

Bilancio Consolidato e d'Esercizio

al 31 dicembre 2006

FIAT

GROUP

Bilancio Consolidato e d'Esercizio

al 31 dicembre 2006

FIAT
GROUP

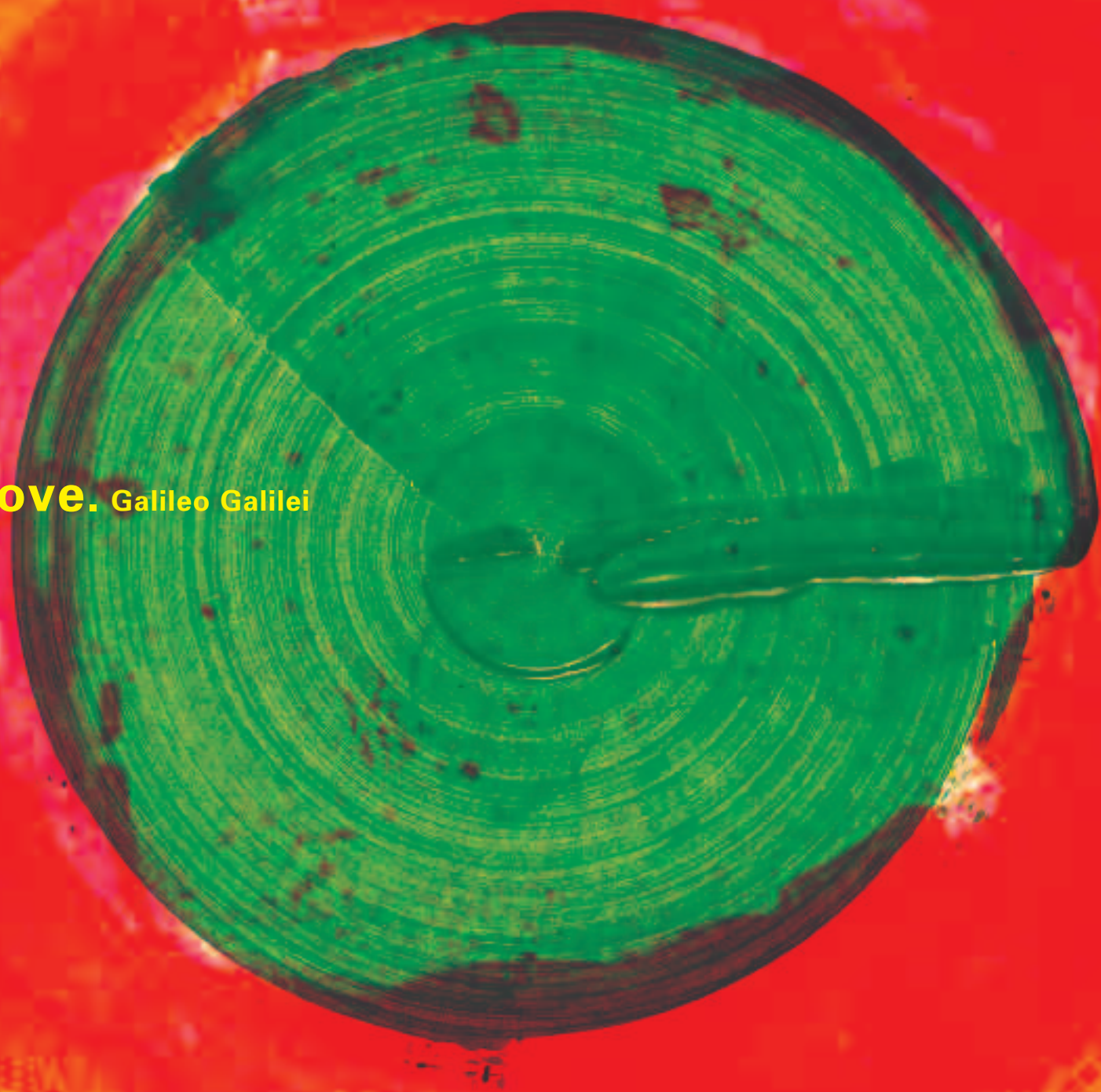
Assemblea degli Azionisti

I Signori Azionisti sono convocati in assemblea ordinaria e straordinaria presso il Centro Storico Fiat in Torino, via Chiabrera 20, per le ore 11 del 3 aprile 2007 in prima convocazione, del 4 aprile, in seconda convocazione per la sola parte straordinaria, e del 5 aprile in seconda convocazione per la parte ordinaria e terza convocazione per la parte straordinaria, per deliberare sul seguente

Ordine del giorno

1. Bilancio al 31 dicembre 2006 e Relazione sulla gestione; proposta di destinazione dell'utile di esercizio.
2. Proposta di acquisto e disponibilità di azioni proprie; deliberazioni relative.
3. Piano di incentivazione ai sensi dell'art. 114 bis del D.Lgs. 58/98; deliberazioni relative.
4. Proposta di modificazioni dello Statuto agli articoli 9 (Costituzione delle assemblee e validità delle deliberazioni), 11 (Consiglio di amministrazione), 12 (Cariche sociali, comitati e compensi agli amministratori), 13 (Riunioni e compiti del consiglio di amministrazione) e 17 (Nomina e requisiti dei sindaci); deliberazioni inerenti.

E pur si muove. Galileo Galilei



Indice

Organi di Amministrazione e Controllo

6 Lettera del Presidente e dell’Amministratore Delegato

9 Relazione sulla gestione

10 Il Gruppo Fiat

11 Sintesi dei risultati

13 Dati economici e patrimoniali per Settore di Attività

14 Azionisti

16 Rapporto di sostenibilità

17 Ricerca e Innovazione

21 Risorse Umane

24 Analisi della situazione economico-finanziaria del Gruppo

49 Corporate Governance

53 Piani di Stock Option

55 Rapporti infragruppo e con parti correlate

56 Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell’esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

59 Andamento della gestione nei Settori di Attività

62 Fiat Auto – Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Fiat Veicoli Commerciali

66 Maserati

67 Ferrari

68 Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni

70 Veicoli Industriali

74 Fiat Powertrain Technologies

76 Componenti

78 Prodotti Metallurgici

79 Mezzi e Sistemi di Produzione

80 Servizi

81 Editoria e Comunicazione

83 Proposta di Approvazione del Bilancio e di Destinazione dell’Utile di Esercizio 2006

85 Gruppo Fiat – Bilancio consolidato al 31 dicembre 2006

86 Conto economico consolidato

87 Stato patrimoniale consolidato

89 Rendiconto finanziario consolidato

90 Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto consolidato

91 Conto economico consolidato ai sensi della

Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006

92 Stato patrimoniale consolidato ai sensi della

Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006

93 Nota integrativa al Bilancio consolidato

199 Appendice – Le imprese del Gruppo Fiat

233 Fiat S.p.A. – Bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2006

234 Situazione economico-finanziaria della Fiat S.p.A.

238 Conto economico

239 Stato patrimoniale

240 Rendiconto finanziario

241 Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto

242 Conto economico ai sensi della Delibera

Consob n. 15519 del 27 luglio 2006

243 Stato patrimoniale ai sensi della Delibera

Consob n. 15519 del 27 luglio 2006

244 Nota integrativa al Bilancio d’esercizio

301 Appendice – Transizione ai Principi Contabili Internazionali (IFRS) da parte della Capogruppo Fiat S.p.A.

319 Relazioni della Società di Revisione

323 Relazioni del Collegio Sindacale

329 Relazioni e Proposte sugli argomenti all’ordine del giorno

Fiat S.p.A.

Sede legale in Torino, Via Nizza, 250

Capitale Sociale versato euro 6.377.262.975

Registro delle Imprese Ufficio di Torino

C.F. 00469580013

Organi di Amministrazione e Controllo

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Luca Cordero di Montezemolo (3)

Vice Presidente

John Elkann (1) (3)

Amministratore Delegato

Sergio Marchionne (3)

Consiglieri

Andrea Agnelli

Roland Berger (3)

Tiberto Brandolini d’Adda

Luca Garavoglia (1)

Gian Maria Gros-Pietro (1)

Hermann-Josef Lamberti (2)

Virgilio Marrone

Vittorio Mincato (2)

Pasquale Pistorio (3)

Carlo Sant’Albano

Ratan Tata

Mario Zibetti (2)

Segretario del Consiglio

Franzo Grande Stevens

Collegio Sindacale

Sindaci Effettivi

Carlo Pasteris – Presidente

Giuseppe Camosci

Cesare Ferrero

Sindaci Supplenti

Giorgio Giorgi

Piero Locatelli

Roberto Lonzar

Società di Revisione

Deloitte & Touche S.p.A.

(1) Componente del Comitato Nomine e i Compensi

(2) Componente del Comitato Controllo Interno

(3) Componente del Comitato Strategico

Lettera del Presidente e dell’Amministratore Delegato

Il 2006 è stato per la Fiat un anno importante: ha segnato la conclusione del turnaround e l’inizio di una nuova, avvincente fase di crescita. Il piano realizzato negli ultimi tre anni è stato caratterizzato da una netta rottura con il passato. La struttura manageriale di Fiat è stata ridefinita e rafforzata, adottando in tutti i business organizzazioni più snelle, agili ed efficienti. Particolare attenzione è stata dedicata a rafforzare il posizionamento dei nostri marchi e la vicinanza al cliente. Tutto ciò si è abbinato ai significativi sforzi mirati alla razionalizzazione dei processi e al raggiungimento di più alti livelli di efficienza in tutte le aree di attività del Gruppo.

Abbiamo gettato le basi per costruire il futuro del Gruppo in termini industriali, finanziari e commerciali.

La prima svolta significativa è avvenuta nel 2005, con il ritorno all’utile netto per il Gruppo, la prima volta dal 2001. I miglioramenti sono proseguiti nel 2006, con l’Auto che ha registrato un risultato della gestione ordinaria positivo per l’intero esercizio, per la prima volta dal 2000. Anche gli altri Settori, in particolar modo Iveco e CNH, hanno conseguito un buon livello di crescita del fatturato e un significativo incremento dei margini. I risultati del Gruppo nel 2006 consentono, dopo cinque anni, di distribuire un dividendo ai nostri azionisti. La ristrutturazione è stata accompagnata da un consistente programma di rinnovamento e miglioramento della gamma dei prodotti, in ogni area di attività, che per l’Auto ha significato il lancio di 22 tra nuovi modelli e restyling in soli due anni. Uno sforzo che ha consentito di guadagnare rilevanti quote di mercato sia in Italia sia nei principali paesi europei. Il futuro, poi, vede Fiat come un gruppo sempre più internazionale. Importanti passi sono stati fatti in questa direzione, come evidenzia il numero di accordi internazionali conclusi nell’anno.

Il settore automobilistico ha puntato soprattutto a rafforzare la propria presenza in due mercati in forte espansione come la Russia e l’India, stringendo intese commerciali e industriali con Severstal Auto e Tata Motors. Iveco ha dato un impulso significativo alla propria strategia di crescita in Cina attraverso accordi con SAIC, Chongqing Heavy Vehicle Group e Nanjing Motor Company.

Sotto il profilo finanziario, il Gruppo ha visto progressivamente ridursi l’indebitamento netto industriale, che alla fine del 2006 è sceso al di sotto di 1,8 miliardi di euro grazie al significativo cash flow industriale. La liquidità rimane alta, pari a quasi 8 miliardi di euro al 31 dicembre 2006. Tutto ciò ha contribuito ad alimentare la fiducia nella Fiat. Lo confermano il miglioramento dei rating sul debito, la capacità di attrarre un gran numero di investitori istituzionali internazionali in occasione di emissioni obbligazionarie e il costante rialzo del titolo in Borsa.

I risultati che vi presentiamo in queste pagine sono il frutto di un impegno intenso e rigoroso, ma soprattutto sono lo specchio della nuova mentalità che permea oggi la Fiat, a ogni livello e in ogni area di attività. Mantenere le promesse è, per noi, un valore fondamentale. Lo abbiamo dimostrato raggiungendo, e in molto casi anche superando, tutti gli obiettivi proposti ai mercati tre anni fa. Promuovere in base al merito, responsabilizzare le persone, lasciare loro ampia libertà di azione sono alcuni dei fattori chiave che stanno iniziando a determinare un significativo e strutturale cambiamento culturale dell’azienda. Sposare la competizione e guardare al futuro come un’opportunità da cogliere e da alimentare costituisce oggi la nostra filosofia. Questi cambiamenti sono stati possibili grazie alla ridefinizione del concetto di leadership e alle implicazioni che ciò ha comportato nella gestione delle nostre attività. Ciò ha permesso alla Fiat di rafforzare la sua posizione sul mercato, accelerare notevolmente i tempi di sviluppo dei prodotti e innalzare la loro qualità. Gli uomini e le donne che lavorano oggi nel nostro Gruppo – e che in questi anni hanno lavorato duramente per ridare orgoglio e credibilità alla Fiat – sono la migliore garanzia per il futuro dell’azienda. A tutti loro vogliamo esprimere il nostro più sincero ringraziamento per i risultati ottenuti.

Il piano definito per i prossimi quattro anni è ancora più ambizioso e impegnativo. È un piano mirato alla crescita. Migliori performance operative in tutti i business, sostenute da investimenti significativi, e l’aumento della redditività in ogni area di attività consolideranno la posizione di Fiat quale primario gruppo industriale internazionale.

Anche in questo caso, gli obiettivi fissati anno per anno fino al 2010 sono chiari e rigorosi. Questi obiettivi, per il 2007, prevedono un risultato della gestione ordinaria a livello di Gruppo compreso tra 2,5 e 2,7 miliardi di euro e un utile netto tra 1,6 e 1,8 miliardi di euro. Per l’area Automobili, che dovrà confrontarsi con un mercato sostanzialmente stabile in Europa e in leggera crescita in Brasile, è fissato un utile della gestione ordinaria pari al 2,6-3,4 per cento del fatturato, circa il doppio rispetto al 2006. Questo risultato sarà favorito dalla commercializzazione dei nuovi modelli, in particolare Fiat Bravo, Fiat Linea e Fiat 500, e dalle azioni di razionalizzazione dei costi di struttura. Per le altre attività principali, l’obiettivo è di realizzare importanti margini di utile della gestione ordinaria rispetto ai ricavi: oltre il 9 per cento per CNH, e oltre il 7 per cento per Iveco.

Siamo impegnati a costruire una grande Azienda. Per questo motivo manterremo alta la tensione e chiederemo ancora a tutti gli uomini e le donne della Fiat il massimo sforzo. Continueremo nelle azioni di riduzione dei costi in aree non essenziali. Affiancheremo ai continui sviluppi tecnologici una migliore organizzazione commerciale e servizi più efficienti. Continueremo a investire nell’innovazione dei prodotti e dei processi, con particolare attenzione ai livelli di qualità. Se si presenteranno occasioni favorevoli per dare ulteriore slancio alla crescita, attraverso cooperazioni mirate con partner significativi, saremo pronti a coglierle. La Fiat di oggi ha voglia, capacità e basi solide per iniziare un significativo cammino di sviluppo, tenendo fermi i valori di onestà, integrità e responsabilità che ci hanno guidati fino a qui. Questo è il nostro impegno e, allo stesso tempo, la nostra nuova promessa.

Torino, 20 febbraio 2007

Il Presidente
Luca Cordero di Montezemolo

L’Amministratore Delegato
Sergio Marchionne



La ruota che gira non arrugginisce. Antico proverbio greco

Relazione sulla gestione

10 Il Gruppo Fiat

11 Sintesi dei risultati

13 Dati economici e patrimoniali
per Settore di Attività

14 Azionisti

16 Rapporto di sostenibilità

17 Ricerca ed Innovazione

21 Risorse Umane

24 Analisi della situazione
economico-finanziaria del Gruppo

49 Corporate Governance

53 Piani di Stock Option

55 Rapporti infragruppo
e con parti correlate

56 Fatti di rilievo intervenuti dopo
la chiusura dell'esercizio ed evoluzione
prevedibile della gestione

59 Andamento della gestione
nei Settori di Attività

83 Proposta di Approvazione del Bilancio
e di Destinazione dell'Utile di Esercizio 2006

Il Gruppo Fiat

Il Gruppo Fiat svolge attività industriali e di servizi finanziari nel settore automotoristico in più di 190 paesi. La struttura del Gruppo di seguito descritta è quella risultante dalla strategia di rifocalizzazione sui settori automotoristici. La rappresentazione delle attività del Gruppo è stata ridefinita per Aree di Attività, in particolare:

Automobili

Fiat Auto produce e vende vetture (marchi Fiat, Alfa Romeo e Lancia) e veicoli commerciali (marchio Fiat Veicoli Commerciali). Le principali attività del Settore nel campo dei servizi finanziari in Europa sono state concentrate in Fiat Auto Financial Services, joint venture paritetica costituita a fine 2006 con Crédit Agricole. Il Settore è rappresentato dalla Fiat Auto S.p.A. e dalle sue controllate. Dal 1° febbraio 2007 Fiat Auto S.p.A. è stata ridenominata “Fiat Group Automobiles S.p.A.” e sono state costituite quattro società, da essa controllate al 100%, denominate “Fiat Automobiles S.p.A.”, “Alfa Romeo Automobiles S.p.A.”, “Lancia Automobiles S.p.A.” e “Fiat Light Commercial Vehicles S.p.A.”. Le attività produttive e il personale rimangono in capo a Fiat Group Automobiles S.p.A.

Il Gruppo Fiat controlla anche **Maserati** e **Ferrari**, case costruttrici di autovetture sportive di lusso, che si distinguono per esclusività, tecnologia e prestazioni.

Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni

CNH – Case New Holland opera nel campo dei trattori e delle macchine agricole con i marchi Case IH e New Holland, delle macchine per le costruzioni con i marchi Case e New Holland e fornisce servizi finanziari a supporto dei propri clienti finali e dei concessionari.

Veicoli Industriali

Iveco progetta, produce e vende una gamma completa di veicoli industriali con il marchio Iveco, autobus con il marchio Irisbus, veicoli antincendio e veicoli per impieghi speciali con i marchi Iveco, Astra e Magirus. Iveco offre, inoltre, un’ampia gamma di servizi finanziari ai propri clienti e dealer, principalmente tramite Iveco Finance Holdings Ltd, posseduta per il 51% dal gruppo Barclays e per il 49% da Iveco.

Componenti e Sistemi di Produzione

Fiat Powertrain Technologies (FPT) è il Settore in cui sono confluite le attività (motori e cambi per autovetture) di cui Fiat ha riacquistato il controllo nel mese di maggio 2005, dopo lo scioglimento del Master Agreement con General Motors. A partire dal 2006 il Settore raggruppa anche le attività powertrain di Iveco e del Centro Ricerche Fiat (C.R.F.). FPT, nell’ambito dei suoi progetti di sviluppo tecnologico, coordina le attività di Elasis relative a motori e cambi.

Magneti Marelli produce componenti per l’autoveicolo nelle aree Illuminazione, Sistemi di scarico, Sospensioni e Ammortizzatori, Controllo motore, Sistemi elettronici. **Teksid** fornisce basamenti motore, teste cilindri e altri componenti per motori in ghisa; componenti per trasmissioni, cambi e sospensioni in ghisa; componenti di carrozzeria in magnesio. **Comau** produce sistemi di automazione industriale per il settore autoveicolistico comprendenti ingegneria di prodotto e di processo, logistica e gestione, fabbricazione, installazione e avvio produttivo, manutenzione.

Altre attività

L’Area include il Settore dei Servizi (Business Solutions) e il Settore Editoria e Comunicazione con le seguenti attività principali:

■ Servizi relativi a gestione amministrativa e del personale, amministrazione e consulenza aziendale nell’area “finance” forniti principalmente alle società del Gruppo. Dal 1° gennaio 2007 le attività di Business Solutions sono confluite in una società denominata Fiat Services S.p.A., che erogherà servizi esclusivamente all’interno del Gruppo Fiat (dal 2007 Fiat Services sarà inclusa nel raggruppamento Holdings e Diverse). Il Settore Business Solutions pertanto non verrà più rappresentato.

■ Il quotidiano “La Stampa” e “Publikompass”, società di raccolta pubblicitaria multimediale.

Tra le “Altre Attività” sono incluse anche le Holding di partecipazioni e le società diverse.

Sintesi dei risultati

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	51.832	46.544
Risultato della gestione ordinaria	1.951	1.000
Risultato operativo	2.061	2.215
Risultato ante imposte	1.641	2.264
Risultato netto dell’esercizio	1.151	1.420
Attribuibile a:		
- Gruppo	1.065	1.331
- Azionisti terzi	86	89
Risultato base per azione ordinaria e privilegiata (in euro) (1)	0,789	1,250
Risultato base per azione di risparmio (in euro) (1)	1,564	1,250
Risultato base per azione ordinaria e privilegiata normalizzato (in euro) (2)	0,828	1,250
Risultato base per azione di risparmio normalizzato (in euro) (2)	0,983	1,250
Risultato diluito per azione ordinaria e privilegiata (in euro) (1)	0,788	1,250
Risultato diluito per azione di risparmio (in euro) (1)	1,563	1,250
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	3.789	3.052
- di cui: Costi di sviluppo capitalizzati	813	656
Spesa in Ricerca e sviluppo (3)	1.598	1.558
Totale Attivo	58.303	62.454
Indebitamento netto	11.836	18.523
- di cui: Indebitamento netto delle Attività Industriali	1.773	3.219
Patrimonio netto del Gruppo e dei Terzi	10.036	9.413
Patrimonio netto di competenza del Gruppo	9.362	8.681
Dipendenti a fine periodo (numero)	172.012	173.695

(1) Per ulteriori informazioni circa la determinazione del Risultato per azione base e diluito, si rinvia alla Nota 12 della Nota Integrativa.
(2) Il Risultato per azione normalizzato è stato calcolato escludendo gli effetti derivanti dalla attribuzione dei dividendi pregressi alle azioni di risparmio.
(3) Include i costi per Ricerca e sviluppo capitalizzati e quelli imputati direttamente al conto economico dell’esercizio.

Dati per area geografica

	Società		Dipendenti		Stabilimenti		Centri di Ricerca e sviluppo		Ricavi (in milioni di euro)	
(numero)	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Italia	146	155	75.751	77.070	52	56	50	52	14.851	13.078
Europa esclusa Italia	285	280	42.904	43.376	56	58	32	32	20.298	18.518
Nord America	76	80	11.714	12.572	25	28	15	17	6.315	6.048
Mercosur	31	40	30.877	29.132	20	20	10	10	5.416	4.364
Altre aree	99	99	10.766	11.545	27	27	9	9	4.952	4.536
Totale	637	654	172.012	173.695	180	189	116	120	51.832	46.544

Dati economici e patrimoniali per Settore di Attività

■ I **Ricavi** del Gruppo Fiat nel 2006 sono stati pari a 51,8 miliardi di euro, in aumento dell’11,4% sul 2005 principalmente grazie al contributo di Fiat Auto (in crescita del 21,3%) e Iveco (+7,7%). I ricavi di CNH sono aumentati del 3,1% (+2,4% a parità di cambi). Ricavi in crescita anche per l’Area Componenti e Sistemi di Produzione: +11,0% (su base omogenea) per Fiat Powertrain Technologies e +10,5% per Magneti Marelli. Comau ha registrato un calo del 18,6%, scontando una significativa flessione degli ordini.

■ Il **Risultato della gestione ordinaria** è stato di 1.951 milioni di euro (3,8% dei ricavi), pressoché raddoppiato rispetto ai 1.000 milioni di euro del 2005 (2,1% dei ricavi). Miglioramenti significativi sono stati realizzati nell’Area Automobili, in particolare da Fiat Auto che ha conseguito nell’esercizio un risultato positivo di 291 milioni di euro, contro una perdita di 281 milioni di euro del 2005, e da Iveco, il cui risultato è salito da 332 milioni di euro a 546 milioni di euro. Il risultato della gestione ordinaria di CNH ha registrato una crescita del 5,6%, da 698 milioni di euro a 737 milioni di euro. Se si escludono gli effetti non ricorrenti connessi alla riduzione dei costi in materia assistenziale, il miglioramento su base annua sarebbe di 97 milioni di euro, pari al 15,8%. L’Area Componenti e Sistemi di Produzione ha registrato un lieve calo (348 milioni di euro rispetto ai 358 milioni di euro del 2005). L’andamento negativo di Comau (attualmente oggetto di ristrutturazione) è stato solo in parte compensato dai migliori risultati di Magneti Marelli, Fiat Powertrain Technologies e Teksid. Escludendo Comau, il risultato della gestione ordinaria dell’Area Componenti e Sistemi di Produzione risulta in crescita di 98 milioni di euro, con un margine sui ricavi del 3,7%.

■ Il **Risultato operativo** è stato di 2.061 milioni di euro rispetto ai 2.215 milioni di euro del 2005. La diminuzione di 154 milioni di euro riflette il miglioramento del risultato della gestione ordinaria per 951 milioni di euro e minori proventi atipici per 1.105 milioni di euro (110 milioni di euro nel 2006 e 1.215 milioni di euro nel 2005).

■ L’**Utile ante imposte** è stato pari a 1.641 milioni di euro nel 2006, a fronte di 2.264 milioni di euro nel 2005. Al netto delle variazioni delle componenti atipiche (incluso il provento finanziario atipico di 858 milioni di euro derivante dalla conversione del prestito Convertendo), il risultato ante imposte migliora di 1.340 milioni di euro.

■ Il **Risultato netto dell’esercizio** nel 2006 è stato di 1.151 milioni di euro, rispetto a 1.420 milioni di euro nel 2005. Escludendo l’effetto delle poste atipiche nette, il risultato del 2005 sarebbe stato negativo per 376 milioni di euro e quello del 2006 positivo per 1.041 milioni di euro. La crescita del risultato su base omogenea ammonterebbe pertanto a 1.417 milioni di euro.

■ L’**Indebitamento netto industriale** è diminuito di circa 1,4 miliardi di euro attestandosi a 1,8 miliardi di euro per effetto del positivo andamento della gestione e nonostante il riacquisto del 29% di Ferrari per 919 milioni di euro. A fine esercizio il rapporto fra indebitamento netto industriale e patrimonio netto era di 0,18 (0,34 alla fine del 2005).

■ La **Liquidità** del Gruppo al 31 dicembre 2006 era di circa 8,0 miliardi di euro (7,0 miliardi di euro alla fine del 2005). L’aumento riflette il beneficio di oltre 3 miliardi di euro derivante dalla chiusura a fine 2006 dell’accordo di joint venture fra Fiat Auto e Crédit Agricole, in parte assorbiti dai flussi destinati durante l’anno alla riduzione del debito lordo.

(in milioni di euro)	Ricavi netti		Risultato della gestione ordinaria		Risultato Operativo		Totale Attività Operative	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Fiat Auto	23.702	19.533	291	(281)	727	(818)	12.948	16.231
Maserati	519	533	(33)	(85)	(33)	(85)	300	235
Ferrari	1.447	1.289	183	157	183	157	918	936
Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni (CNH)	10.527	10.212	737	698	592	611	17.756	17.860
Veicoli Industriali (Iveco) ⁽¹⁾	9.136	8.483	546	332	565	212	6.131	6.033
Fiat Powertrain Technologies ⁽¹⁾	6.145	4.520	168	109	102	81	4.103	4.220
Componenti (Magnetit Marelli)	4.455	4.033	190	162	175	127	2.294	2.363
Prodotti Metallurgici (Teksid)	979	1.036	56	45	26	27	616	671
Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)	1.280	1.573	(66)	42	(272)	(8)	933	1.091
Servizi (Business Solutions)	668	752	37	35	28	7	228	341
Editoria e Comunicazione (Itedi)	401	397	11	16	12	13	243	186
Holdings, Diverse ed Elisioni	(7.427)	(5.817)	(169)	(230)	(44)	1.891	(582)	534
Totale di Gruppo	51.832	46.544	1.951	1.000	2.061	2.215	45.888	50.701

(in milioni di euro)	Totale Passività Operative		Investimenti (*)		Spesa in Ricerca e sviluppo (**)		Dipendenti (numero)	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Fiat Auto	12.446	15.638	2.163	1.582	675	665	44.691	46.099
Maserati	367	270	82	20	46	57	649	606
Ferrari	634	625	142	142	83	86	2.870	2.809
Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni (CNH)	14.653	14.483	394	255	289	234	25.335	25.420
Veicoli Industriali (Iveco) ⁽¹⁾	5.784	5.591	342	321	174	211	24.533	24.323
Fiat Powertrain Technologies ⁽¹⁾	2.444	2.258	254	296	74	68	18.924	18.161
Componenti (Magnetit Marelli)	1.625	1.620	293	313	217	197	25.195	24.213
Prodotti Metallurgici (Teksid)	365	419	32	45	5	5	8.342	8.952
Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)	712	828	56	38	20	20	12.293	12.725
Servizi (Business Solutions)	360	437	10	19	–	–	5.057	5.436
Editoria e Comunicazione (Itedi)	188	161	45	20	–	–	836	846
Holdings, Diverse ed Elisioni	(1.227)	338	(24)	1	15	15	3.287	4.105
Totale di Gruppo	38.351	42.668	3.789	3.052	1.598	1.558	172.012	173.695

(1) Dal 1° gennaio 2006 il perimetro di FPT raggruppa non solo le attività nel campo dei motori e dei cambi per automobili, di cui Fiat ha riacquistato il controllo ed iniziato a consolidare nel mese di maggio 2005 a seguito dello scioglimento del Master Agreement con General Motors, ma anche le attività powertrain che sino al 31 dicembre 2005 erano incluse nel perimetro di Iveco. I dati del 2005 sono stati pertanto coerentemente riesposti.

(*) Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali (al netto dei veicoli ceduti in buy-back).

(**) Include i costi per Ricerca e sviluppo capitalizzati e quelli imputati direttamente al conto economico dell’esercizio.

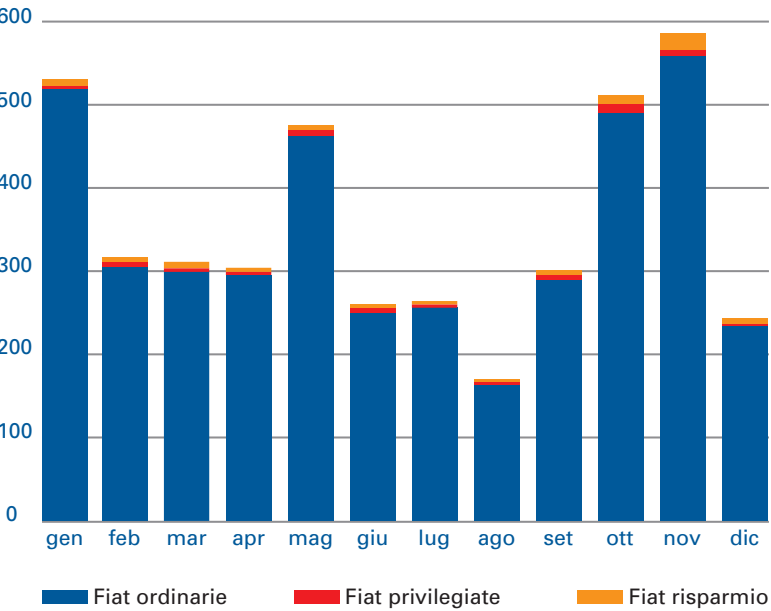
Azionisti

La comunicazione finanziaria

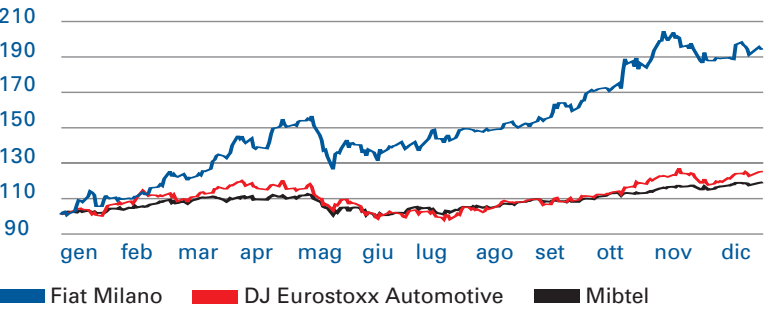
Fiat mantiene un dialogo costante con i suoi Azionisti e Investitori attraverso una attiva politica di comunicazione svolta dalla funzione di Investor Relations a cui è affidato il compito di organizzare nel corso dell’anno presentazioni dal vivo o tramite conference call in occasione della pubblicazione periodica dei risultati del Gruppo o di altri eventi che richiedano comunicazione diretta al mercato. Fiat propone anche giornate di approfondimento sull’andamento gestionale e sulle strategie dei principali Settori così come incontri e “roadshow” che permettono una relazione diretta della comunità finanziaria con il top management del Gruppo. Il più importante incontro del 2006 si è tenuto a Torino presso il Lingotto - Fiat Investor & Analyst Meeting - dove l’8 e il 9 novembre il CEO e le prime linee di tutti i Settori hanno esposto a una platea di analisti e investitori il piano di Gruppo per il periodo 2007-2010. Per ulteriori informazioni si può visitare il sito istituzionale www.fiatgroup.com alla sezione Investor Relations, dove sono disponibili: dati economico-finanziari storici, presentazioni istituzionali, pubblicazioni periodiche e aggiornamenti in tempo reale sul titolo. Per gli azionisti sono inoltre disponibili i seguenti contatti:

Per gli azionisti:	Per i titolari di ADR:
Numero verde per l’Italia: 800-804027	Numero verde per USA e Canada: 800 749 18 73
E-mail: Serviziotitoli@fiatgroup.com Investor.relations@fiatgroup.com	Fuori Usa e Canada: +1 201 680 66 26 Website: www.adr.db.com

Quantità trattate mensilmente (milioni di azioni)



Andamento del titolo Fiat rispetto all’indice Mibtel e all’Eurostoxx Auto dall’inizio del 2006 (1/1/06=100)



Il 2006 è stato un anno con un saldo più che positivo per i mercati azionari. A livello di mercati internazionali si osserva una crescita dei mercati asiatici, con la borsa di Hong Kong che ha segnato un +121%, e Wall Street che ha segnato una crescita del 16%. Tra le piazze europee si segnalano le ottime performance di Madrid (+32%), Francoforte (+22%), Parigi (+18%) e Londra (+13%). Piazza Affari registra un anno da record con una crescita per il quarto anno consecutivo: indice Mib +19%, S&P/Mib +16%. Nel corso dell’anno il settore automotive europeo conferma il positivo andamento di crescita già fatto registrare nel corso del 2005: indice di settore (Dow Jones Eurostoxx Auto) + 26%. In tale contesto il titolo Fiat ha quasi raddoppiato il valore registrando un rendimento del 97%. Il mercato ha quindi premiato anche quest’anno il raggiungimento degli obiettivi economico-finanziari prefissati per l’anno 2006.

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

IFIL Investments S.p.A. (*)	30,40%
Unicredito Italiano	5,71%
FMR Corp.	5,05%
Gruppo Generali	2,21%
Investitori Istituzionali UE	21,97%
Investitori Istituzionali extra UE	7,76%
Altri azionisti	26,90%

(*) Include 0,34% di azioni proprie detenute da Fiat S.p.A.

Principali dati per azione

(in euro)	2006	2005
Risultato base per azione ordinaria e privilegiata	0,789	1,250
Risultato base per azione di risparmio	1,564	1,250
Risultato diluito per azione ordinaria e privilegiata	0,788	1,250
Risultato diluito per azione di risparmio	1,563	1,250

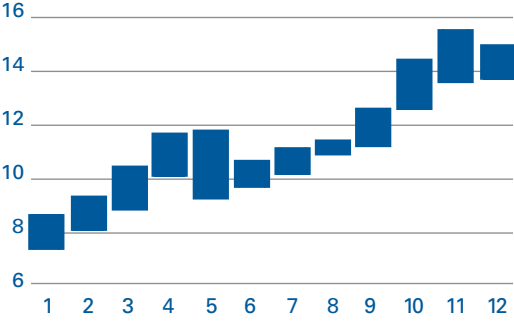
Prezzo ufficiale per azione al:

(in euro)	29.12.06	30.12.05	30.12.04	30.12.03	30.12.02	28.12.01
Azioni ordinarie	14,468	7,333	5,897	6,142	7,704	17,921
Azioni privilegiate	12,119	5,935	3,976	3,704	4,348	12,267
Azioni di risparmio	13,880	6,558	4,243	3,957	4,183	11,459

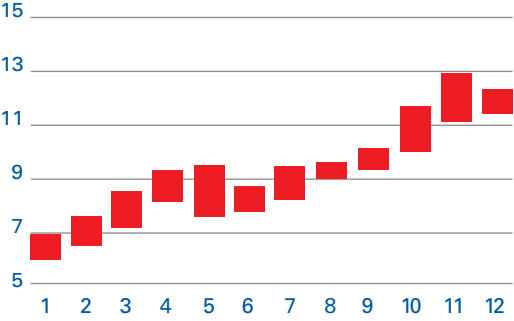
Quotazioni mensili minime e massime nel 2006

(in euro)

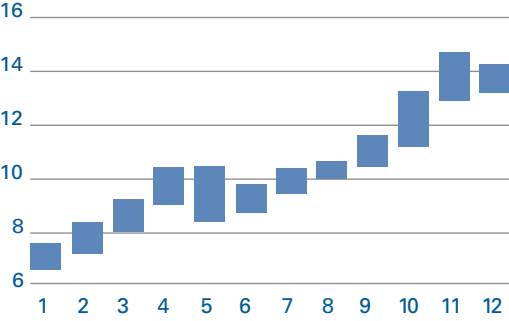
Fiat Ordinarie



Fiat Privilegiate

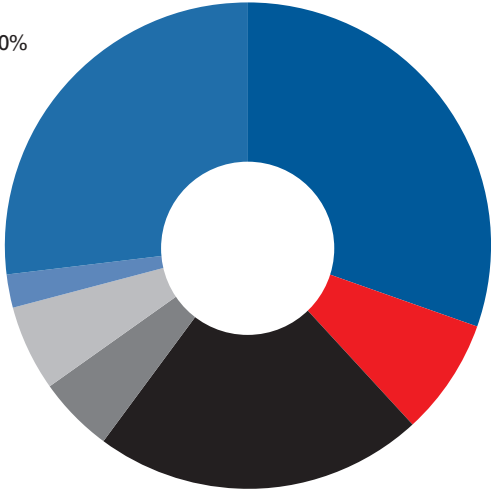


Fiat Risparmio



Maggiori azionisti detentori di azioni ordinarie in misura superiore al 2% (situazione al 15 febbaio 2007)

- IFIL Investments S.p.A. 30,40%
- Unicredito Italiano 5,71%
- FMR Corp. 5,05%
- Gruppo Generali 2,21%
- Investitori Istituzionali UE 21,97%
- Investitori Istituzionali Extra UE 7,76%
- Altri azionisti 26,90%



Rapporto di sostenibilità

Responsabilità economica, ambientale e sociale

Giunto alla terza edizione, il Rapporto di sostenibilità del Gruppo dimostra l'importanza che Fiat attribuisce alla trasparenza dell'informativa non solo sul piano economico-finanziario, ma anche su quello sociale e ambientale. Il Rapporto 2006 è il risultato di un rafforzato impegno dell'Azienda nella redazione di un documento sempre più vicino alla propria organizzazione e alle richieste dei suoi stakeholder.

L'Oscar per il Bilancio 2005, che la FERPI ha assegnato alla comunicazione economico-finanziaria, ambientale e sociale del Gruppo, rappresenta un riconoscimento alle persone che vi hanno creduto e uno stimolo a fare sempre meglio per dimostrare nel tempo di averlo meritato. Ed è anche per questo che il nuovo Rapporto di sostenibilità, pur dando continuità alle precedenti edizioni, presenta molte novità soprattutto legate alla volontà di dare risposta alle esigenze di un linguaggio adatto a tutti gli stakeholder, alle richieste di informazioni provenienti dagli analisti di finanza etica e dagli studiosi dei temi della responsabilità sociale d'impresa, oltre che di garantire maggiore aderenza allo standard internazionale del "Global Reporting Initiatives".

Con la finalità di fornire agli stakeholder gli elementi per valutare il contributo del Gruppo allo sviluppo responsabile, il Rapporto di sostenibilità illustra le attività svolte nel corso dell'anno in relazione al loro impatto economico, ambientale e sociale. Dopo aver presentato i risultati conseguiti nel corso del 2006, le iniziative di coinvolgimento degli stakeholder e la propria identità e governance, il documento, mantenendo la suddivisione tipica della triple bottom line, è suddiviso in tre parti dove le informazioni sono riportate per stakeholder in modo da facilitare la ricerca degli argomenti.

Per quanto riguarda la **responsabilità economica**, Fiat ha continuato nel suo percorso virtuoso teso all'aumento del valore e della competitività dell'Azienda e al miglioramento del rating finanziario, mettendo il cliente al centro delle strategie di crescita e ricercando il successo con importanti partner internazionali.

Sul fronte della **responsabilità ambientale**, l'Azienda offre un quadro dettagliato dell'attenzione a una gestione ecologicamente efficiente degli stabilimenti e per lo sviluppo di prodotti rispettosi dell'ambiente, in termini di minori consumi, minori emissioni e maggiore efficienza. Il capitolo

illustra, inoltre, il lavoro di ricerca e le applicazioni sulla mobilità ecologica e sulla sicurezza stradale.

Nell'ambito della **responsabilità sociale** sono presi in esame i rapporti di Fiat, presso le sedi del Gruppo nel mondo, con i propri dipendenti e con la collettività. Questa sezione presenta alcuni dati statistici sulla composizione dell'organico, le politiche aziendali in merito alle assunzioni e alle iniziative rivolte ai giovani, alla salute e sicurezza, alle pari opportunità, le iniziative di formazione e gli istituti di carattere sociale. Il capitolo si chiude con la descrizione dell'impegno del Gruppo nei confronti delle comunità, compresi i programmi per garantire il diritto alla mobilità nei confronti di chi ha ridotte capacità motorie.

Il Rapporto è pubblicato sul sito Internet www.fiatgroup.com nella sezione sostenibilità, dove gli stakeholder possono compilare il questionario di valutazione e utilizzare l'indirizzo mail_csr@fiatgroup.com per ogni comunicazione in materia di responsabilità sociale del Gruppo.

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 dell'Elasis, che vengono coordinate a livello strategico dal Technical Committee del Group Executive Council. Nel 2006 le spese complessive in Ricerca e sviluppo¹ sono ammontate a circa 1,6 miliardi di euro, pari a circa il 3,2% dei ricavi netti delle Attività Industriali. A questa attività sono dedicate, complessivamente, circa 13.200 persone, distribuite in 116 centri.

Centro Ricerche Fiat (C.R.F.)

Il C.R.F. sviluppa soluzioni efficaci, innovative ed a costi competitivi e favorisce il trasferimento tecnologico anche attraverso la formazione di personale qualificato. In questo modo sostiene attivamente la crescita tecnologica del Gruppo Fiat, dei suoi partner e del territorio 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. In particolare le attività di innovazione su motopropulsori, sistemi di propulsione alternativi e cambi vengono condotte dalla Powertrain Research and Technology nell'ambito degli sviluppi tecnologici di Fiat Powertrain Technologies, il Settore del Gruppo Fiat che a partire dal maggio del 2005 raggruppa tutte le attività relative ai motopropulsori. Il C.R.F. opera ad Orbassano (TO) e nelle sue quattro sedi decentrate di Bari, Catania, Trento e Foggia e controlla a Udine il Centro Ricerche Plast-optica (C.R.P.), focalizzato sulle ricerche avanzate nei settori dell'ottica e della plastica per sistemi di illuminazione. Con un organico di 870 dipendenti, il Centro Ricerche Fiat ha raggiunto risultati altamente significativi come testimoniano le 61 nuove domande di brevetto depositate nel 2006, che portano ad oltre 2.100 il numero totale di brevetti registrati, con più di 900 domande pendenti. I progetti finanziati nel VI Programma Quadro dell'Unione Europea sono 128 e confermano la leadership nella ricerca europea. Il C.R.F. ha sviluppato collaborazioni con oltre 150 università e centri di ricerca e oltre 750 partner industriali in tutto il mondo. Tale rete è 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.

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito Internet www.crf.it. Le attività sono focalizzate su diverse aree tecnologiche.

Powertrain Research and Technology

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 2006 si segnalano:

■ **Multijet II.** Nell'ambito delle attività di Ricerca e Sviluppo di Fiat Powertrain Technologies, nel corso del 2006 è stata completata l'attività di pre-sviluppo del nuovo sistema di iniezione per motori Diesel Multijet II. Questo sistema consente di gestire il processo delle iniezioni multiple, già sviluppato con il Multijet, senza più limiti di distanza tra iniezioni consecutive, con significativi vantaggi in termini di prestazioni. Anche la pompa ad alta pressione è stata riprogettata, con significativi vantaggi di costo.

■ **Motore bicilindrico a benzina.** Oltre all'utilizzo della tecnologia per il controllo elettronico delle valvole (Multiair), un tassello fondamentale nelle strategie di Fiat Powertrain Technologies per il raggiungimento di minimi valori di emissioni di CO₂ è rappresentato dall'applicazione del concetto di "downsizing" ovvero dall'utilizzo di motori sovralimentati in sostituzione di motori aspirati aventi cilindrate maggiori. In quest'ottica nel corso del 2006 è stata realizzata una prima versione del motore benzina bicilindrico Multiair sovralimentato, i cui prototipi sono stati utilizzati sia al banco sia su vettura per valutarne le potenzialità in termini di prestazioni, consumi ed acustica.

■ **Panda Hydrogen.** L'impiego industriale dell'idrogeno, nonostante gli intensi sforzi di sperimentazione e sviluppo, si profila ancora lontano. Il Gruppo Fiat ha concentrato le attività di sviluppo sulle city car, veicoli di piccole dimensioni per impieghi prevalentemente cittadini: nel 2001 ha debuttato

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

la Seicento Elettra H2 Fuel Cell, nel 2003 la Seicento Hydrogen, oggi la Panda Hydrogen fuel cell, sviluppata in collaborazione con Fiat Auto. Le prestazioni già oggi ottenibili sono analoghe a quelle della vettura di serie alimentata con combustibili tradizionali: con un sistema di propulsione della potenza di 60 kW, può raggiungere i 140 km/h, passare da 0 a 50 km/h in cinque secondi e superare pendenze del 23%. L'autonomia è di 220 chilometri e il serbatoio si rifornisce in meno di cinque minuti.

Advanced Technology for Mobility and Safety

L'obiettivo principale è quello di garantire al Gruppo Fiat le competenze tecnologiche e sistemiche relative all'elettronica, telematica, ICT e sicurezza preventiva necessarie per migliorare la sicurezza e la fruibilità del veicolo. I principali risultati ottenuti nel 2006 sono:

■ **Convergence.** Lanciato sul mercato con il nome commerciale Blue&Me, Convergence ha rappresentato un passo avanti nell'approccio del Gruppo Fiat alla telematica. Frutto dell'accordo tra Fiat Auto e Microsoft, Blue&Me ha visto nel 2006 C.R.F. subentrare a Microsoft nel ruolo di System Integrator (responsabile di tutti i nuovi sviluppi basati sulla piattaforma stessa) per Fiat Auto e, in collaborazione con Magneti Marelli, per gli altri Settori del Gruppo. Il primo dispositivo ad integrare la Navigazione On Board lanciato con la Bravo è uno dei frutti dell'attività svolta da C.R.F. Tale dispositivo può essere aggiornato successivamente all'acquisto della vettura senza la necessità di recarsi in officina.

■ **Sensore ottico multifunzione (MFOS).** Sviluppato in collaborazione con Magneti Marelli, integra su una singola matrice di visione, più funzioni automotive relative al rilievo della scena (incrocio veicolo, rilievo tunnel/ponti, curvatura della strada, riconoscimento corsie) e al monitoraggio ambientale (illuminamento, nebbia, pioggia, appannamento). I principali vantaggi consistono in un'elevata integrazione delle funzioni, nella gestione con un'unica elettronica di elaborazione, nella riduzione del numero di sensori e componenti, nella semplificazione del cablaggio su veicolo e quindi in una generale riduzione dei costi.

■ **Productivity on the road.** L'iniziativa Productivity On The Road, condotta con Iveco, ha focalizzato le proprie attività sull'adattamento della piattaforma di bordo, derivata da Convergence di Fiat Auto, alle architetture dei veicoli leggeri, medi e pesanti. In questo ambito sono state sviluppate e validate le versioni del sistema operativo Windows Mobile For Automotive di Microsoft per i veicoli Daily e Stralis. Sul fronte del Centro di Controllo e dei Servizi si è operato sulla definizione di un'architettura comune a livello di Gruppo Fiat, garantendo le specificità dell'ambito di applicazione. La prima offerta commerciale prevederà servizi di gestione flotte, di gestione delle missioni, di messaggistica e di gestione dell'autista.

Vehicles and advanced manufacturing and materials

Obiettivi dell'area sono lo sviluppo di soluzioni innovative di architetture (body ed interni), di sistemi veicolo per incrementare prestazioni e distintività del prodotto nel rigoroso rispetto dei vincoli di costo e lo sviluppo di soluzioni tecnologicamente avanzate ed efficaci. I principali risultati ottenuti nel 2006 sono stati:

■ **Panda Multieco.** Il concept di questa vettura, sviluppata congiuntamente con Powertrain Research and Technology e in collaborazione con Fiat Auto, è stato presentato al Salone di Ginevra. Panda Multieco nasce dall'integrazione tra le migliori tecnologie motoristiche e le applicazioni più spinte dei materiali e delle tecnologie ecocompatibili sia per gli interni sia per la struttura. Tale combinazione consente di ridurre del 42% le emissioni di CO₂ nel ciclo urbano e del 32% nel ciclo NEDC (New European Driving Cycle) raggiungendo il valore di 90 g/km.

■ **Sistema di controllo delle sospensioni (SDC).** Si tratta di un sistema a basso costo per lo smorzamento controllato delle sospensioni sviluppato in collaborazione con Magneti Marelli. Anche conosciuto come SDC (Synaptic Damping Control), è un dispositivo mecatronico che, per mezzo di ammortizzatori a controllo elettronico, è capace di migliorare il comportamento "handling-comfort" del veicolo, aumentando la facilità di guida e incrementando i livelli di sicurezza attiva grazie all'integrazione con ABS e VDC (Vehicle Dynamic Control).

■ **Safety Truck.** Alcuni veicoli Iveco Stralis sono stati dotati di diversi sistemi sensoristici per supportare il guidatore nella percezione dello scenario esterno, nel rilievo degli ostacoli e dei bordi corsia. In particolare, sono stati integrati sistemi di Sicurezza preventiva, Active Lane Assistant, Front Collision Warning, Blind Spot Monitoring, External Cameras (Class V, VI), Start Inhibit (Pedestrian Detection), Night Vision (Far/Near Infrared), che generano segnali di avviso, grazie ad un attuatore di sterzo attivo (EPS) e pretensionatori elettrici.

A livello di sicurezza passiva è stato introdotto un volante con mozzo fisso, che consente l'adozione di un airbag più efficace in caso di urto frontale e un sistema di sterzo collassabile (GSC). Infine sono stati analizzati in ambiente di simulazione numerica alcuni sistemi di protezione per il rollover laterale.

Elasis

Nata nel 1988 su iniziativa del Gruppo Fiat, come società dedicata alla ricerca nell'ambito dei programmi di sviluppo dell'Italia del Sud, Elasis è ora un centro di ricerca ad elevata specializzazione nel settore dell'innovazione tecnologica, dello sviluppo completo di veicoli, della mobilità, del suo impatto sull'ambiente e della sicurezza stradale.

Opera nel Mezzogiorno, attraverso i centri di Pomigliano e di Lecce, con 765 dipendenti e dispone di mezzi di progettazione e calcolo, oltre che di strumentazioni per la sperimentazione fisica e virtuale tra i più avanzati, basati su una capacità di sviluppo e gestione di sistemi informatici di assoluto rilievo. Anche in Elasis, le attività relative a motori e cambi vengono condotte nell'ambito dei progetti di sviluppo di Fiat Powertrain Technologies.

Nel corso del 2006 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. Ha, inoltre, promosso la valorizzazione e il trasferimento delle competenze presenti nel sistema territoriale delle piccole e medie imprese, 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 significativi e le attività principali del 2006 sono stati:

■ **Metodologie innovative di prodotto e processo.** Nell'ambito della simulazione virtuale sono state messe a punto metodologie di Digital Mock-Up (DMU), che consentono una rappresentazione fedele e realistica delle vetture, e metodologie di digital factory per la simulazione dell'intero processo produttivo. Nel corso del 2006 si sono svolte, inoltre, attività di analisi in virtuale della manutenibilità di un nuovo prodotto e la simulazione degli interni ed esterni vettura. Il Centro di Competenza sulla Biomeccanica e sulla protezione degli occupanti della vettura ha sviluppato metodologie finalizzate allo studio dei parametri biomeccanici nei diversi crash test previsti dalle norme e rating internazionali. Il Centro ha studiato inoltre l'applicabilità delle metodologie a tutti i modelli Fiat Auto in sviluppo e fornito supporto agli altri Settori del Gruppo Fiat.

■ **Attività di ricerca sul veicolo.** In funzione del miglioramento continuo della qualità del prodotto, Elasis ha sviluppato un metodo in grado di misurare oggettivamente le principali prestazioni qualitative delle vetture attraverso un "acquisitore", in grado di monitorare in sole 4 ore la conformità prestazionale delle vetture, consentendo l'individuazione delle derive lente e la creazione di un database storico delle misure effettuate. Nel 2006 è stato anche portato a compimento, da parte del Gruppo Fiat, il processo di reinsourcing delle attività di controllo qualità attraverso l'analisi dei resi da rete. Inoltre, Elasis ha supportato Fiat Auto nello sviluppo di diversi prodotti, tra i quali il Minicargo, l'Alfa Romeo 8C Competizione e la Fiat Croma. Per Ferrari, Elasis ha curato lo sviluppo di nuove architetture utilizzabili per le diverse versioni della nuova gamma Ferrari 12 cilindri.

■ **Sviluppo del software di controllo.** Elasis ha supportato CNH nella progettazione e nello sviluppo della centralina di controllo della trasmissione continua del trattore Cobra e ha affiancato Ferrari nella creazione e sperimentazione del software di controllo della trazione e nella progettazione di un sistema di controllo prototipale dell'assetto vettura. Ha, inoltre, contribuito alla realizzazione di un laboratorio "Hardware In the Loop" dedicato al testing delle centraline elettroniche di controllo motore, nonché collaborato nel testing di quelle delle vetture di Formula 1.

■ **Nuovi modelli di simulazione “Hardware in The Loop (HIL)”**. Elasis ha adeguato l’hardware e il software del simulatore HIL Virtual Car alle specificità dei due modelli in sviluppo presso Fiat Auto: la nuova Fiat 500 e il Minicargo. Per Magneti Marelli Sistemi Elettronici, Elasis ha realizzato lo sviluppo di un simulatore HIL per la validazione del software delle centraline body computer.

■ **Motori Fire**. Elasis ha proseguito nel 2006 le attività di sviluppo e industrializzazione dei motori Fire. Le attività sono state condotte nell’ottica di giungere a una riduzione dei consumi e delle emissioni nocive sugli standard Euro 5, all’incremento delle prestazioni, al miglioramento della qualità e dell’affidabilità e al contenimento dei costi. Nel corso dell’anno ha fatto il suo ingresso in produzione il motore Fire 1.4 16v Starjet, installato su Fiat Grande Punto e caratterizzato da bassi consumi e da ottime prestazioni. Sono stati industrializzati anche il nuovo 1.4 16v Turbo, che è entrato in produzione a febbraio 2007, e il nuovo Fire 1.4 16v Multiair Turbo Aspirato.

■ **Mobilità e sicurezza stradale**. Su tale tematica, l’attenzione di Elasis si è concentrata su attività finalizzate ad accrescere il proprio know-how e la partecipazione a progetti comunitari e nazionali. Tra i progetti in ambito europeo, il progetto TRACE (Traffic Accident Causation in Europe), volto a identificare le cause più comuni di incidenti stradali e a valutare l’efficacia dei sistemi di sicurezza esistenti. In ambito nazionale, sono state avviate partnership con le Province di Milano, Mantova e Macerata e con il Comune di Sorrento per realizzare l’audit e l’analisi dell’incidentalità stradale al fine di garantire la sicurezza nella viabilità urbana e provinciale.

Risorse Umane

Il Gruppo annoverava a fine 2006 172.012 dipendenti, rispetto ai 173.695 di fine 2005. Nel corso dell’anno sono state effettuate circa 18.600 assunzioni, mentre le uscite sono state pari a circa 19.300. Le variazioni del perimetro del Gruppo hanno comportato una diminuzione netta di organico di circa 1.000 dipendenti, principalmente per le cessioni della società francese SBFM di Teksid, di B.U.C. – Banca Unione di Credito e dei servizi finanziari di Fiat Auto, a seguito della costituzione con Crédit Agricole della joint venture FAFS. Tra le assunzioni si evidenzia l’inserimento nel Gruppo di oltre 900 neolaureati, in prevalenza nell’area ingegneristica. I dipendenti con particolare qualificazione professionale (“professional”) sono nel complesso circa 25.000, il 44% dei quali opera fuori dall’Italia.

Evoluzione dell’assetto organizzativo e manageriale

Nel 2006 è proseguita la strategia di rafforzamento del management di Fiat. Da un lato si è continuato ad attrarre dall’esterno manager in grado di coprire posizioni scoperte (complessivamente sono stati assunti dall’esterno 137 manager, 5 dei quali per la copertura di ruoli di primo livello organizzativo nei Settori del Gruppo). Nel frattempo è cresciuta ulteriormente l’attenzione allo sviluppo interno delle persone, anche attraverso la mobilità trasversale tra un settore di business e l’altro. In quest’ottica l’allargamento della valutazione della leadership anche sotto i livelli manageriali ha rappresentato un supporto importante per la diffusione del modello introdotto nel 2004.

L’accelerazione della crescita delle persone interne di maggior talento è supportata dal coinvolgimento diretto dei principali leader dell’azienda nelle riunioni di “talent management”, in cui si identificano le persone e se ne definiscono i piani di sviluppo individuali.

Sotto il profilo organizzativo il 2006 ha rappresentato una conferma delle linee guida su cui la nuova cultura Fiat si sta muovendo e che, in particolare, riflettono due scelte strategiche di approccio al business: da una parte l’unitarietà del Gruppo, dall’altra le specificità dei settori operativi nei singoli business.

La formazione

L’investimento in formazione a supporto delle attività del Gruppo e dello sviluppo professionale delle persone è stato di circa 95 milioni di euro. Isvor Fiat ha svolto attività di formazione, consulenza, assistenza per un totale di 18.505 giornate aula/assistenza. A questi dati occorre aggiungere quelli relativi alla formazione a distanza “web based”: 24.685 utenti fruitori e 118.699 ore erogate.

Premi e Borse di studio

Prosegue con successo il programma “Premi e Borse di studio Fiat” riservato ai figli di dipendenti in servizio presso società del Gruppo in Italia e nei paesi esteri in cui la presenza Fiat è particolarmente significativa. Dal 2006 l’iniziativa è stata avviata anche in Cina. Nel 2006 sono stati assegnati 636 premi, di cui 185 in Italia e 451 all’estero, per un importo complessivo pari a 1.072.900 euro.

Relazioni industriali

Nel corso del 2006 si è mantenuto un **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 alle esigenze del mercato, migliorare la competitività, la flessibilità e l’efficienza organizzativa. 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 45/94/CE, è stata oggetto di informazione e consultazione nell’ambito del **Comitato Aziendale Europeo del Gruppo Fiat**, organismo di rappresentanza dei lavoratori delle aziende del Gruppo nei paesi dell’Unione Europea. Il CAE del Gruppo Fiat, istituito nel 1997, è composto da 30 rappresentanti ripartiti per paese

in funzione della distribuzione occupazionale del Gruppo Fiat in Europa. A maggio si è svolto l’incontro con il Comitato ristretto. Alla riunione plenaria annuale, che si è tenuta nei giorni 13 e 14 novembre 2006, è intervenuto l’Amministratore Delegato del Gruppo, Sergio Marchionne, che ha presentato i risultati raggiunti, gli obiettivi e le strategie del Gruppo per gli anni futuri.

In **Italia** è proseguito un confronto costruttivo con le Organizzazioni sindacali, sia a livello nazionale sia territoriale. Alle rappresentanze dei lavoratori è stato fornito il costante aggiornamento sull’evoluzione del Piano di rinnovamento e sviluppo del Gruppo Fiat, sulle iniziative avviate per realizzare gli obiettivi prefissati, sui programmi di rinnovamento della gamma dei prodotti e sulle allocazioni produttive. Fondamentale è stato l’incontro svoltosi al Mirafiori Motor Village il 28 giugno 2006, nel quale Sergio Marchionne ha fatto il punto sull’andamento del Gruppo, i risultati conseguiti e gli obiettivi da raggiungere, sottolineando che il miglioramento della situazione ha consentito di mantenere la continuità dell’attività produttiva degli stabilimenti in Italia e ha creato le condizioni per il rinnovo dell’Accordo integrativo di Gruppo, il cui testo è stato formalmente sottoscritto da Azienda e Organizzazioni sindacali appunto in occasione di questo incontro. Gli ulteriori aggiornamenti sulle prospettive di crescita del Gruppo sono stati comunicati alle Organizzazioni sindacali in concomitanza con la presentazione degli obiettivi del Piano 2007 - 2010 nel “Fiat Investor & Analyst Meeting” dell’8 e 9 novembre. Le implicazioni produttive e occupazionali del Piano sono poi state oggetto di approfondimento nell’incontro con le Organizzazioni sindacali del 15 dicembre 2006, quando i diversi Settori hanno illustrato i rispettivi obiettivi finanziari, i piani di rinnovamento prodotto e di investimento, che costituiscono il presupposto per assicurare la complessiva saturazione delle risorse del Gruppo in Italia. Sulla base di queste previsioni è stato possibile raggiungere l’accordo sindacale del 18 dicembre che, da un lato, condivide la necessità di superare le residue dissaturazioni delle strutture e eccedenze occupazionali, attraverso il ricorso alla mobilità lunga per un numero complessivo di duemila lavoratori nel Gruppo, e, dall’altro, esprime l’impegno delle Organizzazioni sindacali a favorire l’attuazione degli interventi su organizzazione del lavoro, turni e orario di lavoro necessari per aumentare l’utilizzo della capacità produttiva e quindi l’occupazione.

Gestione delle esigenze produttive

Il miglioramento della situazione dei mercati e delle vendite di buona parte dei Settori ha comportato esigenze di aumento dei volumi produttivi che in genere sono state affrontate con il ricorso al lavoro straordinario e l’utilizzo di contratti temporanei. Al fine di ottenere una maggior saturazione degli impianti si è lavorato con sistemi di turni distribuiti su sei giorni alla settimana negli stabilimenti di Melfi (SATA S.p.A.), di Pratola Serra (FMA S.r.l.) e Termoli (Fiat Powertrain Technologies S.p.A.). Per converso nel corso dell’anno si è progressivamente ridotta l’esigenza di intervento della Cassa integrazione guadagni. Nell’autunno si è concluso, con il rientro dei lavoratori nei tempi previsti, il ricorso alla Cassa integrazione straordinaria per riorganizzazione nello stabilimento di Mirafiori di FPT. A fine 2006 risultano ancora in Cassa Integrazione Straordinaria “in deroga” 234 dipendenti delle strutture centrali, tecniche e commerciali di Fiat Auto, nell’area di Mirafiori, e 324 ad Arese.

All’**estero** le esigenze di maggior utilizzo degli impianti hanno in particolare interessato gli stabilimenti in Brasile e Polonia, con un ampio ricorso alle prestazioni straordinarie che in alcune realtà hanno superato il 10% dell’orario normale, aumento dei turni lavorativi, inserimento di lavoratori temporanei. Accordi di flessibilità dell’orario in relazione alle fluttuazioni delle esigenze produttive sono stati applicati in Germania (Iveco), in Belgio (CNH) e Polonia (CNH).

Più limitate sono state le operazioni di ristrutturazione e razionalizzazione produttiva. Fra di esse particolare rilievo ha avuto la razionalizzazione delle produzioni degli escavatori che ha comportato la cessazione di tale attività nello stabilimento di CNH a Berlino, le cui conseguenze occupazionali sono state definite con gli accordi di “riconciliazione di interessi” e piano sociale del settembre 2006, che hanno concluso una vertenza sindacale durata circa sei mesi.

Contrattazione collettiva

Per quanto riguarda la **contrattazione collettiva** in materia salariale, gli accordi raggiunti prevedono in genere aumenti retributivi su livelli analoghi o lievemente superiori a quelli

dell’inflazione, con l’obiettivo di mantenere il potere d’acquisto dei lavoratori e collegare eventuali ulteriori incrementi al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della situazione aziendale.

In **Italia** si è concluso nel gennaio 2006 il negoziato per il rinnovo biennale della parte economica del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per i lavoratori (operai e impiegati) delle aziende metalmeccaniche, che riguarda circa 74.000 dipendenti del Gruppo Fiat ed era scaduto a fine 2004. Le trattative fra la Federmeccanica (Organizzazione nazionale di rappresentanza delle imprese metalmeccaniche cui sono affiliate le aziende del Gruppo) e le Organizzazioni sindacali Fim-Cisl, Fiom-Cgil, Uilm-Uil e, successivamente, Fismic sono state particolarmente lunghe e difficili. Solo il prolungamento di sei mesi del periodo di vigenza del contratto, cioè fino al 30 giugno 2007, ha consentito di sbloccare il negoziato a inizio 2006. L’accordo raggiunto il 19 gennaio 2006 prevede un incremento retributivo complessivo a regime attorno al 6%, attraverso un aumento salariale medio di 100 euro mensili (distribuiti in tre tranches: 60 euro da gennaio 2006, 25 euro da ottobre 2006 e 15 euro da marzo 2007), cui si è aggiunta un’erogazione “Una Tantum” di 320 euro a copertura del 2005.

Il 28 giugno 2006, dopo una trattativa durata poco più di un mese e senza scioperi, è stato anche firmato con le organizzazioni sindacali Fim-Cisl, Fiom-Cgil, Uilm-Uil, Fismic e Ugl l’accordo per il rinnovo del Contratto integrativo del Gruppo Fiat che interessa i dipendenti della maggior parte delle società metalmeccaniche del Gruppo in Italia e definisce trattamenti salariali e normativi aggiuntivi rispetto a quanto previsto dalla contrattazione nazionale. Il nuovo contratto ha inteso riconoscere il contributo dei lavoratori al miglioramento della situazione del Gruppo, prevedendo un aumento del Premio di Risultato - bonus annuale collegato all’andamento dell’azienda - in funzione del raggiungimento degli obiettivi di redditività. L’accordo di giugno ha anche stabilito le modalità per applicare nel Gruppo Fiat il Contratto di Apprendistato professionalizzante.

All’**estero** tra le principali negoziazioni collettive svoltesi a livello aziendale nel corso del 2006 si ricordano: le trattative annuali a livello aziendale in **Francia** che ha comportato incrementi retributivi tra il 2 e il 3% a seconda delle Società;

gli accordi stipulati in **Polonia** nella maggior parte delle aziende del Gruppo. In **Germania** si è svolta la negoziazione collettiva a livello di “land” per il rinnovo del contratto del settore metalmeccanico, che è applicato dalla maggior parte delle società del Gruppo presenti nel paese. Il nuovo accordo ha previsto incrementi salariali medi attorno al 3%. In **Brasile** sono stati applicati aumenti analoghi a quelli previsti negli altri grandi gruppi, a cui si aggiungono premi annuali di entità variabile in funzione dei risultati aziendali.

La **conflittualità** è stata nettamente inferiore a quella registrata lo scorso anno, riguardando situazioni particolari, come la già ricordata vertenza a Berlino, o episodi di microconflittualità in alcune realtà produttive su problemi specifici e circoscritti.

Analisi della situazione economico-finanziaria del Gruppo

Premessa

Principali variazioni di area di consolidamento intervenute nel corso del 2006

■ Nel primo trimestre 2006 è stato concluso, con l’approvazione da parte dell’Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato, gran parte dell’iter di cessione della controllata Atlanet S.p.A. al gruppo British Telecom. Nel corso del secondo semestre 2006 l’operazione è stata completata con la cessione dei rami d’azienda Polonia e Brasile.

■ Il 30 agosto 2006 Teksid S.p.A. ha ceduto l’intera partecipazione detenuta nella Société Bretonne de Fonderie et Mécanique.

■ Il 31 agosto 2006 Fiat ha ceduto la propria partecipazione in Banca Unione di Credito (B.U.C.) alla società BSI (società del Gruppo Generali).

■ Il 28 dicembre 2006 Fiat Auto e Crédit Agricole hanno completato l’operazione per la costituzione di una joint venture paritetica denominata Fiat Auto Financial Services (FAFS), che svolgerà le principali attività di finanziamento di Fiat Auto in Europa (attività di finanziamento o di leasing al cliente finale, finanziamento alla rete di vendita, noleggio a lungo termine e gestione flotte). In particolare: Fiat Auto, esercitando l’opzione call, ha acquistato da Synesis Finanziaria il 51% di Fidis Retail Italia (la società che controlla le attività di Fiat Auto di finanziamento al cliente finale in Europa) che ha poi cambiato la sua ragione sociale in Fiat Auto Financial Services. FAFS ha acquisito una serie di società controllate da Fiat Auto operanti nel settore del noleggio e finanziamento alla rete di vendita di Fiat Auto in Europa. Fiat Auto ha poi ceduto il 50% del capitale di FAFS a Sofinco, la società per il credito al consumo interamente detenuta da Crédit Agricole.

Le suddette variazioni di perimetro non risultano nel loro complesso significative ai fini della comparabilità dei dati

dei due periodi di riferimento. L’analisi, sia di Gruppo, sia a livello di singola area di attività, ne riporta comunque i principali effetti.

Si evidenzia che nel corso del 2006 Fiat ha aumentato dal 56% all’85% la propria partecipazione in Ferrari S.p.A.; si rimanda alla Nota integrativa per la descrizione delle relative operazioni. Si ricorda, inoltre, che il 6 dicembre 2006, il Gruppo Fiat e Norsk Hydro hanno raggiunto un accordo per la cessione ad un consorzio di investitori guidato dalla holding svizzera Estatia AG delle partecipazioni detenute in Meridian Technologies Inc., rispettivamente pari al 51% ed al 49%. La chiusura dell’operazione è soggetta alle necessarie approvazioni.

Dal 1° gennaio 2006 è stata ridefinita la rappresentazione di alcune Aree di Attività del Gruppo.

Il Settore Fiat Powertrain Technologies non è più incluso nell’Area Automobili in quanto raggruppa non solo le attività nel campo dei motori e dei cambi per automobili, di cui Fiat ha riacquistato il controllo nel mese di maggio 2005 a seguito dello scioglimento del Master Agreement con General Motors, ma anche le attività powertrain incluse nel Settore Iveco sino al 31 dicembre 2005. Secondo quanto previsto dallo IAS 14 – *Informativa di settore*, i dati relativi al 2005 sono stati conseguentemente riesposti attribuendo a Fiat Powertrain Technologies (FPT) le attività motoristiche ex Iveco; il Settore Iveco, invece, non include più tali attività. Dall’inizio del 2006 FPT raggruppa anche le attività di C.R.F. relative a motori e cambi. Il Settore Fiat Powertrain Technologies viene incluso nell’Area Componenti e Sistemi di Produzione e pertanto, dalla stessa data, l’Area Automobili è costituita da Fiat Auto (marchi Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Fiat Veicoli Commerciali), Maserati e Ferrari.

Situazione economico - finanziaria del Gruppo

Andamento economico del Gruppo

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	51.832	46.544
Costo del venduto	43.888	39.624
Spese generali, amministrative e di vendita	4.697	4.513
Costi di ricerca e sviluppo	1.401	1.364
Altri proventi (oneri)	105	(43)
Risultato della gestione ordinaria	1.951	1.000
Plusvalenze (minusvalenze) da cessione partecipazioni	607	905
Oneri di ristrutturazione	450	502
Altri proventi (oneri) atipici	(47)	812
Risultato operativo	2.061	2.215
Proventi (oneri) finanziari	(576)	(843)
Proventi finanziari atipici	–	858
Risultato partecipazioni:	156	34
- Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	125	115
- Altri proventi ed oneri derivanti dalla gestione di partecipazioni	31	(81)
Risultato ante imposte	1.641	2.264
Imposte	490	844
Risultato delle Attività in continuità	1.151	1.420
Risultato attività cessate	–	–
Risultato netto dell’esercizio	1.151	1.420
Attribuibile a:		
Gruppo	1.065	1.331
Azionisti terzi	86	89

Nell’analisi che segue i ricavi netti e il risultato della gestione ordinaria sono commentati con riguardo alle singole Aree di Attività/Settori; i restanti dati sono riferiti al Gruppo nel suo insieme.

Ricavi netti
I **Ricavi netti** del Gruppo nel 2006, pari a 51.832 milioni di euro, sono aumentati dell’11,4% nei confronti dell’anno precedente principalmente grazie al positivo contributo di Fiat Auto e Iveco. Sono, inoltre, risultati in crescita i ricavi di CNH e dell’Area Componenti e Sistemi di Produzione.

Ricavi per Area di Attività

(in milioni di euro)	2006	2005	Var. %
Automobili (Fiat Auto, Maserati, Ferrari)	25.577	21.275	20,2
Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni (CNH-Case New Holland)	10.527	10.212	3,1
Veicoli Industriali (Iveco)	9.136	8.483	7,7
Componenti e Sistemi di Produzione (FPT, Magneti Marelli, Teksid, Comau)	12.366	10.727	n.s.
Altre Attività (Servizi, Editoria, Holdings e Diverse)	1.581	1.618	-2,3
Elisioni	(7.355)	(5.771)	n.s
Totale di Gruppo	51.832	46.544	11,4

In dettaglio l’andamento dei ricavi netti per Area/Settore si presenta come segue:

Automobili

Nel 2006 i ricavi netti dell’**Area Automobili** sono stati pari a 25.577 milioni di euro; la crescita del 20,2% rispetto al 2005

(in milioni di euro)	2006	2005	Var. %
Fiat Auto	23.702	19.533	21,3
Maserati	519	533	-2,6
Ferrari	1.447	1.289	12,3
Elisioni	(91)	(80)	n.s.
Totale	25.577	21.275	20,2

■ **Fiat Auto** ha realizzato nell’esercizio 2006 ricavi netti pari a 23.702 milioni di euro, in crescita del 21,3% rispetto all’anno precedente, per effetto del rilevante aumento dei volumi, cui si è aggiunto un effetto cambi positivo.

La positiva performance commerciale dell’esercizio è frutto del crescente successo ottenuto nei mercati dai nuovi modelli, in particolare: Fiat Grande Punto e Panda, con le nuove versioni Cross e 100 HP, Alfa Romeo 159 (berlina e Sportwagon) e Brera, Lancia Ypsilon e New Ypsilon, nonché, tra i veicoli commerciali, il Nuovo Ducato e il Nuovo Doblò.

Nel corso del 2006 Fiat Auto ha consegnato complessivamente 1.980.300 unità, realizzando un aumento del 16,7% rispetto all’esercizio 2005. In Europa Occidentale sono state consegnate 1.289.600 unità, con un incremento del 17,2%.

è stata trainata principalmente dalla forte crescita di Fiat Auto. Anche Ferrari è risultata in miglioramento (+12,3%), mentre Maserati ha presentato un lieve calo (-2,6%).

L’aumento delle consegne ha raggiunto livelli elevati in quasi tutti i principali paesi europei, con tassi di crescita ben superiori a quelli del mercato, come in Italia (+17,5% rispetto alle consegne del 2005) e Germania (+21,3%) o realizzati in contesti di mercato in flessione come in Gran Bretagna, dove le consegne sono salite del 42,8%, e in Francia (+10,9%). Ha fatto eccezione la Spagna, dove, per effetto della debolezza della domanda, si è registrato un lieve calo (-1,0%). La quota di mercato per le autovetture ha raggiunto in Italia il 30,7%, con un incremento di 2,7 punti percentuali rispetto al 2005, e il 7,6% in Europa Occidentale (+1,1 punti percentuali).

In Brasile, Fiat Auto ha colto l’andamento favorevole del mercato interno, incrementando le proprie vendite del 15% rispetto al 2005 e raggiungendo la quota del 25,3% per le autovetture (+0,9 punti percentuali). In Polonia, dove la domanda è salita leggermente, si è registrata una riduzione del 2,3% dei volumi di Fiat Auto.

■ **Maserati** ha realizzato ricavi pari a 519 milioni di euro, in calo del 2,6% rispetto all’anno precedente che beneficiava delle vendite della serie speciale MC12 stradale, non più commercializzata nel 2006. Per contro i volumi complessivi sono aumentati per le maggiori vendite delle vetture Coupé e Spyder.

■ **Ferrari** ha conseguito ricavi per 1.447 milioni di euro. La crescita del 12,3% rispetto al 2005 si deve principalmente al successo dei modelli F430 e 599 GTB Fiorano. Il miglioramento è stato sostenuto anche dalle vendite nei mercati del Medio ed Estremo Oriente.

Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni

CNH – Case New Holland ha realizzato ricavi per 10.527 milioni di euro, in crescita del 3,1% rispetto al 2005 (+2,4% a parità di cambi). I migliori prezzi e i maggiori volumi di macchine per le costruzioni sono stati in parte assorbiti da minori consegne di macchine agricole.

Nel 2006 il mercato globale delle macchine per l’agricoltura è cresciuto del 9%, con andamenti differenziati tra le varie aree geografiche; volumi in leggera diminuzione in America Latina e in Nord America, in lieve crescita in Europa Occidentale e in forte aumento nei mercati del Resto del Mondo. In questo scenario, le consegne di trattori di CNH sono diminuite in Nord America e nel Resto del Mondo, sono rimaste stabili in Europa Occidentale e sono aumentate in America Latina. Le consegne di mietitrebbiatrici hanno subito una contrazione in tutti i mercati ad eccezione del Resto del Mondo.

Il mercato globale delle macchine per le costruzioni è cresciuto dell’11% rispetto al 2005. L’aumento della domanda è stato generalizzato in tutte le aree geografiche, con la sola eccezione del Nord America, dove il mercato è rimasto stabile. In questo contesto, le consegne di prodotti CNH sono cresciute (+3,4%) in tutti i mercati ad eccezione del Nord America.

Veicoli Industriali

Come indicato in precedenza, per entrambi gli esercizi di riferimento il Settore Veicoli Industriali (Iveco) viene

rappresentato escludendo le attività powertrain, che dal 1° gennaio 2006 sono state incluse nel Settore Fiat Powertrain Technologies.

I ricavi di **Iveco** hanno raggiunto nel 2006 i 9.136 milioni di euro, in crescita del 7,7% rispetto al 2005 per l’aumento dei volumi di vendita e i migliori prezzi.

Nel 2006 Iveco ha consegnato complessivamente 181.500 veicoli, di cui 17.600 con patto di riacquisto (buy-back), con un aumento del 5,2% rispetto all’anno precedente. In Europa Occidentale, in un contesto di mercato complessivamente positivo (+2,3%), sono stati consegnati 135.100 veicoli, il 3,2% in più rispetto al 2005. Il Settore ha registrato significativi incrementi in Germania (+21%) e in Spagna (+7,1%), a fronte dei cali in Italia (-5,1%) e in Gran Bretagna (-9,9%), paesi in cui si è verificata una flessione della domanda. Molto positivo l’andamento delle consegne nell’Europa dell’Est (+25%), in Africa e in Medio Oriente, pressoché stabili i volumi in America Latina.

Le vendite hanno beneficiato anche del successo di mercato del Nuovo Daily, lanciato a fine maggio.

Nel 2006 la quota di mercato di Iveco in Europa Occidentale è rimasta sostanzialmente stabile al 10,7%. In particolare, per quanto riguarda i veicoli leggeri, il Daily si è confermato leader assoluto nel segmento 3,5 tonnellate, mentre nel segmento dei medi l’Eurocargo ha confermato la posizione di co-leader con oltre il 25% del mercato.

Componenti e Sistemi di Produzione

L’**Area Componenti e Sistemi di Produzione** ha registrato nel 2006 ricavi per 12.366 milioni di euro, evidenziando un aumento rispetto all’anno precedente dell’8% su base omogenea. Sono cresciuti i ricavi di Fiat Powertrain Technologies (+11% a parità di perimetro) e di Magneti Marelli (+10,5%), a fronte della flessione di Comau (-18,6%) che ha scontato una forte riduzione degli ordini. Per Teksid il calo (-5,5%) è da attribuire al diverso perimetro di consolidamento (+3,5% a condizioni omogenee).

(in milioni di euro)	2006	2005	Var. %
Fiat Powertrain Technologies	6.145	4.520	n.s.
Componenti (Magneti Marelli)	4.455	4.033	10,5
Prodotti Metallurgici (Teksid)	979	1.036	-5,5
Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)	1.280	1.573	-18,6
Elisioni	(493)	(435)	n.s.
Totale	12.366	10.727	n.s.

■ I ricavi di **Fiat Powertrain Technologies** (FPT) sono passati dai 4.520 milioni di euro dell’anno 2005 (riferiti alle attività powertrain precedentemente consolidate nel Settore Iveco e alle attività motori e cambi per autovetture confluite in FPT a partire dal maggio 2005, dopo lo scioglimento del Master Agreement con General Motors) ai 6.145 milioni di euro dell’anno 2006 (su base omogenea l’incremento è risultato dell’11%). Parte della produzione di FPT è stata destinata ad altri Settori del Gruppo, mentre le vendite verso terzi e joint venture hanno rappresentato il 26% dei ricavi del 2006.

Nel 2006 i ricavi della divisione Passenger & Commercial Vehicles sono ammontati a 3.447 milioni di euro, rispetto ai 1.966 milioni di euro realizzati nell’anno precedente a partire dal mese di maggio. Nell’anno sono stati venduti 2.328.000 motori, di cui circa il 22% è rappresentato da motori diesel venduti a General Motors e Suzuki, e 1.695.000 cambi destinati prevalentemente a Fiat Auto.

La divisione Industrial & Marine ha rilevato nel 2006 ricavi per 2.678 milioni di euro (+4,9% rispetto all’anno 2005). Sono stati venduti 444.000 motori (con un incremento dell’1,9%) destinati principalmente a Iveco (per il 44%), CNH (per il 19%) e per il 24% a Sevel, la joint venture tra Fiat Auto e il gruppo PSA. La divisione ha, inoltre, venduto 113.000 cambi (-1,4%) e 262.000 ponti e assali (+9,3%).

■ **Magneti Marelli** ha realizzato nell’esercizio 2006 ricavi pari a 4.455 milioni di euro, in aumento del 10,5% rispetto al 2005. Se si esclude l’effetto della cessione a Fiat Auto delle attività di industrializzazione e assemblaggio dei Sistemi Sospensioni,

avvenuta nel corso del primo semestre 2006, l’incremento dei ricavi raggiunge il 14,2%. La performance positiva è da collegarsi alle maggiori vendite di modelli Fiat, Alfa Romeo e Lancia e all’incremento di nuove applicazioni su vetture di produzione Fiat e di clienti terzi (telematica, prodotti hi-tech della linea di business Lighting e cambi Selespeed).

■ **Teksid** ha conseguito ricavi per 979 milioni di euro, in calo del 5,5% rispetto all’anno precedente per effetto della cessione di una società francese (SBFM) operante nel comparto della Ghisa. A parità di perimetro i ricavi sono cresciuti del 3,5% per l’incremento dei volumi della Business Unit Ghisa (+1,5% a condizioni omogenee) e per il favorevole effetto dei cambi di conversione. È stato così possibile compensare la riduzione dei volumi della Business Unit Magnesio (-6,2%) legata alla crisi del mercato di riferimento, in particolare dei SUV in Nord America.

■ **Comau** ha realizzato ricavi per 1.280 milioni di euro. La riduzione del 18,6% rispetto al 2005 è sostanzialmente da imputare alle attività europee di Carrozzeria, che hanno risentito della difficile situazione di mercato. Riduzioni più contenute hanno riguardato i sistemi di Meccanica europei e la Comau Pico in Nord America. Per contro le attività di Service hanno fatto registrare una crescita, soprattutto nel Mercosur.

Altre Attività

Le **Altre Attività** hanno rilevato complessivamente un calo del 2,3% rispetto all’anno precedente, derivante dalla riduzione del perimetro di consolidamento di Business Solutions.

(in milioni di euro)	2006	2005	Var. %
Servizi (Business Solutions)	668	752	-11,2
Editoria e Comunicazione (Itedi)	401	397	1,0
Holdings e Diverse	512	469	9,2
Totale	1.581	1.618	-2,3

■ **Business Solutions** ha realizzato nell’anno 2006 ricavi per 668 milioni di euro, in diminuzione dell’11,2% rispetto al 2005. La flessione è stata determinata dalla variazione del perimetro di consolidamento, principalmente per la cessione di Atlanet (servizi di telecomunicazione). A condizioni omogenee il fatturato sarebbe cresciuto dell’11% circa, per la maggiore attività svolta verso società del Gruppo. I servizi prestati nell’ambito del Gruppo Fiat hanno determinato il 68% dei ricavi del Settore.

■ Nel 2006 **Itedi** ha registrato ricavi per 401 milioni di euro, in aumento dell’1% nei confronti dell’esercizio precedente. La lieve crescita è da attribuire soprattutto alla maggiore raccolta pubblicitaria di Publikompass.

Risultato della gestione ordinaria per Area di Attività

(in milioni di euro)	2006	2005	Variaz.
Automobili (Fiat Auto, Maserati, Ferrari)	441	(209)	650
Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni (CNH-Case New Holland)	737	698	39
Veicoli Industriali (Iveco)	546	332	214
Componenti e Sistemi di Produzione (FPT, Magneti Marelli, Teksid, Comau)	348	358	-10
Altre Attività (Servizi, Editoria, Holdings e Diverse) ed Elisioni	(121)	(179)	58
Totale di Gruppo	1.951	1.000	951

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

Automobili

Il risultato della gestione ordinaria dell’Area Automobili è migliorato di 650 milioni di euro, passando da una perdita

di 209 milioni di euro nel 2005 a un utile di 441 milioni di euro nel 2006, grazie all’andamento di Fiat Auto, alla crescita del risultato di Ferrari e alla riduzione delle perdite di Maserati.

(in milioni di euro)	2006	2005	Variazione
Fiat Auto	291	(281)	572
Maserati	(33)	(85)	52
Ferrari	183	157	26
Totale	441	(209)	650

■ Fiat Auto ha presentato nel 2006 un risultato della gestione ordinaria positivo per 291 milioni di euro, realizzando un significativo miglioramento (+572 milioni di euro) rispetto alla perdita di 281 milioni di euro del 2005. La variazione è prevalentemente da attribuire all’incremento dei volumi di vendita ed ai positivi effetti generati dal mix prodotto più favorevole grazie ai nuovi modelli. I maggiori volumi produttivi hanno consentito, inoltre, un miglior assorbimento dei costi fissi di produzione. Sono proseguite anche nel 2006 le azioni di riduzione dei costi, grazie alle efficienze negli acquisti e al contenimento dei costi di struttura. Per contro la crescita dei volumi è stata sostenuta dal maggior impegno nel marketing e per lo sviluppo delle reti di vendita.

■ Nel 2006 il risultato della gestione ordinaria di Maserati è stato negativo per 33 milioni di euro, in netto miglioramento (+52 milioni di euro), peraltro, rispetto al risultato del 2005, negativo per 85 milioni di euro, grazie alle importanti efficienze realizzate.

■ Ferrari ha conseguito nell’esercizio 2006 un risultato della gestione ordinaria positivo per 183 milioni di euro, in crescita (+26 milioni di euro) rispetto all’utile pari a 157 milioni di euro del 2005. Il miglioramento si deve prevalentemente all’aumento dei volumi di vendita e alle azioni di efficienza, in parte assorbiti da maggiori spese per Ricerca e sviluppo.

Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni

Nel 2006 il risultato della gestione ordinaria di CNH - Case New Holland è stato positivo per 737 milioni di euro, con un miglioramento di 39 milioni di euro rispetto ai 698 milioni di euro dell’anno precedente. Il margine sui ricavi ha raggiunto il 7% (6,8% nel 2005). Al netto dei benefici non ricorrenti derivanti dalla rinegoziazione dei costi assistenziali in Nord America (25 milioni di euro nel 2006 e 83 milioni di euro nel 2005), l’utile della gestione ordinaria di CNH risulterebbe in crescita di 97 milioni di euro per maggiori volumi di vendita nel comparto delle macchine per le costruzioni, migliori prezzi ed efficienze sui costi di produzione, in parte assorbiti da una diminuzione dei volumi nel comparto delle macchine agricole.

Veicoli Industriali

Il risultato della gestione ordinaria di Iveco, positivo per 546 milioni di euro e pari al 6% dei ricavi, ha evidenziato un netto miglioramento (+214 milioni di euro) rispetto ai 332 milioni di euro dell’anno precedente, quando il margine sui ricavi era stato del 3,9%. L’incremento è stato determinato principalmente dalla crescita dei volumi di vendita, dalle azioni sui prezzi e dalle efficienze realizzate sui materiali, sui costi di produzione e sulle spese di struttura, grazie agli effetti del piano di razionalizzazione avviato nel 2005.

Componenti e Sistemi di Produzione

L’Area Componenti e Sistemi di Produzione, con un risultato della gestione ordinaria complessivo pari a 348 milioni di euro, ha rilevato una riduzione di 10 milioni di euro; il calo di Comau non

è stato completamente compensato dai miglioramenti registrati dagli altri Settori. Il margine sui ricavi è stato pari al 2,8%, contro il 3,3% del 2005. Escludendo l’impatto di Comau, il risultato della gestione ordinaria dell’Area nel 2006 risulterebbe in crescita di 98 milioni di euro, con un margine sui ricavi pari al 3,7%.

(in milioni di euro)	2006	2005	Variaz.
Fiat Powertrain Technologies	168	109	59
Componenti (Magneti Marelli)	190	162	28
Prodotti Metallurgici (Teksid)	56	45	11
Mezzi e Sistemi di Produzione (Comau)	(66)	42	-108
Totale	348	358	-10

■ Il risultato della gestione ordinaria di Fiat Powertrain Technologies nel 2006 è stato positivo per 168 milioni di euro, a fronte dei 109 milioni di euro dell’anno 2005. La crescita è da attribuire principalmente alle efficienze realizzate nelle aree acquisti e produzione, che hanno più che assorbito l’effetto negativo della crescita dei prezzi delle materie prime, principalmente dell’alluminio e degli oli minerali. Un contributo positivo al risultato è derivato, inoltre, dal diverso perimetro di consolidamento.

■ Magneti Marelli ha conseguito un risultato della gestione ordinaria pari a 190 milioni di euro, superiore di 28 milioni di euro rispetto all’anno precedente (162 milioni di euro). Il miglioramento è stato determinato dai maggiori volumi di vendita, dall’ottimizzazione della struttura dei costi e dalle efficienze, che hanno più che compensato la pressione sui prezzi.

■ Teksid ha chiuso il 2006 con un risultato della gestione ordinaria positivo per 56 milioni di euro. Il miglioramento nei confronti dell’utile, pari a 45 milioni di euro, registrato nel 2005 è stato ottenuto grazie alle efficienze realizzate.

■ Il risultato della gestione ordinaria di Comau nel 2006 è stato negativo per 66 milioni di euro, rispetto al risultato positivo di 42 milioni di euro del 2005. Le attività di Carrozzeria in Europa hanno registrato una significativa riduzione dei volumi e dei margini; cali del risultato hanno riguardato anche le altre aree di business, ad eccezione delle attività Service nel Mercosur e Stampi Plastica in Europa.

Altre Attività

Le Altre Attività evidenziano complessivamente una perdita di 121 milioni di euro, con un miglioramento di 58 milioni di euro rispetto all’anno precedente.

(in milioni di euro)	2006	2005	Variaz.
Servizi (Business Solutions)	37	35	2
Editoria e Comunicazione (Itedi)	11	16	-5
Holdings, Diverse ed Elisioni	(169)	(230)	61
Totale	(121)	(179)	58

■ Il risultato della gestione ordinaria di Business Solutions è stato positivo per 37 milioni di euro, a fronte dei 35 milioni di euro rilevati nel 2005. A condizione omogenee di perimetro

di consolidamento si è registrata una crescita di 4 milioni di euro, grazie alle efficienze realizzate sui costi.

■ Nel 2006 **Itedi** ha registrato un risultato della gestione ordinaria positivo per 11 milioni di euro, contro i 16 milioni di euro del 2005. Il calo del risultato è da attribuire ai maggiori costi connessi al lancio del nuovo quotidiano, avvenuto nel novembre 2006, e al maggior costo della carta.

■ Le **Holdings, Diverse ed Elisioni** hanno chiuso l’anno 2006 con un risultato della gestione ordinaria negativo per 169 milioni di euro, evidenziando un miglioramento di 61 milioni di euro rispetto all’anno precedente, dovuto principalmente agli effetti della razionalizzazione e riorganizzazione delle attività non-core e delle strutture centrali.

Risultato operativo

Nel 2006 il **Risultato operativo** è stato positivo per 2.061 milioni di euro rispetto ai 2.215 milioni di euro di utile operativo del 2005. La diminuzione, pari a 154 milioni di euro, riflette minori proventi atipici netti per 1.105 milioni di euro (110 milioni di euro nel 2006 e 1.215 milioni di euro nel 2005), contro un miglioramento del risultato della gestione ordinaria di 951 milioni di euro. Nell’anno 2006 le plusvalenze nette da cessione di partecipazioni, pari a 607 milioni di euro, sono state in parte bilanciate da oneri di ristrutturazione per 450 milioni di euro e altri oneri atipici netti per 47 milioni di euro. Nel 2005 le poste atipiche comprendevano il contributo positivo del provento derivante dallo scioglimento del Master Agreement con General Motors, pari a 1.134 milioni di euro, e la plusvalenza Itالenergia Bis (878 milioni di euro), al netto di oneri di ristrutturazione per 502 milioni di euro e del saldo degli altri proventi (oneri) atipici, negativo per 322 milioni di euro.

La voce **Plusvalenze nette da cessione di partecipazioni**, pari a 607 milioni di euro, include la plusvalenza di 463 milioni di euro derivante dalla cessione, nell’ambito dell’accordo con Crédit Agricole, del 50% di Fiat Auto Financial Services, la joint venture che svolge le principali attività nel campo dei servizi finanziari di Fiat Auto in Europa. Si devono, inoltre, considerare le plusvalenze sulle cessioni della B.U.C. - Banca Unione di Credito (80 milioni di euro), dell’Immobiliare Novoli S.p.A. (39 milioni di euro), della Machen Iveco Holding SA che controllava il 51% di Ashok Leyland Ltd (23 milioni di euro), di Atlanet S.p.A. (22 milioni di euro) e della partecipazione

residua in IPI S.p.A. (9 milioni di euro), nonché per 29 milioni di euro la perdita attesa derivante dalla cessione della partecipazione in Meridian Technologies Inc., che raggruppa le attività Magnesio di Teksid, il cui completamento è ad oggi ancora soggetto al closing del finanziamento all’acquirente da parte di istituzioni finanziarie. I 905 milioni di euro conseguiti nell’esercizio 2005 comprendevano la plusvalenza (878 milioni di euro) rilevata per la cessione a Electricité de France della partecipazione in Itالenergia Bis e quella realizzata con la cessione di Palazzo Grassi S.p.A. (23 milioni di euro).

Gli **Oneri di ristrutturazione**, pari a 450 milioni di euro, sono stati rilevati principalmente da Comau (179 milioni di euro) in relazione al processo di ristrutturazione e ridefinizione del suo perimetro di attività, CNH (145 milioni di euro), Fiat Powertrain Technologies (60 milioni di euro), Magneti Marelli (16 milioni di euro), Business Solutions (12 milioni di euro).

Nell’anno precedente tali oneri, pari a 502 milioni di euro, erano derivati per lo più dal processo di ristrutturazione delle strutture centrali di settore e di alcune realtà estere della maggior parte dei Settori del Gruppo. Gli importi più rilevanti si riferivano a Fiat Auto (162 milioni di euro relativi anche alla ristrutturazione delle attività della Fiat-GM Powertrain, la joint venture sciolta all’inizio del maggio 2005), Iveco (99 milioni di euro), CNH (87 milioni di euro), Comau (46 milioni di euro), Magneti Marelli (33 milioni di euro).

Gli **Altri proventi (oneri) atipici** hanno evidenziato un saldo negativo per 47 milioni di euro, imputabile per 26 milioni di euro alla svalutazione del goodwill attribuito ad alcune realtà europee di Comau, conseguente al processo, avviato nel secondo semestre dell’anno, di ridefinizione e ristrutturazione del perimetro di attività del Settore, e per 17 milioni di euro a riorganizzazione e razionalizzazione dei rapporti con i fornitori del Gruppo.

Nel 2005 questa voce presentava un saldo positivo di 812 milioni di euro e comprendeva i seguenti valori: plusvalenza derivante dallo scioglimento del Master Agreement con General Motors per 1.134 milioni di euro (al netto dei costi accessori); plusvalenza di 117 milioni di euro realizzata con la cessione, a titolo definitivo, degli immobili che nel 1998 erano stati oggetto di un’operazione di cartolarizzazione; oneri

per 187 milioni di euro connessi al processo di riorganizzazione e razionalizzazione dei rapporti con i fornitori del Gruppo, già avviato nel 2004, e con i dealer di Fiat Auto; oneri di Fiat Auto per 141 milioni di euro conseguenti al processo di razionalizzazione delle piattaforme e di riallocazione di produzioni; un onere di 71 milioni di euro per l’indennizzo riconosciuto a Global Value a seguito dello scioglimento

della joint venture con IBM; indennizzi riconosciuti alle controparti a fronte di garanzie contrattuali relative a contratti di cessione di business realizzati nei precedenti esercizi per 30 milioni di euro e altri minori.

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

	Risultato della gestione ordinaria		Plus/(minus) da cessione partecipazioni		Oneri di ristrutturazione		Altri proventi (oneri) atipici		Risultato operativo	
(in milioni di euro)	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Fiat Auto	291	(281)	461	–	9	162	(16)	(375)	727	(818)
Maserati	(33)	(85)	–	–	–	–	–	–	(33)	(85)
Ferrari	183	157	–	–	–	–	–	–	183	157
Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni (CNH)	737	698	–	–	145	87	–	–	592	611
Veicoli Industriali (Iveco)	546	332	25	(10)	6	99	–	(11)	565	212
Fiat Powertrain Technologies	168	109	–	–	60	20	(6)	(8)	102	81
Componenti (Magneti Marelli)	190	162	–	–	16	33	1	(2)	175	127
Prodotti Metallurgici (Teksid)	56	45	(29)	5	4	14	3	(9)	26	27
Mezzi e Sistemi di Prod. (Comau)	(66)	42	(1)	(1)	179	46	(26)	(3)	(272)	(8)
Servizi (Business Solutions)	37	35	3	9	12	22	–	(15)	28	7
Editoria e Comunicazione (Itedi)	11	16	1	–	–	2	–	(1)	12	13
Holdings, Diverse ed Elisioni	(169)	(230)	147	902	19	17	(3)	1.236	(44)	1.891
Totale di Gruppo	1.951	1.000	607	905	450	502	(47)	812	2.061	2.215

Il risultato operativo 2005 delle Holdings e Diverse comprendeva la plusvalenza di 878 milioni di euro derivante dalla cessione della partecipazione in Itالenergia Bis e, tra gli altri proventi atipici, l’importo di 1.134 milioni di euro (al netto dei costi accessori) relativo all’indennizzo General Motors.

Risultato netto

Gli **Oneri finanziari netti** dell’esercizio 2006 sono stati pari a 576 milioni di euro, in miglioramento di 267 milioni di euro nei confronti degli 843 milioni di euro relativi al 2005. La variazione positiva è da attribuire essenzialmente al minor indebitamento netto industriale del Gruppo, in particolare per il venir meno degli oneri sul prestito Convertendo e sul finanziamento connesso all’operazione Itالenergia Bis,

rimborsati nel mese di settembre 2005, nonché a maggiori proventi finanziari per 56 milioni di euro derivanti dai contratti di equity swap su azioni Fiat, posti in essere a copertura di piani di stock option. La componente finanziaria dei costi per piani pensionistici e per altri benefici a dipendenti è risultata pari a 166 milioni di euro nel 2006 (146 milioni di euro nell’anno precedente).

Si ricorda che l’anno 2005 aveva beneficiato di un **Provento finanziario atipico**, pari a 858 milioni di euro, derivante dall’aumento di capitale avvenuto il 20 settembre 2005 con contestuale estinzione del finanziamento Convertendo. Tale valore corrispondeva al differenziale tra il prezzo di sottoscrizione delle azioni e il loro valore corrente al momento della sottoscrizione stessa.

Il **Risultato partecipazioni** del 2006 ha presentato un utile di 156 milioni di euro a fronte del saldo positivo per 34 milioni di euro dell’anno precedente. La componente derivante dalla valutazione delle società con il metodo del patrimonio netto è cresciuta di 10 milioni di euro, mentre le altre componenti sono passate da un valore negativo di 81 milioni di euro nel 2005, su cui avevano pesato oneri e rischi rilevati su partecipazioni in Cina per 74 milioni di euro, a un saldo positivo di 31 milioni di euro nel 2006, anche per effetto di maggiori dividendi ricevuti.

Il **Risultato ante imposte** dell’anno 2006 è stato positivo per 1.641 milioni di euro, a fronte dell’utile di 2.264 milioni di euro dell’anno precedente. Al netto delle componenti atipiche relative ad entrambi gli esercizi, il risultato ante imposte è migliorato di 1.340 milioni di euro, grazie alla crescita del risultato della gestione ordinaria (+951 milioni di euro), cui si sono aggiunti minori oneri finanziari netti per 267 milioni di euro e un miglior risultato delle partecipazioni per 122 milioni di euro.

Le **Imposte** del 2006 sono pari a 490 milioni di euro, di cui 149 milioni di euro per IRAP e 56 milioni di euro per imposte relative ad esercizi precedenti. L’onere fiscale (esclusa IRAP) relativo all’esercizio è stato quindi pari a 285 milioni di euro. Le imposte del 2005, pari a 844 milioni di euro, includevano

per 277 milioni di euro l’utilizzo delle imposte anticipate rilevate a fine 2004 da Fiat S.p.A. in relazione al provento derivante dalla risoluzione del Master Agreement con General Motors, 116 milioni di euro per IRAP, 332 milioni di euro per imposte correnti e differite prevalentemente riferite a società estere, nonché 119 milioni di euro per imposte relative a esercizi precedenti.

Escludendo l’IRAP l’aliquota fiscale effettiva del Gruppo è stata pari al 32% nel 2005 e al 21% nel 2006. La riduzione è stata determinata principalmente da un maggior utilizzo di perdite fiscali pregresse e differenze temporanee, a fronte delle quali non erano state stanziate imposte differite attive nei precedenti esercizi.

Il **Risultato netto dell’esercizio** ha evidenziato nell’anno 2006 un utile di 1.151 milioni di euro, a fronte di 1.420 milioni di euro nel 2005. Escludendo l’effetto delle poste atipiche nette, il risultato del 2005 sarebbe stato negativo per 376 milioni di euro e quello del 2006 positivo per 1.041 milioni di euro. La crescita del risultato su base omogenea sarebbe ammontata pertanto a 1.417 milioni di euro.

La quota di **Risultato netto attribuibile al Gruppo** nel 2006 è stata positiva per 1.065 milioni di euro (1.331 milioni di euro nel 2005).

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)	2006	2005
A) Disponibilità e mezzi equivalenti all’inizio dell’esercizio	6.417	5.767
B) Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni dell’esercizio ^(a)	4.618	3.716
C) Disponibilità generate (assorbite) dalle attività di investimento ^(b)	(1.390)	(535)
D) Disponibilità generate (assorbite) dalle attività di finanziamento ^(c)	(1.731)	(2.868)
Differenze cambi di conversione	(173)	337
E) Variazione netta delle disponibilità e mezzi equivalenti	1.324	650
F) Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio	7.741	6.417
di cui: Disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	5	–
G) Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in Bilancio	7.736	6.417

- (a) Nel 2005 il flusso è al netto, tra gli altri, del provento finanziario atipico derivante dalla chiusura del finanziamento Convertendo (858 milioni di euro) e della plusvalenza realizzata con la cessione della partecipazione in Italenergia Bis (878 milioni di euro).
- (b) Nel 2005 le Disponibilità generate dalle attività di investimento beneficiavano, tra gli altri, del rimborso dei finanziamenti erogati dalla tesoreria centrale alle società di servizi finanziari cedute da Iveco nell’ambito dell’operazione con Barclays (incasso di circa 2 miliardi di euro) e degli effetti dello scioglimento delle joint venture con General Motors (positivi per circa 500 milioni di euro).
- (c) Nel 2005 le Disponibilità assorbite dalle attività di finanziamento erano al netto del rimborso del finanziamento Convertendo (3 miliardi di euro) e del debito collegato all’operazione Italenergia Bis (1,8 miliardi di euro circa), in quanto non avevano dato origine a movimenti di cassa.

Nel 2006 le disponibilità generate dalle **operazioni dell’esercizio** sono state pari a 4.618 milioni di euro. Il flusso reddituale, ovvero il risultato netto più ammortamenti e dividendi, variazione dei fondi e delle poste relative alla gestione delle vendite con buy-back, al netto delle Plusvalenze/minusvalenze e altre poste non monetarie, è stato pari a 3.806 milioni di euro, cui si è aggiunta la liquidità generata dalla diminuzione del capitale di funzionamento, che, calcolata a parità di area di consolidamento e di cambi, è stata pari a 812 milioni di euro.

Le **attività di investimento** hanno assorbito liquidità per 1.390 milioni di euro. Al netto della riduzione dei titoli correnti (pari a 223 milioni di euro), le attività di investimento hanno assorbito complessivamente 1.613 milioni di euro.

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali (al netto dei veicoli ceduti in buy-back) e immateriali sono stati pari a 3.789 milioni di euro (3.052 milioni di euro nel 2005), dei quali 926 milioni di euro (409 milioni di euro nel 2005) si riferiscono a veicoli destinati alle attività di noleggio a lungo termine mentre 813 milioni di euro (656 milioni di euro nel 2005) si riferiscono a costi di sviluppo capitalizzati.

Gli investimenti in partecipazioni, pari a 1.617 milioni di euro, si riferiscono principalmente:

■ per 893 milioni di euro al riacquisto del 28,6% di Ferrari e

■ per 479 milioni di euro al riacquisto, a seguito dell’esercizio della “call option” detenuta da Fiat Auto, del 51% di Fidis Retail Italia, la cui ragione sociale è stata successivamente variata in Fiat Auto Financial Services (FAFS), nell’ambito dell’operazione di costituzione della joint venture con Crédit Agricole. Contestualmente al riacquisto, Fidis Retail Italia è stata ricapitalizzata da Fiat Auto per 180 milioni di euro.

Agli investimenti di periodo si è aggiunto l’incremento dei crediti da attività di finanziamento, che ha assorbito liquidità per 876 milioni di euro. Tale incremento è principalmente attribuibile alla crescita dei finanziamenti erogati dalle società di servizi finanziari di CNH, al netto degli incassi di crediti finanziari da terzi, società collegate e società cedute.

Il rimborso dei finanziamenti erogati dalla tesoreria centrale alle società di servizi finanziari cedute da Fiat Auto nell’ambito della creazione della joint venture Fiat Auto Financial Services

con Crédit Agricole, ha determinato a fine esercizio un incasso di circa 3 miliardi di euro incluso tra le Altre variazioni, che ammontano a 3.078 milioni di euro.

Gli incassi derivanti dalla vendita di attività non correnti sono stati pari a 1.591 milioni di euro e si riferiscono per circa 940 milioni di euro all’incasso (al netto delle disponibilità liquide detenute dalle società di servizi finanziari confluite nella joint venture) conseguente alle cessioni delle partecipazioni confluite nella joint venture con Crédit Agricole, cui si aggiungono quelli derivanti dalle cessioni di veicoli nell’ambito dell’attività di noleggio a lungo termine (290 milioni di euro), e, per la parte rimanente, alle cessioni di B.U.C. – Banca Unione di Credito (al netto delle disponibilità liquide da essa detenute), di Atlanet S.p.A. e di Sestrieres S.p.A., e delle partecipazioni in Machen Iveco Holding SA (la quale controllava il 51% di Ashok Leyland Ltd), Immobiliare Novoli S.p.A., IPI S.p.A. e altre minori.

Il flusso delle **attività di finanziamento** ha assorbito risorse per complessivi 1.731 milioni di euro. Le disponibilità derivanti dai prestiti obbligazionari emessi nei primi sei mesi (2 miliardi di euro emessi da Fiat Finance and Trade Ltd e 500 milioni di dollari emessi da Case New Holland Inc.) sono state più che compensate dal rimborso di prestiti obbligazionari (per circa 2,4 miliardi di euro), dalla riduzione dei prestiti bancari e degli altri debiti finanziari per 1,8 miliardi di euro circa.

Situazione patrimoniale del Gruppo al 31 dicembre 2006

Al 31 dicembre 2006 il **Totale Attivo** è pari a 58.303 milioni di euro, in diminuzione di 4.151 milioni di euro rispetto ai 62.454 milioni di euro di inizio esercizio.

A fine esercizio il Totale Attivo include attività riclassificate tra le Attività destinate alla vendita per 332 milioni di euro, relative principalmente al Settore Prodotti Metallurgici (cessione di Meridian Technologies Inc.), al Settore Servizi (cessione di Ingest Facility) ed a Fiat Auto, per attività destinate ad essere apportate alla joint venture con Tata Motors in India.

Nel corso del 2006 le **Attività non correnti** sono diminuite di 1.288 milioni di euro. Al netto dell’effetto negativo della variazione dei cambi di conversione sulle poste denominate in dollari (pari a circa 570 milioni di euro), il calo è principalmente dovuto:

■ alla diminuzione dei Beni concessi in leasing operativo per effetto del deconsolidamento delle società finanziarie controllate da Fiat Auto cedute nell’ambito della costituzione di FAFS;

■ alla diminuzione degli Immobili, impianti e macchinari in gran parte attribuibile al saldo negativo tra investimenti, ammortamenti, disinvestimenti (prevalentemente di veicoli ceduti con clausola di buy-back da Iveco), cui si è aggiunto il deconsolidamento delle attività della B.U.C. – Banca Unione di Credito (ceduta alla fine del mese di agosto) e la riclassifica tra le Attività destinate alla vendita dei beni relativi alle Società/Settori citati in precedenza.

Tali variazioni sono state in parte compensate dall’incremento delle Attività immateriali per effetto del goodwill (776 milioni di euro) emerso in seguito all’acquisto, effettuato da Fiat S.p.A. nel secondo trimestre 2006, di parte delle azioni Ferrari S.p.A. di recente emissione, corrispondente allo 0,44% del capitale sociale, nonché all’esercizio nel terzo trimestre 2006 dell’opzione call sul 28,6% delle azioni della stessa Ferrari. A seguito delle due operazioni descritte la partecipazione di Fiat in Ferrari S.p.A. è passata dal 56% all’85%.

Al 31 dicembre 2006 i **Crediti da attività di finanziamento** sono pari a 11.743 milioni di euro e presentano una diminuzione di 4,2 miliardi di euro rispetto a inizio esercizio. Al netto dell’effetto della variazione dei cambi di conversione, negativo per circa 0,9 miliardi di euro, della cessione delle società di servizi finanziari di Fiat Auto rientranti nella citata operazione con Crédit Agricole (3,4 miliardi di euro) e della cessione di B.U.C. (0,9 miliardi di euro), i crediti da attività di finanziamento risultano in crescita di circa 0,9 miliardi di euro.

La crescita dei finanziamenti alla rete di vendita e ai clienti finali di CNH, registrata in gran parte nei primi sei mesi del 2006, è stata solo in parte compensata dall’incasso di crediti finanziari da società collegate, da società cedute (Atlanet S.p.A.) e di crediti finanziari verso terzi.

Il **Capitale di funzionamento**, escluse le partite correlate alle vendite di veicoli con patto di riacquisto (buy-back), è negativo per 838 milioni di euro, in diminuzione di 589 milioni di euro rispetto a quello di inizio esercizio, che era negativo per 249 milioni di euro.

(in milioni di euro)	Al 31.12.2006	Al 31.12.2005	Var.
Rimanenze nette (1)	7.553	7.133	420
Crediti commerciali	4.944	4.969	-25
Debiti commerciali	(12.603)	(11.777)	-826
Altri crediti/(debiti), ratei e risconti (2)	(732)	(574)	-158
Capitale di funzionamento	(838)	(249)	-589

(1) Le rimanenze sono esposte al netto del valore dei veicoli ceduti con buy-back da Fiat Auto.
(2) Gli Altri debiti, inclusi nel saldo Altri crediti/(debiti), ratei e risconti, sono esposti 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.

Se nel capitale di funzionamento si includono le poste riclassificate tra le Attività/Passività destinate alla vendita, la diminuzione è pari a 678 milioni di euro.

Nel 2006, l’incremento delle **Rimanenze nette** (+420 milioni di euro, ovvero 457 milioni di euro se si includono quelle classificate tra le Attività destinate alla vendita) è attribuibile principalmente a Fiat Auto per effetto dei maggiori livelli di attività. I **Crediti commerciali** sono risultati in diminuzione di 25 milioni. Se si includono quelli classificati tra le Attività destinate alla vendita, il saldo si incrementa di 56 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2006 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 5.697 milioni di euro (2.463 milioni di euro al 31 dicembre 2005). Tale importo include crediti, principalmente verso la rete di vendita, ceduti a società di servizi finanziari a controllo congiunto (FAFS) per 3.400 milioni di euro e a società di servizi finanziari collegate (Iveco Financial Services, controllata da Barclays) per 661 milioni di euro (710 milioni

di euro al 31 dicembre 2005). L’incremento registrato nel corso del 2006 è da attribuirsi al deconsolidamento delle società di servizi finanziari di Fiat Auto confluite nella joint venture con Crédit Agricole citata in precedenza.

L’incremento delle rimanenze nette e dei crediti commerciali (513 milioni di euro, incluse le poste riclassificate tra le Attività destinate alla vendita) è stato più che compensato dall’incremento dei **debiti commerciali**, cresciuti nel 2006 di 826 milioni di euro (circa 1 miliardo di euro se si includono quelli riclassificati tra le Passività destinate alla vendita) principalmente per effetto dei maggiori livelli di attività di Fiat Auto e Iveco, nonchè dal maggior saldo debitorio della voce Altri crediti/(debiti), ratei e risconti (158 milioni di euro, ovvero 192 milioni di euro se si includono le poste riclassificate tra le Attività/Passività destinate alla vendita) principalmente attribuibile all’incasso di crediti verso l’Erario.

Al 31 dicembre 2006 l’**Indebitamento netto** consolidato (comprensivo dell’indebitamento netto incluso tra Attività/Passività destinate alla vendita) è pari a 11.836 milioni di euro, in diminuzione di 6.687 milioni di euro rispetto ai 18.523 milioni di euro di inizio esercizio.

(in milioni di euro)	Al 31.12.2006	Al 31.12.2005
Debiti finanziari	(20.188)	(25.761)
- Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti (a)	(8.344)	(10.729)
- Altri debiti finanziari (a)	(11.844)	(15.032)
Debiti finanziari inclusi tra le Passività destinate alla vendita	(33)	–
Altre passività finanziarie (b)	(105)	(189)
Altre attività finanziarie (b)	382	454
Crediti finanziari correnti verso società di servizi finanziari a controllo congiunto (c)	143	–
Titoli correnti	224	556
Disponibilità e mezzi equivalenti	7.736	6.417
Disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	5	–
Indebitamento netto	(11.836)	(18.523)
- Attività Industriali	(1.773)	(3.219)
- Servizi Finanziari	(10.063)	(15.304)

(a) Il valore degli Altri debiti finanziari e dei Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti al 31 dicembre 2005 differisce da quello pubblicato nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2005 per effetto della riclassifica descritta nella Nota integrativa.
(b) Include il fair value positivo e negativo degli strumenti finanziari derivati.
(c) Include i crediti finanziari correnti verso la nuova joint venture Fiat Auto Financial Services.

Nella Nota 28 al Bilancio Consolidato è presentata la Posizione finanziaria netta del Gruppo secondo le richieste della Consob, nonchè una riconciliazione della stessa con l’Indebitamento netto consolidato.

I **Debiti finanziari per anticipazioni su cessioni di crediti** diminuiscono nel 2006 di 2.385 milioni di euro, principalmente per effetto del deconsolidamento delle società di servizi finanziari di Fiat Auto confluite nella joint venture con Crédit Agricole (circa 2 miliardi di euro) e della variazione dei cambi di conversione (750 milioni di euro) conseguente all’apprezzamento dell’euro rispetto al dollaro. Al netto di queste variazioni i debiti per anticipazioni su cessioni di crediti risultano in crescita di circa 0,4 miliardi di euro.

Gli **Altri debiti finanziari** sono diminuiti di 3.188 milioni di euro. Al netto delle riclassifiche dei debiti riferibili alle attività destinate alla vendita per 33 milioni di euro, il calo è principalmente attribuibile al deconsolidamento di B.U.C. – Banca Unione di Credito, la cui cessione è stata completata alla fine del mese di agosto, che ha comportato una riduzione di circa 1,1 miliardi di euro, cui si sono aggiunti il rimborso di prestiti obbligazionari giunti a scadenza per circa 2,4 miliardi di euro, la riduzione netta di debiti bancari e altri debiti per circa 1,8 miliardi di euro e gli effetti traslativi dell’andamento dei cambi di conversione pari a circa 300 milioni di euro. Per contro, si ricorda che nei primi sei mesi del 2006 il Gruppo aveva completato una serie di emissioni obbligazionarie che hanno consentito di rifinanziarsi per circa 2,4 miliardi di euro, in particolare:

■ il prestito obbligazionario da 1 miliardo di euro con cedola fissa del 6,625% e scadenza 15 febbraio 2013, emesso alla pari da

Fiat Finance and Trade Ltd, garantito da Fiat S.p.A., e collocato il 10 febbraio;

■ il prestito obbligazionario da 500 milioni di dollari (pari a 380 milioni di euro), scadenza 1° marzo 2014 e tasso fisso del 7,125%, emesso da Case New Holland Inc. e garantito da CNH Global N.V., il cui collocamento è stato completato il 3 marzo;

■ il prestito obbligazionario da 1 miliardo di euro con cedola fissa del 5,625% e scadenza 15 novembre 2011, con prezzo di 99,565, regolato il 12 maggio. I titoli, emessi dalla controllata Fiat Finance and Trade Ltd nell’ambito del programma di Global Medium Term Notes da 15 miliardi di euro di ammontare massimo, sono garantiti da Fiat S.p.A.

La **Liquidità** (disponibilità, mezzi equivalenti e titoli correnti, inclusi quelli delle Attività destinate alla vendita, pari a 5 milioni di euro) ammonta a fine esercizio a 7.965 milioni di euro, in crescita di 992 milioni di euro rispetto ai 6.973 milioni di euro di inizio esercizio: l’aumento riflette, oltre alle risorse generate dalla gestione (al netto degli investimenti), il beneficio di circa 3 miliardi di euro derivante dalla chiusura dell’accordo tra Fiat Auto e Crédit Agricole, in parte compensati dai flussi destinati durante l’anno alla riduzione del debito lordo.

Al 31 dicembre 2006 le Disponibilità e mezzi equivalenti includono 627 milioni di euro (706 milioni di euro a fine 2005) destinati specificatamente al servizio del debito delle strutture di “securitization”, rappresentato essenzialmente tra i Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti.

Attività industriali e di servizi finanziari: andamento nell’esercizio 2006

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 Fiat Auto, CNH e Iveco, nonché l’attività bancaria svolta dalla B.U.C. - Banca Unione di Credito, fino al momento della sua cessione avvenuta nell’agosto 2006. A partire dalla fine del 2006 anche Ferrari ha avviato delle attività di servizi finanziari.

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., IHF-Internazionale Holding Fiat S.A., 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)	2006			2005		
	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari
Ricavi netti	51.832	50.297	2.607	46.544	45.350	2.023
Costo del venduto	43.888	42.934	2.026	39.624	39.006	1.447
Spese generali, amministrative e di vendita	4.697	4.416	281	4.513	4.261	252
Costi di ricerca e sviluppo	1.401	1.401	–	1.364	1.364	–
Altri proventi (oneri)	105	109	(4)	(43)	(37)	(6)
Risultato della gestione ordinaria	1.951	1.655	296	1.000	682	318
Plusvalenze (minusvalenze) da cessione partecipazioni	607	575	32	905	906	(1)
Oneri di ristrutturazione	450	448	2	502	501	1
Altri proventi (oneri) atipici	(47)	(45)	(2)	812	812	–
Risultato operativo	2.061	1.737	324	2.215	1.899	316
Proventi (oneri) finanziari	(576)	(576)	–	(843)	(843)	–
Proventi finanziari atipici	–	–	–	858	858	–
Risultato partecipazioni: (*)	156	95	61	34	1	33
- Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	125	64	61	115	82	33
- Altri proventi (oneri) derivanti dalla gestione di partecipazioni	31	31	–	(81)	(81)	–
Risultato ante imposte	1.641	1.256	385	2.264	1.915	349
Imposte	490	392	98	844	744	100
Risultato netto	1.151	864	287	1.420	1.171	249
Risultato partecipazioni intersegment	–	287	–	–	248	–
Risultato netto dell’esercizio	1.151	1.151	287	1.420	1.419	249

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

Attività Industriali

Nel 2006 i **Ricavi netti** delle Attività Industriali sono stati pari a 50.297 milioni di euro, in aumento del 10,9% rispetto all’esercizio precedente essenzialmente per effetto della crescita ottenuta da Fiat Auto e Iveco, cui si è aggiunta quella realizzata dall’Area Componenti e Sistemi di Produzione e da CNH.

Il **Risultato della gestione ordinaria** delle Attività Industriali ha evidenziato nel 2006 un utile di 1.655 milioni di euro, a fronte dell’utile di 682 milioni di euro del 2005. Il miglioramento è da attribuire principalmente a Fiat Auto, cui si è aggiunta la crescita registrata da Iveco e CNH.

Il **Risultato operativo** delle Attività Industriali è stato positivo per 1.737 milioni di euro rispetto all’utile di 1.899 milioni di euro del 2005. La diminuzione, pari a 162 milioni di euro, riflette i minori proventi atipici per 1.135 milioni di euro, a fronte del miglioramento del risultato della gestione ordinaria (+973 milioni di euro). I proventi atipici netti registrati nel 2006, pari a 82 milioni di euro, includono, tra le altre, la plusvalenza di 429 milioni di euro derivante dalla cessione del 50% di FAFS (i residui 34 milioni di euro sono stati realizzati nel perimetro dei Servizi Finanziari), al netto di oneri di ristrutturazione per 448 milioni di euro e altri oneri atipici per 45 milioni di euro. L’esercizio 2005, con proventi atipici netti pari a 1.217 milioni di euro, comprendeva, in particolare, quello di 1.134 milioni di euro derivante dall’indennizzo General Motors e la plusvalenza rilevata per la cessione a EDF della partecipazione detenuta in Italenergia Bis (878 milioni di euro).

Servizi Finanziari

Ricavi

(in milioni di euro)	2006	2005	Var. %
Fiat Auto	991	619	60,1
Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni (CNH-Case New Holland)	1.061	879	20,7
Veicoli Industriali (Iveco)	508	457	11,2
Holdings e Diverse (1)	47	68	-30,9
Totale	2.607	2.023	28,9

(1) I valori si riferiscono all’attività bancaria svolta dalla B.U.C. - Banca Unione di Credito fino al momento della cessione (agosto 2006).

Nel 2006 i Servizi Finanziari hanno realizzato **Ricavi netti** per complessivi 2.607 milioni di euro, in crescita del 28,9% rispetto ai 2.023 milioni di euro del 2005 per effetto degli incrementi registrati da Fiat Auto, Iveco e CNH, solo in parte compensati dall’effetto della cessione di B.U.C. - Banca Unione di Credito, le cui attività sono state deconsolidate a partire da fine agosto 2006. In particolare:

■ i ricavi dei Servizi Finanziari di Fiat Auto sono stati pari a 991 milioni di euro, contro i 619 milioni di euro del 2005. L’incremento riflette essenzialmente la variazione del perimetro, conseguente al consolidamento di Leasys il cui controllo totalitario è stato acquisito a fine 2005. A condizioni omogenee i ricavi sono risultati in crescita del 3,4% per effetto dell’incremento delle attività di finanziamento delle reti

concessionarie, che ha più che compensato la riduzione delle attività di finanziamento a fornitori;

■ i Servizi Finanziari di CNH hanno registrato ricavi per 1.061 milioni di euro, in crescita del 20,7% rispetto al 2005. Il miglioramento riflette la crescita del portafoglio finanziato e il più alto livello dei tassi di interesse di riferimento;

■ i Servizi Finanziari di Iveco hanno realizzato ricavi netti per complessivi 508 milioni di euro rispetto ai 457 milioni di euro del 2005, questi ultimi comprendevano i ricavi delle attività cedute a partire dal 1° giugno 2005 nell’ambito dell’operazione Iveco-Barclays. La crescita (+11,2%) è da attribuirsi all’aumento registrato dalle attività nei paesi dell’Europa Orientale.

Risultato della gestione ordinaria

(in milioni di euro)	2006	2005	Variazione
Fiat Auto	56	60	-4
Ferrari	(1)	–	-1
Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni (CNH-Case New Holland)	249	235	14
Veicoli Industriali (Iveco)	(18)	10	-28
Holdings e Diverse (1)	10	13	-3
Totale	296	318	-22

(1) I valori si riferiscono all’attività bancaria svolta dalla B.U.C. - Banca Unione di Credito fino al momento della cessione (agosto 2006).

Il **Risultato della gestione ordinaria** dei Servizi Finanziari è stato positivo per 296 milioni di euro, rispetto all’utile di 318 milioni di euro registrato nel 2005:

■ la diminuzione registrata dai Servizi Finanziari di Fiat Auto (nel 2006 l’utile della gestione ordinaria è stato pari a 56 milioni di euro rispetto ai 60 milioni di euro del 2005) è essenzialmente riconducibile alla contrazione dell’attività di finanziamento a fornitori e ai risultati delle società di servizi; nel comparto del renting, infatti, l’effetto positivo derivante dal consolidamento della Leasys ha sostanzialmente compensato la flessione dei risultati delle società estere di renting;

■ il risultato della gestione ordinaria dei Servizi Finanziari di CNH è cresciuto dai 235 milioni di euro dell’esercizio 2005 ai 249 milioni di euro del 2006. Il miglioramento riflette la

crescita del portafoglio gestito, in parte compensato da maggiori oneri finanziari e maggiori accantonamenti per rischi su crediti (in particolare sul portafoglio brasiliano per effetto del programma di rinegoziazione del credito sponsorizzato dal governo locale);

■ i Servizi Finanziari di Iveco hanno chiuso l’esercizio con un risultato della gestione ordinaria negativo per 18 milioni di euro, rispetto all’utile di 10 milioni di euro registrato nel 2005. Il risultato della gestione ordinaria del 2005 includeva l’utile (9 milioni di euro) registrato nei primi 5 mesi dalle attività successivamente cedute nell’ambito della creazione della joint venture con Barclays. A condizioni omogenee il calo (pari 19 milioni di euro) è attribuibile principalmente a maggiori accantonamenti relativi alle attività di renting in Europa Occidentale.

Situazione patrimoniale per Attività

(in milioni di euro)	Al 31.12.2006			Al 31.12.2005		
	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari
Attività immateriali	6.421	6.325	96	5.943	5.762	181
- Goodwill	2.850	2.756	94	2.418	2.259	159
- Altre immobilizzazioni immateriali	3.571	3.569	2	3.525	3.503	22
Immobili, impianti e macchinari	10.540	10.528	12	11.006	10.961	45
Investimenti immobiliari	19	19	–	26	26	–
Partecipazioni e altre attività finanziarie	2.280	3.886	867	2.333	4.184	796
Beni concessi in leasing operativo	247	7	240	1.254	4	1.250
Attività per piani a benefici definiti	11	11	–	–	–	–
Imposte anticipate	1.860	1.710	150	2.104	1.930	174
Totale attività non correnti	21.378	22.486	1.365	22.666	22.867	2.446
Rimanenze nette	8.447	8.390	57	7.881	7.809	76
Crediti commerciali	4.944	5.068	178	4.969	4.856	341
Crediti da attività di finanziamento	11.743	2.891	11.977	15.973	4.881	15.856
Altri crediti	2.839	2.806	58	3.084	2.922	243
Ratei e risconti attivi	247	226	21	272	253	21
Attività finanziarie correnti	637	531	106	1.041	663	378
- Partecipazioni correnti	31	31	–	31	31	–
- Titoli correnti	224	134	90	556	204	352
- Altre attività finanziarie	382	366	16	454	428	26
Disponibilità e mezzi equivalenti	7.736	6.706	1.030	6.417	5.517	900
Totale Attività Correnti	36.593	26.618	13.427	39.637	26.901	17.815
Attività destinate alla vendita	332	332	–	151	151	–
TOTALE ATTIVO	58.303	49.436	14.792	62.454	49.919	20.261
Totale Attivo al netto delle operazioni di cessione di crediti	49.959	48.504	7.313	51.725	48.388	10.797
Patrimonio netto	10.036	10.036	2.395	9.413	9.409	2.479
Fondi rischi e oneri	8.611	8.471	140	8.698	8.499	199
- Benefici ai dipendenti (a)	3.761	3.750	11	3.950	3.925	25
- Altri fondi (a)	4.850	4.721	129	4.748	4.574	174
Debiti finanziari	20.188	11.555	11.836	25.761	13.782	16.915
- Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti (b)	8.344	932	7.479	10.729	1.531	9.464
- Altri debiti finanziari (b)	11.844	10.623	4.357	15.032	12.251	7.451
Altre passività finanziarie	105	98	7	189	180	9
Debiti commerciali	12.603	12.637	260	11.777	11.700	297
Altri debiti	5.019	4.963	89	4.821	4.698	205
Imposte differite passive	263	262	1	405	375	29
Ratei e risconti passivi	1.169	1.105	64	1.280	1.166	128
Passività destinate alla vendita	309	309	–	110	110	–
TOTALE PASSIVO	58.303	49.436	14.792	62.454	49.919	20.261
Totale Passivo al netto delle operazioni di cessione di crediti	49.959	48.504	7.313	51.725	48.388	10.797

(a) I valori al 31 dicembre 2005 differiscono da quelli pubblicati nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2005 per effetto della riclassifica descritta nella Nota integrativa.
(b) Il valore degli Altri debiti finanziari e dei Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti del Gruppo e dei Servizi Finanziari al 31 dicembre 2005 differisce da quello pubblicato nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2005 per effetto della riclassifica descritta nella Nota integrativa.

Indebitamento netto per Attività

(in milioni di euro)	Al 31.12.2006			Al 31.12.2005		
	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari
Debiti finanziari	(20.188)	(11.555)	(11.836)	(25.761)	(13.782)	(16.915)
- Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti (a)	(8.344)	(932)	(7.479)	(10.729)	(1.531)	(9.464)
- Altri debiti finanziari (a)	(11.844)	(10.623)	(4.357)	(15.032)	(12.251)	(7.451)
Debiti finanziari inclusi tra le Passività destinate alla vendita	(33)	(33)	–	–	–	–
Crediti finanziari correnti verso società di servizi finanziari a controllo congiunto (b)	143	143	–	–	–	–
Crediti finanziari intersegment	–	2.559	644	–	4.594	342
Debiti finanziari al netto dell’intersegment e dei crediti finanziari correnti verso società di servizi finanziari a controllo congiunto	(20.078)	(8.886)	(11.192)	(25.761)	(9.188)	(16.573)
Altre attività finanziarie (c)	382	366	16	454	428	26
Altre passività finanziarie (c)	(105)	(98)	(7)	(189)	(180)	(9)
Titoli correnti	224	134	90	556	204	352
Disponibilità e mezzi equivalenti	7.736	6.706	1.030	6.417	5.517	900
Disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	5	5	–	–	–	–
Indebitamento netto	(11.836)	(1.773)	(10.063)	(18.523)	(3.219)	(15.304)

(a) Il valore degli Altri debiti finanziari e dei Debiti per anticipazioni su cessioni di crediti del Gruppo e dei Servizi Finanziari al 31 dicembre 2005 differisce da quello pubblicato nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2005 per effetto della riclassifica descritta nella Nota integrativa.
(b) Include i crediti finanziari correnti vantati verso il gruppo FAFS da società del Gruppo Fiat.
(c) Include il fair value positivo e negativo degli strumenti finanziari derivati.

Tenuto conto dell’operatività posta in essere dalla tesoreria centralizzata, i Debiti finanziari delle Attività Industriali includono in parte 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 principalmente a fronte di operazioni di cessioni 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.
Al 31 dicembre 2006 le Disponibilità e mezzi equivalenti includono 627 milioni di euro (706 milioni di euro a fine 2005)

riferiti in massima parte 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).

Relativamente alle società di servizi finanziari, al 31 dicembre 2006 l’**Indebitamento netto** risulta in calo di 5.241 milioni di euro rispetto a quello di fine 2005. La diminuzione è principalmente attribuibile agli effetti positivi della cessione delle società di servizi finanziari di Fiat Auto nell’ambito della transazione con Crédit Agricole (circa 4,8 miliardi di euro) e della B.U.C. – Banca Unione di Credito (circa 0,8 miliardi di euro), all’andamento gestionale (734 milioni di euro) e agli effetti traslativi dell’andamento dei cambi di conversione (circa 0,8 miliardi di euro), in parte compensati dagli investimenti di periodo (essenzialmente in veicoli concessi in leasing operativo) e dalla crescita del portafoglio.

Prospetto delle variazioni dell’Indebitamento netto delle Attività Industriali

(in milioni di euro)	2006	2005
Indebitamento netto delle Attività Industriali all’inizio dell’esercizio	(3.219)	(9.447)
- Risultato netto	1.151	1.419
- Ammortamenti (al netto dei veicoli ceduti in buy-back)	2.639	2.392
- Variazione dei fondi per rischi e oneri e altre variazioni	(474)	(544)
Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni dell’esercizio esclusa la variazione del capitale di funzionamento	3.316	3.267
- Variazione del capitale di funzionamento	679	92
Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni dell’esercizio	3.995	3.359
- Investimenti in attività materiali e immateriali (al netto dei veicoli ceduti in buy-back)	(2.854)	(2.636)
Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni dell’esercizio al netto degli investimenti	1.141	723
- Variazione netta dei crediti da attività di finanziamento	149	409
- Variazione area di consolidamento e altre variazioni	106	2.285
Flusso netto delle Attività Industriali ante variazioni di capitale e distribuzione dividendi	1.396	3.417
- Aumenti di capitale, dividendi e acquisto/vendita di azioni proprie	(1)	2.971
- Differenze cambi di conversione	51	(160)
Variazione dell’Indebitamento netto delle Attività Industriali	1.446	6.228
Indebitamento netto delle Attività Industriali a fine esercizio	(1.773)	(3.219)

Nel corso del 2006 l’Indebitamento netto delle Attività Industriali è diminuito di 1.446 milioni di euro principalmente per effetto del buon andamento della gestione. Il flusso generato dalle operazioni di periodo è stato positivo per 3.995 milioni di euro (di cui 679 milioni di euro attribuibili alla diminuzione del capitale di funzionamento) e ha più che compensato gli investimenti industriali del periodo pari a 2.854 milioni di euro.

L’incasso di crediti finanziari da società collegate, da società cedute (Atlanet S.p.A.) e di crediti finanziari verso terzi ha inoltre generato un flusso positivo per 149 milioni di euro.

Nell’esercizio, l’esborso derivante dal riacquisto del 29% di Ferrari (complessivi 919 milioni di euro) è stato più che compensato dagli incassi (inclusi nella voce Variazione area di consolidamento e altre variazioni) derivanti principalmente dall’operazione con Crédit. Agricole (circa 360 milioni di euro), dalle cessioni di B.U.C. – Banca Unione di Credito (254 milioni di euro), di Machen Iveco Holding SA (la quale controllava il 51% di Ashok Leyland Ltd) per 88 milioni di euro, di Atlanet S.p.A., Sestrieres S.p.A., Immobiliare Novoli S.p.A., IPI S.p.A. (per complessivi 120 milioni di euro) e altre minori.

Rendiconto finanziario per Attività

	2006			2005		
(in milioni di euro)	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari	Consolidato	Attività Industriali	Servizi Finanziari
A) Disponibilità e mezzi equivalenti all’inizio dell’esercizio	6.417	5.517	900	5.767	4.893	873
B) Disponibilità generate (assorbite) dalle operazioni dell’esercizio:						
Risultato netto dell’esercizio	1.151	1.151	287	1.420	1.419	249
Ammortamenti (al netto dei veicoli ceduti in buy-back)	2.969	2.639	330	2.590	2.392	198
Plusvalenze/minusvalenze e altre poste non monetarie (a)	(568)	(921)	66	(1.561)	(1.923)	114
Dividendi incassati	69	180	1	47	132	3
Variazione fondi rischi e oneri futuri	229	251	(22)	797	816	(18)
Variazione delle imposte differite	(26)	12	(38)	394	438	(43)
Variazione delle poste da operazioni di buy-back (b)	(18)	4	(26)	(85)	(7)	(74)
Variazione del capitale di funzionamento	812	679	136	114	92	13
Totale	4.618	3.995	734	3.716	3.359	442
C) Disponibilità generate (assorbite) dalle attività di investimento:						
Investimenti in:						
- Attività materiali e immateriali (al netto dei veicoli ceduti in buy-back)	(3.789)	(2.854)	(935)	(3.052)	(2.636)	(416)
- Partecipazioni	(1.617)	(1.633)	(7)	(67)	(152)	(33)
Realizzo della vendita di attività non correnti	1.591	1.574	19	500	385	115
Variazione netta dei crediti da attività di finanziamento	(876)	149	(1.025)	(251)	409	(660)
Variazione dei titoli correnti	223	65	158	(159)	(19)	(140)
Altre variazioni (c)	3.078	2.257	822	2.494	2.252	244
Totale	(1.390)	(442)	(968)	(535)	239	(890)
D) Disponibilità generate (assorbite) dalle attività di finanziamento:						
Variazione netta dei debiti finanziari e altre attività/passività finanziarie (d)	(1.730)	(2.256)	526	(2.839)	(3.159)	321
Aumenti di capitale (d)	16	16	21	–	–	119
Vendita di azioni proprie	6	6	–	–	–	–
Distribuzione dividendi	(23)	(23)	(112)	(29)	(29)	(88)
Totale	(1.731)	(2.257)	435	(2.868)	(3.188)	352
Differenze cambi di conversione	(173)	(102)	(71)	337	214	123
E) Variazione netta delle disponibilità e mezzi equivalenti	1.324	1.194	130	650	624	27
F) Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio	7.741	6.711	1.030	6.417	5.517	900
Di cui: Disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	5	5	–	–	–	–
G) Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in Bilancio	7.736	6.706	1.030	6.417	5.517	900

- (a) Nel 2005 la voce includeva, tra gli altri, il provento finanziario atipico derivante dalla chiusura del finanziamento Convertendo (858 milioni di euro) e la plusvalenza realizzata con la cessione della partecipazione in Italenergia Bis (878 milioni di euro).
- (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, gli ammortamenti, le plusvalenze/minusvalenze e gli incassi derivanti dalle dismissioni, al termine dei contratti, relativi ai cespiti inclusi tra gli Immobili, impianti e macchinari.
- (c) La voce Altre variazioni include, per circa 3 miliardi di euro, il rimborso dei finanziamenti erogati dalla tesoreria centrale alle società di servizi finanziari di Fiat Auto confluite nella joint venture con FAFS. Nel 2005, tale voce includeva per circa 2 miliardi di euro il rimborso dei finanziamenti erogati dalla tesoreria centrale alle società di servizi finanziari cedute da Iveco, nonchè per 500 milioni di euro gli effetti dello scioglimento della joint venture con General Motors.
- (d) Nel 2005 la voce Aumenti di capitale era al netto del rimborso del finanziamento Convertendo (3 miliardi di euro) e del debito collegato all’operazione Italenergia Bis (1,8 miliardi di euro circa), in quanto tali voci non avevano dato origine a movimenti di cassa.

Corporate Governance

Premessa

Il Gruppo Fiat aderisce e si conforma al nuovo Codice di Autodisciplina delle società quotate italiane, edito nel marzo 2006, con le integrazioni e gli adeguamenti necessari affinché il sistema di corporate governance adottato sia in linea con i vincoli normativi imposti dalla quotazione presso il NYSE incluso, per gli aspetti di competenza, il Sarbanes-Oxley Act, e con le caratteristiche del Gruppo.

In adempimento degli obblighi regolamentari di Borsa Italiana viene annualmente redatta la **“Relazione sulla Corporate Governance”**, messa a disposizione in occasione dell’assemblea di bilancio ed inoltre consultabile sul sito Internet www.fiatgroup.com sezione Azionisti ed Investitori ove è pure riportata la documentazione inerente il sistema di corporate governance del Gruppo Fiat. La suddetta Relazione si compone, in conformità alla Guida diffusa da Assonime ed Emittenti Titoli S.p.A., di quattro sezioni: la prima contenente una descrizione generale della struttura di governance, la seconda che analizza nel dettaglio l’attuazione delle previsioni derivanti dal Codice di Autodisciplina, la terza che evidenzia alcuni aspetti più rilevanti della normativa statunitense applicabile e la quarta che contiene tabelle sintetiche ed i documenti di Corporate Governance del Gruppo Fiat. Di seguito vengono sintetizzati gli aspetti rilevanti ai fini della presente Relazione sulla gestione.

Attività di Direzione e Coordinamento

Fiat S.p.A. non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di società o enti. 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 nella indicazione degli indirizzi strategici generali ed operativi di Gruppo e si concretizza nella definizione ed adeguamento del modello di governance e di controllo interno, nell’emanazione di un Codice di Condotta adottato a livello di Gruppo e nella elaborazione delle politiche generali di gestione delle risorse umane e finanziarie, di approvvigionamento dei fattori produttivi e di comunicazione. Inoltre il coordinamento di Gruppo prevede la gestione accentrata, tramite società dedicate, dei servizi di tesoreria, societari ed amministrativi, di internal audit e di formazione.

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 del 3 maggio 2006 ha determinato in quindici il numero dei componenti il Consiglio il cui mandato scade alla data dell’assemblea convocata per l’approvazione del bilancio dell’esercizio 2008.

Premesso che 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, 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 avvocati 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.

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, sottopongano la Società alla necessità di comunicazione al mercato secondo le prescrizioni delle autorità di vigilanza. Quando venga a presentarsi la necessità per la Società di dar

Attività Industriali

Nel 2006 le Attività Industriali hanno generato disponibilità e mezzi equivalenti per complessivi 1.194 milioni di euro; in particolare:

■ le operazioni di esercizio hanno generato 3.995 milioni di euro: l’autofinanziamento (risultato netto più ammortamenti), al netto delle plusvalenze/minusvalenze e altre poste non monetarie, tenuto conto della variazione dei fondi, delle imposte differite e delle poste relative alla gestione delle vendite con buy-back, è risultato positivo per 3.136 milioni di euro, cui si aggiungono dividendi per 180 milioni di euro e l’effetto, positivo per 679 milioni di euro, della riduzione del capitale di funzionamento;

■ le attività di investimento hanno assorbito complessivamente 442 milioni di euro. La liquidità generata:

– dal realizzo della vendita di attività non correnti pari a 1.574 milioni di euro (principalmente la cessione del 50% di FAFS a Crédit Agricole, la cessione di B.U.C. – Banca Unione di Credito, Atlanet S.p.A., Sestrieres S.p.A. e delle partecipazioni in Immobiliare Novoli S.p.A., Machen Iveco Holding SA e IPI S.p.A.);

– dal rimborso dei finanziamenti erogati dalla tesoreria centrale alle società di servizi finanziari di Fiat Auto cedute nell’ambito dell’operazione con Crédit Agricole per oltre 3 miliardi di euro, incluso tra le Altre variazioni (al netto dei maggiori crediti finanziari netti verso le società di servizi finanziari del Gruppo), cui si sono aggiunti l’incasso di crediti finanziari per 149 milioni di euro (principalmente da società collegate e da società cedute) e la riduzione dei titoli correnti (65 milioni di euro),

ha solo in parte compensato i fabbisogni per gli investimenti di periodo, tra cui quelli in Partecipazioni, che includono il riacquisto del 29% di Ferrari e l’esborso per il riacquisto

del 51% di Fidis Retail Italia nell’ambito dell’operazione con Crédit Agricole;

■ le attività di finanziamento hanno assorbito disponibilità per 2.257 milioni di euro. I fabbisogni generati dai rimborsi di prestiti obbligazionari e di prestiti bancari, cui si sono aggiunti i minori debiti per anticipazioni su cessioni di crediti, sono stati solo in parte compensati dai prestiti obbligazionari emessi.

Servizi Finanziari

Le disponibilità e mezzi equivalenti dei Servizi Finanziari al 31 dicembre 2006 sono state pari a 1.030 milioni di euro, in crescita di 130 milioni di euro rispetto ad inizio esercizio.

Le disponibilità monetarie generate derivano principalmente da:

■ operazioni d’esercizio, che hanno generato liquidità per 734 milioni di euro, principalmente per effetto dell’autofinanziamento (risultato netto più ammortamenti);

■ attività di investimento, che hanno assorbito liquidità per 968 milioni di euro. Nel 2006, la liquidità generata dalla riduzione dei titoli correnti e i finanziamenti ricevuti dalle società industriali a supporto dell’attività hanno quasi totalmente compensato la crescita del portafoglio. La liquidità assorbita nel periodo è pertanto principalmente attribuibile agli investimenti di periodo (essenzialmente in veicoli concessi in leasing operativo), che sono stati pari a 935 milioni di euro;

■ attività di finanziamento, che hanno generato liquidità per 435 milioni di euro principalmente per effetto dell’incremento dei debiti per anticipazioni su cessioni di crediti, correlato alla crescita del portafoglio finanziato.

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.

Al 31 dicembre 2006 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 indipendenti.

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, è Amministratore Delegato di Fiat Group Automobiles S.p.A.

Una 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, in particolare nelle aree dove minore può essere il presidio dell'assemblea degli azionisti, ha deliberato di proporre all'assemblea di confermare il principio della maggioranza di componenti del Consiglio di Amministrazione aventi caratteristiche di indipendenza unitamente ai selettivi criteri con i quali accertare l'indipendenza, già adottati nel 2005. Nel corso dell'esercizio 2006, il Consiglio, a seguito delle deliberazioni assunte dalle assemblee degli azionisti del 23 giugno 2005 e del 3 maggio 2006, è stato costituito in maggioranza da amministratori indipendenti.

I **requisiti di indipendenza** degli amministratori vengono accertati annualmente e riguardano l'inesistenza o irrilevanza, 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.

Il Consiglio nella riunione del 3 maggio 2006 ha accertato la permanenza in capo agli amministratori Roland Berger, Luca Garavoglia, Gian Maria Gros-Pietro, Hermann-Josef Lamberti, 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 IFI S.p.A.;

■ Roland Berger: Membro del Supervisory Board Alcan Inc., Schuler AG, LP Holding GmbH, Loyalty Partners Holdings ed Helios Kliniken GmbH;

■ Tiberto Brandolini D'Adda: Vice Presidente IFIL Investments S.p.A., Vice Presidente e Amministratore Delegato Exor Group, Presidente e Direttore Generale Sequana Capital, Socio accomandatario Giovanni Agnelli e C. S.a.p.A., Consigliere IFI S.p.A., Spirito Santo Financial Group, SGS S.A. e Vittoria Assicurazioni S.p.A.;

■ Luca Cordero di Montezemolo: Consigliere Poltrona Frau S.p.A., Tod's S.p.A., Indesit Company S.p.A., Pinault Printemps Redoute e Le Monde, Membro dell'International Advisory Board di Citigroup Inc.;

■ John Elkann: Vice Presidente e Socio accomandatario Giovanni Agnelli e C. S.a.p.A., Vice Presidente IFIL Investments S.p.A., Consigliere IFI S.p.A., Exor Group, RCS Mediagroup S.p.A. e Banca Leonardo;

■ Luca Garavoglia: Presidente Davide Campari Milano S.p.A.;

■ Gian Maria Gros-Pietro: Presidente Autostrade S.p.A. e Autostrade per l'Italia S.p.A. e Perseo S.p.A., Consigliere Edison S.p.A. e Seat Pagine Gialle S.p.A.;

■ Hermann-Josef Lamberti: Membro del Management Board della Deutsche Bank AG, Presidente del Supervisory Board di Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG, Membro del Supervisory Board della Deutsche Borse AG e di Carl Zeiss AG;

■ Sergio Marchionne: Presidente SGS S.A., Membro del Supervisory Board Hochtief AG;

■ Virgilio Marrone: Amministratore Delegato e Direttore Generale IFI S.p.A., Consigliere Exor Group e Membro del Consiglio di gestione Intesa Sanpaolo;

■ Vittorio Mincato: Presidente di Poste Italiane S.p.A., Consigliere Parmalat S.p.A.;

■ Pasquale Pistorio: Presidente Onorario S.T. Microelectronics, Consigliere Chartered Semiconductor Manufacturing, Telecom Italia S.p.A. e Energy Conversion Device Inc.;

■ Carlo Barel di Sant'Albano: Amministratore Delegato e Direttore Generale di IFIL Investments S.p.A., Consigliere Juventus FC S.p.A. e Sequana Capital;

■ Ratan Tata: Presidente di Tata Sons Ltd, Tata Industries Ltd, Tata Steel Ltd, Tata Motors Ltd, Tata Chemicals Ltd, The Indian Hotels Company Ltd, The Tata Power Company Ltd, Tata Tea Ltd, Tata Autocomp Systems Ltd, Tata Consultancy Services Ltd, Tata Teleservices Ltd, Tata Teleservices (Maharashtra) Ltd, Tata Technologies (Pte) Ltd (Singapore), Tata International AG, Tata Limited (UK), Tata Incorporated (USA), Tata America International Corporation Ltd e Tata Motors European Technical Centre, Plc.;

■ Mario Zibetti: Consigliere Ersel Sim S.p.A.

Comitati istituiti dal Consiglio

Il Consiglio ha istituito il Comitato Controllo Interno ed il Comitato Nomine e Compensi cui ha anche affidato l'incarico di selezionare e proporre le candidature alla carica di amministratore ed ha inoltre istituito il Comitato Strategico, di cui si avvale nell'elaborazione delle scelte strategiche della Società e del Gruppo.

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 ha sostituito il Codice Etico, 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.

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato, con delibera del 24 luglio 2006, la terza edizione del **Modello di Organizzazione Gestione e Controllo**, ex D.Lgs. 231/01, e le nuove "Linee guida" per l'adozione del Modello stesso presso le società del Gruppo Fiat. Le modifiche apportate alla precedente edizione hanno riguardato l'introduzione delle recenti evoluzioni normative e giurisprudenziali, recependo le nuove fattispecie di reati in tema di tutela del risparmio e di market abuse, nonché individuando i relativi processi sensibili. Contestualmente, è stato nominato un Organismo di Vigilanza a composizione collegiale, in coerenza con le attuali disposizioni normative ed indirizzi giurisprudenziali, nonché con gli orientamenti delle più importanti realtà economiche nazionali. Sul proprio operato, l'Organismo di Vigilanza informa il Consiglio di Amministrazione, attraverso il Comitato Controllo Interno ed il Collegio Sindacale. L'Organismo di Vigilanza, composto dal Preposto al Sistema di Controllo Interno, dal Senior Counsel e da un professionista esterno, ha approvato un proprio Regolamento Interno ed uno specifico Programma di Vigilanza.

In applicazione del Modello Organizzativo, del Codice di Condotta e delle previsioni del Sarbanes-Oxley Act in tema di "whistleblowing", è stata adottata la **Procedura per la gestione delle denunce** allo scopo di disciplinare 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.

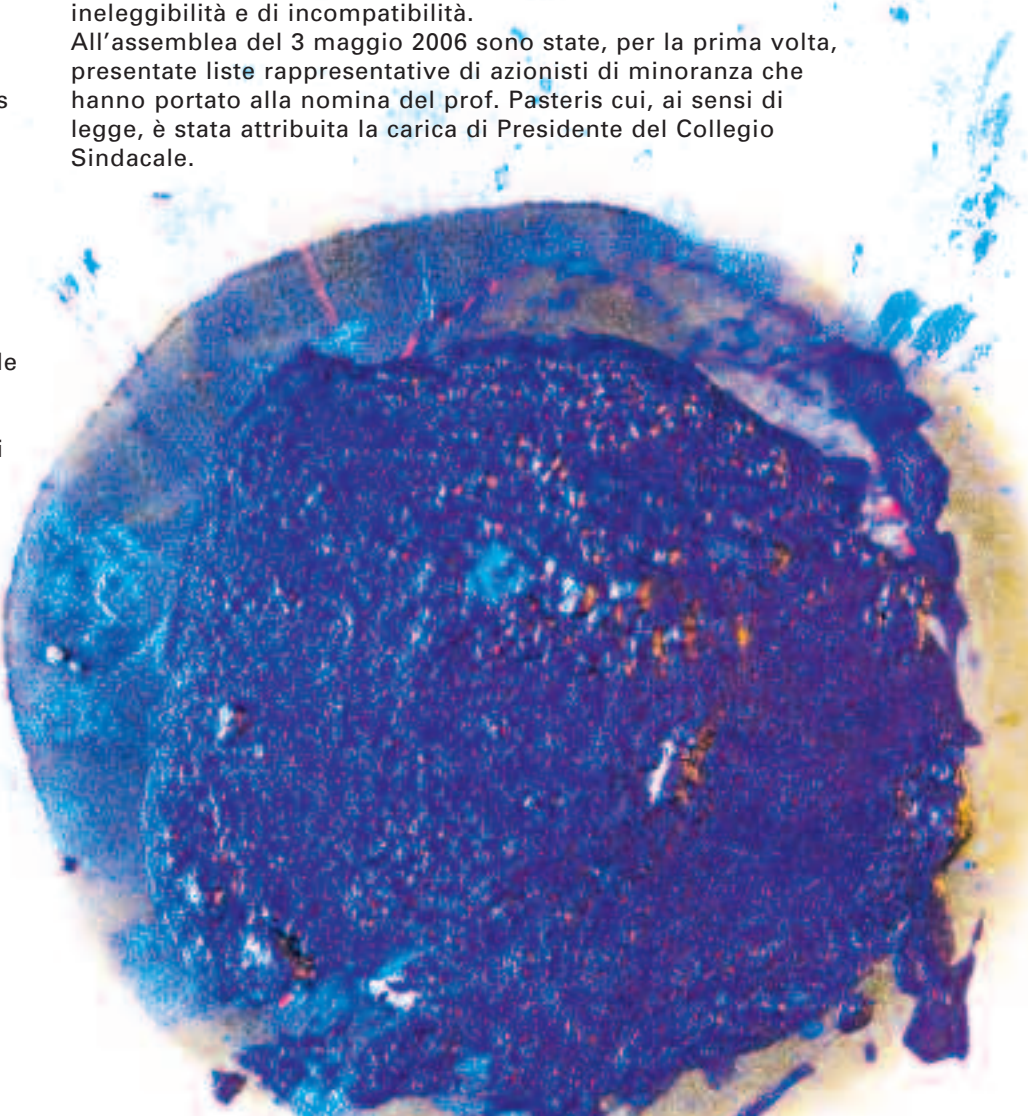
La divulgazione all'esterno di documenti ed informazioni di carattere economico-finanziario, anche attraverso Internet, avviene nel rispetto dei **“Controlli e Procedure relativi alla Divulgazione dell'Informativa esterna”** (Disclosures & Controls Procedures) adottati in conformità dello U.S. Securities Exchange Act del 1934 e dal Sarbanes-Oxley Act del 2002.

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è composto da tre sindaci effettivi e tre supplenti che, ai sensi dell'art. 19 dello Statuto, 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 non possono ricoprire più di cinque incarichi di sindaco effettivo in altre società quotate ad esclusione delle società controllanti e controllate di Fiat S.p.A.

A seguito delle deliberazioni dell'assemblea degli azionisti del 3 maggio 2006, fanno parte del Collegio, che nei limiti consentiti dalla legislazione italiana riveste anche il ruolo di “audit committee” ai sensi della normativa statunitense, il Presidente Carlo Pasteris ed i sindaci effettivi Giuseppe Camosci e Cesare Ferrero. Il loro mandato scade alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio 2008. Carlo Pasteris ricopre la carica di Presidente del Collegio Sindacale di Toro Assicurazioni S.p.A. Cesare Ferrero, oltre alle cariche di Presidente del Collegio Sindacale di IFIL Investments S.p.A. e di Giovanni Agnelli & C. S.a.p.A., ricopre le cariche di sindaco in Toro Assicurazioni S.p.A. e di amministratore in Autostrada Torino Milano S.p.A. e Davide Campari Milano S.p.A. Giuseppe Camosci non ricopre altre cariche in società quotate.

Lo Statuto (articolo 17) garantisce alle **minoranze** opportunamente organizzate di nominare un sindaco così come previsto dal Testo Unico della Finanza. La quota di partecipazione necessaria per presentare una lista di candidati è pari all'1% del capitale ordinario. Lo Statuto stabilisce inoltre che le liste presentate devono essere depositate presso la sede della società almeno dieci giorni prima di quello fissato per l'assemblea in prima convocazione, e, a pena di irricevibilità, che le stesse siano accompagnate dalle dichiarazioni dei candidati in merito al possesso dei requisiti normativamente e statutariamente prescritti e all'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità. All'assemblea del 3 maggio 2006 sono state, per la prima volta, presentate liste rappresentative di azionisti di minoranza che hanno portato alla nomina del prof. Pasteris cui, ai sensi di legge, è stata attribuita la carica di Presidente del Collegio Sindacale.



Piani di Stock Option

Il Consiglio ha varato ad oggi Piani di Stock Option che hanno interessato complessivamente circa 900 dirigenti delle società del Gruppo, italiane ed estere, con la qualifica di direttore o inseriti nel programma di sviluppo manageriale per dirigenti con alto potenziale. Caratteristiche comuni dei Regolamenti dei Piani sono le seguenti:

- le opzioni sono attribuite ai singoli sulla base di criteri oggettivi che tengono conto del livello di responsabilità affidata e delle performance;
- in caso di cessazione del rapporto di lavoro o di perdita dell'appartenenza al Gruppo, le opzioni non ancora esercitabili cessano da ogni effetto mentre quelle già maturate possono essere esercitate, salvo alcune eccezioni, entro trenta giorni dalla data dell'evento;

■ il prezzo stabilito per l'esercizio delle opzioni, che viene determinato sulla base delle quotazioni medie di Borsa nel mese precedente la loro attribuzione, potrà variare in funzione di eventuali operazioni sul capitale della Società e dovrà essere corrisposto in contanti all'atto dell'acquisizione delle azioni;

■ le opzioni, in coerenza con la normativa fiscale in materia, sono di norma esercitabili trascorso un triennio dalla data di attribuzione e per i successivi sei anni, tuttavia solo alla scadenza del quarto anno divengono esercitabili per il 100% del totale attribuito.

Tenuto conto delle opzioni esercitate e di quelle decadute per cessazione del rapporto di lavoro, a fronte dei suddetti Piani, residuano complessivamente 5.433.900 opzioni a fronte di altrettante azioni proprie da cedere ai titolari delle opzioni secondo le condizioni previste nei relativi Regolamenti.

Nel 2004 il Consiglio di Amministrazione ha inoltre attribuito al Dott. Sergio Marchionne, quale componente del compenso variabile per la carica di Amministratore Delegato, opzioni per l'acquisto di n. 10.670.000 azioni Fiat ordinarie al prezzo di euro 6,583 per azione, esercitabili dal 1° giugno 2008 al 1° gennaio 2011. In ciascuno dei primi tre anni dall'attribuzione matura il diritto di acquistare, dal 1° giugno 2008, una quota annua massima di 2.370.000 azioni ed al 1° giugno 2008 matura il diritto di acquistare, dalla stessa data, la residua quota di 3.560.000 azioni; la facoltà di esercizio delle opzioni relative a quest'ultima quota è subordinata al raggiungimento di prestabiliti obiettivi di redditività nel periodo di riferimento.

Ferrari S.p.A. aveva attribuito al proprio Presidente, Adv. Luca Cordero di Montezemolo, opzioni per la sottoscrizione di 184.000 azioni Ferrari, di cui 80.000 sottoscrivibili subordinatamente all'avvenuta quotazione in Borsa delle azioni Ferrari, al prezzo di euro 175 per azione esercitabili sino al 31 dicembre 2010. Nei primi mesi del 2006 le n. 104.000 opzioni non condizionate sono state esercitate mediante la sottoscrizione di altrettante azioni Ferrari S.p.A. di nuova emissione. Fiat S.p.A. ha acquisito dall'Adv. Luca Cordero di Montezemolo n. 93.600 azioni Ferrari ad un prezzo unitario di euro 285 per azione (per un investimento complessivo di 26,6 milioni di euro), pari a quello pattuito da Mediobanca S.p.A. a Mubadala Development Company PJSC in occasione della cessione del 5% del capitale Ferrari S.p.A., avvenuta nell'agosto 2005.

Si riepilogano i dati relativi alle opzioni in essere al 31 dicembre 2006 derivanti dai Piani di Stock Option su azioni Fiat, con esclusione delle opzioni assegnate ad amministratori di cui all'apposita tabella riportata in Nota integrativa.

	2006			2005		
	Numero di azioni	Prezzo medio di esercizio (*)	Prezzo di mercato	Numero di azioni	Prezzo medio di esercizio (*)	Prezzo di mercato
Diritti esistenti all'1/1	7.749.500	17,51	7,37	10.502.543	16,38	5,9
Nuovi diritti assegnati nel periodo	–	–	–	–	–	–
Opzioni esercitate nel periodo	558.250	10,4	13,74	–	–	–
Opzioni decadute	1.757.350	–	–	2.753.043	–	–
Diritti esistenti al 31/12	5.433.900	16,93	14,42	7.749.500	17,51	7,37
Di cui: esercitabili al 31/12	5.433.900	16,93	14,42	6.987.875	18,28	7,37

(*) A seguito degli aumenti di capitale del gennaio 2002 e luglio 2003 i prezzi di esercizio sono stati rettificati applicando i fattori determinati da Borsa Italiana rispettivamente pari a 0,98543607 e 0,93167321. L'aumento di capitale del settembre 2005, fattore pari a 1, non ha comportato rettifiche.

Rapporti infragruppo e con parti correlate

I rapporti fra le società del Gruppo, sia nell’ambito delle integrazioni produttive verticali sia per quanto riguarda le prestazioni di servizi, sono regolati a condizioni di mercato tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati. I rapporti più significativi intrattenuti nell’esercizio fra la Capogruppo Fiat S.p.A. e le sue società controllate e collegate sono descritti nella Nota 30 della Nota integrativa al Bilancio d’esercizio.

I rapporti con parti correlate, la cui definizione è stata estesa ai sensi del principio contabile IAS 24, comprendono, accanto alle normali relazioni economico-finanziarie intercorse con gruppi quotati in Borsa o comunque di dimensioni rilevanti nei quali gli amministratori, della Società o delle controllanti, rivestano posizioni di rilievo, gli acquisti di prodotti del Gruppo conclusi a normali condizioni di mercato o comunque, nel caso di persone fisiche, equivalenti a quelle usualmente praticate ai dipendenti.

Le informazioni sui rapporti con parti correlate 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.

Sulla base delle informazioni ricevute dalle società del Gruppo, non sono state rilevate operazioni atipiche od inusuali, così come definite dalla Consob.

Tra le operazioni straordinarie infragruppo più significative si evidenzia:

■ la conversione, avvenuta automaticamente al verificarsi delle condizioni previste, delle azioni CNH privilegiate serie “A” in ordinarie detenute da Fiat Netherlands Holding N.V. per cui si rinvia al paragrafo “Area di consolidamento” della Nota integrativa;

■ la razionalizzazione della struttura societaria delle subholding che ha portato ad affidare a Fiat Partecipazioni S.p.A. il ruolo di capofila di alcuni settori industriali e, conseguentemente, a semplificare la catena di subholding estere. Nel corso dell’esercizio 2006, infatti, Fiat Auto Holding B.V. è stata posta in liquidazione ed ha trasferito a Fiat Partecipazioni S.p.A. il 100% del capitale di Fiat Auto S.p.A. (ora Fiat Group Automobiles S.p.A.) e di Fiat Powertrain Italia S.r.l. (ora Fiat Powertrain Technologies S.p.A.); parallelamente Fiat

Netherlands Holding N.V. ha trasferito il 100% di Iveco S.p.A. pro quota ai propri soci Fiat S.p.A. e Fiat Partecipazioni S.p.A. Infine nel mese di febbraio 2007 Fiat Partecipazioni S.p.A. ha ricevuto per conferimento da Fiat S.p.A. le partecipazioni dalla stessa detenute in Magneti Marelli Holding S.p.A. (99,99%) e Teksid S.p.A. (84,79%).

Il Consiglio di Amministrazione, nella riunione del 3 novembre 2006, ha approvato un piano di incentivazione, che sarà sottoposto, ai sensi dell’art. 114 bis del Testo Unico Finanza, all’assemblea degli azionisti convocata per l’approvazione del bilancio 2006. Il piano, della durata di otto anni, prevede l’attribuzione di opzioni per l’acquisto di n. 20 milioni di azioni Fiat ordinarie al prezzo di euro 13,37, pari alla media aritmetica dei prezzi ufficiali rilevati sul mercato gestito da Borsa Italiana S.p.A. nei trenta giorni precedenti la delibera di Consiglio. Sono destinatari del piano l’Amministratore Delegato di Fiat S.p.A. Sergio Marchionne, per n. 10 milioni di opzioni corrispondenti ad un pari numero di azioni ordinarie in circolazione, e per n. 10 milioni di opzioni, corrispondenti ad un pari numero di azioni di nuova emissione, più di 300 manager aventi un ruolo con significativo impatto sui risultati di business. Le opzioni attribuite ai dipendenti ed il 50% di quelle attribuite al Dott. Sergio 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 e sono esercitabili a partire dall’approvazione del bilancio relativo all’esercizio 2010. Il residuo 50% delle opzioni attribuite all’Amministratore Delegato di Fiat S.p.A., anch’esso soggetto ad un periodo di maturazione quadriennale in quote paritetiche annuali, è esercitabile a partire da novembre 2010.

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 (cinquantamiloni) mediante emissione di massime n. 10.000.000 (diecimiloni) 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 euro 13,37. Tale aumento di capitale avrà esecuzione subordinatamente all’approvazione assembleare del piano e al verificarsi delle sue condizioni.

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)

(numero di azioni)

Cognome e nome	Società Partecipata	Numero azioni possedute al 31.12.2005	Numero azioni acquistate nel 2006	Numero azioni vendute nel 2006	Variazione n. azioni per Dirigenti entrati (usciti)	Numero azioni possedute al 31.12.2006
Cordero di Montezemolo Luca	Fiat ordinarie	19.172	108.000	–		127.172
Marchionne Sergio	Fiat ordinarie	220.000	20.000	–		240.000
Gros-Pietro Gian Maria	Fiat ordinarie	–	3.300	–		3.300
Ferrero Cesare	Fiat ordinarie	1	–	–		1
Dirigenti con responsabilità strategiche	Fiat ordinarie	81.884	45.950	46.707	-11.615	69.512
	Fiat privilegiate	1.144	–	–	-1.144	–
	Fiat risparmio	2.188	–	728	-842	618
	CNH ordinarie	2.000	2.212	–	–	4.212

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell’esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell’esercizio

Nei primi mesi dell’anno 2007 le operazioni più rilevanti portate a termine dal Gruppo Fiat sono state le seguenti:

■ Il 26 gennaio Fitch Ratings ha comunicato di aver elevato il rating di Fiat a “BB” da “BB-”, confermando il rating “B” sul debito a breve e l’outlook “positivo”. Standard & Poor’s Ratings Services ha rivisto l’outlook sul rating Fiat a “positivo” da “stabile” confermando il rating “BB” sul debito a lungo termine ed il rating “B” sul debito a breve termine. Il 12 febbraio, Moody’s Investors Service ha elevato il rating di Fiat da Ba3 a Ba2, confermando l’outlook “positivo”; il rating a breve è rimasto immutato.

■ Dal 1° febbraio 2007 Fiat Auto ha cambiato nome, diventando “Fiat Group Automobiles S.p.A.”. Contemporaneamente sono state costituite quattro società, controllate al 100% da Fiat Group Automobiles S.p.A., denominate “Fiat Automobiles S.p.A.”, “Alfa Romeo Automobiles S.p.A.”, “Lancia Automobiles S.p.A.” e “Fiat Light Commercial Vehicles S.p.A.”. Questi cambiamenti sono in linea con la nuova cultura del Gruppo Fiat e, in particolare, riflettono due scelte strategiche di approccio al business: da una parte l’unitarietà del Gruppo, dall’altra le specificità dei settori operativi e dei singoli brand.

Nei prossimi mesi, infatti, per tutte le attività del Gruppo verrà evidenziata questa caratteristica con l’abbinamento del marchio “Fiat Group” a quello di settore o di brand.

L’inserimento dell’indicazione “Group” nel nome rispecchia il forte senso di appartenenza al Gruppo Fiat, che si concretizza sia nell’apporto che l’Auto fornisce al bilancio complessivo sia nell’attivazione di importanti sinergie con gli altri settori.

Inoltre, il nuovo nome ha lo scopo di identificare un’importante area di attività che ha subito una profonda trasformazione e oggi si presenta razionalizzata nella struttura, più solida e compatta.

Allo stesso tempo, sta anche a indicare il collegamento sinergico di attività all’interno dell’area automobilistica stessa, che ha già portato molti benefici a livello di efficienza operativa, gestione delle risorse e riduzione dei costi.

La denominazione “Fiat Group Automobiles S.p.A.” intende, infine, mettere in risalto la vocazione internazionale di questa grande organizzazione industriale. La creazione di quattro società, invece, riflette l’attenzione che il Gruppo sta ponendo al posizionamento dei marchi sul mercato.

I marchi Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Fiat Light Commercial Vehicles hanno ognuno un’identità specifica, presentano caratteristiche definite e riconosciute, perseguono politiche commerciali e di marketing ben distinte tra loro.

Proprio alla luce di una sempre migliore distinguibilità dei brand, di una maggiore valorizzazione e, dunque, di un rafforzamento delle rispettive capacità competitive va letta la costituzione delle quattro società.

■ In data 14 febbraio 2007 Fiat e Tata Motors hanno siglato un accordo per la produzione su licenza Tata di un pick-up con il marchio Fiat presso lo stabilimento Fiat Group Automobiles di Cordoba in Argentina. I primi modelli usciranno dalle linee di montaggio di Cordoba nel 2008. È prevista una produzione annua di circa 20.000 unità. Il progetto prevede investimenti per circa 80 milioni di dollari USA. Con la produzione del pick-up, il complesso Fiat di Cordoba riprenderà l’attività di tutte le sue unità produttive, in buona misura riavviata con la produzione dei motori e cambi Fiat e con il recente accordo per la produzione dei cambi per PSA Peugeot Citroën. Il pick-up, derivato dal pick-up Tata di nuova generazione, verrà venduto in Sud e Centro America e su mercati europei selezionati attraverso la rete dei dealer e importatori di Fiat Automobiles. Questo consentirà al marchio Fiat di entrare con forza nel settore dei pick-up medi, grazie allo specifico know-how di Tata Motors.

■ In data 14 febbraio 2007 Iveco e Tata Motors hanno annunciato la firma di un Memorandum of Understanding per valutare la fattibilità di una cooperazione, estesa a vari mercati, nel settore dei veicoli commerciali. Il Memorandum of Understanding menziona una serie di possibili sviluppi in ambito ingegneristico, produttivo, negli approvvigionamenti e distribuzione di prodotti, gruppi e componenti. A seguito di tale accordo Iveco e Tata Motors creeranno un Comitato di Controllo congiunto per determinare la fattibilità di detta cooperazione, sia nel breve che nel lungo termine. Qualora valutati fattibili, le due società stipuleranno accordi definitivi nei prossimi mesi.

■ Il 19 febbraio 2007, si è svolto presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri del Governo Italiano, alla presenza del Presidente del Consiglio e dei Ministri del Lavoro, dei Trasporti e del Vice Ministro dello Sviluppo Economico, e delle segreterie nazionali Confederali e di Categoria delle Organizzazioni sindacali l’incontro di approfondimento dei piani di sviluppo 2007-2010 del Gruppo con particolare riguardo alla realtà italiana, che sono stati illustrati dall’Amministratore Delegato Sergio Marchionne. La riunione si è conclusa con la firma di un verbale nel quale il Governo si dichiara disponibile ad assecondare lo sforzo di sviluppo dell’Azienda, in particolare valutando con attenzione le iniziative a sostegno degli investimenti e della ricerca, e riconosce la sussistenza delle condizioni per concedere al Gruppo Fiat una quota di mobilità lunga, nella misura individuata nell’accordo sindacale del 18 dicembre 2006, cioè per un massimo di 2.000 dipendenti del Gruppo. Il verbale prevede anche l’attivazione di un tavolo con il coinvolgimento delle Istituzioni locali per esaminare le iniziative necessarie al superamento dei vincoli logistico-economici dello stabilimento di Termini Imerese in Sicilia, al fine di consentirne l’allocazione di un modello dal 2009.

Si segnala inoltre che gli adempimenti previsti dal “Codice in materia di Protezione dei Dati Personali” (D.Lgs.196/2003), sono stati assolti, anche in relazione a quanto contenuto nel “Disciplinare tecnico in materia di misure minime di sicurezza” (allegato B del Codice). Il Documento Programmatico sulla Sicurezza di Fiat S.p.A. è stato coerentemente aggiornato, anche con l’inserimento del Piano per ulteriori misure di rafforzamento dei livelli di sicurezza destinate a contrastare l’evoluzione dei fattori di rischio emergenti.

Evoluzione prevedibile della gestione

Nel 2007 il mercato automobilistico dovrebbe rimanere stabile in Europa Occidentale e in leggera crescita in Brasile. In questo scenario, l’Area Automobili del Gruppo farà leva sulla commercializzazione dei nuovi modelli (in particolare Fiat Bravo, Fiat Linea e Fiat 500) per sostenere l’ulteriore crescita dei volumi e un migliore mix di vendita sui mercati europei. In Brasile si prevede di conseguire una redditività in linea con quella registrata nel 2006. L’Azienda proseguirà con determinazione la strategia adottata per la riduzione dei costi in tutte le aree non core, continuando ad investire in marketing e pubblicità a sostegno degli obiettivi di crescita, pur proseguendo nelle azioni di razionalizzazione dei costi di struttura.

Nel mercato delle macchine per l’agricoltura, si prevede che la domanda di trattori rimanga molto sostenuta, mentre per le mietitrebbiatrici è previsto un recupero, grazie alla ripresa dei prezzi del grano e della soia. Nel settore delle macchine per le costruzioni la domanda dovrebbe rimanere robusta sia nella gamma dei modelli pesanti sia in quella dei leggeri. In Nord America, tuttavia, è previsto per il 2007 un rallentamento della domanda, con un ritorno alla crescita nel 2008. In questo contesto, CNH prevede un aumento dei volumi di vendita grazie all’introduzione di nuovi prodotti, ai migliori prezzi e alla crescita delle quote di mercato. I maggiori volumi, le efficienze realizzate sulla produzione e altre azioni di riduzione dei costi saranno in parte assorbiti dal maggior livello degli investimenti in Ricerca e sviluppo.

In Europa Occidentale il mercato dei veicoli commerciali leggeri, medi e pesanti dovrebbe rimanere sostanzialmente stabile. In questo contesto, Iveco si pone l’obiettivo di incrementare sia la redditività sia le quote di mercato mediante un sostanziale riposizionamento commerciale, con miglioramento dei prezzi a seguito della commercializzazione dei nuovi modelli Euro 4 e Euro 5. Per i veicoli pesanti, Iveco farà leva sulle qualità del nuovo Stralis, in particolare l’efficienza nei consumi e un migliore apprezzamento dell’usato.

Per raggiungere i propri obiettivi, il Gruppo proseguirà nelle azioni di sinergia tra i Settori nell’area degli acquisti, accelerando lo sviluppo degli approvvigionamenti nei paesi “best - cost”. Saranno intensificate le collaborazioni strategiche con i fornitori tramite contratti a lungo termine e si focalizzerà l’attenzione sulla realizzazione della strategia di “world class manufacturing”.

Il Gruppo conferma pertanto gli obiettivi annunciati per il 2007: risultato della gestione ordinaria tra 2,5 e 2,7 miliardi di euro (margine della gestione ordinaria tra il 4,5% e il 5,1%) e utile netto tra 1,6 e 1,8 miliardi di euro.

Per il 2007 gli obiettivi di margine della gestione ordinaria sui ricavi per i principali Settori sono i seguenti:

- Automobili, tra 2,6% e 3,4%;
- CNH, tra 8,9% e 9,7%;
- Iveco, tra 7,1% e 7,9%.

Il Gruppo Fiat, oltre al lavoro finalizzato a raggiungere questi obiettivi, proseguirà nella strategia delle cooperazioni mirate, con il fine di ridurre l’impegno di capitale e i rischi correlati.

Relazione sulla Gestione

Andamento della Gestione nei Settori di Attività

Non vi è movimento senza direzione. Jean-Jacques Rousseau

62 Fiat Auto – Fiat, Alfa Romeo, Lancia
e Fiat Veicoli Commerciali

66 Maserati

67 Ferrari

68 Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni

70 Veicoli Industriali

74 Fiat Powertrain Technologies

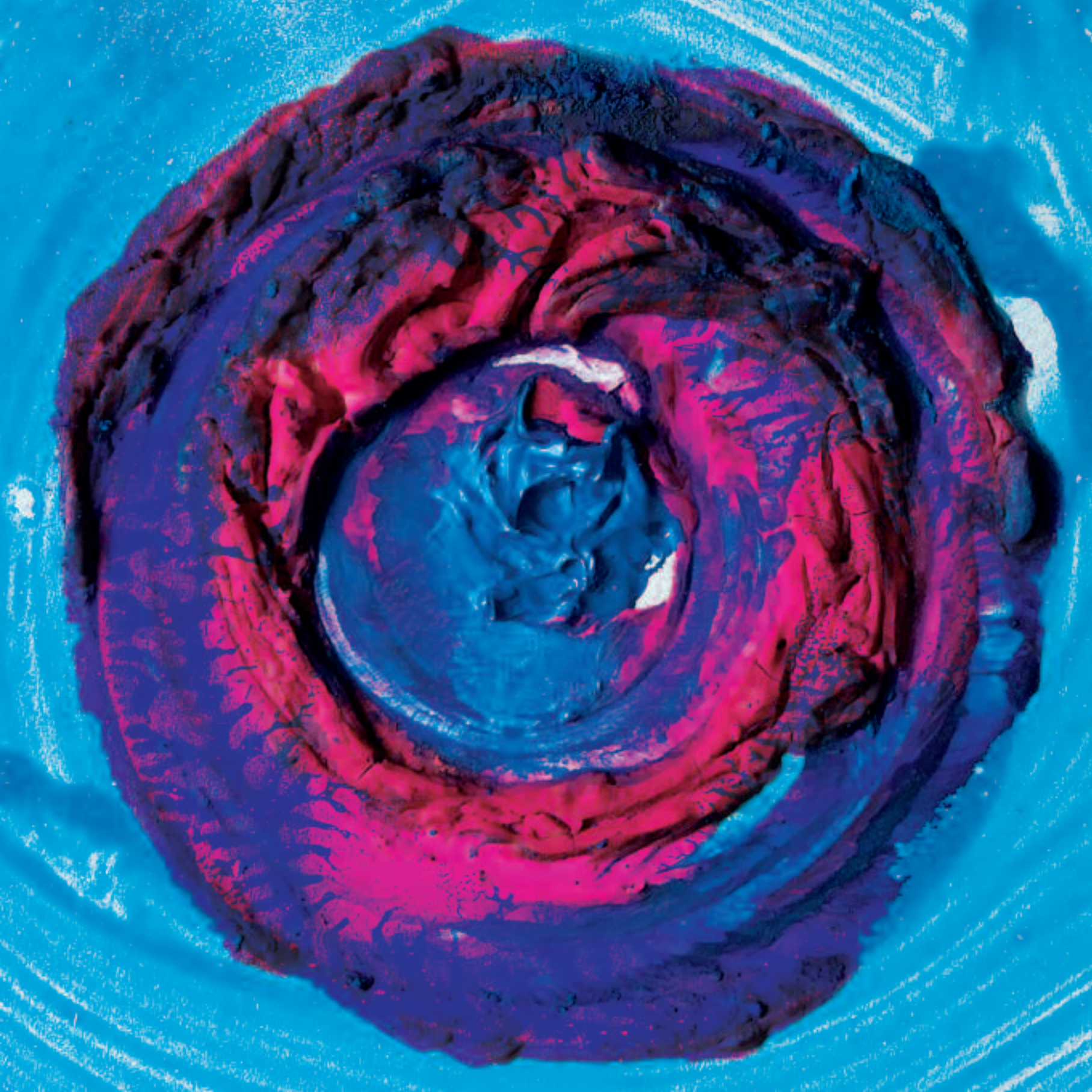
76 Componenti

78 Prodotti Metallurgici

79 Mezzi e Sistemi di Produzione

80 Servizi

81 Editoria e Comunicazione



Andamento della Gestione nei Settori di Attività

Automobili	Macchine per l'Agricoltura e le Costruzioni	Veicoli Industriali	Componenti e Sistemi di Produzione	Altre Attività Servizi
				
				
				
				
				
				



Fiat Auto – Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Fiat Veicoli Commerciali

Andamento commerciale

Nel 2006 il **mercato delle autovetture** in Europa Occidentale ha presentato un lieve incremento (+0,7%) rispetto all’esercizio 2005.

La domanda è cresciuta del 3,7% in Italia e del 3,8% in Germania, mentre gli altri principali paesi sono stati caratterizzati da mercati in flessione: Francia -3,3%, Gran Bretagna -3,9% e Spagna -2%.

Al di fuori dell’Europa Occidentale, in Polonia la domanda è salita leggermente (+1,5%); particolarmente significativo, invece, è stato l’incremento del mercato in Brasile, pari al 13,1%.

Il **mercato dei veicoli commerciali** in Europa Occidentale ha registrato un andamento positivo (+5,6%) rispetto all’esercizio precedente: la domanda è aumentata in Italia dell’8% circa, in Germania di oltre il 10%, in Francia del 4,8%, in Spagna del 5,9%, mentre è rimasta stabile in Gran Bretagna.

Nel 2006 il Settore ha ottenuto performance di rilievo in termini di quote di mercato; per le autovetture in Italia ha raggiunto una penetrazione del 30,7%, con un incremento di 2,7 punti percentuali rispetto al 2005. A livello di Europa Occidentale la quota, pari al 7,6%, è aumentata di 1,1 punti percentuali rispetto all’anno precedente. La quota di Fiat Auto nei veicoli commerciali in Italia è stata del 47,1%, con un miglioramento di 4,7 punti percentuali, mentre in Europa Occidentale la quota, pari all’11%, è cresciuta di 0,7 punti percentuali. In Brasile le quote di mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali hanno raggiunto nel 2006 rispettivamente il 25,3% (un incremento di 0,9 punti percentuali) e il 26,1% (-2,7 punti percentuali).

Mercato Autovetture

(in migliaia di unità)	2006	2005	Var. %
- Francia	2.000,5	2.067,8	-3,3
- Germania	3.468,0	3.342,1	3,8
- Gran Bretagna	2.344,9	2.439,7	-3,9
- Italia	2.321,1	2.237,4	3,7
- Spagna	1.499,0	1.528,9	-2,0
Europa Occidentale	14.624,2	14.529,8	0,7
Polonia	239,0	235,5	1,5
Brasile	1.599,9	1.414,8	13,1



Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	23.702	19.533
Risultato della gestione ordinaria	291	(281)
Risultato operativo (*)	727	(818)
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali	2.163	1.582
- di cui costi di sviluppo capitalizzati	434	310
Spesa complessiva in Ricerca e sviluppo (**)	675	665
Autovetture e veicoli comm. consegnati (numero)	1.980.300	1.697.300
Dipendenti a fine esercizio (numero)	44.691	46.099

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.
(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

Nel corso del 2006 Fiat Auto ha consegnato complessivamente 1.980.300 unità, mettendo a segno un aumento del 16,7% rispetto all’esercizio 2005. In Europa Occidentale sono state consegnate 1.289.600 unità, con un aumento del 17,2%.

Il positivo andamento commerciale dell’esercizio è stato determinato dal crescente successo ottenuto dai nuovi modelli lanciati in precedenza, in primo luogo Grande Punto e Panda, oltre che dagli altri modelli introdotti nel corso dell’anno che hanno arricchito la gamma dei tre marchi. L’aumento delle consegne ha raggiunto livelli elevati in quasi tutti i principali paesi europei, con tassi di crescita ben

Andamento Commerciale Vendite Autovetture e Veicoli Commerciali

(in migliaia di unità)	2006	2005	Var. %
- Francia	88,0	79,3	10,9
- Germania	110,1	90,8	21,3
- Gran Bretagna	76,1	53,3	42,8
- Italia	808,2	687,7	17,5
- Spagna	69,6	70,3	-1,0
- Resto d’Europa Occidentale	137,6	118,5	16,0
Europa Occidentale	1.289,6	1.099,9	17,2
Polonia	33,0	33,8	-2,3
Brasile	464,8	404,3	15,0
Resto del Mondo	192,9	159,3	21,2
Totale Vendite	1.980,3	1.697,3	16,7
Società collegate	89,9	107,3	-16,2
Totale generale	2.070,2	1.804,6	14,7



superiori a quelli del mercato, come in Italia (+17,5% rispetto alle consegne del 2005) e Germania (+21,3%) o realizzati in contesti di mercato in flessione come in Gran Bretagna, dove le consegne sono salite del 42,8%, e in Francia (+10,9%). Ha fatto eccezione la Spagna, dove, risentendo della debolezza della domanda, si è verificato un lieve calo (-1,0%).

In Polonia si è registrata una riduzione dei volumi del 2,3% rispetto al 2005.

Al di fuori dell’Unione Europea, nel corso del 2006 Fiat Auto 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 forti partner locali.

In Brasile, il Settore, con 464.800 tra vetture e veicoli commerciali leggeri consegnati, ha incrementato le proprie vendite del 15% rispetto al 2005 e confermato la propria leadership nel mercato. L’ottimo risultato si deve soprattutto al successo delle versioni flex (bi-combustibile alcol e benzina) dei modelli Palio e Mille e anche della Fiat Idea, eletta “Carro Do Año” in Brasile.

In Argentina è continuata la ripresa economica: il mercato delle autovetture è cresciuto del 16,2% rispetto al 2005 e Fiat Auto ha registrato una quota di mercato del 10,8%, in leggero calo rispetto al 2005 (-1,6 punti percentuali). Le consegne di autovetture e veicoli commerciali sono diminuite dello 0,7% attestandosi a 43.800 unità.

In Turchia, l’industria automobilistica nel 2006 ha rallentato, in linea con l’andamento generale dell’economia. Il mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri si è attestato a circa 621.000 unità, in calo del 13,6% rispetto al 2005. Tofas (joint venture locale cui Fiat Auto partecipa al 37,9%) ha registrato una diminuzione delle consegne del 9,1%, a cui, peraltro, ha fatto riscontro una quota di mercato complessiva dell’11,8%, in crescita di 0,6 punti percentuali rispetto all’esercizio precedente, sostenuta dai modelli Nuovo Doblò, Nuova Palio e Albea.

Per quanto riguarda i soli veicoli commerciali nel corso del 2006 sono stati consegnati complessivamente 323.500 veicoli, con un incremento del 13,4% rispetto all’esercizio 2005, grazie soprattutto al Nuovo Ducato, che lanciato a fine maggio 2006

ha riscosso grande successo, e al Nuovo Doblò. In Europa Occidentale le consegne hanno raggiunto 211.900 unità (+16,5%). Ad eccezione della Germania, dove si è verificata una riduzione dell’1,9%, gli altri paesi europei hanno presentato un incremento delle unità consegnate: Francia +40,1%, Italia +24,4%, Gran Bretagna +10,7%, Spagna +2,9%.

Nel corso del 2006 il Settore ha proseguito la strategia di alleanze mirate per rafforzare le proprie posizioni sui mercati internazionali, entrare in nuovi segmenti e tecnologie, valorizzare il proprio know-how, accedere a nuovi mercati.

Le intese sono state rivolte soprattutto a rafforzare la presenza in due mercati in forte espansione come la Russia e l’India.

La collaborazione tra Fiat Auto e la russa Severstal Auto si è sviluppata attraverso diverse tappe: all’inizio del 2006 sono stati conclusi accordi per l’assemblaggio in Russia, dal 2007, dei modelli Albea, Palio e del Doblò forniti in componenti smontati (CKD) da Tofas, nonché per l’importazione e la distribuzione in Russia di autovetture e veicoli commerciali Fiat. A marzo è stata firmata una lettera d’intenti per un ulteriore sviluppo della partnership strategica tra Fiat e Severstal in tutte le aree industriali del Gruppo Fiat. A luglio è stato siglato l’accordo per la produzione e la distribuzione sul territorio russo, da parte di Severstal, del Ducato: l’inizio dell’attività produttiva è prevista per l’ultimo trimestre 2007.

Intensa anche la cooperazione in India. Fiat e Tata Motors, dopo l’intesa del gennaio 2006 per la commercializzazione di vetture Fiat in India tramite l’utilizzo congiunto della rete di vendita, hanno firmato a luglio una lettera d’intenti finalizzata alla collaborazione industriale: in tale contesto hanno firmato a dicembre un accordo per la creazione di una joint-venture in India per la produzione di vetture, motori e cambi. Fiat Auto introdurrà Grande Punto e Fiat Linea. Fiat e Tata Motors, sulla base di un’analisi congiunta iniziata nel luglio 2006, hanno proseguito gli studi per la cooperazione industriale e commerciale in America Latina; tali studi si sono concretizzati con l’annuncio, nel febbraio 2007, di un accordo per la produzione di pick up su licenza Tata nello stabilimento di Fiat Group Automobiles a Cordoba (Argentina).

A queste importanti collaborazioni si deve aggiungere la licenza per produrre motori diesel concessa a Suzuki nel marzo 2006, l’accordo, nel maggio 2006, con PSA Peugeot Citroën per



la produzione nello stabilimento Fiat di Cordoba di un cambio destinato al cliente francese, e la firma a ottobre di un memorandum d'intesa con la cinese Chery Automobiles per la fornitura a Fiat Auto di motori benzina.

Innovazione e prodotti

Dopo i numerosi lanci di nuovi modelli che nel 2005 hanno caratterizzato la strategia di rinnovamento e miglioramento dei prodotti di Fiat Auto, il 2006 è stato caratterizzato dall'introduzione di nuove versioni, che hanno arricchito le gamme dei modelli di Fiat, Lancia e Alfa Romeo.

Per quanto riguarda **Fiat**, è stata ampliata ulteriormente l'offerta del modello Panda (vettura più venduta in Europa nel segmento A): in febbraio è stata presentata la Panda Hydrogen, prototipo ad alimentazione alternativa, e in ottobre sono poi stati presentati il model year e la versione 100 HP, dalla connotazione tipicamente sportiva.

Nel marzo 2006 è stata, inoltre, presentata la versione diesel della Sedici, che nel mese di dicembre ha permesso al SUV di conquistare il primo posto nella classifica dei 4x4 più venduti in Italia.

In ottobre è stata presentata in anteprima la Fiat Linea, che ha poi fatto la sua prima comparsa ufficiale al Salone di Istanbul di novembre. È prodotta dalla Tofas e verrà lanciata nel primo semestre del 2007: questa vettura permetterà al marchio Fiat di essere presente nel segmento delle medie tre volumi alto di gamma in Turchia e negli altri paesi dove sarà commercializzata.

Dopo l'anticipazione di fine ottobre, il 31 gennaio 2007 è stata lanciata a Roma la Bravo, nuovo modello con cui il brand Fiat vuole riconquistare posizioni di vertice nel segmento delle medie, il più importante nel mercato europeo. Si tratta di una vettura che coniuga tecnologia e bellezza, con un design di forte connotazione stilistica, progettata con particolare attenzione alla sicurezza e dotata di motori ai vertici per rispetto dell'ambiente e prestazioni. Insieme al nuovo modello è stato anche presentato il nuovo marchio, che comparirà su tutte le nuove auto Fiat, a partire proprio dalla Bravo.

Nel 2006 sono anche da segnalare due eventi particolari. Il primo è stato la presentazione del nuovo Mirafiori Motor Village a fine maggio, un punto di vendita aziendale nato

all'interno del comprensorio di Mirafiori, che segna una nuova filosofia che verrà presto esportata anche al di fuori dei confini nazionali. L'altro evento è stato la presentazione congiunta con Ikea dei nuovi allestimenti delle concessionarie del marchio Fiat: uno stile giovane, innovativo e funzionale che abbina la semplicità di utilizzo per il cliente alla coerenza dell'immagine dei diversi punti vendita.

Alfa Romeo, nel febbraio 2006, ha iniziato la commercializzazione dell'Alfa 159 Sportwagon, che si è affiancata alla berlina lanciata a fine 2005. L'Alfa Spider è stata eletta "Cabrio of the year 2006" nella sua anteprima al Salone di Ginevra, cui è seguita in giugno la presentazione alla stampa. Dal gennaio 2007 vengono commercializzate le versioni Q2 della 147 e della GT. Si tratta di una trasmissione a due ruote motrici che permette una maggior stabilità e tenuta di strada, equiparabile a una trazione integrale. Infine, è prevista per il mese di marzo la presentazione della versione diesel dell'Alfa Spider.

Lancia ha festeggiato, a fine novembre, il centesimo anniversario della nascita del marchio. Per sottolineare l'evento tutti i modelli della gamma sono stati commercializzati anche in una "versione centenaria" particolarmente ricca ed esclusiva. A fine settembre è stata lanciata la New Ypsilon, presentata in anteprima a inizio settembre (in occasione della Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica di Venezia). Inoltre, sempre in occasione della Mostra suddetta, è stata presentata in anteprima la nuova Delta, che debutterà nel 2008.

Importanti novità anche per i **Veicoli Commerciali Fiat**. Nel mese di maggio è stato presentato il Nuovo Ducato, destinato a proseguire il successo di un prodotto molto apprezzato in Italia come all'estero. In novembre è stato presentato anche il Nuovo Scudo, prodotto nello stabilimento Sevel Nord di Valenciennes (in Francia), poi commercializzato a partire dal gennaio 2007.

Le attività di sviluppo prodotto sono state principalmente finalizzate al completamento di alcuni interventi minori per Panda, Grande Punto, Ypsilon, al completamento dello sviluppo del Nuovo Ducato, allo sviluppo di Bravo, Croma FL, Fiat 500, Linea e Minicargo e all'avvio degli sviluppi della nuova Alfa 147 e della Delta HPE. Sono state inoltre effettuate attività di ricerca e sviluppo di componenti di futura applicazione, compresi motori e cambi.

Servizi Finanziari

L'esercizio 2006 dei Servizi Finanziari del Settore è stato caratterizzato dalla costituzione, avvenuta a fine dicembre, della partnership tra Fiat Auto e il gruppo Crédit Agricole. Tale accordo ha comportato la creazione di una joint venture paritetica, denominata Fiat Auto Financial Services, per gestire le attività europee di finanziamento alle reti di vendita di Fiat Auto, ai clienti finali nelle forme del credito rateale, nonché i servizi di leasing e di noleggio a medio e lungo termine. L'alleanza con un importante gruppo bancario europeo potrà garantire, a condizioni primarie, il livello di funding necessario allo sviluppo dei Servizi Finanziari del Settore. Inoltre darà la possibilità di ricostituire la gestione integrata delle tre linee di attività (finanziamento alle reti di vendita, finanziamento rateale e leasing ed attività di noleggio), fondamentale per la fidelizzazione dei clienti di Fiat Auto.

Più in dettaglio l'operazione si è così articolata: Fiat Auto, esercitando l'opzione call, ha acquistato da Synesis Finanziaria il 51% di Fidis Retail Italia (la società che controlla le attività di Fiat Auto di finanziamento al cliente finale in Europa) che ha poi cambiato la sua ragione sociale in Fiat Auto Financial Services. FAFS ha acquisito una serie di società controllate da Fiat Auto operanti nel settore del noleggio a lungo termine (renting) e finanziamento alla rete di vendita di Fiat Auto in Europa. Fiat Auto ha poi ceduto il 50% del capitale di FAFS a Sofinco, la società per il credito al consumo interamente detenuta da Crédit Agricole.

Nel comparto del **finanziamento alle reti di vendita** le società finanziarie del Settore hanno gestito un volume di crediti pari a circa 12.400 milioni di euro (9.810 milioni di euro nel 2005). Tale attività, unitamente agli altri strumenti finanziari a supporto delle stesse reti di vendita, ha determinato un finanziamento medio pari a circa 3.580 milioni di euro (3.150 milioni di euro nel 2005). L'aumento di volumi riflette l'incremento delle vendite registratosi nella maggior parte dei mercati.

Per quanto riguarda i **finanziamenti erogati ai fornitori** sono stati gestiti crediti per un volume complessivo di circa 1.980 milioni di euro (3.670 milioni di euro nel 2005), generando nell'esercizio 2006 un finanziamento medio di 260 milioni di euro (560 milioni di euro nel 2005). Tale decremento è connesso alla decisione aziendale di ridurre il proprio impegno in tale attività.

Nel comparto del **renting**, Leasys, che opera nel segmento delle flotte aziendali, nel 2006 ha conseguito il turnaround economico raccogliendo i frutti delle importanti riorganizzazione e ristrutturazione aziendali realizzate. La società ha acquisito oltre 33.000 contratti, in notevole aumento rispetto al 2005 anche grazie al rinnovo di due importanti contratti con clienti istituzionali.

Savarent ha consolidato il proprio ruolo di società captive operante tramite la rete dei concessionari Fiat Auto, con un'offerta prevalentemente rivolta ad aziende medio-piccole e privati; nel 2006 la società ha acquisito oltre 18.000 contratti, in aumento del 20% rispetto al 2005.

Comprendendo anche le società estere del comparto, sono stati complessivamente stipulati 60.100 contratti, con un aumento del 52% rispetto al 2005. Il parco flotte di proprietà, a fine 2006, ha superato le 134.000 unità. Il calo del 7% rispetto all'anno precedente è da collegare alla politica di focalizzazione su una maggiore redditività del business.

Dal 1° febbraio 2007 Fiat Auto ha cambiato nome, diventando "Fiat Group Automobiles S.p.A.". Contemporaneamente sono state costituite quattro società, controllate al 100% da Fiat Group Automobiles S.p.A. denominate "Fiat Automobiles S.p.A.", "Alfa Romeo Automobiles S.p.A.", "Lancia Automobiles S.p.A." e "Fiat Light Commercial Vehicles S.p.A.". Le attività produttive e il personale rimangono in capo a Fiat Group Automobiles S.p.A. Questi cambiamenti sono in linea con la nuova cultura del Gruppo Fiat e, in particolare, riflettono due scelte strategiche di approccio al business: da una parte l'unitarietà del Gruppo, dall'altra le specificità dei settori operativi e dei singoli brand.



Maserati

Andamento della gestione

Nel 2006 Maserati ha segnato un netto miglioramento dei risultati.

In campo commerciale la Quattroporte ha confermato essere la vettura più venduta della casa del Tridente con oltre 3.800 unità, grazie anche alle nuove versioni Executive GT e Sport GT. Ha, inoltre, continuato a mietere successi in campo nazionale ed internazionale in tema di premi vinti, collezionando ben 28 riconoscimenti dal suo lancio.

Nel corso del 2006, al fine di una migliore focalizzazione commerciale sui principali mercati di riferimento, sono diventate operative le Filiali Maserati in Francia, Germania, Regno Unito e Svizzera.

In campo sportivo Maserati Corse ha conquistato il titolo FIA GT nelle categorie Piloti e Squadre ed ha ottenuto per il secondo anno consecutivo la vittoria nella 24 Ore di Spa.

Nel 2006 i segmenti di riferimento per i modelli Coupé e Spyder, nell'insieme degli otto principali mercati in cui opera Maserati, hanno fatto registrare un incremento della domanda rispettivamente del 14,5% e del 5,3%.

Nel segmento delle berline di lusso, il mercato ha registrato un aumento del 28,2%, anche grazie al lancio di nuovi modelli.

Maserati ha consegnato alla rete 5.734 vetture con un incremento del 3% rispetto alle 5.568 unità consegnate nel 2005. La crescita globale è principalmente legata ai significativi incrementi realizzati con le vetture Spyder e Coupé, rispettivamente del 27% e del 12%. L'andamento dei ricavi è però risultato in lieve calo (-2,6%), in quanto l'anno precedente beneficiava delle vendite della serie speciale MC12 stradale, non più commercializzata nel 2006.

Anche nel 2006 il mercato USA si è confermato il più importante per Maserati: con 2.310 unità vendute il Settore ha mantenuto il buon livello di volumi raggiunto nel 2005. Ottimi sviluppi si sono registrati negli altri paesi, in particolare in Francia, con un incremento del 20%, nel Regno Unito e in Giappone, entrambi in crescita del 15%. Nei nuovi mercati come Cina e Russia le consegne del Settore sono cresciute rispettivamente del 52% e del 18%.

A fine 2006 il portafoglio ordini si è attestato a 819 unità (+3,8% rispetto al 2005), di cui 717 Quattroporte.



Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	519	533
Risultato della gestione ordinaria	(33)	(85)
Risultato operativo (*)	(33)	(85)
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali	82	20
- di cui costi di sviluppo capitalizzati	32	9
Spesa complessiva in Ricerca e sviluppo (**)	46	57
Autovetture consegnate (numero)	5.734	5.568
Dipendenti a fine esercizio (numero)	649	606

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.
(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

Innovazione e prodotti

Nel corso del 2006 importanti risorse sono state dedicate allo sviluppo di nuovi modelli che andranno ad affiancarsi alla gamma esistente e che verranno lanciati nel 2007. Il primo tra questi è stata la nuova Quattroporte Automatica, la cui produzione è stata avviata a fine novembre in previsione del lancio, avvenuto a gennaio 2007 in occasione del Salone di Detroit.

Per la gamma Gransport è stata realizzata la versione MC Victory, presentata al Salone di Ginevra nel marzo 2006 e prodotta in serie limitata.

È stata inoltre sviluppata e avviata la commercializzazione di una serie limitata di 12 esemplari di una vettura di derivazione corsa.

Dal novembre 2006, a supporto della rete di vendita di Maserati negli Stati Uniti, è operativo un accordo con CNH Capital America LLC per la fornitura di una serie di prodotti finanziari dedicati esclusivamente ai clienti Maserati.



Ferrari

Andamento della gestione

Ferrari ha concluso il 2006 confermando la straordinaria capacità di attrazione dei suoi prodotti non solo nei mercati tradizionali, ma anche in quelli di più recente sviluppo. Pur mantenendo la sua naturale esclusività, per far fronte alla crescente domanda, nel 2006 Ferrari ha incrementato le consegne al cliente finale del 4,8%. Questo con l'obiettivo principale di ridurre i tempi di attesa delle proprie vetture e per soddisfare le richieste di quei nuovi mercati che hanno registrato trend di crescita particolarmente interessanti. Questo risultato è stato raggiunto grazie alla performance della F430, sia nella versione berlina sia spider, e del nuovo modello 12 cilindri 599 GTB Fiorano.

Nell'anno 2006 le vendite alla rete di vetture omologate sono state pari a 5.650 unità, in crescita del 5% rispetto al 2005. Le vendite di vetture non omologate alla rete hanno raggiunto le 188 unità, rispetto alle 18 unità del 2005. Gli Stati Uniti si sono confermati il principale mercato con 1.709 vetture consegnate (+8%). In Europa sono state vendute 3.045 unità (+4,7%), di cui 669 in Italia (+1%).

Il totale delle consegne al cliente finale è stato di 5.671 vetture omologate, rispetto alle 5.409 unità del 2005, con un incremento del 4,8%. Al bilancio positivo dell'anno 2006 hanno particolarmente contribuito gli Stati Uniti, l'Italia, il Regno Unito e la Francia. Sostanziale è stato anche il contributo dei mercati nuovi o in sviluppo (Medio Oriente +84%, Est Europa +30% e Asia/Pacifico +15%), che hanno generato un importante aumento dei volumi senza compromettere il carattere di esclusività del Marchio. In Cina, grazie a una rete commerciale completamente nuova, sono state consegnate 121 vetture, +95% rispetto al 2005.



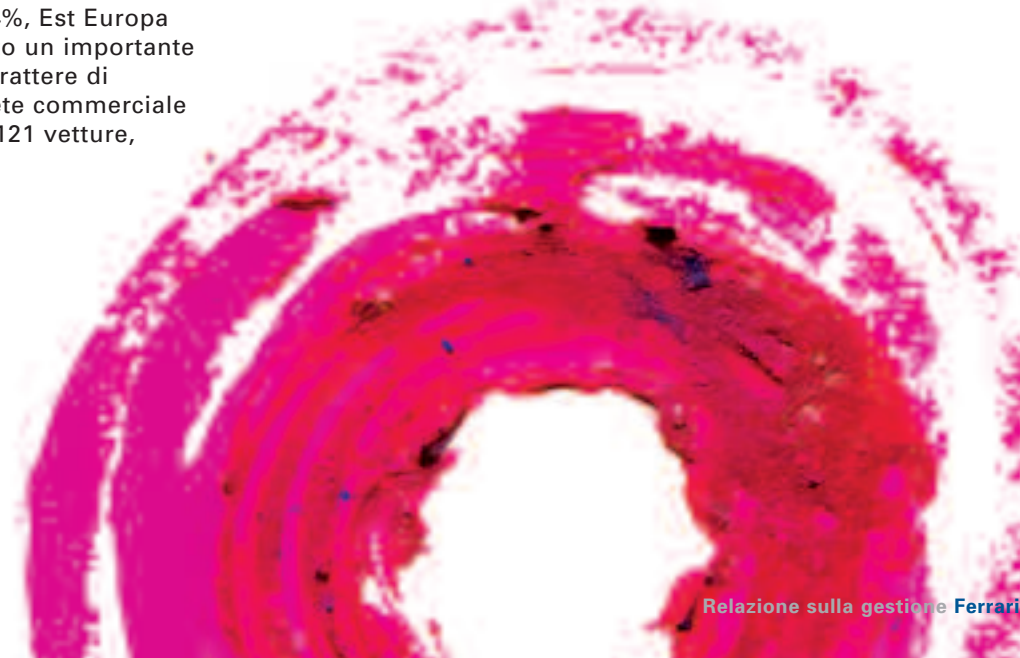
Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	1.447	1.289
Risultato della gestione ordinaria	183	157
Risultato operativo (*)	183	157
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali	142	142
- di cui costi di sviluppo capitalizzati	46	46
Spesa complessiva in Ricerca e sviluppo (**)	83	86
Autovetture omologate consegnate alla rete (numero)	5.650	5.381
Dipendenti a fine esercizio (numero)	2.870	2.809

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.
(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

Innovazione e prodotti

Gli ottimi risultati del 2006 sono stati raggiunti grazie alla performance della F430, sia nella versione berlina sia spider, modelli caratterizzati da innovazioni di diretta derivazione dalla Formula 1, quali il differenziale elettronico e i comandi posti sul volante, e della 599 GTB Fiorano, vettura in grado di abbinare prestazioni assolute e abitabilità senza compromessi. Questo modello racchiude in sé i contenuti più innovativi e tecnologicamente evoluti applicati dalla Ferrari ad una vettura a 2 posti a motore anteriore-centrale, rappresentando di fatto il nuovo traguardo in termini di sportività, emozioni di guida e design.



Macchine per l’Agricoltura e le Costruzioni

CNH-Case New Holland

Andamento commerciale

Nel 2006 il mercato mondiale delle **macchine per l’agricoltura** ha presentato andamenti differenti tra i principali prodotti, nonché tra le diverse aree geografiche. Per i trattori la domanda complessiva è salita del 9% grazie all’andamento molto positivo (+25%) nei paesi del Resto del Mondo; la crescita è risultata più contenuta in Europa Occidentale (+3%), in America Latina (+1%), mentre il mercato nordamericano è calato del 3%. Il mercato delle mietitrebbiatrici ha mantenuto un trend negativo, riducendosi complessivamente del 7% rispetto al 2005.

Le consegne totali di trattori da parte di CNH sono diminuite rispetto al 2005, condizionate anche dalle azioni di riduzione degli stock presso i dealer. In particolare, la flessione più marcata è stata rilevata in Nord America, dove l’andamento dei volumi ha risentito, inoltre, della debolezza del mercato, a fronte di un miglioramento significativo raggiunto in America Latina e della stabilità delle consegne in Europa Occidentale. CNH ha registrato un lieve calo della quota complessiva di mercato, mentre a livello di singole aree è da rilevare il miglioramento della quota in America Latina. Le consegne alla rete di mietitrebbiatrici sono risultate in calo: in un contesto di mercato sfavorevole si sono verificate riduzioni nel continente americano e in Europa Occidentale; solo i paesi del Resto del Mondo hanno registrato maggiori volumi rispetto all’esercizio precedente. La quota di mercato globale è risultata in crescita grazie alla maggior penetrazione ottenuta in Nord America e in America Latina.

Il mercato mondiale delle **macchine per le costruzioni** nel 2006 è cresciuto complessivamente dell’11% rispetto all’anno precedente. La domanda di terne è cresciuta del 7% grazie al forte incremento in America Latina (+37%) e nel Resto del Mondo (+33%), in parte ridotto dal calo (-13%) in Nord America e in Europa Occidentale (-2%). La domanda mondiale di mini pale compatte è diminuita del 6% per la flessione in Nord America (-13%), contro il buon andamento nelle altre aree: in America Latina (+30%), nel Resto del Mondo (+19%) e in Europa Occidentale (+3%). Il mercato delle macchine pesanti ha registrato un incremento del 14%, con crescite del 24% in America Latina, del 3% in Nord America, del 13% in Europa Occidentale e del 23% nel Resto del Mondo.

Nel 2006 CNH ha beneficiato dell’andamento favorevole della domanda, aumentando i volumi delle consegne di macchine

Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	10.527	10.212
Risultato della gestione ordinaria	737	698
Risultato operativo (*)	592	611
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali	394	255
- di cui costi di sviluppo capitalizzati	79	40
Spesa complessiva in Ricerca e sviluppo (**)	289	234
Dipendenti a fine esercizio (numero)	25.335	25.420

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.
(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

per le costruzioni a un tasso in linea o superiore a quello del mercato nelle diverse aree geografiche, eccetto in Nord America, dove si sono verificati cali di tutte le principali linee di prodotto. La quota di mercato del Settore a livello globale è rimasta stabile rispetto al 2005, con incrementi in America Latina per le principali linee di prodotto.

Innovazione e prodotti

Nel 2006 CNH ha continuato a rinnovare ed ampliare la propria offerta di prodotti, introducendo nuovi modelli nell’ambito della riorganizzazione delle attività in quattro marchi distinti a livello globale, introdotta a fine 2005 e pienamente operativa nel 2006.

Nel comparto delle macchine agricole, Case IH ha lanciato una serie di nuovi prodotti a quattro ruote motrici con motori Tier 3: sei modelli con potenza fino a 530 Cv e quattro modelli della serie Magnum con potenza fino a 305 Cv. Per questi ultimi CNH e due dei suoi progettisti sono stati insigniti del premio “2006 Good Design Award” per l’innovazione stilistica dal Chicago Athenaeum Museum of Architecture and Design.

La mietitrebbiatrice Case IH Axial Flow 2388, dotata dell’attrezzatura per la raccolta di legumi, ha nettamente vinto in Brasile la medaglia d’oro 2006 al “Gerdau Melhores da Terra”.

Sostenuta dal lancio delle mietitrebbiatrici CR e CSX, New Holland ha confermato in Europa la posizione di leader nel mercato.



Nel comparto delle macchine per le costruzioni, Case Construction Equipment ha introdotto le nuove pale gommate e cingolate con motori Tier 3, dotate di cabine di manovra più spaziose e di sistemi per incrementare la produttività e ridurre i consumi di carburante. Le pale gommate della Serie E ed i caricatori cingolati compatti 420CT/440CT sono stati inseriti nella classifica dei migliori prodotti 2006 del “Construction Equipment Magazine”. “Aggregates Manager”, una pubblicazione nordamericana, ha insignito le pale gommate della Serie E e l’escavatore CX700 con il premio “Top Rollout”.

In Nord America New Holland Construction ha lanciato le mini pale gommate e i caricatori cingolati compatti dotati di nuovi comandi che migliorano la facilità di guida e la manovrabilità. Il caricatore gommato New Holland Construction con motore Tier 3, lanciato in Nord America ed Europa, è stato dotato di una cabina di manovra con migliorata visibilità durante le operazioni di caricamento. “Construction Equipment Magazine” ha inoltre inserito l’escavatore New Holland E215-ME e la sua gamma completa di terne tra i migliori 100 prodotti del 2006. Case New Holland ha inoltre ricevuto il plauso da parte degli analisti di settore in occasione dell’annuncio al “National Biodiesel Board” della possibilità di utilizzare su tutti i macchinari per l’agricoltura attualmente in produzione una miscela fino al 20% di biodiesel.

Servizi

Attraverso la focalizzazione delle sue risorse sulla rete di vendita e sui clienti, CNH ha posto le basi per una duratura crescita futura. In particolare:

- con il lancio del “Master Mechanic”, un programma per la creazione di “service team” sul campo tecnicamente qualificati, Case IH ha posto le fondamenta per migliorare il servizio e qualificare la sua rete di vendita. L’obiettivo del programma è addestrare e qualificare 11.000 tecnici operanti presso i dealer;
- New Holland ha iniziato ad aumentare il livello di servizio e assistenza durante il periodo della mietitura (assistenza e ricambi disponibili 24 ore al giorno per 7 giorni a settimana) per ridurre i tempi di fermata delle macchine;
- a dicembre New Holland ha introdotto il “Dealer Mechanics Council for Service & Quality Optimization”, con l’obiettivo di stabilire una comunicazione diretta nei due sensi con la produzione per migliorare la qualità e affidabilità dei prodotti.



Veicoli Industriali – Iveco

Andamento commerciale

Dal 1° gennaio 2006 le attività motori e cambi di Iveco sono state incluse nel Settore Fiat Powertrain Technologies. Secondo quanto previsto dallo IAS 14 – *Informativa di settore*, i dati relativi al 2005 sono stati conseguentemente riesposti escludendo da Iveco le attività powertrain e attribuendole a FPT.

Nel 2006 la domanda di veicoli industriali nell’Europa Occidentale (PTT ≥ 2,8 tonnellate), pari a 1.132.300 unità, è risultata in crescita del 2,3% rispetto al 2005. Tra i maggiori mercati registrano un andamento positivo la Francia (+3,6%) e la Germania (+3,2%), mentre risultano in leggera flessione l’Italia (-1,9%), la Gran Bretagna (-1,1%) e la Spagna (-0,2%).

Il segmento dei veicoli leggeri (PTT compreso tra 2,8 e 6 tonnellate) è cresciuto dell’1,8% rispetto al 2005. Tra i principali paesi si è registrato un incremento in Francia (+6,4%), in Gran Bretagna il mercato si è attestato sugli stessi volumi dell’anno precedente, mentre sono risultate in flessione l’Italia (-2,8%), la Germania (-0,6%) e la Spagna (-1,2%).

Anche la domanda di veicoli medi (PTT compreso tra 6,1 e 15,9 tonnellate) è risultata in crescita (+1,9%) rispetto al 2005. Tale miglioramento è stato influenzato principalmente dal mercato tedesco (+7,4%) e dal mercato spagnolo (+2,3%). Sono calati i mercati britannico (-8,2%), italiano (-3,4%) e francese (-2,3%).

Il mercato dei veicoli pesanti (PTT ≥ 16 tonnellate) è aumentato del 3,7% rispetto all’anno precedente. Il principale incremento è stato registrato in Germania (+11,9%), una crescita modesta è stata rilevata in Spagna (+1,9%) e in Italia (+1,5%), mentre la domanda ha presentato un calo in Francia (-3,9%) e in Gran Bretagna (-2,7%).

Mercato Veicoli Industriali (PTT ≥ 2,8 ton)

(in migliaia di unità)	2006	2005	Var. %
Francia	200,7	193,8	3,6
Germania	246,0	238,3	3,2
Gran Bretagna	194,4	196,6	-1,1
Italia	120,2	122,6	-1,9
Spagna	118,3	118,4	-0,2
Altri Europa Occidentale	252,7	237,6	6,4
Europa Occidentale	1.132,3	1.107,3	2,3



Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	9.136	8.483
Risultato della gestione ordinaria	546	332
Risultato operativo (*)	565	212
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali (**)	342	321
- di cui costi di sviluppo capitalizzati	88	115
Spesa complessiva per Ricerca e sviluppo (***)	174	211
Dipendenti a fine esercizio (numero) (****)	24.533	24.323

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.
(**) Al netto dei veicoli ceduti in buy-back.
(***) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.
(****) Esclude i dipendenti occupati nelle attività powertrain confluite in FPT (8.256 unità a fine 2006 e 8.050 unità a fine 2005).

Nel 2006 la domanda di veicoli industriali nell’Europa Orientale (PTT ≥ 2,8 tonnellate), pari a 114.000 unità, ha registrato una crescita del 23,7% rispetto al 2005. L’incremento più significativo si è verificato nel segmento dei veicoli pesanti (+36,3% rispetto al 2005).

La domanda di bus in Europa Occidentale si è mantenuta sostanzialmente allo stesso livello del 2005 (34.600 unità), per effetto della compensazione tra gli incrementi in Francia (+7,5%) e in Germania (+6,9%) e le flessioni in Spagna (-7,4%), Italia (-3,9%) e Gran Bretagna (-2,6%).

La quota di mercato di Iveco in Europa Occidentale (PTT ≥ a 2,8 tonnellate) si è assestata al 10,7% (-0,2 punti percentuali rispetto al 2005). La quota nel segmento dei veicoli leggeri è stata pari al 9,1% (-0,2 punti percentuali). Il Daily si è confermato leader assoluto nel segmento delle 3,5 tonnellate con il 17% del mercato. Nel segmento dei veicoli medi (Eurocargo) la quota di Iveco, pur registrando una flessione di 0,9 punti percentuali, si è attestata al 25,4%, consentendo

Mercato Veicoli Industriali (PTT ≥ 2,8 ton)

(in migliaia di unità)	2006	2005	Var. %
Pesanti	260,2	250,8	3,7
Medi	80,6	79,1	1,9
Leggeri	791,5	777,4	1,8
Europa Occidentale	1.132,3	1.107,3	2,3



al Settore di confermare la posizione di co-leader del mercato europeo. Nel segmento dei veicoli pesanti, la quota di Iveco è stata pari al 10,9% (11,1% nel 2005).

In Europa Orientale la quota di mercato di Iveco (PTT ≥ a 2,8 tonnellate) nel 2006 ha raggiunto l’11,8% (+0,1 punti percentuali). La quota di mercato è cresciuta nel segmento dei veicoli medi, si è mantenuta stabile nel segmento dei veicoli leggeri e ha presentato una leggera flessione per i veicoli pesanti.

La quota di mercato di Irisbus in Europa Occidentale, pari al 20,6% nel 2006, ha registrato un incremento di 0,3 punti percentuali rispetto al 2005. In particolare, la quota di mercato è cresciuta in Francia (+2,7 punti percentuali) e in Germania (+1,3 punti percentuali), è rimasta sostanzialmente stabile in Italia ed è risultata in flessione in Spagna (-1,2 punti percentuali) e Gran Bretagna (-0,9 punti percentuali).

Nel 2006 Iveco ha consegnato complessivamente 181.500 veicoli, di cui 17.600 con patto di riacquisto (buy-back), realizzando una crescita del 5,2% rispetto all’anno precedente.

Andamento Commerciale
Vendite Veicoli Industriali per paese

(in migliaia di unità)	2006	2005 (*)	Var. %
- Francia	25,9	25,6	1,1
- Germania	20,3	16,8	21,0
- Gran Bretagna	15,0	16,6	-9,9
- Italia	36,0	37,9	-5,1
- Spagna	20,6	19,3	7,1
- Resto d’Europa Occidentale	17,3	14,8	17,5
Europa Occidentale	135,1	131,0	3,2
Europa Orientale	19,7	15,8	25,0
Resto del Mondo	26,7	25,7	3,5
Totale Vendite	181,5	172,5	5,2
Naveco	20,0	18,0	11,1
Altre società collegate (**)	5,2	64,8	n.s.
Totale generale	206,7	255,3	n.s.

(*) I dati del 2005 presentano una ripartizione per paese diversa da quella riportata nel Bilancio 2005, per effetto di una allocazione delle consegne modificata in base ai criteri applicati per le rilevazioni del 2006.
(**) Non vengono più riportate le unità vendute dalla società indiana Ashok Leyland ceduta nell’agosto 2006. Il 2005 comprendeva 59.600 unità relative a questa società.



In Europa Occidentale sono stati consegnati 135.100 veicoli facendo registrare un incremento pari al 3,2% rispetto al 2005. A livello di paese, Germania e Spagna hanno evidenziato un incremento significativo (nelle gamme dei veicoli leggeri e pesanti per la Germania e dei veicoli pesanti per la Spagna), mentre Italia e Gran Bretagna, anche per effetto della debolezza del mercato, sono risultate in flessione in tutte le gamme (il calo ha riguardato particolarmente i veicoli leggeri e pesanti). Al di fuori dell’Europa Occidentale i volumi delle fatturazioni sono risultati in forte crescita nell’Europa dell’Est, positivo anche l’andamento in Africa & Medio Oriente e pressoché stabili i volumi in America Latina.

Per quanto riguarda i bus, Iveco ha consegnato complessivamente 9.300 unità, registrando un miglioramento pari al 9,4% rispetto al 2005.

In Cina, la Naveco, joint venture al 50% con il gruppo NAC (Nanjing Automotive Corporation), ha venduto circa 20.000 veicoli leggeri (+11% rispetto al 2005). In Turchia la licenziataria Otoyol ha venduto 5.200 unità (in linea con il 2005). Nell’agosto 2006 Iveco ha ceduto la totalità della partecipazione detenuta in Machen-Iveco Holding S.A., che controllava il 51% della società indiana Ashok Leyland Ltd.

Nel corso del 2006, Iveco ha dato un impulso significativo alla propria strategia di crescita, soprattutto in Cina.

Nel mese di settembre Iveco ha firmato un accordo con SAIC Motor Corporation Ltd e con Chongqing Heavy Vehicle Group Co. Ltd per rendere operativa una joint venture nel settore dei

Andamento Commerciale
Vendite Veicoli Industriali per prodotto

(in migliaia di unità)	2006	2005	Var. %
Pesanti	45,2	42,8	5,6
Medi	21,8	21,3	2,3
Leggeri	100,6	95,7	5,1
Bus	9,3	8,5	9,4
Veicoli speciali (*)	4,6	4,2	9,5
Totale Vendite	181,5	172,5	5,2

(*) Astra, Difesa, Veicoli Antincendio.



veicoli industriali pesanti. In base a questo accordo Iveco e SAIC hanno costituito una società di investimento paritetica denominata SAIC Iveco Commercial Vehicle Investment Company Ltd, con la finalità di acquisire una quota del 67% del capitale della Chongqing Hongyan Automotive Co.Ltd, controllata dalla Chongqing Heavy Vehicle Group.

Ancora nel mese di settembre Iveco ha firmato un accordo con NAC, che prevede l'acquisizione da parte di Naveco di tutte le attività dei veicoli commerciali della Yuejin Motor Company, una società controllata da NAC. Tale acquisizione rientra nel disegno strategico di Iveco di disporre di una gamma completa di veicoli commerciali in Cina.

A questi accordi si è aggiunta, nel secondo trimestre 2006, una lettera d'intenti siglata da Iveco e dall'azienda spagnola Santana che definisce i principi generali di una collaborazione per lo sviluppo prodotto e per una politica commerciale di lungo termine, che ha per oggetto lo studio di soluzioni nel campo dei veicoli leggeri a 4 ruote motrici.

Innovazione e prodotti

Il 2006 è stato caratterizzato da un forte impulso nel settore dell'innovazione dei sistemi di sicurezza attiva e passiva. Il progetto "Safety Truck" (Veicolo Concept sulla sicurezza), in particolare, ha dato vita ad una serie di soluzioni tecniche integrate che, ottimizzando l'utilizzo di sensori e tecnologie di diversa origine, ha permesso un salto tecnologico in questo ambito.

Nel campo dell'utilizzo di materiali avanzati, sono stati avviati progetti di ricerca orientati a dare risposta e indicazione competitiva relativamente ad applicazioni finalizzate all'area veicoli (cabina, telaio, generazione e trasmissione di potenza).

In relazione alla struttura del veicolo, sono stati implementati gli studi relativi all'applicazione di materiali utili a portare dei benefici significativi (peso, costo, sicurezza passiva), quali gli acciai alto ed ultra alto resistenziali, leghe leggere per le parti mobili e per componenti di natura strutturale. Per quanto riguarda l'interno e l'esterno cabina, sono stati effettuati studi e valutazioni sull'impiego di materiali plastici strutturali e/o con finalità estetica, di vetri multifunzionali e di materiali fonoassorbenti.

Nel campo della catena cinematica sono proseguite le analisi di studio riguardanti l'impiego di nuovi lubrificanti e di sistemi di monitoraggio dell'usura degli stessi.

L'attività di innovazione ha, inoltre, riguardato prototipi di veicoli commerciali leggeri, a bassissime emissioni, a propulsione ibrida con motori a combustione interna diesel e metano.

Nel 2006 Iveco ha continuato il rinnovo della propria gamma di veicoli.

Nel mese di maggio 2006 è avvenuto il lancio del Nuovo Daily Euro 4 nelle versioni van, cabinato e minibus, tutte con motorizzazioni Euro 4. Presentato con lo slogan "Professional DNA", il Nuovo Daily si sta confermando il più solido e affidabile mezzo del suo segmento. Può essere equipaggiato con sistema di controllo della stabilità, impianto elettrico ed elettronico di ultima generazione. Il veicolo ha riscosso un notevole successo, a fine 2006 sono stati raccolti circa 50 mila ordini in tutta Europa.

Alla 61° edizione del Salone di Hannover 2006, oltre all'esposizione dei veicoli Stralis, Trakker, Eurocargo e del Nuovo Daily, Iveco ha presentato il dumper Astra ADT30, per attività estreme nel cavacantiere, il veicolo antincendio aeroportuale Superdragon x8, la scala antincendio Iveco Magirus, il bus urbano Citelis e il New Domino per il trasporto persone. È stato presentato, inoltre, un prototipo di un veicolo pesante costituito da trattore con semirimorchio su base Stralis AS.

Al Salone AUTOTEC, tenutosi a Brno (Repubblica Ceca), Irisbus ha presentato il nuovo bus Crossway disponibile in tre lunghezze e due motorizzazioni (Tector e Cursor Euro 4). Grazie ad una nuova struttura rigida, il Crossway adempie pienamente ai requisiti della normativa ECE R66 per la sicurezza dei passeggeri.

Servizi

Il Customer Service Iveco ha registrato un'espansione dell'attività collegata sia all'aumento del parco circolante e delle percorrenze annue per veicolo sia al successo del programma di fidelizzazione della clientela.

Il Customer Center Iveco ha confermato le sue performance nel servizio di assistenza 24 ore su 24, garantendo gli elevati standard di servizio relativamente al tempo di risposta al cliente. Ha, inoltre, consolidato la fornitura di servizi di "direct marketing" e potenziato la gestione della relazione con il cliente, utilizzando il web come ulteriore canale di contatto.

Nel corso del 2006 si è proceduto all'integrazione delle strutture logistiche di distribuzione ricambi dei bus con quelle dei veicoli industriali, unificando le operazioni e le infrastrutture in Italia, Spagna, Germania (dopo la Francia nel 2005). Sono, inoltre, state gettate le basi per il miglioramento del servizio di distribuzione nell'Europa Centrale e dell'Est, individuando ulteriori opportunità di sinergia e sviluppo con il centro logistico di Iveco Cekia.

Per affrontare uno scenario dell'attività di riparazione sempre più complesso, a causa della crescente presenza di tecnologia elettronica a bordo dei veicoli, nel 2006 l'Assistenza Tecnica Iveco ha lavorato su tre fattori chiave fondamentali: a) strumenti di diagnostica potenti ma semplici da utilizzare, b) competenze della rete di assistenza adeguate, c) copertura del servizio di assistenza sulle rotte internazionali per il traffico pesante e incremento della capillarità per i veicoli leggeri.

Dopo l'accordo, nel 2005, con Barclays Mercantile Business Finance Ltd le attività di servizi finanziari per i prodotti di Iveco in Francia, Germania, Italia, Svizzera e Regno Unito sono gestite dalla collegata Iveco Finance Holdings Limited di cui Iveco detiene il 49%.

Includendo anche l'attività di questa società collegata, il numero di veicoli finanziati è passato da 34.700 del 2005 a 35.800 del 2006, con una penetrazione del 23,4%, sostanzialmente invariata rispetto all'anno precedente.

Fiat Powertrain Technologies

Andamento della gestione

Dal 1° gennaio 2006 il Settore Fiat Powertrain Technologies (FPT) raggruppa non solo le attività nel campo dei motori e dei cambi per automobili, di cui Fiat ha riacquistato il controllo nel mese di maggio 2005 a seguito dello scioglimento del Master Agreement con General Motors, ma anche le attività powertrain incluse nel Settore Iveco sino al 31 dicembre 2005.

Secondo quanto previsto dallo IAS 14 – *Informativa di settore*, i dati relativi al 2005 sono stati conseguentemente riesposti attribuendo a Fiat Powertrain Technologies le attività motoristiche ex Iveco.

Dal 2006 Fiat Powertrain Technologies raggruppa anche le attività di ricerca del C.R.F. relative a motori e cambi. Inoltre, il Settore, nell’ambito dei suoi progetti di sviluppo tecnologico, coordina le attività di Elasis relative a motori e cambi.

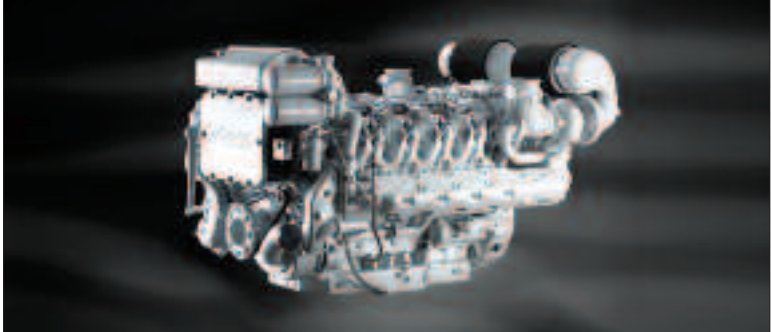
Le attività di Fiat Powertrain Technologies nel campo dei motori e dei cambi per automobili sono organizzate nella divisione Passenger & Commercial Vehicles (P&CV), le attività relative a motori, cambi, ponti e assali ex Iveco sono assegnate alla divisione Industrial & Marine (I&M).

Parte della produzione del Settore è stata destinata ad altri Settori del Gruppo Fiat, mentre le vendite a terzi e joint venture nel 2006 hanno rappresentato circa il 26% dei ricavi. Nel 2006 il Settore ha beneficiato del positivo andamento dei volumi dei principali clienti di riferimento, in particolare di Fiat Auto, e conseguito rispetto all’anno precedente una crescita dell’11% su base omogenea.

Nell’anno 2006 la divisione Passenger & Commercial Vehicles ha venduto 2.328.000 motori, di cui circa il 22% è costituito da motori diesel venduti a General Motors e Suzuki, e 1.695.000 cambi, destinati principalmente a Fiat Auto.

La divisione Industrial & Marine ha venduto 444.000 motori (+1,9% rispetto al 2005), destinati principalmente a Iveco (per il 44%), CNH (per il 19%) e per il 24% a Sevel, la joint venture tra Fiat Auto e il gruppo PSA. Sono stati, inoltre, venduti 113.000 cambi (-1,4%) e 262.000 tra ponti e assali (+9,3%).

Alcuni degli importanti accordi raggiunti dal Gruppo Fiat con partner internazionali hanno riguardato Fiat Powertrain Technologies.



Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	6.145	4.520
Risultato della gestione ordinaria	168	109
Risultato operativo (*)	102	81
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali	254	296
- di cui costi di sviluppo capitalizzati	50	60
Spesa complessiva in Ricerca e sviluppo (**)	74	68
Dipendenti a fine esercizio (numero) (***)	18.924	18.161

(*) 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 (8.256 unità a fine 2006 e 8.050 unità a fine 2005).

Nel dicembre 2006 FPT, Iveco e SAIC Motor Corporation hanno firmato un accordo per una collaborazione di lungo periodo in Cina nel settore dei motori diesel medi e pesanti. Il piano industriale prevede la produzione di tre famiglie di motori medi e pesanti: F5, NEF (versioni 4 e 6 cilindri) e Cursor 9.

Nell’ultima parte dell’anno è stato siglato un accordo con il gruppo indiano Tata Motors che prevede la produzione in India di motori SDE (Piccolo Diesel), di motori a benzina della famiglia Fire e di cambi.

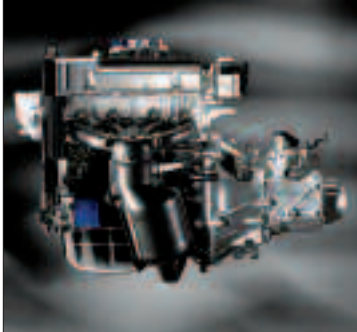
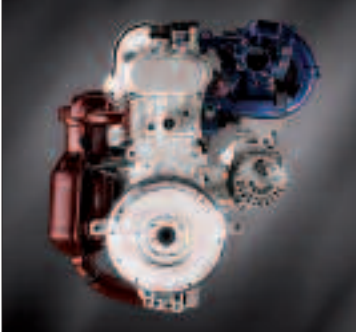
Nel mese di dicembre 2006 FPT e la russa Severstal Auto hanno annunciato la firma di un Memorandum of Understanding che prevede la creazione di una joint venture per la produzione in Russia del motore diesel F1A destinato al veicolo Fiat Ducato e omologato per il nuovo SUV della Severstal Auto.

Innovazione e prodotti

Passenger & Commercial Vehicles

Nel corso dell’esercizio si è continuato a sviluppare per Fiat Auto motopropulsori (motori più cambi) innovativi, mirati al supporto dei marchi Fiat, Lancia ed Alfa Romeo.

Nel campo dei motori a benzina, nell’ambito della famiglia Fire, è proseguito l’impegno per lo sviluppo e l’avvio dell’industrializzazione delle versioni turbo nelle due varianti da 120 Cv e 150 Cv, destinate ai modelli Fiat Bravo e Fiat Grande Punto.



Anche nel campo dei motori alimentati a metano, l’attività è proseguita con il lancio del motore Fire 1.2 CNG (Compressed Natural Gas) per l’applicazione Panda. Nel campo dei motori diesel è stata ulteriormente ampliata l’offerta delle versioni con dispositivo anti-particolato (DPF) ed é proseguito lo sviluppo del nuovo motore 1.6 Diesel, ormai prossimo all’avvio produttivo.

Per quanto concerne l’ambito trasmissioni, si segnala lo sviluppo del contenuto Q2 per il cambio C530 6M, destinato ai modelli Alfa Romeo 147 e GT, che consente alle vetture a due ruote motrici di avere un comportamento su strada, in termini di guidabilità e sicurezza, prossimo a quello delle vetture equipaggiate di trasmissione integrale.

Nel corso dell’anno è stata avviata la produzione del cambio fabbricato a Termoli e venduto a Sevel, che equipaggia, oltre al Ducato, i veicoli commerciali dei marchi Peugeot e Citroën.

Per il futuro, si continuerà a sviluppare la leadership tecnologica nel motore Common Rail (Multijet di nuova generazione), a lavorare al rilancio della famiglia Fire e dei motori a benzina in generale e operare per il miglioramento della qualità e la riduzione dei consumi. Vanno in questa direzione lo sviluppo del nuovo motore 2.0 Diesel, l’estensione della sovralimentazione ad altre famiglie di motori benzina, anche in parallelo con l’iniezione diretta, e lo sviluppo di contenuti innovativi nei sistemi di trasmissione.

Nel corso del 2006 sono state dedicate ingenti risorse per lo sviluppo di motopropulsori all’avanguardia per quanto riguarda le emissioni allo scarico. Si tratta di progetti finalizzati all’adeguamento alle normative Euro 5 e Euro 6: il target di ingresso in produzione degli allestimenti Euro 5 sarà per la seconda metà del 2008, in anticipo rispetto alle scadenze previste dalla normativa europea in materia.

Nell’ambito della riduzione delle emissioni di anidride carbonica e quindi dei consumi, prosegue il piano CAFE (Corporate Average Fuel Economy) concordato con Fiat Auto che consentirà di rispettare il limite di consumi autoimposto dai costruttori europei.

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 2006 la divisione ha avviato la produzione di tutte le versioni di motori diesel Euro 4 per applicazioni automotive e delle versioni a gas per trasporto urbano.

Nel campo dei motori leggeri, FPT- I&M ha portato in produzione i motori F1A 2,3 litri da 136 Cv e F1C 3 litri fino a 176 Cv, che equipaggiano il Daily e il Ducato. Sono state sviluppate anche versioni dotate di dispositivo anti-particolato, in grado di ridurre a valori quasi nulli le emissioni di particelle solide tipiche dei motori diesel.

I motori Tector 4 e 6 cilindri, nel campo dei medi, e la gamma Cursor 6 cilindri da 8, 10 e 13 litri, nel campo dei motori pesanti, sono stati adeguati anche alle norme Euro 5, in anticipo sull’introduzione della normativa prevista per il 2009.

Per le applicazioni Off-Highway sono stati introdotti i motori NEF 4 e 6 cilindri Common Rail adeguati alle norme antinquinamento TIER 3. È in sviluppo un nuovo motore per CNH, destinato alle applicazioni agricole ed industriali fino ad una potenza di 100 Cv. Per questo motore è prevista l’evoluzione in linea con i limiti TIER 4 stage 1 che entreranno in vigore nel 2012. Dalla seconda metà del 2006 la gamma CURSOR per applicazioni agricole ed industriali si è arricchita di una versione che per prima ha adottato in questa gamma il sistema di iniezione Common Rail.

Per il futuro, FPT - I&M intende rafforzare la sua posizione di leadership tecnologica nel campo dei motori per tutto lo spettro di applicazioni truck, agricole, industriali e marine e completare lo sviluppo delle tecnologie che saranno necessarie per affrontare i futuri limiti delle legislazioni antinquinamento, mirando nel contempo alla riduzione dei consumi.



Componenti – Magnet Marelli

Andamento della gestione

Magnet Marelli, nel contesto di un mercato di riferimento che è cresciuto nell’anno del 4,3%, ha realizzato un aumento di fatturato del 14,2%, misurato a condizioni omogenee di perimetro di consolidamento.

Importanti ordini sono stati acquisiti su nuovi modelli che permetteranno di diversificare ulteriormente il portafoglio clienti.

Nel corso del primo semestre sono state cedute a Fiat Auto S.p.A. e Sata S.p.A. le attività di industrializzazione ed assemblaggio dei sistemi di sospensioni, destinati all’equipaggiamento dei modelli Fiat, svolte negli stabilimenti di Cassino, Pomigliano d’Arco, Melfi e Mirafiori.

Gli aspetti salienti che hanno caratterizzato la gestione delle singole linee di business sono di seguito delineati.

Lighting Group

Il fatturato del 2006 è stato pari a 1.402 milioni di euro, con un incremento dell’11,2% rispetto all’anno 2005.

Nel 2006 sono stati avviati circa 80 nuovi programmi di produzione che, unitamente al positivo andamento delle vendite dei prodotti in esercizio, hanno permesso di raggiungere importanti quote di mercato mondiale sia nell’area dei proiettori (14%) sia dei fanali (13%).

In termini di innovazione sono in sviluppo proiettori e fanali a tecnologia Led, una nuova concezione di lenti ottiche per future generazioni di anabbaglianti ed il primo progetto mondiale di un proiettore interamente equipaggiato con tecnologia Led per tutte le funzionalità richieste. Stabilità nei processi industriali, competitività nei costi ed alti standard qualitativi hanno permesso di mantenere ottime relazioni con i costruttori ed ottenere nuove acquisizioni di ordini.

Estremamente positiva l’acquisizione di ordini da Renault Nissan e l’avvio di relazioni commerciali con Suzuki, significative per entrare nel mercato nipponico.



Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	4.455	4.033
Risultato della gestione ordinaria	190	162
Risultato operativo (*)	175	127
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali	293	313
- di cui costi di sviluppo capitalizzati	77	67
Spesa complessiva in Ricerca e sviluppo (**)	217	197
Dipendenti a fine esercizio (numero)	25.195	24.213

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.
(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesi direttamente a conto economico.

Powertrain (Controllo Motore)

Il fatturato del 2006 è stato pari a 882 milioni di euro, con un incremento sull’anno precedente dell’11,9%. Nel mix delle motorizzazioni si è verificata una contrazione della richiesta di sistemi di alimentazione a benzina a favore dei sistemi diesel.

La crescita di fatturato ha riguardato tutti i clienti della linea di business, in particolare Fiat Auto e Fiat Powertrain Technologies (complessivamente +22%) ed i clienti dell’area Cina. È stata significativa anche la performance del sistema Tetrafuel (che permette a veicoli ecologici di funzionare con 4 combustibili) in Brasile per Fiasa. Da segnalare poi importanti lanci di nuovi prodotti, quali Selespeed mecatronici per PSA e GM-Opel in Europa e per Chery in Cina.

Per quanto riguarda gli ordini acquisiti nell’anno, si citano le applicazioni Selespeed e sistemi benzina per Chery, il sistema benzina per il nuovo motore Fire di Fiat Powertrain Technologies e i sistemi Flexfuel per Fiasa, Ford e PSA in Brasile.

Cofap Automotive Suspension

Il fatturato del 2006, pari a 1.103 milioni di euro (1.052 milioni di euro nel 2005), ha registrato un incremento sull’anno precedente del 20% a parità di perimetro di consolidamento. L’aumento dei volumi è da collegare al successo dei nuovi modelli Fiat e all’introduzione di nuovi prodotti per GM-Opel e PSA.



L’attività di sviluppo prodotto si è focalizzata sui lanci di nuovi modelli (Bravo, Nuovo Ducato, nuova Fiat 500 ed altri modelli per PSA). In termini di innovazione la linea di business ha operato su progetti legati ad una evoluzione della sospensione Torcs e al programma relativo al sistema del controllo elettronico dello smorzamento (SDC-Synaptic Damping Control).

Nel 2006, per il prodotto ammortizzatori sono stati acquisiti importanti ordini che riguardano i clienti Tofas in Turchia, Renault in Romania, Fiat, Volkswagen, General Motors e PSA in Brasile e General Motors in Usa. In Europa è stata ottenuta l’assegnazione delle sospensioni complete per la nuova Fiat 500.

Sistemi Elettronici

I ricavi complessivi del 2006 hanno raggiunto i 534 milioni di euro, con un incremento pari al 4,1% rispetto all’esercizio precedente.

Fiat e PSA si sono confermati i principali clienti di Sistemi Elettronici con un significativo aumento per Fiat (+28%). Tra i clienti terzi sono cresciute in misura rilevante le vendite al gruppo Volkswagen-Audi (+50% rispetto all’anno precedente).

Il 2006 ha visto la partenza di nuove produzioni in tutto il mondo, quali quadri di bordo per Fiat, Volkswagen e Audi, moduli antenna per Volkswagen e per Renault ed il sistema di navigazione per PSA.

Sono state acquisite commesse per la nuova generazione di navigatori per PSA e SAIC, radionavigatori per Fiat e quadri di bordo per Audi e Renault.

Sistemi di Scarico

I ricavi dell’anno, pari a 533 milioni di euro, hanno registrato il significativo incremento del 31,9% nei confronti del 2005. La forte crescita del fatturato è da attribuire al contributo del cliente Fiat e delle vendite del sistema con dispositivo

anti-particolato (DPF) per il cliente Mercedes. Si è, inoltre, aggiunto l’aumento delle vendite nel Mercosur, collegato al buon andamento dei volumi dei clienti locali. L’allestimento delle linee produttive per Fiat Bravo e Nuovo Ducato ed il sistema di scarico Cold End per il cliente Volkswagen rappresentano i principali avvii produttivi. Tra i nuovi ordini acquisiti si ricorda il sistema DPF per il motore Piccolo Diesel 1.3 di Fiat Powertrain Technologies.

Motorsport

Magnet Marelli è partner tecnico nei principali campionati delle competizioni sportive. Nel 2006 ha fornito sistemi di controllo elettronico, componenti benzina, elettromeccanici e sistemi di telemetria e acquisizione dati ai principali team di Formula 1. Le attività di Magnet Marelli relative alle competizioni sono dedicate anche ad altri campionati. Partecipa al World Rally Championship, fornendo sistemi di controllo elettronico a diversi team, ed al campionato Moto GP, fornendo l’elettronica e l’iniezione benzina a Yamaha, Ducati e Kawasaki. Magnet Marelli ha anche partecipato alla vittoria di Maserati nel campionato FIA GT1.

Prodotti Metallurgici – Teksid

Andamento della gestione

Nel 2006 il contesto di riferimento si è caratterizzato per il permanere di forti tensioni sul mercato dei prodotti energetici. Pur in presenza di tali difficoltà, la diversificazione del Settore in termini di clienti, prodotti ed aree di destinazione, nonché la continua ricerca di efficienza nei processi produttivi e nei flussi logistici, hanno permesso un miglioramento delle performance complessive.

Nel 2006, è stata ceduta una società francese (SBFM) operante nel comparto della Ghisa, escludendo l’impatto di questa operazione Teksid avrebbe registrato un aumento dei ricavi (+3,5%) rispetto all’anno precedente.

La Business Unit **Ghisa** ha ridotto i ricavi del 5,6% e i volumi 6,5%. La variazione è da collegare alla citata cessione di SBFM. A parità di perimetro i ricavi sarebbero cresciuti del 7,2% sia per i maggiori volumi (+1,5%) sia per il favorevole effetto dei cambi di conversione, in particolare del real brasiliano. Anche in termini di volumi il Brasile ha rappresentato l’area in cui si è rilevato il principale aumento.

Da segnalare che, nel comparto della Ghisa, Teksid opera anche in Cina tramite Hua Dong Teksid Automotive Foundry Co. Ltd, società a controllo congiunto, valutata con il metodo del patrimonio netto. Tale attività ha registrato un incremento dei volumi di spedito rispetto all’anno precedente pari al 20,2%.

La Business Unit **Magnesio** (in cui Teksid opera attraverso Meridian Technologies Inc., detenuta per il 51% da Teksid e per il 49% dal gruppo norvegese Norsk Hydro) ha registrato cali sia di ricavi (-5,2%) sia di volumi (-6,2%), a causa della riduzione del mercato di riferimento, in particolare di quello nordamericano che nel 2006 ha continuato a rappresentare circa l’80% del fatturato.

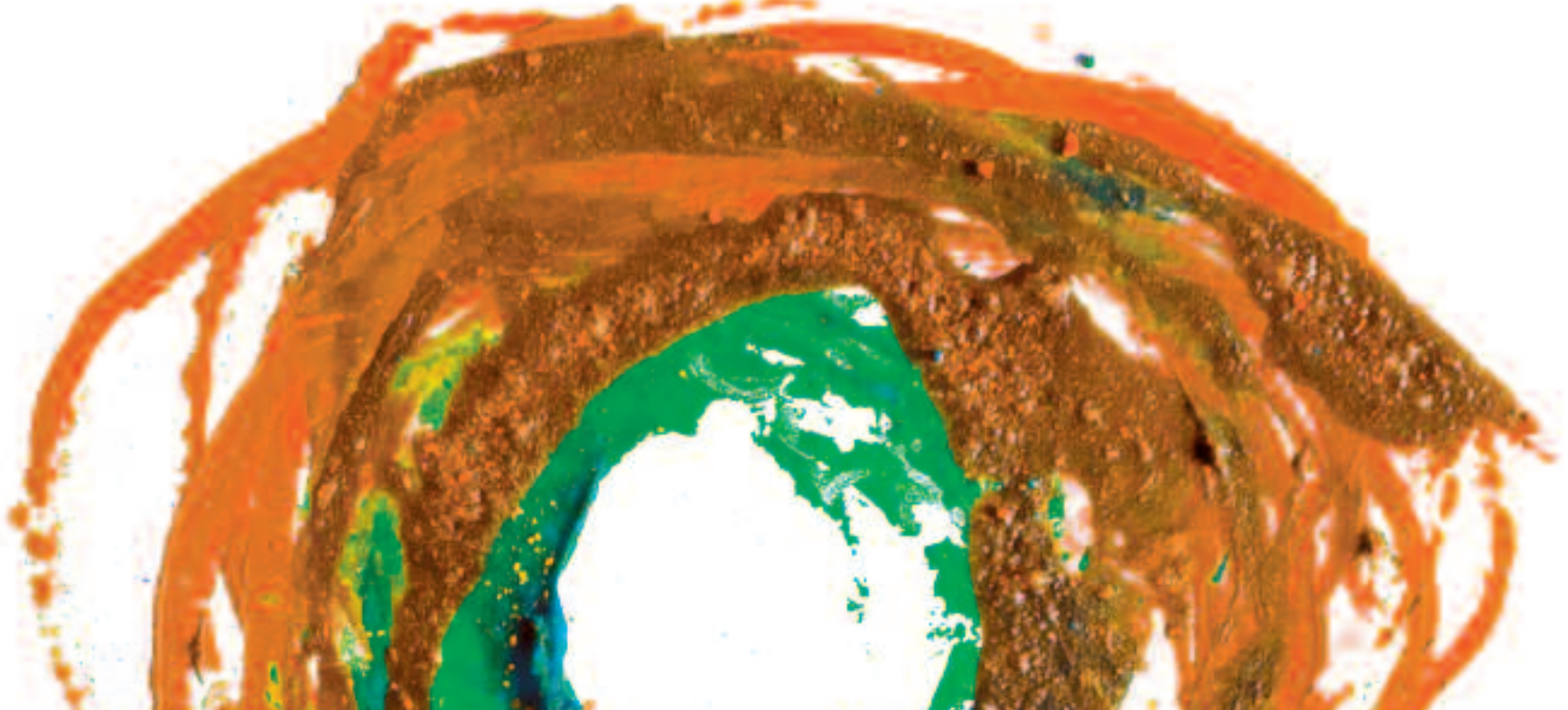


Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	979	1.036
Risultato della gestione ordinaria	56	45
Risultato operativo (*)	26	27
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali	32	45
Spesa complessiva in Ricerca e sviluppo (**)	5	5
Dipendenti a fine esercizio (numero)	8.342	8.952

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.
(**) Include i costi capitalizzati e quelli spesati direttamente a conto economico.

Nell’ambito della strategia di Teksid tesa alla focalizzazione sul proprio core business, nel mese di dicembre 2006 il Gruppo Fiat e Norsk Hydro hanno raggiunto un accordo per la cessione ad un consorzio di investitori guidato dalla holding svizzera Estatia AG delle rispettive partecipazioni detenute in Meridian Technologies Inc. L’operazione è soggetta alle autorizzazioni delle autorità competenti (pervenute nel corso del 2007) ed al “closing” del finanziamento all’acquirente da parte di istituzioni finanziarie.



Mezzi e Sistemi di Produzione Comau

Andamento della gestione

Nel 2006 il mercato di riferimento del Settore ha confermato la situazione di incertezza, riduzione dei volumi e forte pressione sui prezzi.

Nei paesi occidentali i costruttori di automobili hanno generalmente contenuto i programmi di investimento, pur non rinunciando ad immettere sul mercato nuovi modelli. Si è confermata la tendenza a favorire gli interventi di riconversione e razionalizzazione della capacità produttiva, mentre gli investimenti “greenfield” sono stati arrestati o posticipati.

Al contrario alcuni paesi asiatici e dell’Europa dell’Est hanno registrato una miglior dinamica degli investimenti, frequentemente realizzati da joint venture fra società automobilistiche occidentali e partner locali.

Comau ha risentito delle condizioni sfavorevoli del mercato riportando una riduzione dei ricavi del 18,6% rispetto al 2005, da imputare principalmente al calo delle attività europee di Carrozzeria.



Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	1.280	1.573
Risultato della gestione ordinaria	(66)	42
Risultato operativo (*)	(272)	(8)
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali (**)	56	38
- di cui costi di sviluppo capitalizzati	7	9
Spesa complessiva in Ricerca e sviluppo (***)	20	20
Dipendenti a fine esercizio (numero)	12.293	12.725

(*) Include gli oneri di ristrutturazione e i proventi (oneri) atipici.
(**) Il 2006 include, per 34 milioni di euro, investimenti di Comau North America relativi a operazioni di sales/leaseback realizzate in anni precedenti.
(***) Include i costi capitalizzati e quelli spesati direttamente a conto economico.

Per fronteggiare le difficoltà di mercato, la riduzione del fatturato e dell’acquisizione di ordini, nel corso del terzo trimestre 2006 è stato avviato un processo di ristrutturazione e di ridefinizione del perimetro di attività e della presenza nei vari paesi, i cui benefici saranno già in parte visibili nel 2007 e avranno pieno effetto sui risultati dal 2008.

In una situazione di mercato in sensibile contrazione, la raccolta ordini nel 2006 è stata pari a 1.194 milioni di euro, in riduzione del 16% circa rispetto all’anno precedente.

Nel 2006, le acquisizioni degli ordini per le attività a commessa sono state pari a 929 milioni di euro, con una riduzione del 23% rispetto al 2005. Complessivamente il 54% degli ordini delle attività a commessa è stato acquisito in Europa, il 27% nell’area Nafta, mentre il restante 19% è stato acquisito in Mercosur e nei nuovi mercati (5% in Cina). La ripartizione degli ordini si presenta come segue: il 32% proviene da società del Gruppo Fiat e il 68% da altri costruttori. Al 31 dicembre 2006 il portafoglio ordini delle attività a commessa è pari a 593 milioni di euro, in flessione del 15% circa rispetto all’anno precedente.

Relativamente alle attività di Service, nel 2006 si è registrato un sensibile aumento degli ordini (+11%), che hanno raggiunto il valore di 265 milioni di euro (di cui il 25% proveniente da società del Gruppo Fiat).

Servizi – Business Solutions

Andamento della gestione

Nel 2006 il Settore ha proseguito il processo di trasformazione avviato negli esercizi precedenti. In particolare, da un lato sono continuate le dismissioni delle attività ritenute non più prioritarie e dall’altro si è proceduto alla rifocalizzazione dei servizi erogati sul cliente Fiat riallocandoli, contemporaneamente, nella partecipata Fiat Services S.p.A. (già Fiat Gesco S.p.A.).

Per l’area **Risorse Umane** si è proseguito nelle iniziative di recupero dell’efficienza e nel processo di riorganizzazione, nell’ottica di una maggior focalizzazione sulle attività specialistiche, istituzionali e socio-assistenziali a supporto delle funzioni del personale e dei dipendenti del Gruppo.

Nell’area **Amministrazione** sono continuate le azioni volte al miglioramento dei processi transazionali in termini di efficienza e qualità, come nell’area **I.C.T. - Information e Communication Technology** che ha anche perfezionato la cessione di Atlanet.

Per il **Facility Management** nel dicembre 2006 è stato sottoscritto un accordo con il gruppo Pirelli & C. Real Estate per la cessione delle attività svolte dalla Ingest Facility (Italia, Polonia e Francia).

Si ricorda, infine, la vendita realizzata nel mese di giugno 2006 della partecipazione nella società Sestrieres S.p.A., operante nella gestione di impianti funiscioviani.



Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	668	752
Risultato della gestione ordinaria	37	35
Risultato operativo (*)	28	7
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali	10	19
Dipendenti a fine esercizio (numero)	5.057	5.436

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

Dal 1° gennaio 2007 le attività di Servizi, compresa la parte payroll, sono confluite nella Fiat Services S.p.A. che si è organizzata su tre linee di servizio: Processi transazionali (Finance e Pay Roll), Servizi ICT e Servizi professionali.

Dal 2007, Fiat Services S.p.A. con le sue controllate estere sarà inclusa nel raggruppamento Holdings e Diverse. Il Settore Business Solutions, pertanto, non verrà più rappresentato.



Editoria e Comunicazione
Itedi

Andamento della gestione

Il mercato italiano dei quotidiani ha registrato nel 2006 un volume medio di vendite giornaliere in aumento rispetto all’anno precedente (+2% circa).

Il mercato pubblicitario nel suo complesso è risultato in crescita del 2,4% rispetto al 2005. Nonostante la presenza di importanti eventi mediatici (Elezioni, Olimpiadi, Mondiali di calcio) l’anno ha consolidato un trend inferiore al 2005 (che aveva registrato un +2,8%) con andamenti contrastanti tra i diversi comparti. Ad un trend molto positivo per internet, moderatamente positivo per stampa periodica e quotidiana (significativa la crescita della free press) e radio, corrispondono una crescita zero per la televisione generalista (importante invece la crescita della tv satellitare) ed un calo significativo per affissioni e cinema.

L’**Editrice La Stampa S.p.A.** nel 2006 ha realizzato vendite medie giornaliere di 310 mila copie, contro le 312 mila copie del 2005 (-1%). Tale erosione è riconducibile in larga misura alla cessazione, a partire da settembre 2006, dell’abbinamento con Editoriale Corriere di Romagna e ad una flessione delle vendite del canale edicola. Il valore di produzione è stato pari a 170 milioni di euro contro i 169 milioni di euro del 2005. Tale risultato è riconducibile in larga misura ai maggiori ricavi pubblicitari e da prodotti collaterali, che compensano la flessione dei ricavi da vendita copie.

Il fatturato pubblicitario di **Publikompass S.p.A.** nel 2006 è stato di 332 milioni di euro, contro i 328 milioni di euro del 2005 (+1%). Il lieve incremento è dovuto essenzialmente ai maggiori ricavi sui quotidiani, che compensano i minori ricavi su audiovisivi (la raccolta per il Warner Village ha coperto solo in parte la perdita di Rete A) e periodici.



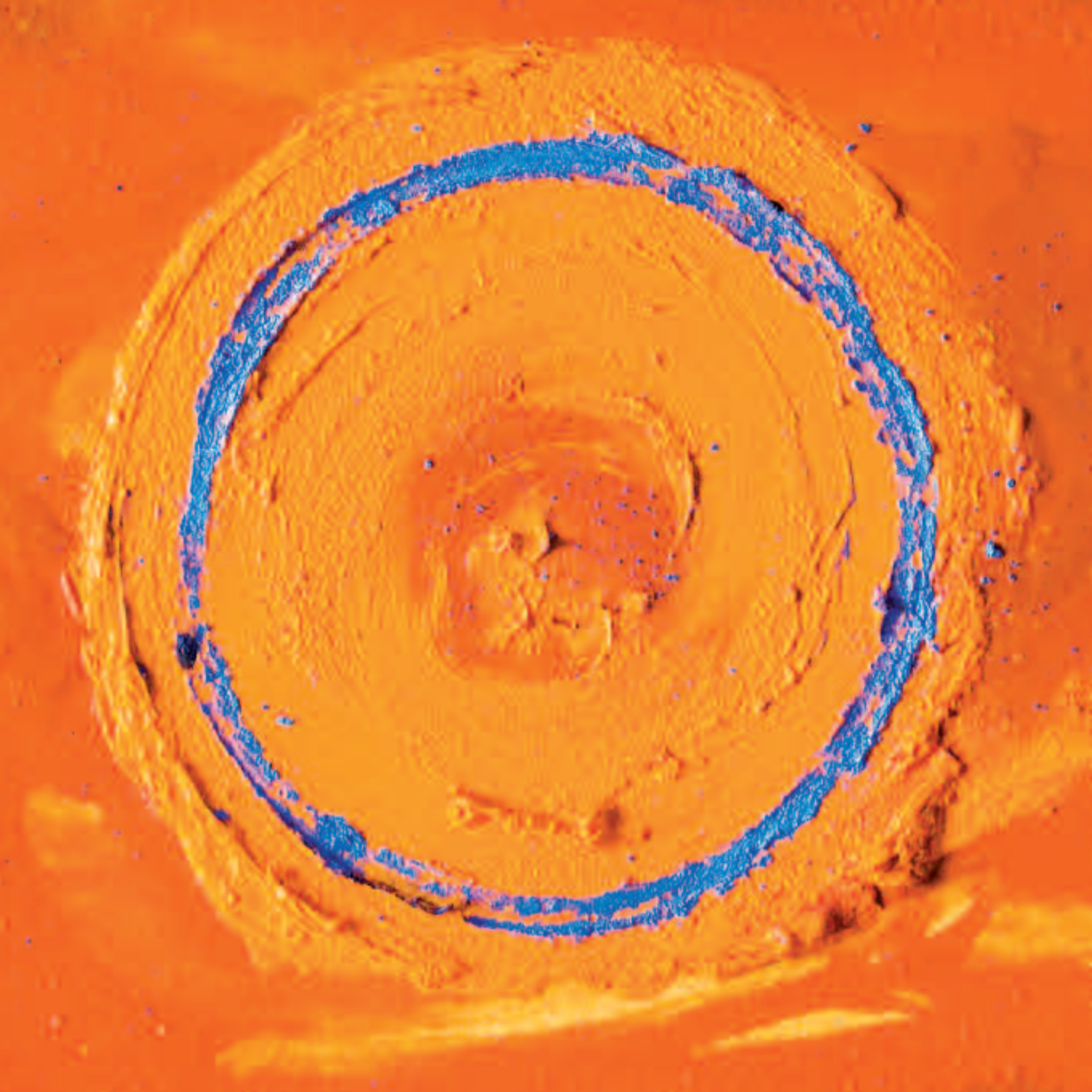
Dati Significativi

(in milioni di euro)	2006	2005
Ricavi netti	401	397
Risultato della gestione ordinaria	11	16
Risultato operativo (*)	12	13
Investimenti in imm.ni materiali e immateriali	45	20
Dipendenti a fine esercizio (numero)	836	846

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

Nel maggio 2006 l’attività di distribuzione e diffusione del quotidiano La Stampa è stata affidata ad una apposita società (To-dis S.r.l.) operante nel campo della distribuzione di prodotti editoriali, partecipata al 55% da M-dis S.p.A. e al 45% da Editrice La Stampa.

Il 19 novembre 2006 è stato lanciato il nuovo quotidiano La Stampa in formato tabloid, con una foliazione totalmente a colori e con una grafica completamente rinnovata. Nella stessa data è stata lanciata anche la nuova versione del sito internet che si è arricchito progressivamente di nuovi contenuti e servizi e si presenta con una grafica coordinata a quella del giornale.



Proposta di approvazione del Bilancio e di destinazione dell'utile di esercizio 2006

Signori Azionisti,

nel sottoporre alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006, primo redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, Vi proponiamo di destinare l'utile di esercizio di euro 2.343.374.972 come segue:

- ad integrale copertura delle perdite rinviate a nuovo euro 553.411.863;
- alla Riserva Legale euro 89.498.155;
- agli Azionisti un dividendo pari a:
 - euro 0,155 a ciascuna azione ordinaria (pari a circa 169,3 milioni di euro);
 - euro 0,31 a ciascuna azione privilegiata (pari a circa 32 milioni di euro);
 - euro 0,93 a ciascuna azione di risparmio (pari a circa 74,3 milioni di euro), comprensivo del dividendo 2006 pari a 0,31 euro e dei due dividendi di 0,31 euro ciascuno computati in aumento per esercizi 2005 e 2004, in cui non era stato assegnato dividendo;
- ad Utili portati a nuovo l'importo residuo (pari a circa 1.424,9 milioni di euro).

Il dividendo sarà posto in pagamento a partire dal 24 maggio 2007, con stacco cedola il 21 maggio, e verrà corrisposto alle azioni che saranno in circolazione alla data di stacco cedola, escluse le azioni proprie in portafoglio.

Torino, 20 febbraio 2007

Per il Consiglio di Amministrazione



Il Presidente
Luca Cordero di Montezemolo