione del 43,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nonostante il permanere del calo dei volumi, nel trimestre il Settore ha realizzato un **utile della gestione ordinaria** pari a 5 milioni di euro (41 milioni di euro nello stesso periodo dell'anno precedente).

Nel 2009 Maserati ha presentato la Quattroporte Sport GT S, che costituisce la miglior sintesi mai raggiunta dal marchio del Tridente tra una berlina di lusso e un'auto sportiva. Poi è stata la volta della GranTurismo S Automatica, potente otto cilindri con cambio automatico altamente evoluto, e infine della GranCabrio, prima cabriolet a quattro posti della sua storia. La vettura, nata sulla base di approfonditi studi di aerodinamica, offre interni con un'abitabilità molto superiore alla media del segmento ed ha come motore un otto cilindri a V di 4,7 litri (440 Cv), accoppiato ad un cambio a sei marce con convertitore di coppia.

Ferrari

Nel 2009 **Ferrari** ha realizzato **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 40% nel segmento di riferimento. In particolare, le consegne di vetture ad 8 cilindri hanno beneficiato del successo della California, mentre il nuovo modello 458 Italia, presentato nell'ultima parte dell'anno, non ha ancora contribuito al risultato economico del 2009, ma ha già registrato una significativa raccolta ordini. Il totale delle vendite al cliente finale è stato di 6.294 unità (-5,5% rispetto al 2008).

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.

I **ricavi** registrati da Ferrari nel **quarto trimestre** del 2009 sono stati pari a 491 milioni di euro, in riduzione del 2,2% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. L'**utile della gestione ordinaria** è stato di 62 milioni di euro; la riduzione nei confronti dei 96 milioni di euro dello stesso periodo del 2008 è da collegare agli effetti negativi del mix di prodotto e dei cambi, in parte compensati dalle maggiori efficienze realizzate.

Nel 2009 Ferrari ha presentato diverse novità. La principale è la 458 Italia, vettura destinata a richiamare il nostro Paese non solo nel nome, ma anche nei valori che



esprime: dalla creatività alla capacità di innovare. La vettura, che ha esordito in settembre alla rassegna di Francoforte, 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 chilometri orari 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. Da ricordare, inoltre, l'allestimento Handling GT Evoluzione (HGTE) per la 599 GTB Fiorano, per chi desidera un divertimento di guida più marcatamente sportivo. Nel 2009 è stata presentata anche la 599XX, 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, alcune delle quali applicate per la prima volta su una vettura.

MACCHINE PER L'AGRICOLTURA E LE COSTRUZIONI
Ricavi e utile/(perdita) della gestione ordinaria –
Esercizio 2009

(in milioni di euro)	2009	2008
Ricavi netti	10.107	12.781
Variazione %	-20,9	
Utile della gestione ordinaria	337	1.122
Variazione	-785	
Margine della gestione ordinaria %	3,3	8,8

MACCHINE PER L'AGRICOLTURA E LE COSTRUZIONI
Ricavi e utile/(perdita) della gestione ordinaria –
4° trimestre

(in milioni di euro)	2009	2008
Ricavi netti	2.381	3.051
Variazione %	-22,0	
Utile della gestione ordinaria	99	241
Variazione	-142	
Margine della gestione ordinaria %	4,2	7,9

Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni

I ricavi di **CNH – Case New Holland** nel 2009 sono stati pari a 10,1 miliardi 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. 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 un mercato 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.

CNH 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.

Nel **quarto trimestre** del 2009 CNH ha conseguito **ricavi** per 2,4 miliardi di euro, in calo del 22% rispetto allo stesso periodo del 2008; espressi in dollari, i ricavi sono diminuiti dell'11,3%. I cali registrati sia dalle macchine per l'agricoltura sia dalle macchine per le costruzioni sono stati causati dalla generale flessione del mercato e dalle azioni di riduzione dello stock presso la rete di vendita intraprese nel trimestre. I miglioramenti in America Latina, sia delle macchine per l'agricoltura sia delle macchine per le costruzioni, hanno solo parzialmente compensato i cali nelle altre aree. In Nord America i ricavi complessivi sono diminuiti, ma le mietitrebbiatrici e i trattori a più alta potenza hanno continuato a registrare una performance di rilievo nel trimestre.

CNH ha chiuso il quarto trimestre del 2009 con un **utile della gestione ordinaria** pari a 99 milioni di euro, in calo di 142 milioni di euro nei confronti dei 241 milioni di euro dello

stesso periodo del 2008. Le misure di contenimento dei costi hanno solo parzialmente compensato il calo dei volumi e il mix meno favorevole.

Nel 2009 è stata intensa l'attività di lancio di nuovi prodotti da parte dei marchi di CNH.

Restando ai principali, **Case IH Agriculture** ha presentato la versione aggiornata dei trattori Maxxum, Puma e Magnum, che coprono l'intera gamma da 100 a 225 Cv. Per la raccolta della canna da zucchero 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%. Sono stati proposti, infine, i trattori Magnum e Farmall (questi ultimi con trasmissione a variazione continua) in Nord America e i Quantun N e V nel Resto del Mondo.

New Holland Agriculture ha, invece, presentato la serie di trattori T7000 (da 167 a 225 Cv), con la trasmissione a variazione continua "Auto Command", il nuovo bracciolo multifunzione e la console ergonomica. Destinata a grandi aziende agricole e contoterzisti, la gamma è dotata di una nuova trasmissione CVT che ottimizza performance del motore e costi di gestione. Il marchio ha presentato anche la nuova mietitrebbia classe 9 da oltre 500 Cv, lanciata in Nord America e in Australia. In America Latina il marchio ha commercializzato il trattore TT4030 da 75 Cv, ideale per piccoli e medi appezzamenti.

Case Construction ha lanciato sette nuovi modelli di escavatore della serie B, caratterizzati da minori consumi e maggiore silenziosità. Ha, inoltre, aggiunto alla gamma degli escavatori cingolati CX il nuovo modello CX 130B "long reach" (braccio lungo) e l'apripista cingolato 650L, le cui caratteristiche tecniche assicurano un considerevole aumento della produttività.

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, 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 Europa il trattore New Holland T7000 Auto Command ha conquistato i titoli di "Tractor of the Year", "Golden Tractor for the Design" e "Maschine des Jahres 2010" (Macchina dell'Anno 2010) per la categoria trattori di potenza medio-alta.

VEICOLI INDUSTRIALI Ricavi e utile(perdita) della gestione ordinaria – Esercizio 2009		
(in milioni di euro)	2009	2008
Ricavi netti	7.183	10.894
Variazione %	-34,1	
Utile della gestione ordinaria	105	838
Variazione	-733	
Margine della gestione ordinaria %	1,5	7,7

VEICOLI INDUSTRIALI Ricavi e utile(perdita) della gestione ordinaria – 4° trimestre		
(in milioni di euro)	2009	2008
Ricavi netti	2.172	2.361
Variazione %	-8,0	
Utile della gestione ordinaria	77	187
Variazione	-110	
Margine della gestione ordinaria %	3,5	7,9

Veicoli Industriali

Nel 2009 **Iveco** ha registrato **ricavi** per 7,2 miliardi 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%.

In Europa Occidentale il mercato dei veicoli industriali con peso $\geq 2,8$ tonnellate ha registrato nel 2009 una contrazione del 34,5% nei confronti del 2008, con cali importanti in tutte le gamme: veicoli leggeri (-31,6%), veicoli medi (-33,1%) e veicoli pesanti (-44,1%). Le immatricolazioni sono scese significativamente in tutti i principali mercati europei: Spagna (-51,7%), mercato già in forte contrazione nel 2008 e che ha registrato un'ulteriore calo del 66,7% per i veicoli pesanti, Gran Bretagna (-40,6%), Italia (-33,6%), dove il segmento dei veicoli pesanti si è dimezzato (-50,5%), Francia (-29,8%) e Germania (-28,5%).

La domanda di veicoli industriali è crollata anche in Europa Orientale (-54,5%), dove il mercato dei veicoli leggeri è calato del 44,6%, quello dei medi del 56,6% e quello dei pesanti del 71,3%.

Nel 2009 la quota di mercato di Iveco in Europa Occidentale ($\geq 2,8$ 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 un punto percentuale: 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).

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.

Nel **quarto trimestre** del 2009 Iveco ha realizzato **ricavi** per 2,2 miliardi di euro, in flessione dell'8% rispetto allo stesso periodo del 2008, quando i volumi avevano già risentito degli effetti della crisi. Nell'ultimo trimestre del 2009 Iveco ha registrato un **utile della gestione ordinaria** di 77 milioni di euro rispetto ai 187 milioni di euro del quarto trimestre del 2008.

Nel 2009 Iveco ha lanciato l'EcoDaily, ultima trasformazione di un modello di grande successo, rinnovato nell'estetica e migliorato nel comfort. Il veicolo è ora disponibile con quattro motori ecologici: due diesel che rispettano il severo standard EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle), un propulsore bifuel metano-benzina e uno elettrico. Iveco Irisbus ha presentato il Magelys HDH, autobus che si colloca nella ristretta classe dei più sofisticati autobus Granturismo di lusso presenti in Europa. A Pechino ha fatto il suo esordio il Genlyon, nuovo "pesante" di SAIC Iveco Hongyan Commercial Vehicles (SIH). Nell'ultima parte dell'anno, infine, Iveco ha presentato al Salone Fenatran di San Paolo il nuovo veicolo Vertis della gamma media, nel segmento da 9 a 13 tonnellate di peso totale. Sempre in America Latina è stato proposto un prototipo elettrico del Daily, che è il primo veicolo leggero a zero emissioni prodotto in quest'area.

Numerosi i riconoscimenti conquistati in varie parti del mondo dai prodotti Iveco. Dalla Gran Bretagna è arrivato il "Green Van of the Year 2009" per il Daily a gas naturale. Iveco ha ottenuto il premio internazionale "Transport Innovation of the Year" per l'avanzato sistema di gestione telematica delle flotte Blue&Me Fleet. Dall'Irlanda è venuto, invece, il premio "Green Commercial of The Year 2009" per il Daily e dal Brasile, per il terzo anno consecutivo, il titolo di "Truck of the Year" assegnato quest'anno al veicolo medio Tector. Analogo riconoscimento è stato ottenuto in Cina dal nuovo veicolo pesante Genlyon, eletto "Truck of the Year" da un'autorevole rivista cinese.

COMPONENTI E SISTEMI DI PRODUZIONE
 Ricavi netti – Esercizio 2009

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

COMPONENTI E SISTEMI DI PRODUZIONE
 Utile/(perdita) della gestione ordinaria – Esercizio 2009

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

Componenti e Sistemi di Produzione

FPT Powertrain Technologies

I ricavi realizzati nel 2009 da **FPT Powertrain Technologies** 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%).

Il 2009 si è chiuso con un **risultato della gestione ordinaria** negativo per 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.

COMPONENTI E SISTEMI DI PRODUZIONE
Ricavi netti - 4° trimestre

(in milioni di euro)	2009	2008
FPT Powertrain Technologies	1.342	1.295
Variazione %	3,6	
Componenti (Magnetit Marelli)	1.280	1.146
Variazione %	11,7	
Prodotti Metallurgici (Teksid)	172	155
Variazione %	11,0	
Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)	205	303
Variazione %	-32,3	
Elisioni	(127)	(145)
Totale	2.872	2.754
Variazione %	4,3	

COMPONENTI E SISTEMI DI PRODUZIONE
-Utile/perdita della gestione ordinaria - 4° trimestre

(in milioni di euro)	2009	2008
FPT Powertrain Technologies	40	11
Variazione	29	
Componenti (Magnetit Marelli)	43	9
Variazione	34	
Prodotti Metallurgici (Teksid)	(2)	3
Variazione	-5	
Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)	(4)	9
Variazione	-13	
Totale	77	32
Variazione	45	
Margine della gestione ordinaria %	2,7	1,2

I ricavi realizzati nel quarto trimestre del 2009 da FPT sono stati pari a 1.342 milioni di euro, in aumento del 3,6% rispetto all'ultimo trimestre del 2008, periodo in cui la crisi dei mercati si era già manifestata in modo rilevante. L'andamento si presenta fortemente differenziato tra le due linee di business: i ricavi della linea Passenger & Commercial Vehicles, pari a 911 milioni di euro, sono aumentati del 37%, mentre Industrial & Marine, con ricavi di 439 milioni di euro, ha segnato un calo del 31%. Complessivamente le vendite verso terzi ed a joint venture hanno costituito il 16% del fatturato (22% nel 2008).

Nel quarto trimestre del 2009 FPT ha registrato un utile della gestione ordinaria di 40 milioni di euro, a fronte dell'utile di 11 milioni di euro dell'ultimo trimestre 2008. L'incremento è dovuto all'effetto combinato delle azioni di riduzione dei costi e del lieve aumento dei volumi di vendita.

Nel 2009 FPT Powertrain Technologies ha presentato numerose novità. Tra le più significative c'è il sistema MultiAir per il

controllo diretto dell'aria e della combustione nei motori a benzina. Grazie a questa tecnologia, 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 offrono, a parità di cilindrata, aumenti del 10 per cento della potenza e del 15 della coppia, con una riduzione del 10 per cento di consumi ed emissioni di CO₂. Nell'ambito dei diesel per autovetture è stato sviluppato il motore 1.3 (Small Diesel Engine) in versione Euro 5 (75 e 95 Cv), dotato dell'innovativo sistema di iniezione Common Rail MultiJet II. Il Settore ha realizzato anche il motore a doppia alimentazione (metano e benzina) del Fiat Ducato 140 Natural Power e le nuove motorizzazioni dell'Alfa MiTo (1.4 Turbobenzina da 120 Cv e 1.3 JTDM da 90 Cv).

Sempre per il Ducato, a settembre è stata avviata la produzione della versione Heavy Duty Euro 5 del motore F1C da 107 kW, con turbina a geometria variabile.

Per il nuovo EcoDaily Iveco sono stati introdotti quattro motori con potenze tra i 106 e i 170 Cv che rispettano il severo standard EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle) e garantiscono una riduzione del 10 per cento sia dei consumi sia dell'anidride carbonica emessa. La gamma dei motori FPT di EcoDaily è completata dalla versione Natural Power, con motore bifuel (metano e benzina), anch'esso omologato EEV.

La joint venture SAIC Fiat Powertrain Hongyan ha iniziato la costruzione dei motori diesel Cursor (C87) nel nuovo sito produttivo cinese di Chongqing. 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.

Per quanto riguarda le trasmissioni, nello stabilimento piemontese 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.

Magneti Marelli

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.

Magneti 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.

Nel **quarto trimestre** del 2009 Magneti Marelli ha realizzato **ricavi** pari a 1.280 milioni di euro (+11,7% rispetto al quarto trimestre 2008). L'**utile della gestione ordinaria**, pari a 43 milioni di euro, ha registrato un miglioramento rispetto ai 9 milioni di euro conseguiti nell'ultimo trimestre del 2008, il cui andamento era già stato colpito dal calo dei ricavi dovuto alla crisi economica.

Nel 2009 Magneti Marelli ha realizzato per la Ferrari 458 Italia il quadro strumenti e il fanale posteriore a LED e per la Maserati GranCabrio, il quadro strumenti, il sistema infotelematico, fari e fanali. Ha progettato e costruito anche il quadro strumenti e i fanali posteriori a led della Punto Evo, le sospensioni "intelligenti" di Lancia Delta e Alfa MiTo, il sistema di navigazione integrata di nuova generazione per molti prodotti di Fiat Group Automobiles (quali Alfa MiTo, e Fiat Bravo), oltre alla centralina di controllo motore e al sistema di scarico per le Alfa MiTo dotate di motori 1.4 MultiAir. A questi prodotti occorre aggiungere numerosi altri componenti nel campo motoristico e dell'illuminazione, realizzati per i più importanti costruttori europei.

Teksid

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%.

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.

Nel **quarto trimestre** del 2009 Teksid ha registrato **ricavi** per 172 milioni di euro, in crescita dell'11% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente; la **perdita della gestione ordinaria** è stata di 2 milioni di euro, a fronte dell'utile di 3 milioni di euro conseguito nell'analogo periodo del 2008, principalmente per effetto dello sfavorevole mix prodotto.

Comau

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.

La raccolta ordini del 2009 è stata di 0,7 miliardi di euro, in diminuzione del 33% rispetto al 2008, principalmente per il calo degli ordini registrato dalle attività a commessa. 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. Il portafoglio ordini delle attività a commessa a fine anno è pari a 478 milioni di euro, in calo del 9% nei confronti di fine 2008.

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.

Nel **quarto trimestre** del 2009 i **ricavi** di Comau, pari a 205 milioni di euro, sono diminuiti del 32,3% rispetto all'analogo periodo del 2008. La **perdita della gestione ordinaria** è stata di 4 milioni di euro, rispetto all'utile di 9 milioni di euro dell'ultimo trimestre del 2008.

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.

Nell'anno 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.

Nel **quarto trimestre** del 2009 le Altre Attività hanno conseguito **ricavi** per 296 milioni di euro, in calo del 17,1% rispetto all'ultimo trimestre dell'anno precedente. La **perdita della gestione ordinaria** è stata pari a 22 milioni di euro, a fronte del risultato positivo per un milione di euro del quarto trimestre 2008.

Fatti di rilievo

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.

Ai primi di luglio 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. L'intesa prevede la costruzione di un nuovo stabilimento con un investimento atteso complessivo, da parte della joint venture, di oltre 400 milioni di euro. Una volta completata la prima fase di sviluppo, lo stabilimento avrà una capacità produttiva di 140 mila vetture e 220 mila motori all'anno, che successivamente potrebbero diventare 250 mila automobili e 300 mila propulsori. L'avvio della produzione è previsto per la seconda metà del 2011.



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.

In settembre Fiat è entrata negli indici Dow Jones Sustainability (DJSI) World e Dow Jones Sustainability STOXX, ottenendo il riconoscimento del fatto che, per il Gruppo, la sostenibilità è un modo di fare impresa sul quale si basano le scelte di ogni giorno. Fiat ha ricevuto un punteggio di 90/100, rispetto a una media di 72/100 delle aziende del settore. Il DJSI World e il DJSI STOXX sono tra gli indici borsistici più prestigiosi perché comprendono solo aziende leader sia dal punto di vista economico-finanziario sia da quello sociale e ambientale.

Il 22 dicembre, a Roma, l'Amministratore Delegato Sergio Marchionne ha incontrato 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.

Prospettive per il 2010

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.

Ci attendiamo per tutti i nostri Settori una performance migliore rispetto all'anno scorso, con l'eccezione del business delle Automobili, la cui performance dipenderà dal mantenimento di efficaci programmi di eco-incentivi a sostegno della domanda in Europa Occidentale.

Le nostre previsioni 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 nostri diversi business 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 perciò i seguenti:

- Ricavi tra 52 e 53 miliardi di euro, in aumento del 3-6%.
- Utile della gestione ordinaria di circa 1,5 miliardi di euro.
- Risultato netto positivo per 200-300 milioni di euro.
- Indebitamento netto sotto i 5 miliardi di euro.

Questi target presuppongono il mantenimento di eco-incentivi nel mercato automotive europeo, esclusa la Germania, per la quale si è assunto che lo schema di incentivi attuato nel 2009 non venga rinnovato.

Se nel 2010 non fossero disponibili tali incentivi, la domanda europea di automobili subirebbe un effetto negativo. Nella sola Italia i volumi calerebbero di circa il 20% e avrebbero un impatto su tutti i produttori di automobili, in misura più importante su quelli particolarmente attivi nei segmenti A e B, e su Fiat in particolare che ha una quota di mercato del 30% circa.

In tal caso, i ricavi sarebbero inferiori di circa 2,5 miliardi di euro e l'utile della gestione ordinaria per i business dell'Automobile e dei Componenti calerebbe di 350-400 milioni di euro. Questa caduta dei profitti si rifletterebbe in pari misura sul risultato netto, dal



momento che non vi sarebbero effetti di carattere fiscale, e graverebbe in modo più che proporzionale sull'indebitamento, spingendone il livello oltre i 5 miliardi di euro.

Anche in queste circostanze Fiat sarebbe in grado di conseguire un utile della gestione ordinaria superiore a un miliardo di euro e avrebbe risorse finanziarie più che adeguate per una transizione a quello che ci si aspetta essere un contesto di mercato normalizzato nel 2011 e negli anni successivi.

Se gli schemi di eco-incentivi saranno estesi al 2010, si prevede che i Settori delle Automobili e della Componentistica migliorino la loro performance rispetto al 2009.

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.

Il Gruppo organizzerà un Investor Day a Torino il 21 aprile 2010.

I dirigenti preposti alla redazione dei documenti contabili e societari Alessandro Baldi e Maurizio Francescatti dichiarano ai sensi del comma 2 articolo 154 bis del Testo Unico della Finanza che l'informativa contabile contenuta nel presente comunicato corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili.

Questo comunicato stampa, ed in particolare la Sezione intitolata "Prospettive per il 2010", contiene dichiarazioni previsionali ("forward-looking statements"). Queste dichiarazioni sono basate sulle attuali aspettative e proiezioni del Gruppo relativamente ad eventi futuri e, per loro natura, sono soggette ad una componente intrinseca di rischiosità ed incertezza. Sono dichiarazioni che si riferiscono ad eventi e dipendono da circostanze che possono, o non possono, accadere o verificarsi in futuro e, come tali, non si deve fare un indebito affidamento su di esse. I risultati effettivi potrebbero differire significativamente da quelli contenuti in dette dichiarazioni a causa di una molteplicità di fattori, incluse una continua volatilità e un deterioramento dei mercati del capitale e finanziari, variazioni nei prezzi di materie prime, cambiamenti nelle condizioni macroeconomiche e nella crescita economica ed altre variazioni delle condizioni di business, mutamenti della normativa e del contesto istituzionale (sia in Italia che all'estero), e molti altri fattori, la maggioranza dei quali è al di fuori del controllo del Gruppo.

Torino, 25 gennaio 2010

Oggi alle 16,00 i risultati del quarto trimestre 2009 e quelli relativi all'intero esercizio saranno presentati dal management agli analisti e agli investitori istituzionali in una conference call, accessibile in diretta e, successivamente, in forma registrata sul sito www.fiatgroup.com.

Conto economico consolidato

Non assoggettati a revisione contabile

(in milioni di euro)	2009	2008 (*)	4° trim. 2009	4° trim. 2008 (*)
Ricavi netti	50.102	59.564	13.601	13.133
Utile/(perdita) della gestione ordinaria	1.058	3.362	488	663
Plusvalenze (minusvalenze) da cessione partecipazioni	4	20	2	17
Oneri di ristrutturazione	312	165	147	165
Altri proventi (oneri) atipici	(391)	(245)	(280)	(259)
Utile/(perdita) operativa	359	2.972	63	256
Proventi (oneri) finanziari	(753)	(947)	(218)	(345)
Risultato partecipazioni	27	162	36	10
Utile/(perdita) prima delle imposte	(367)	2.187	(119)	(79)
Imposte	481	466	164	(259)
Utile/(perdita) delle attività in continuità	(848)	1.721	(283)	180
Utile/(perdita) delle attività discontinue	-	-	-	-
Utile/(perdita) del periodo	(848)	1.721	(283)	180
Utile/(perdita) del periodo attribuibile a:				
Soci della controllante	(838)	1.612	(281)	163
Interessenze di pertinenza di terzi	(10)	109	(2)	17

(*) A seguito dell'adozione nel 2009 dell'emendamento allo IAS 16, rispetto ai valori del quarto trimestre 2008 precedentemente pubblicati, sono stati incrementati i ricavi netti e i costi della gestione ordinaria per 41 milioni di euro. Analogamente, i ricavi netti e i costi della gestione ordinaria dell'esercizio 2008 sono stati incrementati per 184 milioni di euro. Trattasi di riclassifiche che non hanno comportato effetti sul risultato della gestione ordinaria né sul risultato netto.

Variazione dell'Indebitamento netto delle Attività industriali

Non assoggettati a revisione contabile

(in milioni di euro)	2009	2008 (*)
Indebitamento netto delle Attività Industriali all'inizio dell'esercizio	(5.949)	355
- Risultato netto	(848)	1.721
- Ammortamenti (al netto dei veicoli ceduti in buy-back o 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 (al netto dei veicoli ceduti in buy-back) e attività immateriali	(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 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 di esercizio" e gli "Investimenti in immobili, impianti e macchinari (al netto dei veicoli ceduti in buy-back) e attività immateriali" 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".

Conversione dei bilanci di imprese estere

I principali tassi di cambio utilizzati per la conversione in euro dei valori delle società al di fuori dell'area Euro sono stati i seguenti:

	Medi 2009	Al 31 dicembre 2009	Medi 2008	Al 31 dicembre 2008
Dollaro USA	1,395	1,441	1,471	1,392
Sterlina inglese	0,891	0,888	0,796	0,953
Franco svizzero	1,510	1,484	1,587	1,485
Zloty polacco	4,328	4,105	3,512	4,154
Real brasiliano	2,767	2,511	2,674	3,244
Peso argentino	5,201	5,473	4,679	4,800