1981 - 3° Esercizio

Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci agli Azionisti

Fiat Auto

FIAT LANCIA

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Umberto Agnelli*
Vice Presidente	Cesare Romiti*
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Vittorio Ghidella*
Consiglieri	Giovanni Agnelli Carlo Chiomenti Simone Fubini Giorgio Garuzzo Giorgio Manina Francesco Paolo Mattioli Ferdinando Palazzo Marco Pittaluga Carlo Eugenio Rossi Gian Carlo Vezzalini

* *Membro del Comitato Esecutivo*

Collegio Sindacale

Federico Gamna - *Presidente*
Giuseppe Arnulfo
Dario Miaja

Ordine del giorno

1. Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci sull'esercizio 1981, e bilancio al 31 Dicembre 1981: deliberazioni relative;

2. Rinnovazione del Consiglio di Amministrazione, previa determinazione del numero dei suoi componenti, ed eventuale nomina delle cariche sociali;

3. Rinnovazione del Collegio Sindacale.

Indice

pagina	
3	Relazione del Consiglio di Amministrazione Parte introduttiva
10	Mercato
12	Vendite
14	Politica dei prezzi
14	Produzione
16	Azioni sul prodotto
17	Investimenti
19	Ricerca, sviluppo e ingegnerizzazione
20	Personale e Relazioni Sociali
22	Società di Settore
24	Andamento 1° trimestre 1982
25	Risultati 1981
26	Rinnovo Organi sociali
28	Bilancio Patrimoniale al 31 dicembre 1981 e raffronto con esercizio precedente (in milioni di lire)
30	Conto dei Profitti e delle Perdite esercizio 1981 e raffronto con esercizio precedente (in milioni di lire)
32	Stato Patrimoniale «riclassificato» al 31 dicembre 1981 e raffronto con esercizio precedente (in milioni di lire)
33	Conto dei Profitti e delle Perdite «riclassificato» per l'esercizio 1981 e raffronto con esercizio precedente (in milioni di lire)
34	Prospetto delle variazioni nella situazione patrimoniale-finanziaria avvenute nell'esercizio 1981 (in milioni di lire)
35	Principali indici economici e patrimoniali esercizio 1981
36	Note illustrative al bilancio
46	Relazione del Collegio Sindacale
47	Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti

Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci agli Azionisti

1981 - 3° Esercizio
Assemblea Ordinaria
degli Azionisti
6 maggio 1982

Fiat Auto

Società per Azioni, Sede in Torino, corso G. Agnelli 200
Capitale Sociale L. 1.700 miliardi
Tribunale di Torino n. 2387/78

La « 127 » è stata prodotta ormai in oltre cinque milioni di esemplari ed è stata la vettura capostipite di una nuova concezione dell'automobile utilitaria, copiata negli anni da numerosi altri costruttori.
Sotto: La Ritmo Abarth.
In copertina: tre formidabili vetture sportive: la Lancia Rally Stradale, la Ferrari 2084TB Turbo e la Fiat Ritmo Abarth.

Relazioni del Consiglio d'Amministrazione

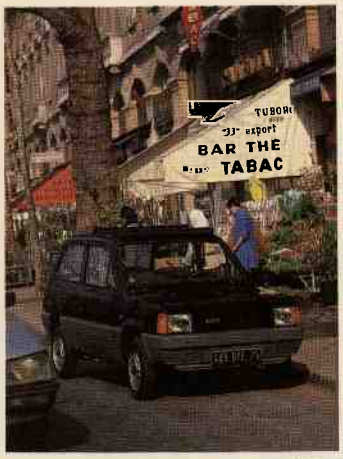
Signori Azionisti,

nella relazione di bilancio dello scorso anno avevamo detto che il 1981 non sarebbe stato un anno facile. L'ottimismo di chi, all'interno e all'esterno dell'industria automobilistica, vedeva nell'andamento del 1979-1980 un semplice episodio ciclico che sarebbe stato prontamente superato, ci sembrava infatti scarsamente giustificato alla luce dei problemi strutturali che molte economie si trovavano e si trovano ad affrontare. La combinazione di elevati livelli di inflazione e di elevati livelli di disoccupazione, congiuntamente alle politiche deflazionistiche e monetarie di vari Governi, provoca infatti un comportamento di spesa estremamente cauto da parte delle famiglie, di cui risente in primo luogo il consumo di beni la cui sostituzione può, senza grave pregiudizio, essere rimandata.

I fatti, purtroppo, ci hanno dato ragione. La domanda automobilistica non solo non si è ripresa nel corso del 1981 ma ha addirittura subito un nuovo calo. Se si esclude l'Italia, il mercato europeo si è collocato lo scorso anno ad un livello del 12% inferiore a quello del 1979. In Italia, invece, la domanda ha registrato un lieve incremento. Si tratta però di un fatto anomalo non solo nel contesto dell'andamento più generale del mercato europeo ma anche nel contesto più specifico della dinamica dei consumi italiani. Questi ultimi infatti hanno registrato nel 1981 una flessione media dello 0,5% per effetto soprattutto della riduzione del reddito reale disponibile delle famiglie.

Oltre due anni di crisi del mercato automobilistico e la prospettiva di un terzo anno estremamente pesante sono qualcosa di molto diverso da un semplice episodio congiunturale. Un periodo così lungo di bassa utilizzazione della capacità produttiva ha infatti conseguenze rilevanti sulle determinanti stesse dei comportamenti di impresa. Muta infatti la struttura delle compatibilità finanziarie, mutano i comportamenti degli altri operatori e muta anche la struttura concorrenziale del settore. Per questi motivi il quadro di vincoli e di opportunità strategiche che si presenta oggi alle industrie automobilistiche è profondamente diverso da quello che si presentava ad esse non più di due anni fa.

Tra i fatti più rilevanti vi è il rallentamento dei programmi di riduzione delle dimensioni delle vetture americane provocato sia dalle difficoltà finanziarie delle case costruttrici che hanno dilazionato nel tempo i programmi di investimento, sia da una diversa valutazione circa l'evoluzione della struttura della domanda automobilistica negli Stati Uniti, sia soprattutto dalla minore redditività, per i produttori locali, dei prodotti di concezione europea.



La Panda in Francia e in Svizzera. La Fiat è stata nel 1981 la casa che ha venduto più vetture in Europa Occidentale (Spagna esclusa) con il 13,5% del mercato.

D'altro canto, il riallineamento dello yen verificatosi nel 1981 — anche se percentualmente considerato insufficiente — ha considerevolmente frenato lo sviluppo delle vendite giapponesi in Europa, mettendo in luce ancora una volta quanto il fattore prezzo sia determinante nel decretare il successo commerciale di un prodotto sul mercato automobilistico.

Per questi due fenomeni, la prospettiva di una maggiore omogeneità del mercato automobilistico mondiale e quindi di un aumento della concorrenza tra le tre aree continentali, dove si concentra la produzione di automobili, sembra così più remota e si riduce la sensazione di trovarsi in stato d'assedio avvertita dall'industria automobilistica europea sul finire degli anni settanta.

Non riteniamo tuttavia che questo costituisca un radicale mutamento dello scenario, ma solo un suo dilazionamento nel tempo. In particolare, l'aggressività giapponese potrà riprendere vigore non appena si ricompongano diversi equilibri sul mercato dei cambi, e ciò soprattutto a scapito di Paesi come l'Italia che presenta un sistematico diverso tasso di inflazione rispetto a quello di altre Nazioni.

Le Case europee hanno quindi l'occasione, per uno spazio di tempo forse breve, di cercare soluzioni ai problemi di mercato con un minore assillo per la concorrenza di altre aree geografiche. Molto lavoro può essere fatto a livello europeo e a livello nazionale. Forse si è ancora in tempo per ricomporre i tasselli di una strategia europea nel settore automobilistico che abbia come obiettivo quello di offrire al consumatore un prodotto innovativo a prezzi reali e costi d'esercizio, se possibile, inferiori a quelli di oggi.

I bassi livelli di domanda e la prospettiva di una ripresa estremamente modesta nel corso dei prossimi anni, costringono tutte le Case automobilistiche a cercare idonei strumenti di rilancio della propria competitività.

Questo processo deve coinvolgere tutte le componenti aziendali. È significativo al riguardo l'esempio dei contratti di lavoro nel settore dell'automobile negli Stati Uniti. Per la prima volta, infatti, una categoria di lavoratori, che godeva di condizioni di lavoro, di salari e di benefici superiori a quelli di tutte le altre categorie di lavoratori dell'industria americana, ha accettato una riduzione dei propri salari per difendere i posti di lavoro. L'episodio mostra che la crisi degli ultimi anni ha rimesso tutto in discussione, anche i benefici che sembravano ormai definitivamente acquisiti.

L'insegnamento che si ricava da questo come da altri episodi è che i problemi attuali del settore automobilistico non si possono affrontare dando per scontato il quadro di riferimento in cui ci si è mossi nel passato. L'industria, i sindacati ed i governi sono chiamati ad esprimere una concreta volontà di affrontare i problemi, proponendo soluzioni innovative.

È in questo quadro, fortemente contrastato, che occorre valutare le iniziative della Vostra società e i risultati raggiunti nel corso del 1981. Questi risultati sono i primi frutti di una strategia di recupero delle posizioni Fiat a livello internazionale, avviata due anni fa e sulla quale la Vostra società continua ad essere impegnata. I tasselli di questa strategia sono due: il recupero di efficienza e la conquista di migliori posizioni di mercato. Tasselli complementari in quanto il recupero della efficienza è visto in primo luogo come strumento per sostenere la domanda attraverso la riduzione della dinamica dei prezzi ed un'azione più incisiva sul mercato. D'altro canto la conquista di quote di mercato è resa possibile attraverso l'intensa azione di innovazione del prodotto portata avanti in questi anni.

Il recupero dell'efficienza è avvenuto sia sull'interno che sull'esterno. All'interno si è continuato nelle azioni già intraprese dopo la vertenza dell'autunno 1980, volte a permettere un utilizzo più efficiente del fattore lavoro. I risultati sono stati: l'assestamento dei livelli di assenteismo sui valori registrati nell'ultimo trimestre del 1980 e la pressoché totale scomparsa dei fenomeni di conflittualità.

Si è inoltre operato con estremo rigore per il miglioramento della logistica e la riduzione delle scorte. L'elevato costo del denaro e la necessità di liberare risorse finanziarie per i nuovi forti investimenti hanno suggerito una politica di contenimento dei livelli produttivi con ricorso alla cassa integrazione guadagni, per ridurre gli immobilizzi in capitale di funzionamento.

Sull'esterno si è operato in direzione di una razionalizzazione della struttura degli approvvigionamenti del Gruppo. L'obiettivo era quello di avviare un processo di ristrutturazione a cascata attraverso la selezione di un gruppo di imprese che per capacità imprenditoriale e per solidità organizzativa fosse in grado di gestire azioni di riorganizzazione analoghe a quelle che noi stavamo intraprendendo.

L'obiettivo che abbiamo perseguito è stato quello di rafforzare la struttura industriale del settore componentistico, richiedendo nel contempo ad esso il conseguimento di obiettivi di efficienza e riduzione costi adeguati alla gravità del momento congiunturale, nella convinzione che un parco fornitori forte e competitivo costituisce un importantissimo patrimonio per un'azienda come la Vostra.

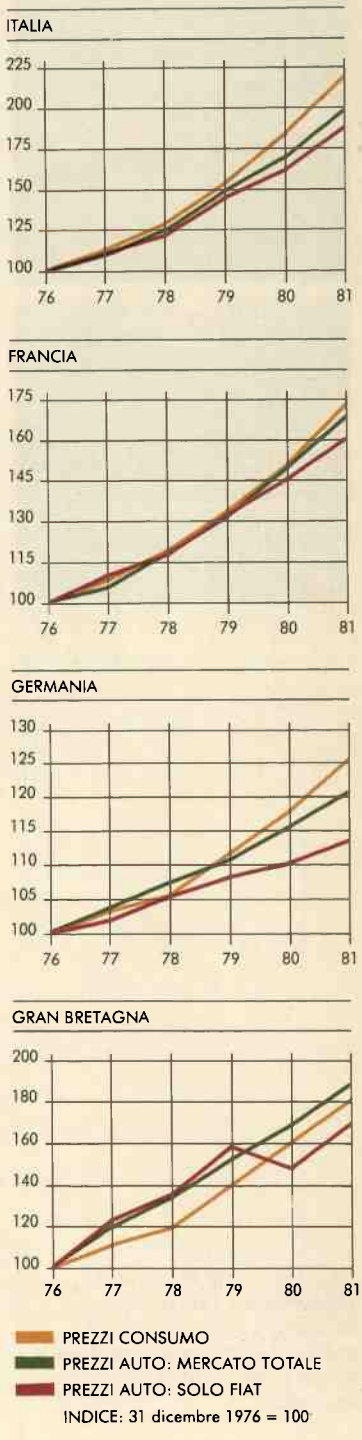
Il risultato di questi sforzi è stato una dinamica dei costi di prodotto inferiore alla dinamica dell'inflazione. Ma i benefici sono stati integralmente trasferiti al consumatore attraverso una politica di prezzi che ha solo parzialmente recuperato l'inflazione e soprattutto offrendo automobili più ricche in termini di dotazione e confort.

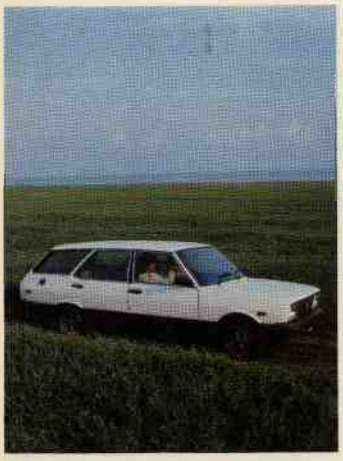
Per questi motivi il conto economico di Fiat Auto del 1981, pur positivo a livello operativo, riflette solo parzialmente i considerevoli risultati ottenuti sul lato della riduzione costi interni ed esterni. Si è ritenuto infatti di non privilegiare l'utile di breve termine, bensì di perseguire una politica di maggiore penetrazione commerciale e di forti investimenti (e quindi di più alti ammortamenti) per porre solide basi per gli anni futuri.

Riteniamo che questa sia la giusta strada anche per gli anni a venire. La dinamica dei costi ha incominciato a beneficiare anche di radicali mutamenti nei metodi di progettazione. L'obiettivo aziendale è quello di arrivare a ridurre drasticamente i costi di acquisto e di esercizio delle vetture attraverso l'aumento della standardizzazione, delle comunanze e delle modularità.

Ma è sull'innovazione tecnica che l'Azienda concentra le sue scommesse per il futuro. Nel 1981 è stata intensificata la ricerca sia in direzione del miglioramento del rendimento dei motori sia mediante il miglioramento nell'accensione, distribuzione e alimentazione. Nel settore delle apparecchiature elettroniche applicate all'automobile si è proceduto con studi di sistemi di controllo integrati e di strumentazioni adatte ad informare l'utente e a controllare l'efficienza globale del veicolo. Il procedere della ricerca consentirà un completo rinnovo tecnico della gamma entro la fine del decennio e prima di allora consentirà un notevole miglioramento di modelli già esistenti.

Andamento dei prezzi al consumo e confronto con listini auto al pubblico (al 31 dicembre di ogni anno) nei quattro principali mercati Europei dal 1976 al 1981





La «131» 2000 in versione Panorama e l'A112, la simpatica vetturetta della marca Autobianchi, prodotta in oltre un milione di esemplari.

I nuovi modelli usciti nel corso dell'anno già beneficiano in parte di questa attività di ricerca. La 131 Abarth a compressore volumetrico, pur essendo una vettura destinata ad una clientela ristretta, rappresenta il banco di prova per soluzioni motoristiche avanzate che verranno applicate nel futuro anche alla produzione di massa. Ma certamente la novità più significativa è rappresentata dalla 127 Diesel lanciata a marzo con la quale la Fiat ha acquisito la leadership nella dieselizzazione delle vetture utilitarie.

L'indicazione che ci stiamo muovendo nella direzione giusta proviene soprattutto dall'aumento della penetrazione commerciale realizzato dalla Vostra Società sui mercati esteri. Lo scorso anno, pur in presenza di mercati stagnanti o addirittura cedenti, le vendite consolidate di Gruppo, escludendo le aziende del Sud America, hanno registrato un aumento del 2,3% rispetto all'anno precedente. Sui mercati di esportazione, poi, l'aumento è stato del 6,5%.

Con una quota di mercato pari al 13,5% in Europa la Fiat è tornata ad essere sotto il profilo commerciale la prima società automobilistica europea. Particolarmente significativi sono i risultati di penetrazione su mercati tradizionalmente difficili come Francia e Germania dove Ritmo e Panda hanno conquistato importanti quote di mercato all'interno del loro segmento.

L'aumento della penetrazione è avvenuto anche a spese dei prodotti giapponesi, la cui fortuna ha mostrato di essere legata in misura notevole alla competitività di prezzo assicurata dalla debolezza dello yen. Quando il mercato dei cambi ha ristabilito più eque condizioni di concorrenza e il confronto si è trasferito sulla qualità dei prodotti è emerso con evidenza che da questo confronto le vetture europee e in particolare quelle italiane non avevano nulla da temere.

Occorre dire che il clima più disteso delle relazioni in fabbrica ha contribuito anche ad una drastica riduzione degli inconvenienti di prodotto che pur non incidendo sulla qualità complessiva avevano penalizzato nel passato l'immagine del prodotto Fiat soprattutto presso i consumatori stranieri. Oggi la nuova immagine Fiat è in netta ripresa in Europa e l'azienda intende lavorare in direzione di un suo ulteriore rafforzamento.

Il nostro obiettivo è infatti quello di muoverci con sempre maggiore decisione verso il recupero delle quote di mercato sull'estero. Ci spingono in questo verso due ordini di considerazioni. La prima di natura strategica, legata alla necessità di minimizzare i rischi derivanti dall'andamento ciclico della domanda. La seconda di natura politica più generale. Tutti i grandi paesi industrializzati hanno tratto da una forte industria automobilistica uno stimolo per la crescita e l'innovazione di tutta l'industria metalmeccanica. L'Italia deve fare altrettanto. La Fiat si sente impegnata nei confronti del Paese a restituire all'auto italiana il ruolo che nel passato aveva avuto. La Fiat farà tutto quello che i suoi mezzi le consentiranno di fare, ma non tutto dipende da lei. Per realizzare un grande obiettivo di sviluppo, gli altri operatori e in particolare il governo e i sindacati, devono muoversi in modo coerente rispetto agli obiettivi. Oramai i margini per riassorbire all'interno, attraverso l'aumento della produttività, gli squilibri derivanti dalle incompatibilità di natura macroeconomica si sono notevolmente assottigliati.

La Fiat Auto riuscirà a crescere solamente se i suoi costi saranno allineati ai costi dei propri concorrenti. Solo allora le potenzialità di innovazione e di crescita dell'industria italiana potranno esprimersi al meglio

nel confronto con la concorrenza.

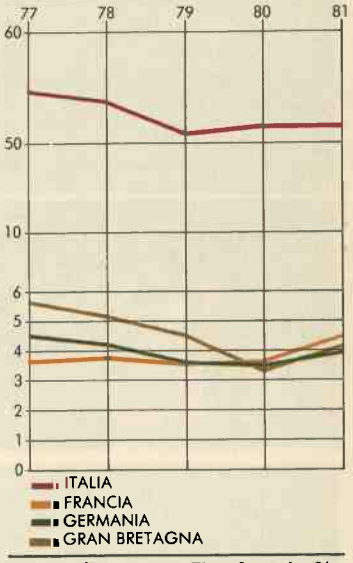
Occorre comunque che il problema della compatibilità sia ben presente in tutti i suoi aspetti. Per crescere, per innovare, per produrre, la Fiat Auto ha bisogno di importanti risorse finanziarie che nel recente passato la gestione non ha dato, soprattutto a causa dei vincoli che sono stati introdotti nel sistema socio-economico del nostro Paese. Prima che la gestione arrivi ad assicurare queste risorse passerà ancora qualche tempo. Nel frattempo la situazione resta estremamente fragile. Una stagione sindacale tormentata o il perdurare di tensioni sul costo e disponibilità di credito possono allungare i tempi della ripresa produttiva ed incidere sui livelli occupazionali. Ma non è questo che la Fiat vuole né che il Paese vuole dalla Fiat. L'obiettivo della Fiat Auto è quello di tornare al pieno utilizzo delle proprie capacità produttive ed al riassorbimento delle forze lavoro attualmente non utilizzate. I sindacati ed il governo devono assicurare le condizioni perché questo obiettivo possa venire raggiunto, ricordando che l'intervento finanziario dell'Azionista – con l'avvenuto aumento del Capitale Sociale di 500 miliardi di Fiat Auto nel 1981 – ha già posto alcune fondate premesse in tal senso.

All'obiettivo di rafforzamento della base domestica va unito quello della difesa delle attività sudamericane. La Fiat Auto è e intende continuare ad essere un Gruppo multinazionale nonostante le difficoltà che inevitabilmente questa scelta comporta. Il 1981 è stato per il Sud America un anno di crisi profonda di cui il mercato automobilistico ha risentito in maniera drammatica. In Argentina e in Brasile le immatricolazioni sono diminuite per valori superiori al 30% e, rispettivamente, 40%. Le ragioni di questa crisi sono però più di ordine internazionale che di ordine interno e non compromettono la potenzialità di crescita di questi due Paesi. Per un'impresa che operi in questi Paesi si tratta quindi di mettersi in condizione di resistere, in attesa che l'allentamento dei vincoli esterni consenta a questi mercati di esprimere pienamente le loro potenzialità di domanda. È questo lo spirito in cui la Fiat Auto ha proceduto alle necessarie ristrutturazioni e alle ridefinizioni dei ruoli delle consociate e affiliate sudamericane.

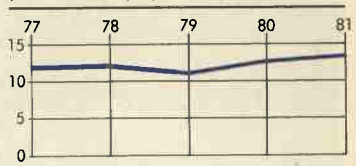
Il futuro non si prospetta facile. La domanda totale di automobili in Europa nel 1982 rimarrà vicina al livello medio degli ultimi due anni e la capacità inutilizzata continuerà a rimanere elevata nonostante i processi di razionalizzazione in corso. I consumatori continuano ad essere scoraggiati dall'acquisto di beni di consumo durevoli dalle incerte prospettive occupazionali e dagli elevati tassi di interesse. Probabilmente solo nel corso del 1983 si incominceranno ad avvertire i primi sintomi della ripresa, ma non ci sono attualmente segni che facciano sperare in un ripetersi degli eventi che portarono agli elevati livelli di domanda che caratterizzarono il mercato automobilistico alla fine degli anni settanta.

Questo quadro, lungi dallo scoraggiarci, dà nuovo impulso al nostro lavoro. L'esperienza degli ultimi anni ci ha insegnato a non far affidamento su una favorevole evoluzione degli eventi esterni, ma a costruire giorno per giorno il nostro futuro. La fiducia dei consumatori e l'impegno di tutti coloro che operano nell'azienda hanno consentito già nel corso del 1981 di realizzare alcuni obiettivi che ritenevamo realistici in un orizzonte più lungo. Questo ci consente di affrontare il futuro con la ragionevole speranza che non sia lontano il momento in cui l'Azienda ritornerà a remunerare in misura adeguata il capitale che vi è stato investito.

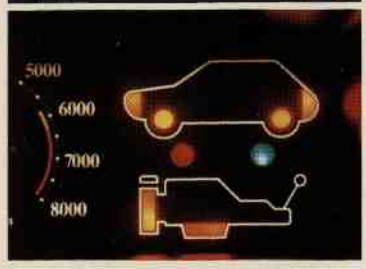
Quote di mercato Fiat Auto in %
(Italia, Francia, Germania, Gran Bretagna)

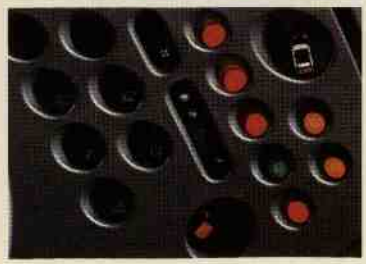


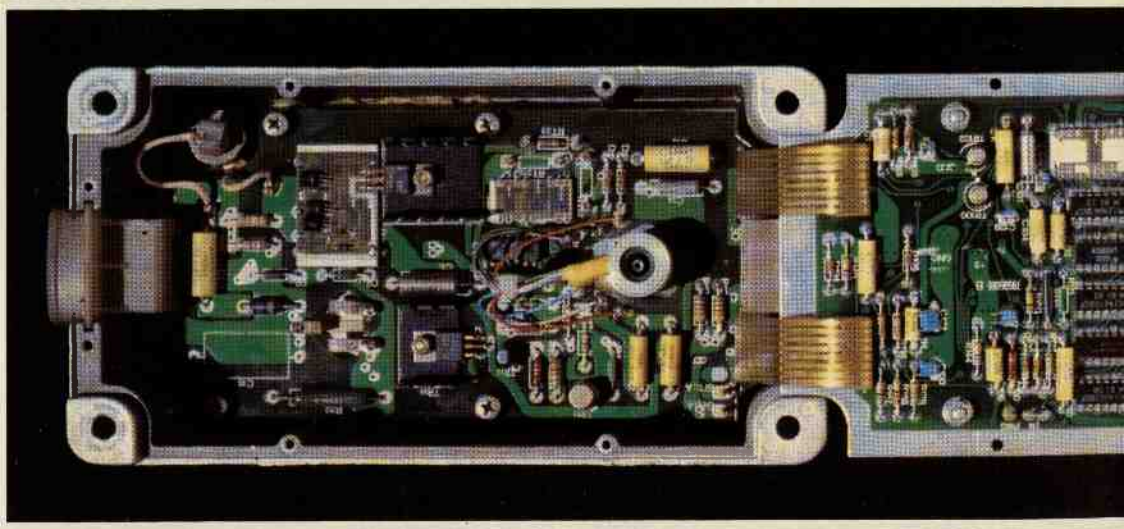
Quote di mercato Fiat Auto in %
(Totale Europa)*

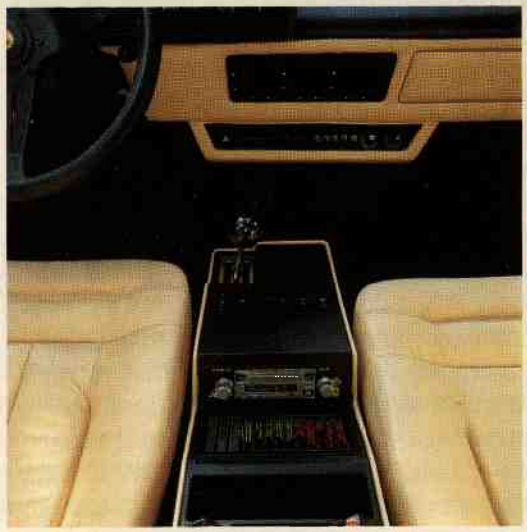


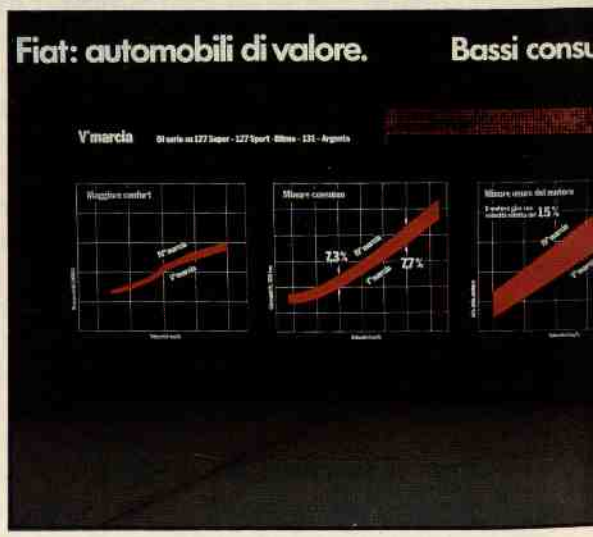
(*) Spagna esclusa





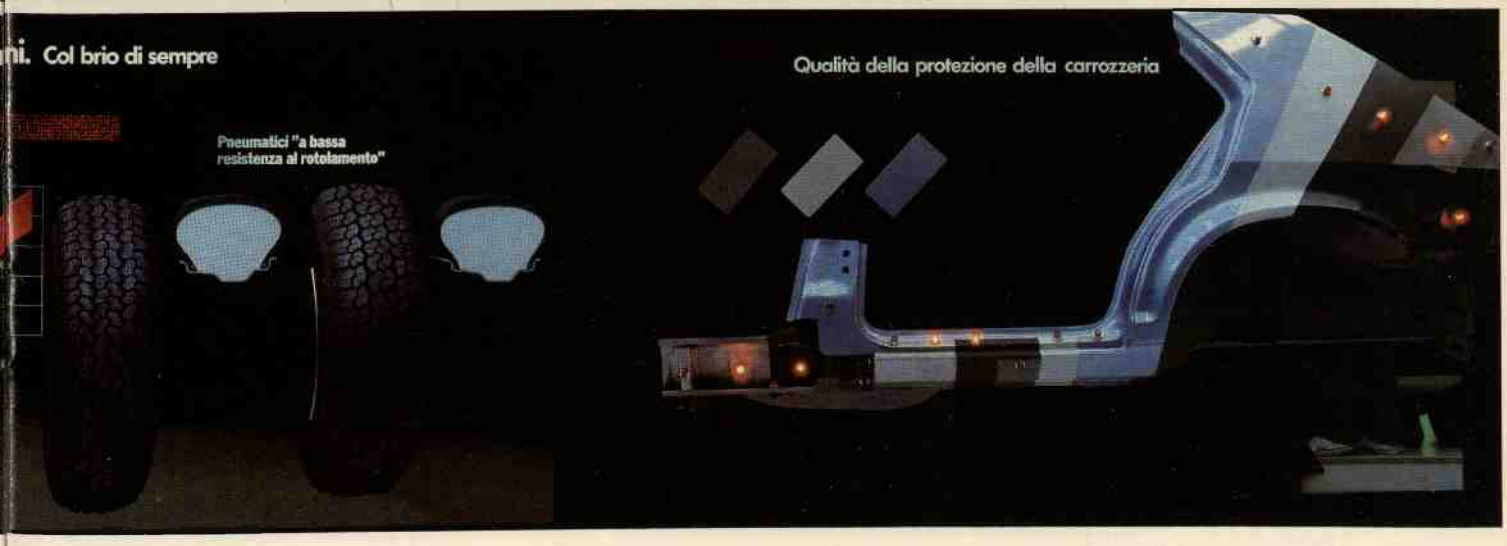




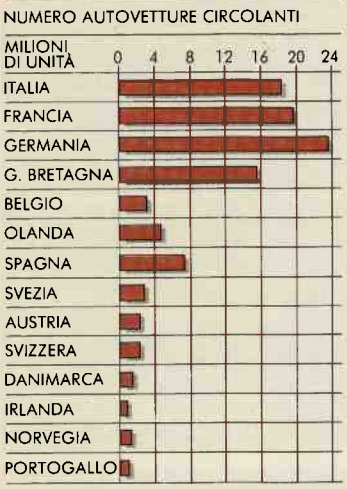


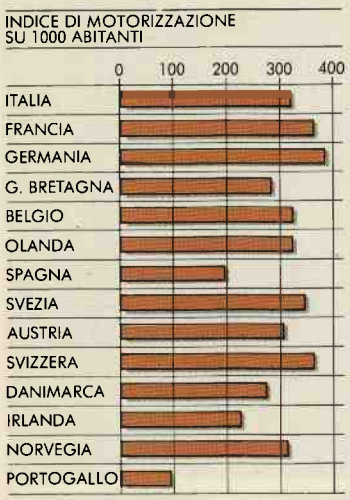
Fiat: automobili di valore. In questa pagina, dall'alto in basso, da sinistra a destra: i pannelli con le spie di segnalazione del Check control di cui sono dotate l'Argenta, la Ritmo Super e la Lancia Trevi. Al centro: il Digiplex nuovo componente della Magneti Marelli per il controllo elettronico dell'accensione, applicato sull'Argenta 2000 I.E. Sotto: il piccolo computer di bordo della Mondial Ferrari.
Nella pagina accanto: i sedili della Gamma Coupé rivestiti in pelle trapuntata a mano. L'orologio digitale che completa lo straordinario cruscotto della 127 Sport. Sotto: un pannello esposto al Salone di Torino per porre in risalto l'adozione della 5ª marcia e dei pneumatici a bassa resistenza al rotolamento sulle vetture Fiat, per le quali sono adottate particolari protezioni della carrozzeria.

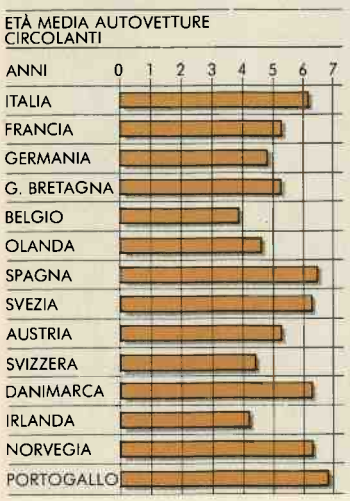
Fiat: automobili di valore



Parco autovetture circolanti in Europa a fine 1981







Mercato

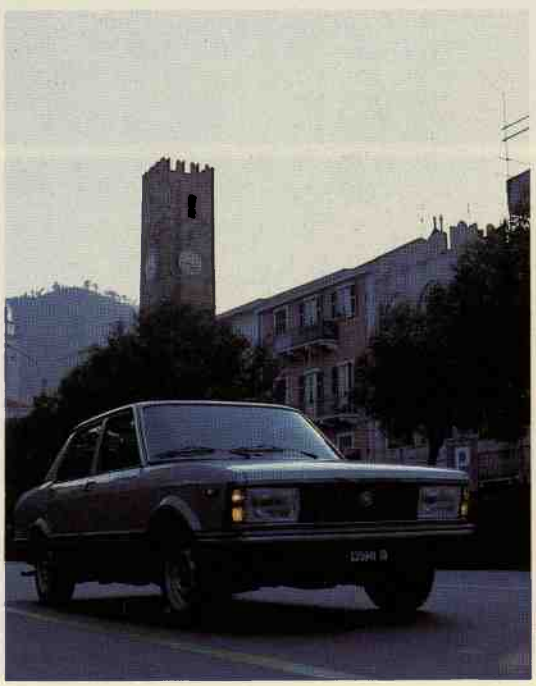
Nel 1981 è proseguito il calo tendenziale della domanda già registrato nell'anno precedente.

Tale calo, che sul mercato europeo era stato nel 1980 del 5%, rispetto al 1979, si è attestato lo scorso anno sul 3% rispetto al 1980 il che significa un volume complessivo di 9,7 milioni di autovetture vendute (contro i 10 milioni del 1980). Questo ulteriore ridimensionamento assume connotazioni ancora più rilevanti se si valuta la domanda continentale al netto di quella dell'Italia: la diminuzione risulta del 4% rispetto al 1980 e del 12% nei confronti del 1979.

Si riscontra, per contro, il perdurare di una positiva controtendenza per il mercato italiano, che nel 1981 ha fatto registrare il livello record di 1.735.000 autovetture, con un incremento dell'1,3% sui già elevati livelli del 1980 (1.713.000). L'aumento risulta del 21% rispetto ai volumi del 1979.

Il fenomeno è spiegabile con due ordini di considerazioni:

- L'Italia ha vissuto in modo anomalo la prima crisi petrolifera del 1974.
Mentre negli altri Paesi si correva ai ripari con una serie di provvedimenti a favore del settore automobilistico e si lasciava alle aziende la libertà di prendere le decisioni necessarie per mantenersi competitive, nel nostro Paese si varava una serie di provvedimenti che risultavano penalizzanti per l'industria dell'auto, senza che ciò si inquadrasse in una precisa strategia di politica economica ed energetica.
Tutto ciò ha determinato un ciclo negativo di domanda molto prolungato (sino al 1978/79) e, quindi, un rinvio di acquisti, con conseguente anomalo invecchiamento del parco circolante. La situazione degli ultimi due anni deve quindi considerarsi come un tardivo recupero di una domanda lungamente compressa.
- Il secondo aspetto, collegato in modo diretto al precedente, è rappresentato dalla politica commerciale attuata da Fiat Auto e seguita dagli altri operatori che, con aumenti di prezzo inferiori all'inflazione, è riuscito nel biennio 1980/81 a rendere più



L'Argenta in Svizzera e in Italia. Nella pagina a fianco: la Beta HPE Executive in Gran Bretagna e in Francia.

appetibile l'acquisto «automobile».

La somma dei due fenomeni ha determinato una spinta che ha incrementato il livello naturale della domanda, prevalendo sull'effetto negativo dell'aumento registrato dal prezzo della benzina.

Negli altri Paesi europei il calo della domanda nel 1981 è stato generalizzato, con eccezione di qualche mercato minore.

In Germania nel 1981 sono state immatricolate 2.330.000 vetture, con una diminuzione del 4% rispetto all'anno precedente; in Francia, con 1.833.000 vetture, il calo è stato del 2,1%; in Gran Bretagna, dopo la riduzione vistosa registrata nel 1980, nel 1981 si è avuta un'ulteriore flessione del 2% con un consuntivo di 1.485.000 vetture.

Nel resto d'Europa, i paesi più colpiti dalla crisi sono stati Belgio, Olanda ed Austria, con una flessione della domanda superiore al 10%. Belgio e Olanda stanno attraversando un periodo critico caratterizzato da elevata instabilità, alto tasso di disoccupazione, pesanti incrementi del prezzo della benzina e decisa politica deflattiva attuata dai rispettivi Governi; l'Austria ha risentito in ritardo della crisi e quindi l'entità del calo appare più consistente.

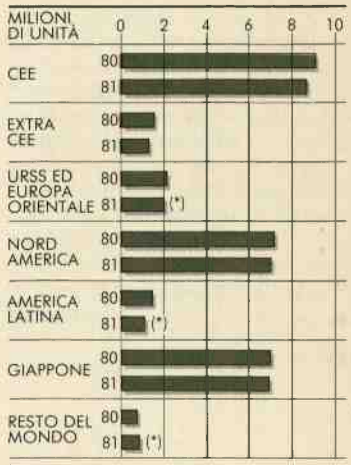
Anche per i principali mercati extraeuropei il 1981 è stato un anno difficile. Negli USA, dopo la pesante caduta registrata nel 1980 (−16%), nel 1981 si è avuta una ulteriore flessione del 5%, che ha portato il livello del mercato intorno a 8,5 milioni di unità.

In Sud America si è avuto un calo vistoso del mercato brasiliano; le vendite di autovetture – da 800.000 circa del 1980 – si sono quasi dimezzate, portandosi intorno alle 450.000 nel 1981.

Anche in Argentina si è avuta una diminuzione della domanda del 35% circa, in seguito alla gravissima crisi economica e valutaria che travaglia il paese.

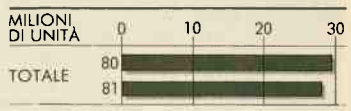
In Giappone la domanda si è mantenuta sui livelli dell'anno precedente, di poco inferiore ai 3 milioni.

La produzione di autovetture nel mondo

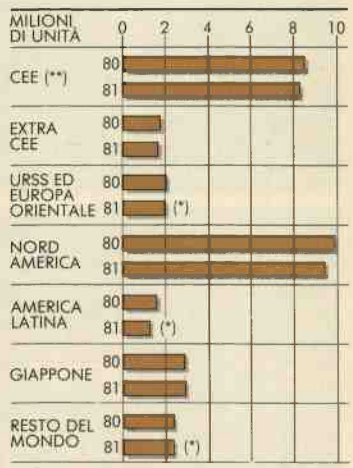


(*) Dati provvisori

La produzione di autovetture nel mondo



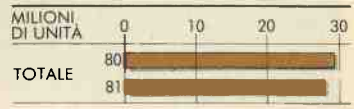
La domanda di autovetture nel mondo

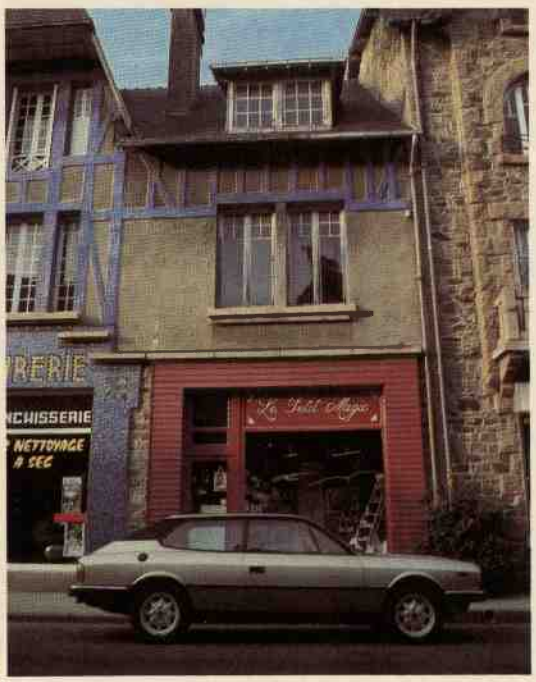


(*) Dati provvisori.

(**) Il dato riferito al totale dell'Area CEE include dal 1981 anche la Grecia e per conseguenza è stato coerentemente rettificato il dato comparativo per il 1980

La domanda di autovetture nel mondo





Vendite

Le vendite consolidate di Fiat Auto e Società Controllate (con esclusione di quelle effettuate dalle società licenziatarie sui propri mercati), ammontano a 1.586.000 unità, valore leggermente inferiore a quello del 1980 (−2,3%).

Escludendo i dati relativi alle vendite delle aziende sudamericane sui mercati di propria pertinenza, tutti in pesante flessione, si ha invece un incremento del 2,3% rispetto all'anno precedente.

Le vendite in Italia sono state sostanzialmente sugli stessi livelli del 1980. Sui mercati di esportazione si è invece avuto un aumento del 6,5%: particolarmente lusinghiero è stato il risultato del marchio Fiat che, con un +6,1% ha raggiunto il livello di 475.000 vetture e veicoli commerciali aumentando di circa 27.000 unità le vendite 1980. Soddisfacente anche il risultato di Lancia/Autobianchi che, con un +10,3%, ha superato le 50.000 unità.

Se si valutano queste cifre nel contesto di un mercato europeo, che ha registrato una contrazione del 3% sul 1980, appaiono ancora più significative le indicazioni sulle quote raggiunte da Fiat Auto e sue Consociate estere. Sul mercato nazionale, infatti, con una quota del 51,6% ha mantenuto la stessa posizione raggiunta nel 1980 (51% nel 1979), mentre nel resto d'Europa, ha consuntivato un 4,7% di penetrazione che, rapportato al 4,2% del 1980, sottolinea il successo dello sforzo commerciale intrapreso.

Questi risultati hanno permesso di raggiungere alla fine dell'anno il 13,5% di quota in Europa (Italia compresa - Spagna esclusa), contro il 12,8% del 1980, e di riprendere la leadership in Europa; posizione questa già delineata alla fine del 1980 e via via consolidata nel corso del 1981.

Particolarmente lusinghiere sono da considerarsi le quote di mercato conseguite in Germania 4% (3,6% nel 1980), in Francia 4,5% (3,7% nel 1980) ed in Gran Bretagna 4,2% (3,4% nel 1980).

In Brasile, Fiat Automóveis con un volume di vendite sul mercato domestico e all'esportazione (al netto delle consegne avvenute tramite la rete Fiat sui mercati europei) pari a 82.555 unità, ha subito un calo del 31,6%. Questo risultato negativo va però analizzato in relazione ad un andamento del mercato locale la cui domanda ha registrato una riduzione di oltre il 40%.

Sevel Argentina è stata fortemente condizionata dalla crisi economica che continua a travagliare il paese. Di fronte a un calo della domanda pari al 35% la Società ha realizzato vendite per 31.379 unità, con una sensibile riduzione rispetto al 1980, e conseguito una penetrazione del 18,5% sul mercato domestico.

Le vendite di ricambi per le tre marche Fiat, Lancia e Autobianchi hanno consuntivato nel 1981 un fatturato consolidato (Fiat Auto + Affiliate commerciali all'estero) pari a 576 miliardi con un incremento, rispetto all'anno precedente, del 6,5% in Italia e del 9,8% sugli altri mercati.

CONSEGNE DI VETTURE E DERIVATI - ANNO 1981 (△% SU 1980)

(in migliaia di unità)

	ITALIA (1)		ESTERO		TOTALE		EXPORT DA ITALIA (2)	
	Quantità	Var. % su 1980	Quantità	Var. % su 1980	Quantità	Var. % su 1980	Quantità	Var. % su 1980
Marca Fiat (3)	819,8	− 0,4	475,–	+ 6,1	**1.294,8**	**+ 1,9**	327,9	−17,4
Marca Autobianchi	59,7	+ 1,2	20,9	+24,4	**80,6**	**+ 6,3**	21,5	+33,5
Marca Lancia	63,7	+ 6,5	30,4	+ 2,7	**94,1**	**+ 5,3**	19,2	−54,1
Totale marche Fiat - Autobianchi - Lancia	**943,2**	**+ 0,1**	**(4) 526,3**	**+ 6,5**	**1.469,5**	**+ 2,3**	**368,6**	**−19,–**
Ferrari S.p.A.	0,6	+15,–	1,9	− 4,5	**2,5**	**—**		
Sevel Argentina S.A. (5)			31,4	−51,–	**31,4**	**−51,–**		
Fiat Automóveis S.A. (Brasile) (6)			82,6	−31,6	**82,6**	**−31,6**		
Totale generale	**943,8**	**+ 0,1**	**642,2**	**− 5,7**	**1.586,–**	**− 2,3**	**368,6**	**−19,–**

(1) Numero vetture e derivati venduti a Rete Primaria e Clientela diretta.

(2) Numero vetture e derivati resi disponibili per la fatturazione all'Organizzazione Commerciale Estera del Settore Automobili (Affiliate Fiat ed Importatori Diretti) da Stabilimenti Italiani.

(3) Comprende unità provenienti da Seat - Polmot - ZCZ - FIASA, distribuite dalla Rete Commerciale Fiat.

(4) Numero vetture e derivati venduti dall'Organizzazione Commerciale Estera del Settore Automobili (Affiliate Fiat ed Importatori Diretti) alla Rete Primaria nei diversi mercati.

(5) Poiché il dato relativo al 1981 riflette le vendite complessive della Società (totale dei marchi Fiat e Peugeot), per migliore confronto con l'esercizio precedente la variazione percentuale è stata calcolata sul totale delle vendite 1980 delle ex Società Fiat Automoviles e SAFRAR (totale dei marchi Fiat e Peugeot n. 64.000 unità vendute).

(6) Considera fatturazioni alla Rete Fiat in Brasile e Paesi emergenti.

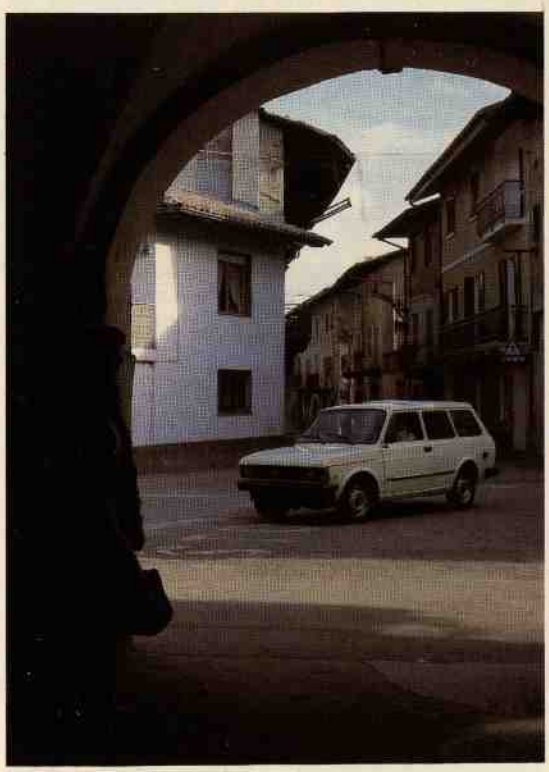
Con tali volumi è stato possibile consolidare la nostra quota di penetrazione sul mercato del ricambio delle vetture di marchio Fiat, Lancia e Autobianchi al 45,5% tra mercato nazionale e mercati esteri.

Le Affiliate commerciali all'estero hanno inoltre venduto accessori auto per 33 miliardi.

Il 1981 ha confermato la persistenza del calo del mercato dei ricambi segnalato nel 1980, da attribuirsi in parte alla diminuzione di percorrenza per effetto di notevoli aumenti del costo del carburante, in parte ad un comportamento più razionale dell'utente, in un contesto generale di innovazione tecnologica atta a ridurre il tasso di usura dell'autovettura nel tempo.

I risultati conseguiti premiano lo sforzo aziendale fatto in questi ultimi anni, mediante impiego di consistenti risorse finanziarie e tecniche, per attivare una politica di prezzi tesa a rendere più competitivi i ricambi originali delle tre marche e per migliorare il livello di servizio reso all'utente.

A fianco: la «131» in Svizzera e, sotto, la Lancia Delta Turbo a trazione totale 4 × 4 e la Lancia Trevi Turbo Volumex. In basso a sinistra la «127» Panorama Diesel: si tratta della più piccola vettura al mondo attualmente in produzione con motore diesel. E prodotta nello stabilimento della Fiat Automòveis di Betim nel Minas Gerais (Brasile) dove è anche prodotta con motore ad alcol da canna da zucchero.



Politica dei prezzi

Anche nel 1981 il tasso medio di inflazione italiano (18,7%), se pure inferiore a quello dell'anno precedente (21%), è risultato nettamente più elevato di quello degli altri paesi CEE.

Ciò ha determinato un vantaggio concorrenziale non indifferente a favore dei principali produttori stranieri.

Essi infatti, agevolati dalla sostanziale stabilità dei rapporti di cambio con la lira, hanno potuto praticare politiche di prezzo particolarmente aggressive, allo scopo di recuperare sul mercato italiano le minori vendite registrate sui mercati nazionali.

Fiat Auto ha praticato contenuti aumenti sui listini (+13,7% confrontando i livelli medi dei prezzi del 1981 e 1980) sul mercato domestico, mantenendosi quindi bene al disotto dell'aumento del costo della vita e rendendo così possibile trasferire ai clienti i benefici delle azioni di efficienza e di contenimento dei costi di produzione e commercializzazione: politica che prosegue quella già intrapresa nel 1980 quando, a fronte di un tasso d'inflazione del Paese del 21% (dicembre 1980 su dicembre 1979), Fiat Auto applicò aumenti di prezzi in Italia di circa l'11,5% nell'analogo periodo temporale.

Sui mercati esteri, gli incrementi di prezzo delle nostre vetture sono risultati generalmente inferiori a quelli applicati dai principali concorrenti. Ciò, unitamente alle incisive azioni commerciali e sul prodotto, ha favorito il successo di vendite conseguito nel 1981.

Produzione

Nel 1981 Fiat Auto e sue Consociate hanno prodotto 1.275.100 unità, con un calo di circa il 15% rispetto al 1980. Il decremento deriva essenzialmente dalla sommatoria di due diversi fenomeni: una più attenta politica di riduzione stock perseguita dall'azienda e la difficile congiuntura affrontata dalle Consociate sudamericane.

In Italia, sono state prodotte 1.121.100 vetture e veicoli commerciali, con una flessione del 12% rispetto al 1980.

In Brasile, Fiat Automóveis ha realizzato 126.800 unità (−22,6%), mentre in Argentina la produzione di Sevel S.A. è scesa sotto i 30.000 veicoli. Nella seconda parte del 1981, Fiat ha concordato con Peugeot di assumere la direzione e responsabilità totale di Sevel S.A., che peraltro continuerà a produrre e vendere anche vetture di marca Peugeot.

Nel corso dell'anno, la produzione all'estero di Società Collegate e licenziatarie è stata di 588.790 unità, rispetto alle 761.000 dell'anno precedente.

Gli obiettivi specificatamente perseguiti dalla gestione industriale della Fiat Auto hanno riguardato nel 1981 alcuni aspetti di rilevante importanza nell'ambito delle strategie complessive dell'Azienda.

È stato in particolare perseguito e consolidato il recupero efficienziale sulla forza lavoro che era iniziato negli ultimi mesi del 1980 realizzando un miglioramento di produttività di circa il 17%, in buona parte sugli stabilimenti terminali del ciclo produttivo.

In funzione di queste nuove produttività raggiunte e di una maggiore razionalizzazione delle allocazioni produttive si è ottenuto un primo recupero di costi di struttura pur mantenendo intatte le capacità produttive aziendali.

La Lancia Trevi in Gran Bretagna e la Ritmo Diesel a Roma. Nella pagina a fianco: Trevi e Argenta nella Germania Federale.

La riduzione degli stocks è stata in particolare realizzata grazie sia ad una razionalizzazione del flusso dei materiali sia ad un attento controllo nella gestione dei magazzini intermedi e del giro lavorazione.

La realizzazione di questi obiettivi unitamente ad azioni specifiche di sensibilizzazione del personale hanno inoltre permesso un sensibile miglioramento del livello qualitativo della produzione legato soprattutto alla necessità di migliorare la nostra capacità competitiva sui mercati esteri. I risultati ottenuti conseguenti alle azioni sopracitate indicano che la strada percorsa è quella corretta ed in tale direzione l'Azienda intende continuare ad operare.

LA PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI DI FIAT AUTO S.p.A. E SOCIETÀ CONTROLLATE (1)

(in migliaia di unità)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Italia											
Marca Fiat	1.419,3	1.421,5	1.458,–	1.261,2	1.061,8	1.166,6	1.132,2	1.182,2	1.160,9	1.087,8	**963,2**
Marca Autobianchi	89,1	114,9	115,1	109,6	72,6	95,3	74,4	88,8	88,8	76,6	**77,–**
Marca Lancia	52,8	41,3	53,2	45,–	46,5	63,2	68,9	52,4	58,1	111,1	**78,3**
Ferrari S.p.A.	1,5	1,9	1,8	1,5	1,3	1,4	1,8	1,9	2,2	2,5	**2,6**
Totale Italia	**1.562,7**	**1.579,6**	**1.628,1**	**1.417,3**	**1.182,2**	**1.326,5**	**1.277,3**	**1.325,3**	**1.310,–**	**1.278,–**	**1.121,1**
Argentina (Sevel Argentina S.A.) (2)	60,2	64,2	73,1	78,6	57,8	44,7	49,2	26,–	39,5	65,9	**27,2**
Brasile (Fiat Automóveis)	—	—	—	—	—	10,–	61,–	97,2	126,7	163,8	**126,8**
Totale Società controllate	**1.622,9**	**1.643,8**	**1.701,2**	**1.495,9**	**1.240,–**	**1.381,2**	**1.387,5**	**1.448,5**	**1.476,2**	**1.507,7**	**1.275,1**

LA PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI DI SOCIETÀ COLLEGATE E LICENZIATARIE DELLA FIAT AUTO S.p.A. (1)

(in migliaia di unità)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Spagna (Seat)	255,6	339,–	355,–	364,6	332,–	347,–	353,–	288,1	300,–	281,9	**196,–**
Turchia (Tofas)	7,8	17,6	24,–	28,8	29,7	26,–	19,1	19,9	22,–	13,3	**12,2**
Jugoslavia (Zcz)	75,6	84,5	95,–	112,6	120,8	134,8	147,5	156,2	161,8	138,2	**155,6**
Polonia (Fso-Fsm)	40,–	65,–	70,2	121,8	157,–	205,–	260,–	293,5	315,–	327,6	**225,–**
Totale	**379,–**	**506,1**	**544,2**	**627,8**	**639,5**	**712,8**	**779,6**	**757,7**	**798,8**	**761,–**	**588,8**

(1) I numeri di produzione si riferiscono a vetture, più derivati, più serie smontate complete.

(2) I dati della produzione relativi agli anni 1971-1979 sono relativi al solo marchio Fiat e riflettono unicamente l'attività della locale Consociata Fiat prima della concentrazione in Sevel S.A.. I dati della produzione 1980 e 1981 sono invece relativi ai marchi Fiat e Peugeot prodotti dalla consociata Sevel e pertanto il dato della produzione 1980 è stato, per migliore comparazione, riclassificato rispetto alla relazione di bilancio dell'anno scorso.

Azioni sul prodotto

È proseguita nel 1981 la profonda azione di rinnovamento, miglioramento ed ampliamento della gamma di prodotti.

La «famiglia» della 127, giunta ormai al traguardo dei 5 milioni di esemplari prodotti, si è considerevolmente arricchita. Nella primavera del 1981 è stata lanciata la versione diesel, berlina e panorama, che ha dato a Fiat la leadership della dieselizzazione delle vetture utilitarie. Le contemporanee operazioni di rinnovo e di razionalizzazione gamma delle versioni a benzina hanno costituito il prologo alla presentazione della 127 III[a] serie, avvenuta in novembre. L'ulteriore miglioramento dei consumi già particolarmente ridotti, la linea più moderna, l'arricchimento dei contenuti interni ed esterni, hanno permesso di rinvigorire il successo della vettura per lunghi anni «più venduta in Europa».

La gamma Ritmo ha fatto registrare tre novità di rilievo: la Super, a febbraio '81, la 105TC a maggio, l'Abarth 125TC a fine anno.

La Super, nelle due versioni 75 ed 85, rappresenta un significativo esempio di berlina media dotata di controvalore riscontrabile solo, e non sempre, in vetture di classe decisamente superiore. A tale controvalore concorrono le motorizzazioni brillanti ma dai consumi contenuti, i livelli di allestimento e di finitura particolarmente accurati, con specifico riguardo al confort e alla «classe» all'interno della vettura e il «check panel», che consente di tenere sotto controllo elettronico le principali funzioni di guida.

Le elevate prestazioni della Ritmo 105TC e della Ritmo Abarth 125TC confermano le capacità della Fiat anche in termini di sportività.

Con il lancio della Ritmo Cabriolet, realizzata dalla Carrozzeria Bertone e previsto per l'aprile '82, si può definire completa e differenziata, secondo le varie esigenze di mercato, la gamma Ritmo.

La commercializzazione della nuova 131 diesel e benzina, iniziata ad aprile '81, è stata particolarmente apprezzata dalla clientela, che ha riscontrato un ulteriore miglioramento del modello sul piano della funzionalità ed affidabilità.

Nel giugno '81 il lancio della 131 Abarth con compressore volumetrico ha rappresentato una tappa significativa nell'evoluzione tecnica delle motorizzazioni sportive. Le particolari doti di morbidezza e progressività unite all'eccezionale potenza del motore non si rivolgono solo all'élite che acquisterà il ridotto numero di esemplari commercializzati.

Le soluzioni adottate sul valido banco di prova costituito dalla 131 Abarth verranno infatti adottate, in un prossimo futuro e in quantità ben più consistente, su altri modelli.

Nello stesso mese di giugno '81 è stata lanciata anche la nuova berlina «top» della gamma Fiat: l'Argenta, evoluzione delle affidabili e collaudate soluzioni meccaniche della 132; rinnovata negli esterni e all'interno, essa appare particolarmente caratterizzata dal livello di confort e dalla ricchezza quantitativa e qualitativa dei suoi contenuti e delle rifiniture.

La marca Lancia ha registrato nell'aprile 1981 il rinnovo della Beta Coupé e della HPE. Questi interventi hanno modificato ed arricchito gli interni e meglio caratterizzato le linee esterne dei due modelli.

Il 1981 è stato un anno importante anche per i veicoli commerciali.

Di particolare rilievo è stato, nel novembre, il lancio del Ducato, nato dalla collaborazione con Peugeot. Esso, soprattutto nella versione Diesel, rappresenta una «nuova» presenza della Fiat nell'importante settore dei veicoli medio-leggeri. La concezione moderna del veicolo, l'ampia capacità di carico unita ai contenuti costi di esercizio e la gamma ampia ed articolata, creano le premesse per un buon successo commerciale.

Nel mese di gennaio '81, con l'introduzione delle versioni Pick-up e Panorama, è stata anche ampliata la gamma del già affermato e versatile Fiorino.

Il Ducato furgone, prodotto in tredici versioni nello stabilimento di Atessa (Chieti) della Sevel S.p.A., società congiunta tra Fiat e Peugeot.

Investimenti

Gli investimenti in attivo fisso dell'esercizio sono stati per Fiat Auto pari a 326 miliardi, e circa 500 miliardi considerando anche le altre Società del Settore. Per Fiat Auto essi sono stati indirizzati alla prosecuzione del programma di rinnovo della gamma prodotto, alla razionalizzazione delle unità produttive e commerciali, al rinnovo dei mezzi di lavoro per introdurre innovazioni tecnologiche e perseguire obiettivi di efficienza e produttività, al miglioramento dei servizi sociali e dell'ambiente di lavoro e alla realizzazione di obiettivi di risparmio energetico. È significativo rammentare che questi investimenti non comprendono i costi per ricerca e sviluppo, il cui ammontare di quasi 200 miliardi è stato interamente addebitato al conto economico d'esercizio.

Gli investimenti sul prodotto (43% del totale) sono stati destinati ad attrezzare le linee per modelli/versioni che hanno visto la nascita nel corso dell'anno, a migliorare alcuni modelli già in produzione ed a completare gli attrezzamenti dei modelli lanciati sul mercato nel 1980.

Un'altra importante quota degli investimenti (18%) è stata destinata alla razionalizzazione delle unità produttive.

In particolare negli stabilimenti di carrozzeria è ulteriormente proseguito l'importante programma pluriennale di sostituzione e rinnovo degli impianti di verniciatura, con ampio impiego di robots. Sono state avviate le ristrutturazioni delle unità di Cassino, Desio e Mirafiori, per permettere la produzione di nuovi modelli e l'inserimento di importanti innovazioni tecnologiche. A Termini Imerese è stata ampliata la capacità produttiva dello stabilimento.

Negli stampaggi è previsto il potenziamento del parco presse mediante l'inserimento progressivo di mono-presse a trasferta, e sono state effettuate ristrutturazioni specifiche nello stabilimento di Chivasso.

Nelle meccaniche si sono operati ampliamenti a Sulmona e Villar Perosa e ristrutturati gli impianti per la produzione di Mirafiori. Di quest'ultimo stabilimento una parte della capacità produttiva è stata trasferita a Termoli, per meglio equilibrare i rispettivi carichi di lavoro.

Dall'alto in basso: spaccato della Lancia Delta 4 × 4 per porre in evidenza la trazione totale. È la prima vettura stradale con motore trasversale ad adottare la sofisticata soluzione delle quattro ruote motrici.

Al centro: il turbocompressore adottato sulla Delta 4x4 e sotto il Volumex, compressore volumetrico di cui sarà dotata la Lancia Trevi che con 2000 cc di cilindrata, 135 cavalli DIN a 5500 giri, raggiungerà i 190 km orari.

Un discorso a parte è necessario per lo stabilimento del Lingotto oramai strutturalmente obsoleto, le cui lavorazioni di carrozzeria, stampaggio ed accessoristica sono state trasferite presso altre unità aziendali e all'esterno. Questa scelta ha finalizzato l'obiettivo di saturare meglio le capacità produttive esistenti presso altri stabilimenti più moderni, di razionalizzare i flussi di fabbricazione, ridurre i costi di produzione, e, quindi, migliorare la competitività aziendale sui mercati nazionali ed esteri.

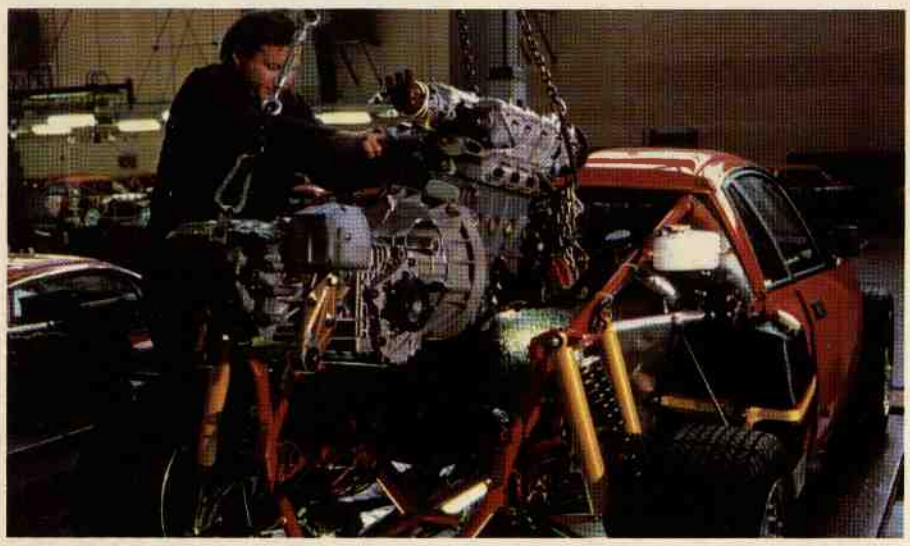
Ma se il Lingotto cesserà, dopo 60 anni, di essere un centro di produzione industriale, Fiat non solo non intende procederne alla demolizione, ma ritiene altresì che il suo futuro ruolo non debba limitarsi ad un semplice simbolo delle notevoli trasformazioni socio-economiche che hanno contraddistinto la crescita industriale della città. In altri termini per il Lingotto si deve trovare una sua nuova funzione, nell'ambito dei futuri sviluppi di Torino, e nel rispetto delle caratteristiche architettoniche originali. Ed è quindi proprio nelle decisioni sul futuro del Lingotto che esistono, per l'Azienda e per la Comunità, le possibilità di dimostrare concretamente la propria capacità di progettare nuove fasi evolutive, nell'ottica di un miglioramento qualitativo dell'area metropolitana.

Sensibile attenzione è stata dedicata anche al programma di aggiornamento dei mezzi di lavoro e miglioramento dell'efficienza produttiva, destinandovi il 17% degli investimenti. Oltre ad azioni varie nell'Area commerciale ed in quella produttiva, merita menzione il programma, avviato nell'area della Direzione Tecnica, di «Automazione celle prova motori», al fine di permettere un più ampio rilievo delle caratteristiche dei motori e consentire lo studio/realizzazione del «Piano riduzione consumi carburante» previsto per i nuovi motori '80 - '90.

Il restante 22% degli investimenti è stato destinato alla soluzione di problemi relativi all'ambiente, all'ecologia ed alla riduzione dei consumi energetici; in particolare, negli stabilimenti di Meccanica di Mirafiori e Rivalta sono stati installati sistemi computerizzati per il controllo continuo della temperatura ambiente, con l'obiettivo di conseguire risparmi significativi nel riscaldamento; presso lo stabilimento di Mirafiori sono state realizzate protezioni insonorizzanti per ridurre il rumore ambientale.

Nell'ambito delle Aziende Consociate, gli investimenti dell'anno hanno riguardato in particolare Sevel Italia S.p.A. che, con l'importo di quasi 100 miliardi di lire investiti, ha praticamente completato l'allestimento dello stabilimento di Val di Sangro. Per Sevel Argentina S.A. il totale degli investimenti nel 1981 è stato di oltre 100 miliardi di pesos, che hanno interessato prevalentemente l'attrezzatura della linea di montaggio del modello 505. In Fiat Automóveis sono stati liquidati investimenti per complessivi 3.250 milioni di cruzeiros, ripartiti tra sostituzioni di macchinari/attrezzature già esistenti e nuovi attrezzamenti per migliorie di modelli/versioni in corso di produzione.

Il motore Abarth della Lancia Rally Stradale e il dispositivo Digiplex applicato sul motore dell'Argenta 2000 I.E.



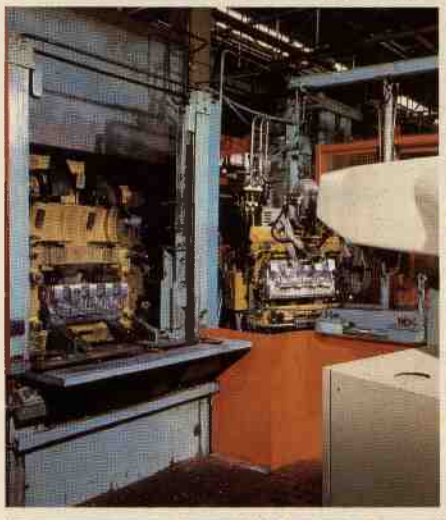
Ricerca, sviluppo e ingegnerizzazione

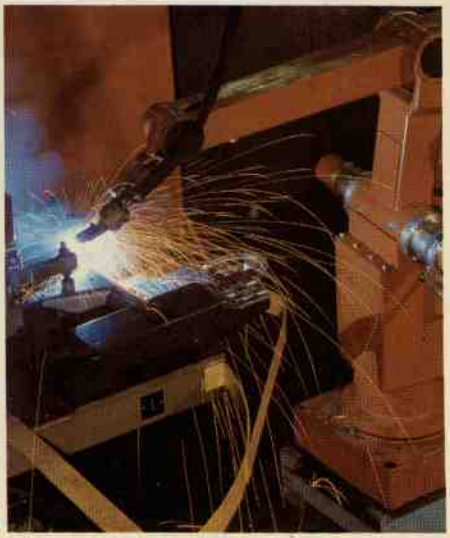
I problemi derivanti dall'evoluzione del contesto macroeconomico e le conseguenti variazioni della domanda del prodotto auto e del quadro concorrenziale, comportano la necessità di produrre a basso costo vetture affidabili, con ridotti oneri di esercizio e nel rispetto della continua evoluzione delle legislazioni nazionali e sovranazionali.

Tutto ciò significa porsi obiettivi di: riduzione dei consumi e del costo variabile del prodotto pur nel mantenimento delle prestazioni, miglioramento della qualità, unitamente a quelli dell'affidabilità e del confort; sviluppo delle produzioni standardizzate e dell'applicazione di Gruppi meccanici e di carrozzeria comuni a più modelli; introduzione di tecnologie innovative, sia per adeguarle alla globalità degli obiettivi di prodotto, che per incrementare la produttività in senso lato.

Con questi obiettivi Fiat Auto ha da tempo impostato un ampio programma a continuo scorrimento temporale che, a monte dei prodotti finiti e dei processi di produzione, tocca tutte le fasi della ricerca, sviluppo, progettazione, sperimentazione, preindustrializzazione di prodotto e di processo.

Nell'ambito dell'innovazione di prodotto, i principali temi svolti riguardano: lo sviluppo dell'architettura del veicolo (coefficiente di penetrazione - alleggerimento - eccetera); il miglioramento del confort (climatizzazione - rumorosità - vibrazioni - abitabilità - eccetera); i sistemi e controlli elettronici (controllo dei motopropulsori - controlli di sicurezza); motori (motori innovativi - miglioramento motori esistenti - emissioni - combustibili alternativi); trasmissioni (trasmissioni meccaniche - trasmissioni automatiche); comunanze e standardizzazioni.





Dall'alto in basso: il « robot che vede », primo robot al mondo della seconda generazione in funzione in officina a produrre: avvita le cerniere delle porte della Ritmo nello stabilimento di Rivalta; sempre a Rivalta lavorano robot che caricano le teste cilindri e il volano del motore della Ritmo; controlli dimensionali delle scocche della Delta nello stabilimento di Chivasso e saldatura degli anelli del sincronizzatore con l'impiego del laser nello stabilimento Meccanica di Rivalta; ancora robot al lavoro a Rivalta per caricare il fuso a snodo della Delta o per saldature sui bracci delle sospensioni posteriori di nuove vetture.

Questo elenco identifica solo i macro-temi di intervento; si consideri infatti che il «pert di commessa» di un veicolo totalmente innovato è rappresentato da una matrice costituita da oltre 400 punti di controllo principale e da migliaia di fasi avanzamento lavori.

Analogamente, per l'innovazione dei processi produttivi il programma di Fiat Auto è articolato nei temi: introduzione di tecnologie innovative; automazione e controllo dei mezzi e dei processi di produzione; robotica nelle lavorazioni e negli assemblaggi; sviluppo di complessi flessibili per linee di produzione; integrazione fra progettazione e produzione; sviluppo di impianti innovativi per il risanamento ecologico.

Per quanto concerne il prodotto, nel 1981 particolare attenzione è stata dedicata alla riduzione dei consumi sia dei modelli futuri che delle nuove versioni di quelli esistenti. L'incremento del rendimento dei motori è stato perseguito, soprattutto nella gamma più alta della produzione, con lo studio di sistemi che favoriscono un'alta turbolenza nelle camere di combustione anche a carichi parziali di funzionamento.

Sono proseguiti gli studi per migliorare l'accensione, distribuzione e alimentazione mediante l'utilizzo di sistemi di accensione elettronica statica, di dispositivi elettronici di intercettazione del flusso di carburante nelle fasi di rallentamento del veicolo, sistemi di spegnimento e riavviamento automatico del motore; questi dispositivi, previsti inizialmente su versioni «special» di vetture a basso consumo, saranno progressivamente applicati a tutta la gamma.

È proseguita nello stesso tempo la progettazione di motori innovativi, di cui uno, di piccola cilindrata, in collaborazione con Peugeot.

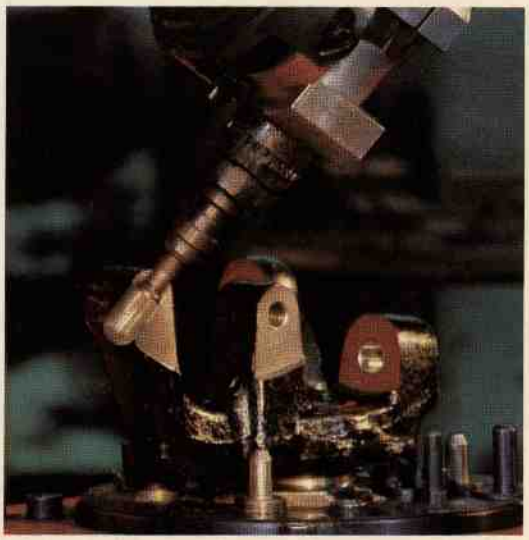
Nel settore delle apparecchiature elettroniche si è proceduto con studi di sistemi di controllo integrati e di strumentazione adatta ad informare l'utente e controllare l'efficienza globale del veicolo.

L'attività di ricerca sulla struttura e i sistemi di assemblaggio del veicolo hanno trovato un punto di verifica nella presentazione alla stampa specializzata ed ai tecnici della VSS (Vettura Sperimentale a Sottosistemi). Per questa realizzazione è stata condotta un'analisi accurata di materiali alternativi ad alto rapporto resistenza-peso, con conseguente positiva verifica della possibilità di una futura adozione.

Gli studi in galleria del vento su modelli prototipi hanno anche permesso di sviluppare ulteriormente le tecniche di simulazione al calcolatore delle forme di carrozzeria a più elevato coefficiente di penetrazione aerodinamica: questi studi, che hanno già trovato parziale applicazione sulla 127 III[a] Serie, commercializzata nel 1981, sono alla base degli interventi stilistici sui modelli di prossima immissione sul mercato.

Parallelamente alle azioni tendenti alle riduzioni dei consumi, si sono sviluppate attività rivolte ad ottimizzare le prestazioni del veicolo: studi per migliorare il confort, le prestazioni e la qualità del prodotto nel rispetto delle esistenti normative e tenendo sempre presente l'obiettivo strategico di massimizzare le comunanze dei gruppi funzionali e la standardizzazione dei componenti.

Per il conseguimento degli obiettivi su indicati Fiat Auto ha sostenuto nel 1981 costi di innovazione e spese di ricerca per quasi 200 miliardi, interamente riflessi sul conto economico dell'anno, che debbono essere integrati – per una migliore valutazione – con i costi di analoga natura sostenuti da altre Aziende del Gruppo (Componentistica, Comau, eccetera) e finalizzati al prodotto «automobile».



Robot addetto alla sbavatura del montante fuso a snodo della «131» nello stabilimento Meccanica di Rivalta e, nella pagina a fianco, un robot di verniciatura nello stabilimento carrozzeria di Cassino.

Personale e relazioni sociali

Alla fine del 1981 i dipendenti della Fiat Auto S.p.A. erano 119.202 di cui 18.591 in Cassa Integrazione Guadagni (97.046 operai e 22.156 impiegati e dirigenti, compresi gli addetti alle aree commerciali preposte alla vendita diretta).

Per il complesso di Fiat Auto e Consociate, i dipendenti erano 144.518, di cui 123.387 in Italia e 21.131 all'estero, con un decremento totale del 12,7% rispetto al 1980.

Relazioni industriali

Nel corso del 1981 il consolidamento delle azioni di ricupero sul piano della efficienza/produttività, già intraprese dopo la vertenza dell'autunno '80 e favorite dall'attenuarsi dell'antagonismo sindacale, ha permesso sul piano dell'utilizzo del fattore lavoro un sostanziale allineamento alle condizioni esistenti presso i più qualificati concorrenti europei.

In questo contesto, l'assestamento dei livelli di assenteismo sui valori registrati nell'ultimo trimestre del 1980 e la pressoché totale scomparsa dei fenomeni di conflittualità sono le componenti più significative del miglioramento del clima all'interno delle unità produttive.

L'accordo sindacale siglato il 13 luglio 1981, da un lato ha definito il numero dei lavoratori (7.000) da collocare in mobilità esterna, dall'altro ha fornito un quadro di riferimento ed individuato gli strumenti per affrontare i problemi di razionalizzazione della produzione.

Sempre nel mese di luglio, la lista dei 7.000 lavoratori in mobilità è stata inoltrata, tramite l'Unione Industriale, all'Ufficio Regionale del Lavoro. In data 22 dicembre 1981 la Commissione Regionale per l'impiego deliberava nell'ambito della normativa vigente, l'avvio del processo di mobilità esterna a far tempo dal 15 febbraio 1982, con le modalità previste dall'art. 4 del vigente contratto collettivo nazionale di categoria. Queste le cifre. Dal 15 febbraio '82 sino ai primi di aprile, le Sezioni di collocamento del Piemonte, interessate alla mobilità, hanno effettuato 412 chiamate, proponendo circa 124 posizioni di lavoro. Appena una dozzina, le persone che hanno accettato di «provare». In nessun caso si è giunti a perfezionare il nuovo rapporto di lavoro.

La maggior parte dei chiamati rifiuta a priori le offerte di lavoro nelle aziende che occupano meno di 15 dipendenti, sulla base delle indicazioni diffuse dal Sindacato.

Sull'intera vicenda pesa la mancanza di una regolamentazione legislativa che stabilisca delle sanzioni nell'ipotesi di ingiustificatezza del rifiuto.

Nel corso dell'anno è proseguita l'azione di adeguamento dei volumi di produzione alla domanda di mercato anche con il ricorso, per periodi settimanali, alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, resasi particolarmente necessaria negli ultimi mesi del 1981.

Formazione e sviluppo

L'attività di formazione e addestramento ha consuntivato un buon livello di partecipazioni; infatti i dipendenti che hanno frequentato i diversi corsi sono stati 8.500 con circa 58.000 giornate di partecipazione.

Da un punto di vista qualitativo si è data particolare enfasi all'iter formativo dei Quadri («L'Impresa nel Sistema Economico», «Il Sistema Socio-Sindacale», «Il Sistema Impresa») ed ai corsi di tipo specialistico destinati ad approfondire le professionalità connesse con l'innovazione tecnologica in atto.

La politica retributiva è stata improntata ad una notevole selettività da un lato e a interventi maggiormente incentivanti dall'altro. Particolare attenzione è stata riservata alla fascia dei Quadri con azioni volte a premiare il raggiungimento dei risultati.

Attività sociali

Nel corso del 1981 sono state, come di consueto, realizzate le Attività Sociali relative ai figli dei dipendenti presso gli asili nido, le scuole materne e i soggiorni vacanze; è stata effettuata la tradizionale distribuzione dei doni natalizi ed è continuata l'erogazione di borse di studio così come è proseguita intensa l'attività sportiva, ricreativa e culturale.

Società di settore

Italia

Autogestioni S.p.A.

Nel 1981 l'attività della Società – diretta alla commercializzazione di vetture usate – ha risentito dell'andamento riflessivo del mercato dell'usato.

Il fatturato 1981 è stato di 12 miliardi contro 19 miliardi del 1980; tale contrazione è solo apparente in quanto dovuta al maggior peso assunto dall'operativa su mandato a vendere rispetto alla commercializzazione diretta.

Il risultato dell'esercizio rimane sostanzialmente positivo.

Ferrari S.p.A.

Nell'esercizio sono state vendute oltre 2.500 unità con una produzione di 2.564 unità che ha consentito di saturare adeguatamente la capacità produttiva.

È proseguita l'attività del piano pluriennale di innovazione tecnologica che, nel 1981, è stato principalmente volto allo studio di nuove teste motori per migliorare le prestazioni e ridurre la polluzione, insieme alla sperimentazione e prove su nuovi materiali.

Gli investimenti hanno superato Lit. 9 miliardi e gli organici a fine 1981 sono di n° 1.570 unità.

Il fatturato globale è stato di 112.430 milioni, con un incremento del 34% rispetto al 1980.

Il risultato d'esercizio si prospetta con un saldo ampiamente positivo.

Sevel S.p.A. - Società Europea Veicoli Leggeri

Nel 1981 la Società – a partecipazione paritetica con Peugeot – ha completato, secondo il programma, l'allestimento dei fabbricati, degli impianti e dei mezzi di lavoro nello stabilimento di Val di Sangro, e nel mese di aprile ha avuto inizio l'attività di fabbricazione con l'uscita dalle linee dei primi furgoni.

Nel complesso gli investimenti hanno superato Lit. 227 miliardi di cui Lit. 95 miliardi nel 1981.

Il ritmo produttivo ha registrato un andamento crescente consentendo in ottobre il lancio commerciale del nuovo veicolo « Ducato » nelle varie versioni, che ha incontrato un favorevole accoglimento sul mercato.

A fine anno risultavano fabbricati 16.213 esemplari, su una capacità produttiva totale a regime di circa 80.000 unità.

Il fatturato è stato di Lit. 138 miliardi e gli organici hanno raggiunto il totale di 2.332 dipendenti.

Il risultato economico evidenzia, per quanto contenuta, una perdita che si collega sostanzialmente ai costi sostenuti per l'inizio dell'attività e alla parziale sotto utilizzazione della struttura produttiva.

Si prevede che già a partire dal 1982 la Società, con l'incremento del ritmo produttivo, sarà in grado di riassorbire i risultati negativi del biennio 1980 e 1981.

Estero

Fiat Auto International Holding B.V. - Amsterdam

Il terzo anno di vita della Holding è stato caratterizzato da una sempre più importante funzione di supporto finanziario alle Società commerciali in portafoglio.

Durante il 1981 ha provveduto:

- all'acquisto e costituzione di quattro nuove Società commerciali: Fiat Uruguay, Fiat Auto Venezuela, Auto-Hall Francia e Fiat Auto Nederland; la costituzione della nuova Affiliazione commerciale olandese ha rappresentato un particolare sforzo organizzativo data la necessità di subentrare in breve tempo nell'attività di commercializzazione di autoveicoli del precedente importatore;
- ad assumere, a seguito di accordi intervenuti con la Peugeot, il controllo totale della Sevel Argentina, di cui in seguito daremo notizie sulla sua attività;
- ad aumentare i capitali sociali di diverse Affiliazioni Commerciali per oltre Fiorini olandesi 200 milioni; di particolare rilevanza gli aumenti in Fiat Motors of

North America (F. ol. 76,8 mio), Fiat Auto U.K. (F. ol. 95,1 mio), C.C.A. Colombia (F. ol. 6,5 mio).

Il fatturato complessivo delle Società che fanno capo alla FAIH è stato di Fiorini olandesi 5.600 mio; gli andamenti economici hanno risentito, come nel 1980, della generalizzata flessione della domanda automobilistica. Di particolare rilevanza sono stati i cali di vendita registrati dalla Fiat Motors of North America, Fiat Auto U.K. e Fiat Ireland.

Fiat Automóveis S.A. - Brasile

Il 1981 è stato connotato da un aggravamento della situazione economica del Paese, con una riduzione del prodotto interno lordo (−3,6%), un'elevatissima inflazione (95,2%) e un costo medio del denaro (130%) a livelli estremamente penalizzanti.

Ne è derivato un fortissimo calo della domanda interna, quasi dimezzata rispetto al 1980, e una conseguente contrazione delle vendite di Fiat Automóveis sul mercato domestico. Tale avverso andamento è stato in parte compensato dalla notevole crescita delle esportazioni che hanno consentito alla Società di limitare a un −22% il volume di unità complessivamente fatturate alla propria rete locale, a Terzi importatori ed alla Rete Fiat. Il fatturato è ammontato a circa 52.443 mio di Cr. $.

Per contenere gli effetti negativi della congiuntura economica, sono stati ridotti gli organici a n° 8.757 unità (−25% rispetto al 1980) ed organizzata la produzione su di un unico turno; effettuati interventi di efficienza per ottenere il massimo contenimento dei costi e ridotti in misura considerevole gli investimenti.

Purtroppo, questa serie di provvedimenti non ha consentito di compensare, se non parzialmente, il peggioramento dei volumi di vendita, e il risultato economico d'esercizio, nonostante la concomitante azione di una politica dei prezzi ancora più attenta e puntuale, si presenterà non favorevole e fa seguito ad un andamento che anche nel 1980 è risultato negativo provocando una perdita d'esercizio pari a 7.983 milioni di Cr. $ (cruzeiros) che si trova riflessa, per la quota di competenza, nel bilancio 1981 della Fiat Auto.

Le iniziative produttive e commerciali previste per il 1982, insieme ai programmi di sostegno finanziario già deliberati, e che prevedono a brevissimo termine l'aumento del Capitale Sociale per 300 milioni di US$ (in quote proporzionali tra i due azionisti principali: Fiat Auto e Stato del Minas Gerais), consentono peraltro di considerare probabilmente superato il momento più critico e guardare al futuro con moderato ottimismo.

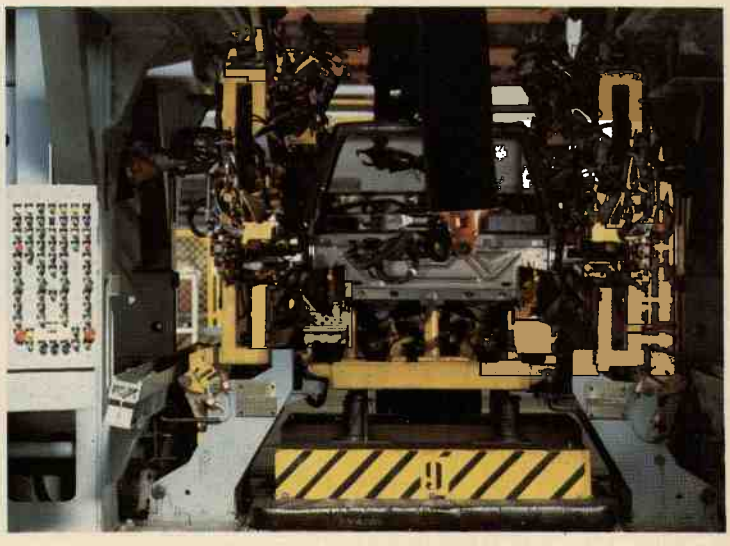
Sevel Argentina S.A.

Il primo anno di vita della Società (nata il 1° dicembre 1980 dalla fusione delle locali società automobilistiche Fiat e Peugeot) ha coinciso con uno degli anni più drammatici nella storia economica del paese.

Il 1981 è stato infatti caratterizzato da: un elevatissimo tasso di inflazione, con un aumento dei prezzi all'ingrosso del 180%; ripetute svalutazioni monetarie con deprezzamento rispetto al dollaro del 431%; elevatissimo costo del denaro e riduzione del prodotto interno lordo (−6,1%), accompagnati da un forte indebitamento verso l'estero (34 miliardi di dollari), e da un aumento della disoccupazione di circa il 15%.

Su questo sfondo generale, il mercato automobilistico, dopo alcuni mesi di domanda elevata sullo slancio del 1980, è entrato in crisi, con rapida accelerazione, a

Una stazione di lavoro del LAM, linea asincrona montaggio motori, in funzione nello stabilimento Meccanica di Torino Mirafiori e una stazione del Robogate sistema, guidata da computer, installata a Cassino per la saldatura, imbastitura e completamento delle scocche della Ritmo.



partire dal maggio 1981. A fine anno, esso presenta una caduta rispetto all'anno precedente del 35%.

Per fare fronte a questa situazione di vera e propria emergenza, i due partners hanno concordato di mettere Sevel Argentina nelle condizioni migliori per operare con rapidità e decisione, trasferendone il controllo totale ad uno solo di essi e, conseguentemente, dal settembre '81 FAIH ha assunto la partecipazione al 100% nella Società, previo accordo con il partner per una equa ripartizione degli oneri economici e finanziari maturati alla data dell'operazione. Occorre al riguardo rammentare che la fusione tra le due Società locali (Fiat e Peugeot) aveva provocato un sensibile impatto sulla gestione aziendale della nuova unità operativa e particolarmente sulle strutture della Rete Commerciale e sui volumi di vendita.

È stato pertanto necessario attuare nell'ultimo quadrimestre 1981 una profonda ristrutturazione i cui punti salienti sono: la riorganizzazione funzionale unita a processi di ristrutturazione e concentrazione produttiva; una forte riduzione degli organici (da 10.914 a 4.747 unità); una serie di azioni per vivacizzare la rete di vendita, favorite anche dal rinnovo della gamma con il lancio di due nuovi modelli (Fiat 147 e Peugeot 505); il rafforzamento della struttura finanziaria.

Negli ultimi mesi del 1981 si è verificata una vivace ripresa delle vendite che hanno consuntivato a fine anno 31.379 unità, con conseguente decisa contrazione del livello di stock. Il fatturato è stato di 1.416 miliardi di Pesos.

L'anno si è quindi chiuso con la prospettiva di affrontare su migliori posizioni il 1982, che tuttavia si presenta ancora critico sotto il profilo del raggiungimento dell'equilibrio di gestione, anche alla luce dei recenti avvenimenti in cui il Paese è coinvolto.

Linea di robot di saldatura delle scocche della «131».

Andamento 1° trimestre 1982

Il trimestre non ha segnato un miglioramento del livello di domanda automobilistica rispetto allo scorso anno.

Nell'ambito dell'Europa Occidentale (esclusa Spagna), si è registrata una sostanziale stabilità sui valori del 1° trimestre '81, sia per quanto riguarda l'Italia (che con circa 480.000 vetture mantiene il livello elevato dello scorso anno) sia per quanto riguarda il resto d'Europa, in cui persiste la fase di stagnazione (circa 2.080.000 vetture, pari ad un livello destagionalizzato di circa 7.600.000 unità/anno, con un lieve miglioramento rispetto ai valori medi dello scorso anno).

Questa stabilità del trimestre nel resto d'Europa è il risultato di un andamento differenziato tra i singoli mesi: ad un gennaio molto deludente (−7,2% su gennaio '81) hanno fatto seguito un febbraio e un marzo in crescendo (+1% e +8%, rispettivamente, gli incrementi rispetto all'analogo periodo dello scorso anno).

A livello di singolo Paese emergono indicazioni interessanti, soprattutto nel caso di due importanti mercati: Francia e Germania.

In Francia, l'incremento del 18% rispetto al 1° trimestre '81 presenta connotazioni similari a quelle del mercato italiano, soprattutto per le attese inflazionistiche che stanno generando domanda aggiuntiva.

L'andamento del mercato in Germania, in cui si è registrata una flessione dell'8,3% rispetto al 1° trimestre '81, probabilmente esplicita la prudenza del mondo occidentale di fronte alle difficoltà che tuttora ostacolano una ripresa effettiva.

Degli altri mercati soltanto l'Olanda registra un calo consistente su un mercato già molto depresso (−12% rispetto al 1° trimestre '81 e −26,5% sul 1° trimestre '80), mentre in Gran Bretagna il mercato si posiziona sui livelli dello scorso anno ed il Belgio consuntiva un aumento del 7%.

La maggior parte dei mercati minori registra un aumento contenuto rispetto allo scorso anno.

Negli Stati Uniti è continuata la fase recessiva che ha caratterizzato il 1981. Nel 1° trimestre 1982 il confronto con l'analogo periodo dell'anno precedente evidenzia una

flessione della domanda di circa il 18%, con una incidenza maggiore delle produzioni domestiche rispetto alle vetture importate; può peraltro essere significativo ricordare che l'andamento delle importazioni è passato da −6,2 in gennaio (rispetto al gennaio 1981) ad un −20,3 ed un −17,4 in febbraio e, rispettivamente, in marzo.

La nostra produzione in Italia nel trimestre risulta pari a 313.000 unità (vetture e veicoli commerciali); il decremento sui volumi del 1981, dell'ordine dell'11%, è dovuto alla volontà di mantenere gli stocks su livelli adeguati all'attuale fase depressa del mercato europeo, nell'attesa che il miglioramento dei mercati su cui operiamo, congiuntamente al lancio dei nuovi modelli, agevolino il ritorno a quei livelli di attività produttiva che l'efficienza tecnologica e l'apprezzamento dei nostri prodotti consentirebbero sin d'ora.

A fine marzo 1982 le unità fatturate hanno raggiunto, tra Italia e gli altri Mercati Europei, il volume di 378.000 vetture e veicoli commerciali (+20.000 rispetto al corrispondente periodo dell'anno scorso) mentre i dati relativi alle immatricolazioni indicano, per il trimestre, una quota di penetrazione del 13,5 in Europa (Italia compresa - Spagna esclusa), leggermente migliore dei primi tre mesi del 1981; tale andamento trova specifico riscontro anche sul mercato domestico dove, per il totale delle tre marche Fiat, Autobianchi e Lancia, la percentuale di quota è in leggera ascesa.

In Brasile l'andamento del mercato si presenta sostanzialmente stazionario rispetto al primo trimestre 1981; anche i volumi di vendita di Fiat Automóveis — sul mercato domestico — non presentano scostamenti di rilievo, mentre le vendite all'esportazione hanno raggiunto le 30.000 unità, contro le 18.000 dei primi 3 mesi del 1981; sono conseguentemente aumentate le unità prodotte, che hanno raggiunto il volume di 39.000 vetture e serie smontate complete. In Argentina, il primo trimestre del 1982 prosegue nell'andamento critico del 1981 già commentato nelle pagine precedenti della Relazione, con volumi più che dimezzati rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Le unità prodotte da Sevel Argentina S.A. sono state 7.000 (contro le 9.350 del primo trimestre 1981) e quelle fatturate hanno di poco superato le 6.000, con una riduzione sull'anno precedente.

Risultati 1981

Il conto economico evidenzia una perdita di 254,5 miliardi dopo aver operato l'allineamento di alcune partecipazioni in portafoglio per oltre Lit. 250 miliardi, di cui principalmente Fiat Auto International Holding B.V. Olanda (Lit. 179 miliardi) e Fiat Automóveis S.A. Brasile (Lit. 68 miliardi), che sono state riportate al valore dei rispettivi patrimoni netti degli ultimi bilanci approvati.

Pertanto, prima di tale allineamento, il risultato della gestione aziendale è sostanzialmente in pareggio. Per una corretta comparazione con l'esercizio precedente occorre ricordare che su tale risultato si sono positivamente riflessi i notevoli incrementi di efficienza grazie ai processi di razionalizzazione industriale e commerciale, già richiamati nelle pagine precedenti della Relazione. Per contro l'esercizio ha sopportato oneri di natura straordinaria e costi specifici legati alla politica commerciale della Società.

Tra i primi si rammenta il costo dell'uscita del personale in pre-pensionamento attuato secondo le norme di legge e che ha gravato il conto economico per oltre 50 miliardi. Inoltre, la nostra politica commerciale, già richiamata in un'altra parte della Relazione, è stata indirizzata a praticare aumenti di prezzo più contenuti rispetto all'aumento dei costi, continuando una strategia già intrapresa nel 1980. Si ricorda in proposito che ogni punto percentuale di minor aumento dei ricavi ha un impatto nel conto economico di Fiat Auto di oltre Lit. 70 miliardi.

Sulla gestione si sono infatti riflessi gli effetti sfavorevoli di situazioni di mercato, in Italia e sui principali mercati di esportazione, caratterizzati da una accesa competitività e – in alcuni importanti paesi – da sensibili contrazioni della domanda che hanno comportato l'adozione di interventi di sostegno alle vendite al fine di non incidere ulteriormente sui livelli di attività produttiva ed occupazionali.

Occorre infine mettere in luce il rilevante importo degli ammortamenti, pari a oltre Lit. 300 miliardi, con un aumento di Lit. 55 miliardi rispetto al 1980.

La gestione del 1981 è risultata quindi in sensibile miglioramento rispetto a quella dell'anno precedente grazie alle intense azioni di recupero dell'efficienza e di

miglioramento nella gestione del capitale circolante.

Abbiamo ritenuto di dedicare queste risorse ad una più aggressiva politica commerciale e ad un'azione rigorosa di risanamento interno, sopportando così gli inevitabili oneri straordinari. Inoltre abbiamo continuato l'aggiornamento dei nostri prodotti e strutture tecniche – con le già ricordate importanti spese di ricerca e innovazione che hanno gravato integralmente nel conto economico dell'esercizio – convinti di costruire così più solide basi per le nostre prospettive di sviluppo.

In merito alla situazione patrimoniale e finanziaria, è da ricordare che, nel corso del 1981 è stato effettuato un aumento di capitale di 500 miliardi che ha contribuito a migliorare la struttura complessiva dell'Azienda.

Anche a seguito delle azioni gestionali già illustrate, l'indebitamento finanziario complessivo si è ridotto di 739 miliardi rispetto al 31 dicembre 1980 portandosi al 31 dicembre 1981 a 1.592 miliardi (al netto delle disponibilità e crediti finanziari); conseguentemente il rapporto tra indebitamento finanziario netto e patrimonio netto migliora, passando da 2,4 : 1 a 1,3 : 1.

Anche la struttura della parte attiva e passiva risulta molto equilibrata, in quanto la somma del patrimonio netto e delle passività a medio e lungo termine è pressoché equivalente alla somma delle immobilizzazioni tecniche nette e finanziarie.

Per quanto riguarda le immobilizzazioni tecniche, la variazione netta dell'anno (+270 miliardi) è stata completamente finanziata dalla variazione netta ammortamenti (+290 miliardi): il fondo ammortamento a fine esercizio è pari al 27% delle immobilizzazioni, percentuale significativa tenuto conto che la Fiat Auto ha appena concluso il 3° esercizio sociale ed ha effettuato al contempo elevati nuovi investimenti.

Particolarmente importante è stata la riduzione delle scorte di magazzino (−311 miliardi); anche i crediti a breve termine per forniture e servizi, nonostante l'incremento del fatturato del 7,3%, si sono ridotti di 15 miliardi.

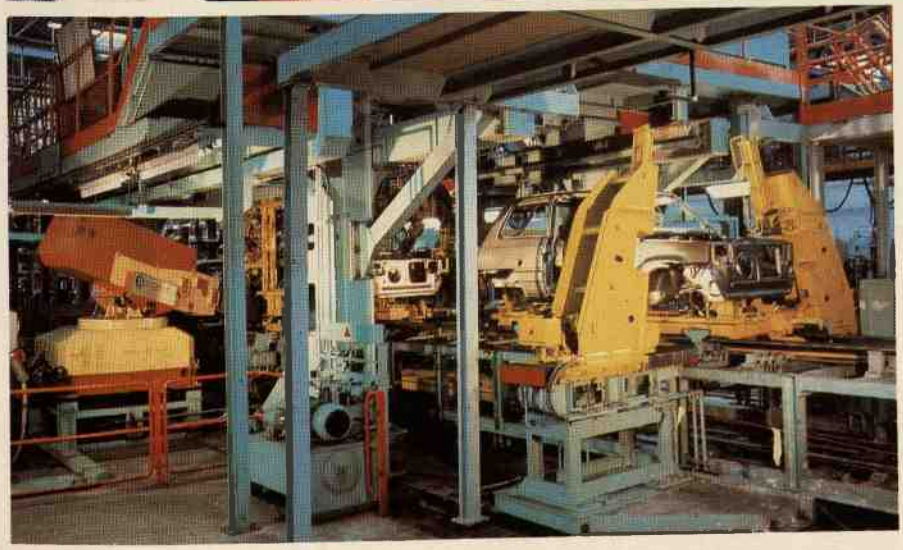
Data la sostanziale stabilità dei debiti per fornitura e altri debiti correnti il capitale di funzionamento si è complessivamente ridotto in modo sostanziale, consentendo il miglioramento della posizione finanziaria di cui si è già fatto cenno.

Rinnovo organi sociali

Si compie il periodo di carica del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale. Siete pertanto invitati a provvedere alla loro rinnovazione.

Sala calcolatori dei magazzini centrali ricambi Fiat a Volvera.

Qui a lato una stazione del Robogate installato nello stabilimento carrozzeria di Termini Imerese. L'ingresso massiccio dei robot e delle attrezzature automatizzate in officina sono lo specchio dei tempi, ma l'uomo rimane ancora sempre il vero artefice del lavoro, sia esso un operaio di provata capacità come un «Levabolli» che riversa esperienza e competenza, o un tecnico che sa dominare i sofisticati strumenti di calcolo e di misura o un collaudatore che analizza la funzionalità e l'affidabilità del modello di vettura che sta per essere immesso sul mercato o che viene costantemente tenuto sotto controllo per migliorarlo.



Bilancio Patrimoniale al 31 dicembre 1981 e raffronto con il 31 dicembre 1980

Attività

(Importi espressi in milioni di lire)

	Bilancio al 31/12/1981	Bilancio al 31/12/1980	Aumenti/ (Diminuzioni)
IMMOBILIZZAZIONI			
Beni materiali	**2.840.745**	2.561.797	278.948
Beni immateriali	**6.795**	7.504	(709)
Partecipazioni	**559.627**	793.246	(233.619)
Titoli di credito a reddito fisso	**9.269**	10.952	(1.683)
Crediti finanziari			
verso Terzi	**18.698**	19.888	(1.190)
verso Società del Gruppo	**12.362**		12.362
Totale	**3.447.496**	**3.393.387**	**54.109**
PATRIMONIO CIRCOLANTE			
Scorte di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci	**1.420.518**	**1.732.098**	**(311.580)**
Forniture in corso (anticipi)			
a Fornitori	**1.378**	**298**	**1.080**
Crediti			
Crediti per forniture e servizi con durata superiore ad un anno			
Clienti	**59.135**	39.720	19.415
Società controllate	**61.861**	68.712	(6.851)
Società collegate	**—**	5.140	(5.140)
Crediti per forniture e servizi con durata inferiore ad un anno			
Clienti	**876.189**	743.222	132.967
Società controllante	**2.825**	7.231	(4.406)
Società controllate	**304.549**	450.292	(145.743)
Società collegate	**57.383**	62.224	(4.841)
	1.361.942	**1.376.541**	**(14.599)**
Crediti finanziari			
Crediti verso Banche	**95.679**	19.537	76.142
Altri crediti	**245.634**	101.893	143.741
Valori mobiliari			
Denaro e valori in Cassa	**13.901**	17.242	(3.341)
Totale	**3.139.052**	**3.247.609**	**(108.557)**
RATEI E RISCONTI			
Ratei	**8.589**	35.175	(26.586)
Risconti	**2.179**	3.013	(834)
Costi pluriennali da ammortizzare	**21.321**	29.014	(7.693)
Totale	**32.089**	**67.202**	**(35.113)**
PERDITE ESERCIZI PRECEDENTI	**227.300**	**97.200**	**130.100**
PERDITA D'ESERCIZIO	**254.501**	**130.100**	**124.401**
Totale come contro	**7.100.438**	**6.935.498**	**164.940**
CONTI D'ORDINE	**624.418**	**563.642**	**60.776**
Totale	**7.724.856**	**7.499.140**	**225.716**

Passività

(Importi espressi in milioni di lire)

	Bilancio al 31/12/1981	Bilancio al 31/12/1980	Aumenti/ (Diminuzioni)
CAPITALE SOCIALE	**1.700.000**	**1.200.000**	**500.000**
FONDI PER AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI			
Fondo ammortamento capitale fisso	**752.316**	461.782	290.534
Fondo rischi su crediti	**20.963**	15.527	5.436
Fondo rischi e oneri futuri	**55.397**	22.362	33.035
Fondo rischi su crediti per interessi di mora	**8.425**	1.851	6.574
Fondo indennità anzianità personale dipendente	**737.636**	732.626	5.010
Fondo imposte	**230**	196	34
Totale	**1.574.967**	**1.234.344**	**340.623**
DEBITI			
Debiti verso Aziende ed Istituti di Credito			
a medio e lungo termine			
con garanzia reale	**323.208**	360.213	(37.005)
senza garanzia reale	**676.607**	616.553	60.054
	999.815	**976.766**	**23.049**
a breve termine	**249.722**	441.124	(191.402)
	1.249.537	**1.417.890**	**(168.353)**
Debiti finanziari verso Società del Gruppo			
Società controllante			
a medio e lungo termine	**6.000**	500.000	(494.000)
a breve termine	**470.886**	464.284	6.602
Società controllate			
a medio e lungo termine	**4.075**	5.191	(1.116)
Società collegate			
a breve termine	**2.062**	—	2.062
	483.023	**969.475**	**(486.452)**
Anticipi da Clienti per forniture	**3.060**	**11.550**	**(8.490)**
Debiti per forniture e servizi			
con durata superiore ad un anno			
Fornitori	**100**	43	57
con durata inferiore ad un anno			
Fornitori	**1.478.020**	1.555.849	(77.829)
Società controllante	**3.051**	1.923	1.128
Società controllate	**127.901**	104.390	23.511
Società collegate	**85.468**	73.268	12.200
	1.694.540	**1.735.473**	**(40.933)**
Altri debiti	**198.771**	**156.162**	**42.609**
Totale	**3.628.931**	**4.290.550**	**(661.619)**
RATEI E RISCONTI			
Ratei	**177.776**	194.014	(16.238)
Risconti	**18.764**	16.590	2.174
Totale	**196.540**	**210.604**	**(14.064)**
Totale Passività	**7.100.438**	**6.935.498**	**164.940**
CONTI D'ORDINE	**624.418**	**563.642**	**60.776**
Totale	**7.724.856**	**7.499.140**	**225.716**

Conto dei Profitti e delle Perdite per l'Esercizio 1981 e raffronto con l'Esercizio 1980

(Importi espressi in milioni di lire)

Perdite

(Componenti negativi di reddito)

	Esercizio 1981	Esercizio 1980	Aumenti/ (Diminuzioni)
SPESE DI ESERCIZIO E ESISTENZE INIZIALI			
Esistenze iniziali di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci	**1.732.098**	1.217.903	514.195
Spese per acquisti di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci	**4.131.902**	4.537.573	(405.671)
Spese per prestazioni di lavoro subordinato			
Retribuzioni	**1.232.222**	1.221.910	10.312
Contributi obbligatori	**325.692**	374.929	(49.237)
Accantonamento fondo indennità anzianità personale dipendente	**156.519**	128.686	27.833
Spese per prestazioni di servizi	**924.433**	867.626	56.807
Ammortamenti			
Capitale fisso	**300.809**	246.011	54.798
Beni immateriali e costi pluriennali	**16.305**	15.587	718
Accantonamenti			
Rischi su crediti	**9.609**	4.992	4.617
Rischi e oneri futuri	**32.836**	17.362	15.474
Rischi su crediti per interessi di mora	**7.596**	1.851	5.745
Imposte e tasse indirette	**6.657**	5.854	803
Altre spese	**26.754**	36.832	(10.078)
Totale	**8.903.432**	**8.677.116**	**226.316**
ONERI FINANZIARI			
Interessi sui debiti verso:			
Società controllante	**65.863**	31.280	34.583
Interessi sui debiti verso Aziende ed Istituti di credito	**179.499**	114.982	64.517
Interessi sugli altri debiti	**522**	504	18
Sconti e altri oneri finanziari	**208.946**	129.561	79.385
Minusvalenze risultanti da valutazione di Bilancio			
Partecipazioni	**250.124**	119.871	130.253
Titoli di credito a reddito fisso	**472**	153	319
Totale	**705.426**	**396.351**	**309.075**
ONERI STRAORDINARI			
Perdite			
su beni del capitale fisso	**6.230**	10.507	(4.277)
su partecipazioni e su titoli di credito a reddito fisso	**6.246**		6.246
Sopravvenienze passive	**32.979**	16.073	16.906
Totale	**45.455**	**26.580**	**18.875**
IMPOSTE DIRETTE	**232**	159	73
DIFFERENZE DA INCORPORAZIONE SOCIETÀ ABARTH	**327**		327
Totale generale	**9.654.872**	**9.100.206**	**554.666**

Profitti
(Componenti positivi di reddito)

	Esercizio 1981	Esercizio 1980	Aumenti/ (Diminuzioni)
RICAVI DI ESERCIZIO E RIMANENZE FINALI			
Ricavi			
Cessione di beni			
mezzi di trasporto			
autovetture e veicoli commerciali	**7.147.175**	6.659.880	487.295
componenti per veicoli industriali	**18.134**	13.359	4.775
produzioni meccaniche			
attrezzature	**28.401**	30.849	(2.448)
materie plastiche, gomma, chimica			
combustibili solidi, liquidi, gassosi	**8.178**	7.762	416
	7.201.888	**6.711.850**	**490.038**
Prestazioni di servizi	**268.329**	261.756	6.573
	7.470.217	**6.973.606**	**496.611**
Incrementi degli impianti e di altri beni per lavori interni	**63.538**	35.057	28.481
Altri proventi di esercizio	**42.407**	44.398	(1.991)
Proventi degli investimenti immobiliari	**1.783**	2.198	(415)
Rimanenze finali di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci	**1.420.518**	1.732.098	(311.580)
Totale	**8.998.463**	**8.787.357**	**211.106**
PROVENTI FINANZIARI			
Dividendi delle partecipazioni	**455**	880	(425)
Interessi dei titoli di credito a reddito fisso	**1.046**	1.084	(38)
Interessi dei crediti verso Banche	**4.248**	3.174	1.074
Interessi dei crediti verso Società controllate e collegate	**29.939**	5.683	24.256
Interessi dei crediti verso la clientela	**14.683**	9.951	4.732
Interessi di altri crediti	**1.530**	2.087	(557)
Altri proventi finanziari	**277.259**	135.580	141.679
Totale	**329.160**	**158.439**	**170.721**
PROVENTI STRAORDINARI			
Plusvalenze su realizzo di:			
Capitale fisso	**17.568**	4.350	13.218
Partecipazioni e titoli di credito a reddito fisso	**8.503**	710	7.793
Sopravvenienze attive	**46.677**	19.250	27.427
Totale	**72.748**	**24.310**	**48.438**
PERDITA D'ESERCIZIO	**254.501**	**130.100**	**124.401**
Totale generale	**9.654.872**	**9.100.206**	**554.666**

Stato patrimoniale «riclassificato» al 31 dicembre 1981 e raffronto con il 31 dicembre 1980

(Importi espressi in milioni di lire)

Attività

	31 dicembre 1981	31 dicembre 1980	Aumenti/ (Diminuzioni)
ATTIVITÀ A BREVE			
Cassa e disponibilità presso Banche ed Enti	**109.580**	36.779	72.801
Crediti per forniture e servizi	**1.240.946**	1.262.969	(22.023)
Meno - Fondo rischi su crediti	**(20.963)**	(15.527)	(5.436)
Finanziamenti a			
Terzi	**150**	—	150
Società collegate	**346**	—	346
Altri crediti	**245.634**	101.893	143.741
Anticipi per forniture in corso - Fornitori	**1.378**	298	1.080
Scorte di magazzino	**1.420.518**	1.732.098	(311.580)
Ratei e risconti attivi	**10.768**	38.188	(27.420)
Totale attività a breve	**3.008.357**	**3.156.698**	**(148.341)**
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
Crediti per forniture e servizi con scadenza superiore ad un anno	**120.996**	113.572	7.424
Finanziamenti a			
Terzi	**19.564**	19.888	(324)
Società collegate	**11.000**	—	11.000
Partecipazioni	**559.627**	793.246	(233.619)
Titoli di credito a reddito fisso	**9.269**	10.952	(1.683)
Totale immobilizzazioni finanziarie	**720.456**	**937.658**	**(217.202)**
IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE	**2.840.745**	**2.561.797**	**278.948**
Meno - Fondo ammortamento	**(752.316)**	(461.782)	(290.534)
Netto	**2.088.429**	**2.100.015**	**(11.586)**
IMMOBILIZZAZ. IMMATERIALI E COSTI PLURIENNALI	**28.116**	**36.518**	**(8.402)**
Totale attività immobilizzate	**2.837.001**	**3.074.191**	**(237.190)**
Totale attività	**5.845.358**	**6.230.889**	**(385.531)**

Passività

	31 dicembre 1981	31 dicembre 1980	Aumenti/ (Diminuzioni)
PASSIVITÀ A BREVE			
Debiti verso Banche	**249.722**	441.124	(191.402)
Quote finanziamenti a medio-lungo termine scadenti entro un anno	**472.255**	126.336	345.919
Debiti finanziari verso Società Controllante	**470.886**	464.284	6.602
Debiti per forniture e servizi	**1.694.440**	1.735.430	(40.990)
Altri debiti	**198.771**	156.162	42.609
Anticipi per forniture da Clienti	**3.060**	11.550	(8.490)
Ratei e risconti passivi	**196.540**	210.604	(14.064)
Fondo imposte	**230**	196	34
Totale passività a breve	**3.285.904**	**3.145.686**	**140.218**
PASSIVITÀ A MEDIO E LUNGO TERMINE E FONDI			
Debiti per forniture e servizi con scadenza superiore ad un anno - Fornitori	**100**	43	57
Finanziamenti al netto delle quote scadenti entro un anno	**539.697**	1.355.621	(815.924)
Fondo indennità anzianità personale dipendente	**737.636**	732.626	5.010
Altri fondi	**63.822**	24.213	39.609
Totale passività a medio-lungo termine e fondi	**1.341.255**	**2.112.503**	**(771.248)**
PATRIMONIO NETTO			
Capitale sociale	**1.700.000**	1.200.000	500.000
Perdite esercizi precedenti	**(227.300)**	(97.200)	(130.100)
Perdita d'esercizio	**(254.501)**	(130.100)	(124.401)
Totale patrimonio netto	**1.218.199**	**972.700**	**245.499**
Totale passività, patrimonio netto	**5.845.358**	**6.230.889**	**(385.531)**

Conto dei profitti e delle perdite «riclassificato» esercizio 1981 e raffronto con esercizio 1980

(Importi espressi in milioni di lire)

	Esercizio 1981	Esercizio 1980	Aumenti/ (Diminuzioni)
RICAVI			
Cessione di beni	**7.201.888**	6.711.850	490.038
Prestazioni di servizi	**268.329**	261.756	6.573
Totale ricavi	**7.470.217**	**6.973.606**	**496.611**
COSTI E SPESE D'ESERCIZIO			
Acquisti di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci	**4.131.902**	4.537.573	(405.671)
Spese per prestazioni di lavoro subordinato	**1.557.914**	1.596.839	(38.925)
Accantonamento fondo indennità anzianità personale dipendente	**145.179**	128.686	16.493
Spese per prestazioni di servizi	**924.433**	867.626	56.807
Ammortamenti	**317.114**	261.598	55.516
Accantonamenti a copertura	**42.445**	24.205	18.240
Altre spese	**26.753**	36.832	(10.079)
Meno - Produzioni interne, rimborsi all'esportazione, ecc.	**(83.564)**	(56.431)	(27.133)
Meno - Variazione scorte	**311.580**	(514.195)	825.775
Totale costi e spese d'esercizio	**7.373.756**	**6.882.733**	**491.023**
UTILE/(PERDITA) OPERATIVA	**96.461**	**90.873**	**5.588**
PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI			
Interessi attivi	**51.446**	21.979	29.467
Interessi passivi	**(245.884)**	(146.766)	(99.118)
Altri proventi finanziari-importo netto	**60.717**	5.866	54.851
Minusvalenze su partecipazioni e titoli di credito a reddito fisso	**(250.596)**	(119.871)	(130.725)
Dividendi da partecipazioni	**455**	880	(425)
Totale netto proventi/(oneri) finanziari	**(383.862)**	**(237.912)**	**(145.950)**
ALTRI PROVENTI/(ONERI)			
Realizzo di immobilizzazioni tecniche - importo netto	**11.338**	(6.157)	17.495
Realizzo di partecipazioni e titoli di credito a reddito fisso	**2.257**	710	1.547
Sopravvenienze, proventi e oneri diversi - importo netto	**19.789**	22.479	(2.690)
Totale altri proventi/(oneri)	**33.384**	**17.032**	**16.352**
PERDITA PRIMA DELLE IMPOSTE	**(254.017)**	**(130.007)**	**(124.010)**
IMPOSTE SUL REDDITO	**(157)**	**(93)**	**(64)**
DIFFERENZE DA INCORPORAZIONE SOC. ABARTH	**(327)**	**—**	**(327)**
PERDITA D'ESERCIZIO	**(254.501)**	**(130.100)**	**(124.401)**

Avvertenza

Lo Stato Patrimoniale ed il Conto dei Profitti e delle Perdite sono presentati a milioni di lire e in forma riclassificata secondo gli schemi prevalenti nella prassi internazionale così da offrire una rappresentazione della situazione patrimoniale-finanziaria più percepibile da parte del mondo finanziario internazionale.

Prospetto delle variazioni nella situazione patrimoniale-finanziaria avvenute nello esercizio 1981

(Importi espressi in milioni di lire)

	Esercizio 1981	Esercizio 1980
FONDI GENERATI DALLA GESTIONE		
Perdita d'esercizio	**(254.501)**	(130.100)
Ammortamenti	**317.114**	261.598
Accantonamento fondo indennità anzianità	**145.179**	128.686
Accantonamenti a copertura	**50.041**	24.205
Totale a)	**257.833**	**284.389**
ALTRE FONTI DI FINANZIAMENTO		
Disinvestimento di immobilizzazioni tecniche (netto)	**82.105**	20.257
Assunzione finanziamenti a medio-lungo termine al netto variazione quote scadenti nell'anno	**117.322**	456.340
Finanziamento da Società controllante	**6.602**	476.982
Aumento Capitale Sociale	**500.000**	—
Diminuzione di immobilizzazioni finanziarie	**224.626**	—
Totale b)	**930.655**	**953.579**
IMPIEGO DEI FONDI		
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	**367.150**	336.122
Investimenti di immobilizzazioni finanziarie	—	96.321
Diminuzione di finanziamenti a medio-lungo termine		
Rimborso mutui	**133.246**	91.745
Rimborso a Società controllante	**500.000**	—
Riclassifica a breve termine (Mutuo IMI)	**300.000**	
Indennità anzianità liquidata	**130.025**	56.219
Altri impieghi	**34.588**	41.587
Totale c)	**1.465.009**	**621.994**
Aumento (diminuzione) delle attività nette a breve (a + b – c)	**(276.521)**	**615.974**
VARIAZIONI NEI COMPONENTI LE ATTIVITÀ NETTE A BREVE		
Attività a breve		
Cassa e disponibilità presso Banche	**72.801**	(18.074)
Crediti per forniture e servizi	**121.718**	335.017
Scorte di magazzino	**(311.580)**	514.195
Altre attività a breve	**(25.844)**	6.078
Totale a)	**(142.905)**	**837.216**
Passività a breve		
Debiti verso Banche	**(191.402)**	174.304
Quote finanziamenti a medio-lungo termine scadenti entro un anno	**345.919**	32.676
Debiti per forniture e servizi	**1.619**	26.059
Altre passività a breve	**(22.520)**	(11.797)
Totale b)	**133.616**	**221.242**
Aumento (diminuzione) delle attività nette a breve (a – b)	**(276.521)**	**615.974**

Principali indici economici e patrimoniali esercizio 1981

INDICI PATRIMONIALI	1981	1980
Fondo ammortamento / Immobilizzazioni tecniche lorde	**27,0%**	18,1%
Attività a breve / Passività a breve	**0,9 : 1**	1,0 : 1
Attività immobilizzate / Patrimonio netto (Mezzi propri)	**2,3 : 1**	3,2 : 1
Attività immobilizzate / Patrimonio netto + Passività a medio-lungo termine e Fondi	**1,1 : 1**	1,0 : 1
Indebitamento finanziario netto / Patrimonio netto	**1,3 : 1**	2,4 : 1

INDICI ECONOMICI		
Costo del lavoro / Fatturato	**22,9%**	24,7%
Oneri finanziari netti / Fatturato	**2,6%**	2,1%
Ammortamento Capitale Fisso / Fatturato	**4,0%**	3,5%
Risultato d'esercizio (ante allineamento partecipazioni) / Fatturato	**(0,1%)**	(0,1%)
Risultato d'esercizio (ante allineamento partecipazioni) + Ammortamento Cap. Fisso / Fatturato	**4,0%**	3,4%

Note illustrative al Bilancio

Attività

IMMOBILIZZAZIONI

Beni materiali L. 2.840.745 milioni

La valutazione riflette i valori di conferimento per i beni ricevuti in apporto e, per gli investimenti successivi, il costo di acquisto per i beni di provenienza esterna ed il costo di produzione per i beni prodotti internamente.

Le variazioni verificatesi nel corso dell'esercizio sono riassunte nel prospetto seguente:

		Variazioni dell'esercizio			
		Aumenti			
(L./milioni)	Esistenze al 31/12/80	Nuovi investimenti	Incorporazione Abarth & C. S.p.A.	Disinvestimenti	Esistenze al 31/12/81
Immobili civili	72.815	388	—	63.626	**9.577**
Immobili industriali	833.095	20.958	—	7.959	**846.094**
Impianti	611.939	80.074	792	5.610	**687.195**
Macchinario	475.483	83.574	2.514	3.592	**557.979**
Attrezzature di mezzi di produzione	380.137	92.899	4.680	5.643	**472.073**
Mobili e dotazioni	156.779	24.193	463	920	**180.515**
Mezzi di trasporto	22.885	24.354	249	9.550	**37.938**
	2.553.133	**326.440**	**8.698**	**96.900**	**2.791.371**
Anticipi a Fornitori	8.664	40.710	—	—	**49.374**
	2.561.797	**367.150**	**8.698**	**96.900**	**2.840.745**

La destinazione degli investimenti è riportata nell'apposito capitolo della parte generale della relazione.

I costi di manutenzione sono interamente spesati nell'esercizio e, solo ai fini fiscali, la parte eccedente il plafond, è ripresa a tassazione ed ammortizzata ai sensi dell'art. 68 D.P.R. 29/9/1973 n. 597.

I disinvestimenti dell'esercizio riguardano cessioni di immobili civili a dipendenti già locatari dei medesimi per L. 63.626 milioni, nonché dismissioni di beni dal processo produttivo e cessioni di immobili industriali già in uso di concessionari.

Gli anticipi a fornitori ammontano a L. 49.374 milioni e sono riferiti ad acquisti di beni immobili, impianti, macchinari e attrezzature.

Beni immateriali L. 6.795 milioni

Nel corso dell'esercizio sono avvenute le seguenti variazioni:

(L./milioni)	Totale	Marchi	Brevetti	Spese di ricerca	Altri beni immateriali
Valori al 31/12/1980	7.504	23	184	7.297	—
Incrementi	1.219	6	30	1.183	—
Riclassifiche	—	—	—	–8.480	8.480
Ammortamenti	–1.928	–5	–85	—	–1.838
Valori al 31/12/1981	**6.795**	**24**	**129**	**—**	**6.642**

I valori per i quali i marchi, i brevetti e gli altri beni immateriali sono iscritti in bilancio corrispondono ai costi direttamente sostenuti per il loro ottenimento, ridotti delle quote di ammortamento così determinate:

— marchi: in relazione al periodo di tutela;
— brevetti: in ragione del 20% annuo;
— altri beni immateriali: riferendosi a spese di ricerca per la progettazione del veicolo commerciale « Ducato » che si è completata nel corso del 1981, in rapporto alla presunta vita utile del prodotto.

Partecipazioni L. 559.627 milioni

Le partecipazioni non quotate in borsa sono iscritte in bilancio al costo di acquisizione o di sottoscrizione del Capitale Sociale.

Nei casi di perdite risultanti dai bilanci regolarmente approvati i valori delle partecipazioni non quotate in borsa sono stati adeguati proporzionalmente alla diminuzione del patrimonio netto.

Tra le variazioni in diminuzione richiedono una particolare menzione le minusvalenze accertate per l'adeguamento al patrimonio netto al 31/12/1980 delle

partecipate:

- F.A.I.H. per L. 179.067 milioni
- FIASA per L. 67.916 milioni

Globalmente le minusvalenze su partecipazioni ammontano a L. 250.124 milioni che sono stati addebitati al conto economico dell'esercizio.

Il valore di carico della partecipazione Seat, Società quotata in borsa, è risultato inferiore alla media della quotazione dell'ultimo trimestre 1981 e pertanto nessuna minusvalenza è stata accertata; si è provveduto ad uno stanziamento per eventuali perdite sulla futura cessione delle residue azioni.

In dettaglio le variazioni in aumento ed in diminuzione intervenute nell'esercizio sono indicate nel prospetto seguente:

(L./milioni)	Variazioni in aumento			
	Costituzione nuove Società	Aumenti di Capitale	Versamento a copertura perdite	Totale
Società Controllate				
San Paolo S.r.l. - Torino	17	—	—	17
San Paolo Uno S.r.l. - Torino	19	—	—	19
Fiat Automóveis S.A. - Betim	—	17.633	—	17.633
Totale	**36**	**17.633**	**—**	**17.669**
Società Collegate				
Centro Ricerche Fiat S.p.A. - Orbassano	—	—	1.500	1.500
Società Distribuzione Ricambi S.p.A. - Torino	50	—	—	50
Tofas S.A. - Istanbul	—	4.054	—	4.054
Totale	**50**	**4054**	**1500**	**5604**
Totale aumenti	**86**	**21.687**	**1.500**	**23.273**

(L./milioni)	Variazioni in diminuzione			
	Incorporazione	Cessioni	Minusvalenze	Totale
Società Controllate				
Abarth & C. S.p.A. - Torino	503	—	—	503
San Paolo S.r.l. - Torino	—	17	—	17
Fiat Automòveis S.A. - Betim	—	—	67.916	67.916
Fiat Auto International Holding B.V. - Amsterdam	—	—	179.067	179.067
Totale	**503**	**17**	**246.983**	**247.503**
Società Collegate				
Centro Ricerche Fiat S.p.A. - Orbassano	—	—	1.521	1.521
Fiat SE.P.IN. S.p.A. - Torino	—	—	129	129
S.E.S. S.p.A. - Brindisi	—	—	10	10
Seat S.A. - Madrid	—	* 6.248	—	6.248
Tofas A/S - Istanbul	—	—	1.481	1.481
Totale	**—**	**6.248**	**3.141**	**9.389**
Totale diminuzioni	**503**	**6.265**	**250.124**	**256.892**
Variazione netta (Diminuzione)				(233.619)

* La variazione riferita alla Seat è conseguente alla cessione di n. 2.977.840 azioni all'I.N.I. (Instituto Nacional de Industria) a seguito degli accordi intervenuti con l'Azionista di Controllo. Le residue n. 2.204.810 azioni saranno cedute nel luglio del 1982.

I valori delle partecipazioni al 31/12/1981, raffrontati con il 31/12/1980, sono qui di seguito indicati:

(L./milioni)

Capitale di proprietà Fiat Auto al 31/12/1981		Società	Valori al 31/12/80	Variazioni dell'esercizio 1981	Valori al 31/12/81
%	(*) valore nominale				
		Società Controllate			
		Investimenti in Italia			
—	—	Abarth & C. S.p.A. - Torino	503	(503)	—
100	500	Autogestioni S.p.A. - Torino	575	—	575
100	1.000	Sasn S.p.A. - Autopiste Sperimentali Nardò - Santa Chiara di Nardò	1.362	—	1.362
100	20	Sira S.r.l. - Società Industriale Ricerche Automotoristiche - Torino	20	—	20
55,41	166	Uica S.p.A. - Unione Italiana Costruttori Autoveicoli - Torino	499	—	499
50	500	Ferrari S.p.A. - Esercizio Fabbriche Automobili e Corse - Modena	1.157	—	1.157
95	19	S. Paolo Uno S.r.l. - Torino	—	19	19
		Investimenti all'Estero			
53,42	104.937	Fiat Automóveis S.A. - Betim	233.028	(50.283)	182.745
100	574.281	Fiat Auto International Holding B.V. - Amsterdam	503.374	(179.067)	324.307
	681.423	**Totale Società Controllate**	**740.518**	**(229.834)**	**510.684**
		Società Collegate			
		Investimenti in Italia			
50	22.500	Sevel S.p.A. - Società Europea Veicoli Leggeri - Atessa	22.500	—	22.500
37	222	Isvor Fiat S.p.A. - Società di Sviluppo e Addestramento Industriale - Torino	222	—	222
45	4.500	Centro Ricerche Fiat S.p.A. - Orbassano (Torino)	4.420	(21)	4.399
24,48	612	Fiat SE.P.IN. S.p.A. - Servizi per l'Industria - Torino	612	(129)	483
15	45	S.E.S. S.p.A. - Sistemi Energia Sud - Brindisi	45	(10)	35
25	50	Società Distribuzione Ricambi S.p.A. - Torino	—	50	50
		Investimenti all'Estero			
41,50	5.031	Tofas - Turk Otomobil Fabrikasi A/S - Istanbul	7.635	2.573	10.208
6,04	27.494	Seat S.A. - Sociedad Española de Automóviles de Turismo - Madrid	11.172	(6.248)	4.924
24	7.007	Van Doorne's Transmissie B.V. - Tilburg	6.122	—	6.122
	67.461	**Totale Società Collegate**	**52.728**	**(3.785)**	**48.943**
	748.884	**Totale**	**793.246**	**(233.619)**	**559.627**

(*) I valori espressi in valuta estera sono convertiti al cambio in essere al 31/12/1981.

Titoli di credito a reddito fisso L. 9.269 milioni

Sono valutati al costo di acquisizione e, per quelli quotati in borsa, alla media dei prezzi di compenso dell'ultimo trimestre dell'esercizio, se inferiore.

Del totale iscritto in bilancio al 31/12/1981, L. 6.335 milioni sono vincolati a titolo di pegno o cauzione per garanzie contrattuali.

La diminuzione netta di L. 1.683 milioni rispetto all'esercizio precedente, è la risultanza fra acquisti dell'esercizio per L. 1.877 milioni e vendite, rimborsi ed adeguamenti di valore per L. 3.560 milioni.

Crediti finanziari L. 31.060 milioni

Segnano un incremento di L. 11.172 milioni rispetto all'esercizio precedente.

Sono rappresentati principalmente da crediti consolidati in partecipazione finanziaria verso la Zavodi Crvena Zastava per L. 18.528 milioni e dal finanziamento alla Società collegata Sevel Italia per L. 11.000 milioni.

PATRIMONIO CIRCOLANTE

Scorte di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci L. 1.420.518 milioni

La diminuzione di L. 311.580 milioni, rispetto al bilancio precedente, rispecchia l'azione combinata della diminuzione delle quantità in giacenza e dell'andamento

crescente dei costi.

Nella valutazione è stato seguito il criterio del minore fra il costo di acquisto o di produzione e il valore di mercato o di presumibile realizzo.

Il costo di acquisto adottato riflette i valori ultimi di acquisizione comprensivi degli oneri accessori di diretta imputazione.

Il costo di produzione corrisponde alle somme dei costi sostenuti per l'allestimento dei beni nella fase della trasformazione industriale degli stessi.

Forniture in corso (anticipi) L. 1.378 milioni

Il confronto con le risultanze al 31/12/1980 evidenzia un aumento di L. 1.080 milioni.

Crediti per forniture e servizi L. 1.361.942 milioni

Sono iscritti in bilancio al valore nominale; l'allineamento al valore di presumibile realizzo è ottenuto con l'iscrizione di un apposito fondo al passivo.

La diminuzione netta nei confronti del 31/12/1980 di L. 14.599 milioni emerge dai maggiori volumi di incasso da Società controllate parzialmente compensati dall'aumento dell'esposizione verso i clienti Terzi.

I crediti in divisa estera sono esposti in bilancio, così come i debiti — per un criterio prudenziale —, ai cambi storici di registrazione delle operazioni.

Crediti verso Banche L. 95.679 milioni

Tale ammontare rappresenta disponibilità temporanee giacenti a fine anno sui conti bancari.

Altri crediti L. 245.634 milioni

Sono esposti in bilancio al valore nominale e risultano così suddivisi:

(L./milioni)	
Personale dipendente per anticipi contrattuali	68.865
INPS per fiscalizzazione oneri sociali	16.495
INPS c/Cassa Integrazione Guadagni ed altre anticipazioni	31.242
Erario per imposte dirette	4.606
Depositi cauzionali in denaro	3.754
Sava S.p.A. per c/commissione	35.716
Crediti per cessione immobili civili a dipendenti	37.966
Intendenza di Finanza per rimborsi sulle esportazioni	28.505
Banca d'Italia per depositi vincolati infruttiferi	6.220
Diversi	12.265

Registrano un incremento di L. 143.741 milioni rispetto all'esercizio precedente dovuto principalmente alle voci seguenti:

L./milioni	
INPS c/Cassa Integrazione Guadagni, ecc.	31.242
Crediti per cessione immobili civili a dipendenti	37.966
Intendenza di Finanza c/iscrizione credito per rimborsi sulle esportazioni	28.505
	97.713

RATEI E RISCONTI

Ratei e Risconti Attivi

Sono iscritti in bilancio in base al criterio di competenza temporale ed economica, concordata con il Collegio Sindacale, e risultano così costituiti:

(L./milioni)	Ratei	Risconti
Rimborsi sulle esportazioni e imposte di fabbricazione	2.613	
Contributi in c/interessi da Enti finanziatori	4.062	
Interessi dei crediti verso clienti e altri proventi finanziari	1.096	
Oneri finanziari		535
Vari	818	1.644
	8.589	**2.179**

La variazione più significativa rispetto all'esercizio precedente è data dalla riclassifica alla voce « Altri Crediti » dei rimborsi sulle esportazioni per la parte supportata da regolari istanze all'Intendenza di Finanza.

Costi pluriennali da ammortizzare

Risultano così costituiti:

(L./milioni)	1981	1980
Imposta sostitutiva su finanziamenti	1.008	
Disaggio su mutui IMI	5.531	6.760
Spese di costituzione ed aumento capitale sociale	8.794	7.250
Costi conseguenti a ristrutturazioni di unità produttive	5.411	7.511
Quote pregresse dell'indennità di anzianità conseguenti a rinnovi contrattuali		6.661
Varie	577	832
	21.321	**29.014**

La variazione netta di L. 7.693 milioni è determinata:
in aumento, da spese capitalizzate nell'esercizio 1981 (L. 6.684 milioni);
in diminuzione, dalle quote di ammortamento di competenza dell'esercizio (L. 14.377 milioni) che conducono all'estinzione completa dei valori entro il periodo massimo di cui all'art. 2426 del Codice Civile.

Passività

CAPITALE SOCIALE

È costituito da 1.700 milioni di azioni del valore nominale di L. 1.000 caduna, interamente liberate.

L'aumento da lire 1.200 miliardi a lire 1.700 miliardi, deliberato dall'assemblea degli azionisti del 15 gennaio 1981, è stato eseguito in data 13 aprile 1981.

FONDI PER AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI

Fondo ammortamento Capitale Fisso L. 752.316 milioni

I cespiti sono stati classificati tenendo conto della presumibile vita utile e gli ammortamenti risultano adeguati all'effettivo deperimento subito nell'esercizio ed all'obsolescenza tecnico-economica.

Lo stanziamento al conto economico ammonta a L. 300.809 milioni e comprende L. 23.056 milioni calcolati su nuovi cespiti immessi durante l'anno nel processo produttivo.

Dal processo di ammortamento sono stati esclusi i beni in corso di costruzione ed i beni ultimati ma non ancora inseriti nel processo produttivo.

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio sono riassunte, in milioni di lire, nel prospetto seguente:

(milioni di lire)	Aliquote medie %	Fondo al 31/12/80	Variazioni dell'esercizio			Fondo al 31/12/81
			In aumento		In diminuzione: disinvest.	
			Stanziamenti dell'anno	Incorpor. Abarth & C. S.p.A.		
Immobili civili	3	4.364	287	—	3.795	856
Immobili industriali	3	46.731	24.170	—	461	70.440
Impianti	12,5	120.962	80.773	249	2.218	199.766
Macchinario	12,9	105.421	63.394	1.246	2.535	167.526
Attrezzature di mezzi di produzione	25	149.029	104.135	2.719	3.696	252.187
Mobili e dotazioni	13,5	29.977	22.834	206	316	52.701
Mezzi di trasporto	20	5.298	5.216	100	1.774	8.840
		461.782	**300.809**	**4.520**	**14.795**	**752.316**

Fondo rischi su crediti L. 20.963 mil.

L'incremento netto di L. 5.436 milioni è determinato:
– in aumento, dal nuovo stanziamento di L. 9.609 milioni;
– in diminuzione, dall'utilizzo per cancellazione di crediti non più esigibili per L. 534 milioni e dalla proventizzazione di L. 3.792 milioni per l'avvenuto incasso di crediti a fronte dei quali era stato effettuato lo stanziamento.

Fondo rischi e oneri futuri L. 55.397 mil.

Lo stanziamento di L. 33.035 milioni consente la copertura degli oneri contrattuali di garanzia sul parco di autoveicoli in circolazione o presso la rete esterna di vendita, nonché l'eventuale perdita sulla cessione delle residue azioni Seat, come già precisato.

Fondo rischi su crediti per interessi di mora L. 8.425 milioni

L'incremento di L. 6.574 milioni è determinato dalle seguenti motivazioni:
– nuovo accantonamento per iscrizione crediti per interessi di mora di dubbia esigibilità per L. 7.596 milioni;
– utilizzo del fondo per proventizzazione partite incassate per L. 307 milioni;
– utilizzo del fondo per cancellazione crediti non più esigibili per L. 715 milioni.

Fondo indennità anzianità personale dipendente L. 737.636 milioni

La consistenza del fondo è adeguata al fabbisogno maturato alla data del 31 dicembre 1981 ed è stata calcolata in osservanza alle disposizioni legislative e dei contratti di lavoro vigenti.

Rispetto al precedente esercizio presenta un incremento netto di L. 5.010 milioni che costituisce il saldo dei seguenti movimenti:

	(L/milioni)
Quota maturata e imputata al c/economico	156.519
Fondo proveniente da incorporazione Abarth & C. S.p.A.	2.378
Liquidazioni avvenute nell'esercizio	(124.196)
Fondo trasferito ad altre Società del Gruppo per movimenti di personale	(5.829)
Fondo resosi disponibile a seguito di intervenuta modifica nel regime contrattuale dell'istituto «premio di fedeltà»	(23.862)
	5.010

DEBITI

Debiti verso Aziende e Istituti di Credito a medio e lungo termine

L. 999.815 milioni

L'incremento di L. 23.049 milioni è costituito dal saldo fra l'accensione di nuovi finanziamenti per L. 155.179 milioni ed i rimborsi effettuati nell'esercizio per L. 132.130 milioni.

I finanziamenti in valuta estera, inerenti alle vendite all'esportazione, sono espressi al cambio in essere al momento dell'assunzione in quanto sono stati parimenti mantenuti ai cambi storici i residui crediti relativi alle vendite stesse.

La composizione di tale posta è analizzata nel prospetto che segue:

CON GARANZIA REALE (L./milioni)	**Scadenza del prestito**	**Tasso annuo %**	**Importo al 31/12/1981**	**Importo al 31/12/1980**
Valuta Italiana				
IMI - per zona di Cassino	1986	4	23.327	27.468
IMI - per zona di Cassino	1990	7,5	4.123	4.437
IMI - per zona di Cassino	1990	8,85	1.254	1.343
IMI - per zona di Cassino	1985	7,5	23.641	28.980
IMI - per zona di Cassino	1988	8,8	34.401	38.212
IMI - per zona di Cassino	1988	8,85	6.108	6.783
ICIPU - per zona di Cassino	1984	8,7	5.476	7.301
IMI - per zona di Termini Imerese	1984	3	371	512
IMI - per zona di Termini Imerese	1984	4	515	707
IMI - per zona di Termini Imerese	1985	4	262	330
IMI - per zona di Termini Imerese	1986	3	423	510
IMI - per zona di Termini Imerese	1987	3	107	123
IMI - per zona di Termini Imerese	1988	8,85	16.182	17.920
IMI - per zona di Termini Imerese	1988	8,8	6.880	7.642
IMI - per zona di Termini Imerese	1988	9,25	19.983	22.000
IMI - per zona di Termini Imerese	1990	5,35	690	—
IMI - per zona di Sulmona	1987	4	3.631	4.157
IMI - per zona di Sulmona	1990	7,5	678	734
IMI - per zona di Sulmona	1989	4,7	1.330	1.330
IMI - per zona di Termoli	1988	6	15.607	17.361
IMI - per zona di Termoli	1990	7,5	18.799	20.344
IMI - per zona di Termoli	1987	10,25(*)	1.789	2.000
IMI - per zona di Termoli	1987	10 (*)	3.342	3.790
IMI - per zona di Termoli	1994	8,85	2.886	4.450
ISVEIMER - per Filiale di Bari	1984	3	139	192
IMI - per Filiale di Napoli	1991	5,3	302	324
IMI - per zona di Salussola	1989	8,3	2.919	3.097
IMI - per zona di Verrone	1989	8,3	3.009	3.192
IMI - per zona di Torino e Chivasso	1986	14	5.401	6.117
IMI - per zona di Torino e Chivasso	1987	14,5	10.838	11.933
IMI - per zona di Torino e Chivasso	1988	13,8	5.081	5.549
IMI -	1989	10,6	90.308	97.975
IMI - c/prestito per avanzata tecnologia		7,5	1.406	—
INTERBANCA	1988	a) (*)	12.000	12.000
Valuta Estera				
EXIMBANK - tronche 1971	1981	6,5	—	1.400
Totale con garanzia reale			**323.208**	**360.213**

SENZA GARANZIA REALE (L./milioni)	Scadenza del prestito	Tasso annuo %	Importo al 31/12/1981	Importo al 31/12/1980
Valuta Italiana				
MEDIOBANCA	1983	b) (*)	3.750	5.625
ISVEIMER - per zona di Cassino, Sulmona, Termoli	1986	14	26.018	29.471
ISVEIMER - per zona di Cassino, Sulmona, Termoli	1986	14	14.010	15.869
ISVEIMER	1987	14,5	52.223	57.500
Banco di Sicilia - per zona di Torino	1985	c)	33.336	41.670
IMI	1982	18,75	300.000	300.000
EFIBANCA	1988	d)	50.000	50.000
CENTROBANCA	1988	13,89	2.200	2.200
Istituti finanziari per finanziamenti su esportazioni				
Valuta Italiana				
MEDIOBANCA	diverse	diversi	—	439
IMI	diverse	diversi	119.352	43.100
INTERBANCA	diverse	diversi	19.039	16.563
EFIBANCA	diverse	diversi	5.152	13.170
ICIPU	diverse	diversi	—	55
Banca Nazionale del Lavoro	diverse	diversi	4.939	6.040
Banco di Napoli	diverse	diversi	15.382	3.693
Banco di Sicilia	diverse	diversi	8.655	2.812
CENTROBANCA	diverse	diversi	5.451	6.327
Valuta Estera				
San Paolo			6.091	—
ICIPU	diverse	diversi	11.009	22.019
Totale senza garanzia reale			**676.607**	**616.553**
Totale generale			**999.815**	**976.766**

(a) Tasso variabile in funzione dei tassi del «prime rate» A.B.I.

(b) Tasso dell'1,50% superiore a quello praticato sui depositi vincolati per almeno 48 mesi dai principali Istituti di credito a medio termine.

(c) Tasso dell'1,75% inferiore al «prime rate».

(d) Tasso dell'1,875% superiore a quello praticato dall'Istituto sui certificati di deposito a 48 mesi.

(*) Tasso annuo nominale.

Debiti verso Aziende ed Istituti di Credito a breve termine

L. 249.722 milioni

L'indebitamento al 31 dicembre 1981 segna un decremento di L. 191.402 milioni dovuto essenzialmente alle diminuzioni delle anticipazioni in divisa estera a fronte di esportazioni.

Debiti finanziari verso Società del Gruppo

L. 483.023 milioni

La variazione di L. 486.452 milioni è essenzialmente dovuta alla riduzione del finanziamento della Società Controllante (L. 500.000 milioni) a seguito dell'avvenuto aumento del Capitale Sociale.

Anticipi da Clienti per forniture

L. 3.060 milioni

Sono a fronte di forniture commerciali non ancora eseguite e sono così ripartiti:

	(L./milioni)
Italia	2.851
Estero	209

Debiti per forniture e servizi

L. 1.694.540 milioni

Segnano una diminuzione di L. 40.933 milioni rispetto al 31 dicembre 1980 e sono così suddivisi:

	(L./milioni)
Italia	1.360.730
Estero	333.810

Altri debiti L. 198.771 milioni

Segnano un incremento netto di L. 42.609 milioni e sono così motivati:

(L./milioni)

Depositi cauzionali di terzi	3.138
Enti previdenziali diversi	75.096
Erario per IVA e ritenute IRPEF	47.667
IVA conto sospeso	33.923
Liquidazioni a personale dimissionario	25.578
Debiti diversi	13.369

RATEI E RISCONTI

L'iscrizione in bilancio, concordata con il Collegio Sindacale, riflette il criterio della competenza temporale ed economica e la loro composizione è la seguente:

(L./milioni)

	Ratei	Risconti
Lavoro ed oneri relativi	124.132	
Oneri finanziari	33.752	
Proventi finanziari – interessi su tratte		18.708
Varie	19.892	56
	177.776	**18.764**

CONTI D'ORDINE

Beni di Terzi L. 58.897 milioni

L'incremento di L. 37.679 milioni è dovuto principalmente a nuovi depositi di titoli in garanzia, effettuati dalle Concessionarie presso le Filiali Italia, per il passaggio al regime di concessione integrale.

Beni dell'Azienda presso Terzi
L. 156.863 milioni

L'aumento di L. 41.569 milioni è sostanzialmente riferito ad attrezzature di nostra proprietà date in uso a fornitori a seguito dell'intervenuta modifica nella politica aziendale in materia.

Rischi speciali e debiti di garanzia
L. 230.824 milioni

La riduzione di L. 87.291 milioni è totalmente assorbita dalla flessione registrata nelle fidejussioni rilasciate a favore UFI a garanzia di finanziamenti dalla stessa concessi a nostri fornitori.

Erario per componenti di reddito a deducibilità fiscale differita
L. 176.226 milioni

L'incremento di L. 67.213 milioni è rappresentato dalle quote dei costi di manutenzione eccedenti il plafond fiscalmente deducibile.

Conto dei Profitti e delle Perdite

Perdite

SPESE DI ESERCIZIO E RIMANENZE INIZIALI

Spese per acquisti di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci L. 4.131.902 milioni

Raffrontate con le spese dell'esercizio precedente segnano un decremento di L. 405.671 milioni. Tale diminuzione è da attribuirsi ai minori volumi di acquisto conseguenti alla politica di contenimento degli stock nonché al minor volume di produzione.

Spese per prestazioni di lavoro subordinato L. 1.557.914 milioni

Comprendono le retribuzioni al personale dipendente ed i relativi contributi obbligatori. Segnano un decremento di L. 38.925 milioni rispetto all'esercizio precedente in conseguenza del minor volume di attività e della riduzione degli organici.

Accantonamento al fondo indennità anzianità personale dipendente L. 156.519 milioni

Rispetto all'esercizio precedente registra un incremento di L. 27.833 milioni.

Spese per prestazioni di servizi L. 924.433 milioni

Tale voce, che presenta un contenuto incremento rispetto all'esercizio precedente, è composta dalle seguenti principali voci:

	(L./milioni)
Lavorazione di Terzi su beni di nostra proprietà	156.853
Spese accessorie di vendita e pubblicitarie	516.590
Prestazioni varie da persone fisiche e giuridiche, altre	250.990

Ammortamenti Capitale Fisso L. 300.809 milioni

Il computo degli ammortamenti a carico dell'esercizio è avvenuto secondo i criteri già illustrati nel commento al bilancio patrimoniale.

Rispetto all'esercizio precedente registrano un incremento di L. 54.798 milioni.

Accantonamento per rischio su crediti L. 9.609 milioni

Lo stanziamento dell'esercizio adegua il fondo al rischio di insolvenza dei debitori.

Accantonamento per rischi e oneri futuri L. 32.836 milioni

Lo stanziamento a carico dell'esercizio è a fronte degli oneri di garanzia che emergeranno in relazione agli impegni assunti con la clientela.

Imposte e tasse indirette L. 6.657 milioni

Sono riferite a tributi locali, imposte di registrazione contratti, imposte di bollo e tasse di concessioni governative.

Altre spese L. 26.754 milioni

Riguardano principalmente spese assistenziali nei confronti dei dipendenti, quote associative ad Enti di categoria e diversi.

ONERI FINANZIARI

Interessi sui debiti verso Aziende ed Istituti di Credito L. 179.499 milioni

La suddivisione fra interessi passivi relativi a prestiti a breve termine e medio e lungo termine è la seguente:

	(L./milioni)
Breve termine	45.833
Medio e lungo termine	133.666

Sconti e altri oneri finanziari L. 208.946 milioni

Comprendono:	(L./milioni)
Spese conseguenti alle vendite rateali a mezzo Società SAVA S.p.A.	86.034
Perdite su cambi	83.753
Commissioni e spese bancarie	9.411
Sconti passivi su effetti	27.667
Spese diverse	2.081

Al fine di una corretta valutazione dell'incidenza degli oneri finanziari si precisa che tale importo è controbilanciato dall'iscrizione, tra i componenti positivi di reddito, di L. 115.351 milioni per interessi attivi su vendite rateali effettuate tramite SAVA di cui si fa menzione nelle pagine successive della relazione.

Minusvalenze risultanti da valutazioni di bilancio

Partecipazioni L. 250.124 milioni

Riflette l'adeguamento dei valori di carico ai patrimoni netti dell'ultimo bilancio delle seguenti Società:

	(L./milioni)
Fiat Auto International Holding B.V.	179.067
Fiat Automóveis S.A.	67.916
Centro Ricerche Fiat S.p.A.	1.521
Tofas A/S	1.481
Fiat SE.P.IN. S.p.A.	129
S.E.S. S.p.A.	10

Sopravvenienze passive L. 32.979 milioni

Sono costituite dalle seguenti voci:

	(L./milioni)
Erogazione 14esima mensilità al personale a seguito di accordi contrattuali	14.036
Conguaglio e differenze prezzi riconosciuti a fornitori	10.891
Altre sopravvenienze passive	8.052

Profitti

RICAVI PER CESSIONI DI BENI E PER PRESTAZIONI DI SERVIZI

Sono rappresentati come segue:

Ricavi per cessioni di beni	(L./milioni)
Mezzi di trasporto	7.147.175
Risultano così composti:	
Autovetture e veicoli commerciali	6.375.676
Ricambi di autoveicoli	461.352
Motori, componenti ed accessori autoveicoli	242.201
Attività complementare e altre	67.946

Rispetto allo scorso esercizio registrano un incremento di L. 487.295 milioni pari al 7,3%.

Le esportazioni ammontano a L. 1.852.695 milioni e rappresentano il 26% del fatturato.

Ricavi per prestazioni di servizi L. 268.329 milioni

Sono rappresentati da:

	(L./milioni)
Royalties, progettazione, consulenza ed assistenza tecnica	35.637
Servizi resi alla clientela	72.030
Rivalsa spese di trasporto	118.832
Prestazioni di personale	5.294
Altre prestazioni	36.536

Tali ricavi non segnano apprezzabili variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Incrementi degli impianti e di altri beni per lavori interni L. 63.538 milioni

Sono riferiti a:

	(L./milioni)
Beni materiali	63.131
Beni immateriali	407

e sono essenzialmente costituiti da costruzioni interne di attrezzatura di mezzi per la produzione di nuovi modelli.

Altri proventi di esercizio L. 42.407 milioni

Sono essenzialmente rappresentati da:

	(L./milioni)
Rimborsi dazio e diritti doganali all'esportazione	10.356
Contributi in conto capitale su investimenti nel Mezzogiorno	12.808
Contributi per acquisto di beni strumentali (maggiore detrazione IVA art. 18 legge 675 del 12/2/1977)	1.756
Risarcimento danni diversi	1.437
Contributi in c/interessi e per addestramento personale	9.600
Rimborso imposta di fabbricazione per carburante impiegato nelle prove collaudo motori	1.658
	37.615

PROVENTI FINANZIARI

Dividendi delle partecipazioni L. 455 milioni

Sono determinati da dividendi percepiti da:

	(L./milioni)
Autogestioni S.p.A.	425
Ferrari S.p.A.	30

Altri proventi finanziari L. 277.259 milioni

Sono così motivati:

	(L./milioni)
Interessi su rateazioni relative alle vendite tramite commissionaria SAVA S.p.A.	115.351
Interessi di mora	8.858
Utili su cambi	152.370
Diversi	680

Per quanto concerne gli utili su cambi, essi derivano dalle differenze attive tra cambio storico al quale erano controvalutati i crediti e i debiti iscritti all'1/1/1981 ed i cambi del giorno in cui si è effettuato il relativo incasso o pagamento.

PROVENTI STRAORDINARI

Sopravvenienze attive L. 46.677 milioni

Sono costituite dalle seguenti voci:

	(L./milioni)
Proventizzazione eccedenza accantonamenti per «premi fedeltà»	23.862
Prelievo dal fondo rischi crediti a seguito avvenuto incasso di crediti già ritenuti di dubbio realizzo	3.792
Altre sopravvenienze attive	19.023

Relazione del Collegio Sindacale

Signori Azionisti,

La relazione del Consiglio di Amministrazione Vi illustra l'andamento della gestione della Vostra Società e delle principali Controllate presentandoVi il bilancio al 31 dicembre 1981 che registra una perdita di L. 254.501.208.364.

Abbiamo partecipato nel corso dell'esercizio alle sedute del Consiglio di Amministrazione ed abbiamo effettuato periodiche verifiche alle consistenze dei valori di cassa e dei titoli di proprietà della Società o da essa ricevuti in pegno, cauzione o custodia, accertando la loro corrispondenza con le registrazioni contabili ed i documenti giustificativi.

Abbiamo riscontrato la regolarità della gestione e constatato il rispetto delle disposizioni di legge e di statuto.

Abbiamo esaminato il bilancio ed il conto dei profitti e delle perdite e possiamo confermare che le varie voci corrispondono alle risultanze dei libri e delle scritture contabili regolarmente tenute.

Il Consiglio di Amministrazione Vi illustra inoltre, nella Sua relazione che accompagna il bilancio, la situazione del mercato, delle vendite, della produzione, degli investimenti, informandoVi altresì sulla politica dei prezzi e sulle azioni intraprese per l'innovazione dei prodotti e per l'attività di ricerca e sviluppo e di ingegnerizzazione.

Il bilancio ed il conto dei profitti e delle perdite così si sintetizzano:

BILANCIO

Attività	
Immobilizzazioni materiali, immateriali e finanziarie	L. 3.447.496.436.856
Patrimonio circolante	L. 3.139.050.487.628
Ratei e risconti	L. 32.088.758.282
Perdite esercizi precedenti	L. 227.300.903.633
Perdita d'esercizio	L. 254.501.208.364
	L. 7.100.437.794.763
Passività	
Capitale Sociale	L. 1.700.000.000.000
Fondi per ammortamenti ed accantonamenti	L. 1.574.967.193.481
Debiti	L. 3.628.930.941.838
Ratei e risconti	L. 196.539.659.444
	L. 7.100.437.794.763
I conti d'ordine pareggiano all'attivo ed al passivo in	**L. 624.418.239.383**

CONTO PROFITTI E PERDITE

Componenti positivi del reddito	L. 9.400.370.887.968
Componenti negativi del reddito	L. 9.654.872.096.332
Perdita d'esercizio	**L. 254.501.208.364**

Concordiamo sulla impostazione data dal Consiglio di Amministrazione al bilancio e confermiamo che i criteri di valutazione sono conformi alle disposizioni degli artt. 2425 e seguenti del Codice Civile.

In particolare vi facciamo rilevare quanto segue:

- i beni strumentali provenienti dai conferimenti Fiat, Lancia ed Abarth sono esposti ai valori di apporto e gli investimenti successivi alla data dei detti conferimenti sono stati valutati al costo di acquisto o di produzione;
- sul capitale fisso sono stati stanziati ammortamenti per complessive L. 300.808.766.894 applicando aliquote ritenute adeguate al deperimento fisico e tecnologico dei beni e contenute nei limiti fiscalmente ammessi;
- la valutazione e l'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali sono stati illustrati nella relazione del Consiglio di Amministrazione e risultano conformi alle norme di legge;
- le spese di ricerca e sviluppo sostenute nell'anno 1981 sono state imputate al conto economico dell'esercizio fatta eccezione per i costi riferiti al veicolo commerciale «Ducato», parzialmente capitalizzati in relazione alla loro utilità futura alla quale è stato correlato il relativo ammortamento;
- i valori delle partecipazioni sono stati determinati dal Consiglio di Amministrazione applicando, come il medesimo ha specificato nella propria relazione al bilancio, criteri sui quali concordiamo;
- i titoli di credito a reddito fisso sono stati valutati al costo di acquisizione e, per quelli quotati in borsa, alla media dei prezzi di compenso dell'ultimo trimestre dell'esercizio se inferiore;
- la valutazione dei magazzini soddisfa il criterio del minore fra il prezzo di acquisto o di costo e quello desunto dall'andamento del mercato;
- i costi pluriennali comprendenti gli oneri di costituzione della Società e aumento di

capitale sociale, disaggio su mutui, costi ad utilità pluriennale su ristrutturazione del processo produttivo sono evidenziati al netto del relativo ammortamento. Le quote annuali di ammortamento dei costi anzidetti sono conformi al disposto dell'art. 2426 del Codice Civile in quanto rispondenti a periodi non superiori ai 5 anni oppure, per il disaggio mutui, sono correlate alla durata del prestito;
- i crediti ed i debiti sono esposti in bilancio per i valori iscritti nella contabilità. Il rischio di perdite su crediti risulta coperto in misura adeguata da fondi per complessive L. 29.388.109.290;
- i fondi rischi ed oneri futuri, indennità anzianità personale dipendente, imposte, sono allineati ai prevedibili impegni e rischi;
- i ratei e i risconti sono stati conteggiati, d'intesa con noi, assumendo il criterio della competenza temporale, per attribuire all'esercizio proventi ed oneri di competenza.

Vi informiamo inoltre che nel corso dell'esercizio è stata fusa per incorporazione nella Vostra Società la Abarth & C. S.p.A. in osservanza alla deliberazione dell'Assemblea Straordinaria del 13 maggio 1981.

Concludiamo pertanto esprimendo il nostro parere favorevole all'approvazione del bilancio ed al rinvio a nuovo della perdita dell'esercizio.

Si compie il mandato del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale; Vi invitiamo pertanto a procedere al rinnovo degli organi sociali.

Al termine del triennio di carica ci congediamo, ringraziando per la fiducia accordataci.

20 aprile 1982

I Sindaci
(Federico Gamna)
(Giuseppe Arnulfo)
(Dario Miaja)

Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti

L'assemblea totalitaria degli azionisti 6 Maggio 1982 ha approvato il bilancio al 31 dicembre 1981, stabilendo di rinviare a nuovo la perdita dell'esercizio, e rinnovato gli organi sociali per gli esercizi 1982/83/84, riconfermando gli Amministratori ed i Sindaci precedentemente in carica.

* * *

Il Consiglio di Amministrazione ha rieletto:

Umberto Agnelli	*Presidente*
Cesare Romiti	*Vice Presidente*
Vittorio Ghidella	*Amministratore Delegato e Direttore Generale*

riconfermandoli membri del Comitato Esecutivo.

Pubblicità e Immagine - FiatAuto S.p.A. - Torino
maggio 1982
ECO Comunicazioni per l'Industria
Printed in Italy - S.A.N. - Torino

SOCIETÀ DEL SETTORE AUTOMOBILI DEL GRUPPO FIAT

(L'asterisco * indica una partecipazione minore o pari al 50% di Fiat nella Società contrassegnata).

Fiat Auto International Holding B.V.
Van Boshvizenstraat 12 - Amsterdam - Olanda

Fiat Auto (Curaçao) N.V.
J.B. Gorsiraweg 6, Curaçao - Antille Olandesi.

Fiat Auto S.p.A.
Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italia.
Stabilimenti a Torino Mirafiori, Torino San Paolo, Rivalta, Chivasso, Verrone, Villar Perosa, Vado Ligure, Desio, Firenze, Sulmona, Termoli, Cassino, Termini Imerese.

Autogestioni S.p.A.
Corso Giulio Cesare 360, 10154 Torino - Italia.

Sasn S.p.A.
73050 Santa Chiara di Nardò (Lecce) - Italia.

*** Ferrari S.p.A.**
Strada nazionale dell'Abetone 4, 41053 Maranello (Modena) - Italia.
Stabilimenti a Maranello e a Modena.

*** Sevel S.p.A.**
Zona Industriale - Strada Statale 154 Valle di Sangro, 66041 Atessa (Chieti) - Italia.
Stabilimento ad Atessa.

Fiat Athinon S.A.
Syngrou Ave. 25 - Atene 404 - Grecia.

Fiat Auto (Belgio) S.A.
Boulevard des Invalides 210/220 - Bruxelles 1160 Belgio

Fiat Auto (France) S.A.
82 Quai Michelet, 92532 Levallois - Perret - Cedex - Hauts de Seine - Francia.

Fiat Auto (Ireland) Ltd.
Kylemore Road - Ballyfermot - Dublino 10 - Irlanda.

Fiat Auto Nederland B.V.
Dalsteindreef 65-69 - Gebow Vijverdam, 1112 XL Diemen - Amsterdam - Olanda.

Fiat Auto (Suisse) S.A.
108 rue de Lyon, 1211 Ginevra 13 - Svizzera.

Fiat Auto Sverige A.B.
Karlsbodavägen 17-19, Bromma 20 - Svezia.

Fiat Auto (U.K.) Ltd.
Great West Road - Brentford - Middlesex - Gran Bretagna.

Fiat Automobil AG.
Salzstrasse 140, 7100 Heilbronn/Neckar - Germania Federale.

Fiat Automobiler Danmark A/S
Gammel Køge Landevej 78/80, 2500 Copenaghen - Valby - Danimarca.

Fiat Hispania S.A.
Paseo de la Castillana 107, Madrid - Spagna.

Fiat Portuguesa S.a.r.l.
Av. Eng. Duarte Pacheco 15, Lisbona - Portogallo.

Oesterreichische Fiat G.m.b.H.
Schoenbrunnerstrasse 297-307, 1120 Vienna - Austria.

Somave S.a.r.l.
Stabilimento a Vendas Novas - Setubal - Portogallo.

*** Van Doorne's Transmissie B.V.**
Dr. Hub Van Doorneveg 120, Tilburg. Olanda.
Stabilimento a Tilburg.

Fiat Auto Service of South Africa (Pty) Ltd.
P.O. Box 62180, Marshalltown 2107 - Johannesburg - Sud Africa.

*** Livingstone Motor Assemblers Ltd.**
P.O. Box 6593, Industrial Road - Livingstone - Zambia.
Stabilimento a Livingstone.

Sacafet S.A.
P.O. Box 1192, Addis Abeba - Etiopia.

*** Somaca S.A.**
km 12 autoroute de Rabat - Ain Sebaa, Casablanca - Marocco.
Stabilimento a Casablanca.

*** Tofas A.S.**
Zincirlikuyu Buyukdere Caddesi 145 Kat 4,5 Levent - Istanbul, Turchia.
Stabilimento a Bursa.

*** C.C.A. Compañia Colombiana Automotriz S.A.**
Calle 13, 38-54 - Bogotà 6 - Colombia.
Stabilimento a Bogotà

Fiat Auto Canada Ltd.
1750 Brimley Road - Scarborough - Ontario M1P342 - Canada.

Fiat Automóveis S.A.
Presidenza: rua de Bahia 916, Belo Horizonte - Brasile.
Stabilimento: rodovia Fernao Dias km 429 - Betim. Minas Gerais - Brasile.

Fiat Automóviles Venezuela C.A.
Urbanizacion Industrial Soco - La Victoria - Estado Aragua - Venezuela.

Fiat Chile S.A.
Calle Carmen 8, Santiago - Cile.

Fiat Motors of North America Inc.
Heights Plaza 777, Terrace Avenue - Hasbrouck Heights - N.J. 07604 - USA.

Fiat Uruguay S.A.
Dante 2258, Montevideo - Uruguay.

*** Sevel Argentina S.A.**
Av. Umberto Primero 1001, Villa Bosch - Buenos Aires - Argentina.

Società licenziatarie

Jugoslavia - Zavodì Crvena Zastava - ZCZ
Stabilimenti a Kragujevac, Ohrid, Surdulica, Raka, Raska, Ipee Topola, Knic e Sombor.

Polonia - Fabryka Samochodow Osobowych - FSO
Stabilimenti a Varsavia, Grojec, Ptock, Elblag, Kozuchow, Siedlce.
Fabryka Samochodow Malolifrazowych - FSM
Stabilimenti a Bielsko Biala, Tychy, Stoczow, Skoczow. Sosnowiec, Wyszkòw e Opole.

Spagna - SEAT, Sociedad Española de Automóviles de Turismo S.A.
Stabilimenti a Barcellona, Martorell, Pamplona.

Turchia - Tofas - Türk Otomobil Fabrikasi A.S.
Stabilimento a Bursa.

Thailandia - Karnasuta General Assembly Co. Ltd.
Stabilimento a Bangkok.

Indonesia - Daha Motors P.T.
Stabilimento a Giacarta.

Malesia - Sharikat Fiat Distributors
Stabilimento a Tampa.

Sud Africa - Alfa Romeo Sud Africa Pty Ltd.
Stabilimento a Sandton.

Egitto - El Nasr Automotive Mfg. Co.
Stabilimento a Wadi Hof.

Marocco - SO.MA.CA.
Stabilimento a Casablanca.

Zambia - Livingstone Motors Assemblers Ltd.
Stabilimento a Livingstone.

Fiat Auto con concessionari, importatori e filiali è presente in:

Italia, Andorra, Austria, Belgio, Canarie, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania Federale, Gibilterra, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Islanda, Lussemburgo, Malta, Norvegia, Portogallo, Spagna, Svezia, Svizzera.
Arabia Saudita, Baherein, Cipro, Emirati Arabi Uniti, Giordania, Iran, Iraq, Israele Jemen, Jemen del Sud, Kuwait, Libano, Oman, Qatar, Siria.
Afganistan, Bangladesh, Birmania, Corea, Corea del Sud, Giappone, Hong Kong, India, Indonesia, Malesia, Nepal, Pakistan, Singapore,Sry Lanka, Taiwan, Thailandia, Turchia.
Algeria, Angola, Burundi, Camerun, Costa d'Avorio, Egitto, Etiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Giburi, Kenia, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Mali, Marocco, Mauritania, Mauritius, Mozambico, Nigeria, Reunion, Ruanda, Senegal, Seycelles, Sierra Leone, Somalia, Sud Africa, Sudan, Tanzania, Togo, Uganda, Zaire, Zambia.
Canada, USA.
Barbados, Bermude, Costarica, Dominicana, Giamaica, Guadalupa, Guatemala, Haiti, Martinica, Nicaragua, Panama, Puerto Rico, San Salvador, Trinidad e Tobago.
Argentina, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perù, Uruguay, Venezuela.
Australia, Norfolk, Nuova Caledonia, Nuova Guinea, Nuova Zelanda, Papua, Tahiti, Tasmania, West Samoa.

FIAT AUTO S.p.A.
Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italia - Tel. 33331 - Telex 211322 FIATAU I

Ufficio Stampa: Corso Marconi 10, 10125 Torino - Italia - Tel. 65651 - Telex 221626 REFIAT I

Direzione Marketing e Commerciale: Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italia - Tel. 33331 - Telex 211322 FIATAU I

Pubblicità e Immagine: Corso Matteotti 26, 10121 Torino - Italia - Tel. 57411 - Telex 220353 FIATMT I

Direzione Vendite Area Europa
Direzione Vendite Area Mediterraneo
Direzione Vendite Area Extra Europa
Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italia - Tel. 33331 - Telex 211322 FIATAU I

Direzione Vendite Italia
Corso Massimo d'Azeglio 14, 10125 Torino - Italia - Tel. 657445 - Telex 221425 FIAT I

Direzione Ricambi Fiat
Largo Sen. Agnelli 5, 10040 Volvera (Torino) - Italia - Tel. 986881 - Telex 210328 FIATDR I

Ricambi Lancia - Autobianchi
Strada Salussola, 10030 Verrone (Vercelli) - Italia - Tel. 542541 - Telex 214088 LANCIA I

Direzione Attività Internazionali
Via Vian 81, 10135 Torino - Italia - Tel. 6190006 - Telex 213203 FIADAI I

Coordinamento America Latina
Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italia - Tel. 33331 - Telex 211322 FIATAU I
Via Vian 81, 10135 Torino - Italia - Tel. 6190006 - Telex 220477 FIADAI I
Via Duino 128, 10135 Torino - Italia - Tel. 33331 - Telex 211322 FIATAU I

Uffici di rappresentanza
Belgrado - Ufficio Fiat per la Jugoslavia - Sanje Zivanovica 17b, Belgrado - Jugoslavia - Tel. 650753 - Telex YU FIAT 12188
Varsavia - Intraco Bldg. ul. Stawki 2, Varsavia 00943 - Polonia - Tel. 395395 - Telex FIATPL 815604
Algeri - Bureau de Liaison Fiat - 22 rue Mont d'Or - El Biar, Algeri - Algeria - Tel. 783744 - Telex 52105 DZ
Tripoli - c/o Italian Institute for Foreign Trade (ICE) - P.O. Box 12368 - Tripoli - Libia - Tel. 48207 - Telex ICE 20291
Nairobi - Direzione Regionale Africa - P.O. Box 49935 - Nairobi - Kenia - Tel. 332590 - Telex 22785 FREPCAR
Singapore - 24 Lengkee Road - 0315 Singapore - Tel. 4793911 - Telex 23001 FIATREP RS con Uffici di assistenza tecnica a **Bangkok** e a Hong Kong
Tokyo - Fiat Representative Office for Japan - 10th Sogo Building - 11/28 Nagata-cho 1 chome - Chiyoda-Ku-Tokyo - Tel. 5801081 - Telex 24514 FREPJAPJ
Lidcombe - Ufficio Regionale Australia e Pacifico - Silverwater Road - P.O. Box 26 - Lidcombe - Sidney - 2141 NSW - Australia - Tel. 6485611 - Telex 21419 FIATA A
Panama - Apartado Postal 104 - Panama 9A - Tel. 649600 - Telex 2768 FREPPANA
Rio de Janeiro - Rua Santa Luzia 651 - 21 Andar - 20030 Rio de Janeiro - Brasile - Tel. 2625775 - Telex 21438 FIAT BR