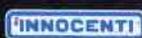


FIAT AUTO  
BILANCIO CONSOLIDATO  
1 9 9 4



**Fiat Auto**



# FIAT AUTO BILANCIO CONSOLIDATO 1994

## INDICE

	pag.
Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale e Società di Revisione	2
Principali dati economici e finanziari	3
Struttura di Fiat Auto	4
<b>Relazione sulla gestione</b>	<b>5</b>
Introduzione	6
Mercato	10
Vendite	12
Produzione	17
Investimenti	20
Innovazione tecnologica	20
Nuove iniziative	22
Ambiente	22
Attività sportiva	25
Personale e Relazioni Sindacali	25
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	26
<b>Bilancio consolidato al 31 dicembre 1994</b>	<b>36</b>
Analisi della situazione economico-finanziaria	37
Stato patrimoniale consolidato	43
Conti d'ordine	44
Conto economico consolidato	45
Nota integrativa	46
<b>Relazione della Società di Revisione</b>	<b>66</b>
<b>Elenco delle Società Controllate</b>	<b>67</b>

Fiat Auto S.p.A.

Sede legale in Torino, Corso G. Agnelli, 200  
Capitale Sociale versato L. 2.000 miliardi  
Trib. Torino 2387 Reg. Società

## **CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

*Presidente*                      Giorgio Garuzzo

*Amministratore Delegato  
e Direttore Generale*        Paolo Cantarella

*Consiglieri*                      Enrico Auteri  
                                         Carlo Mangiarino  
                                         Umberto Quadrino

*Segretario del Consiglio  
di Amministrazione*        Ezio Gandini

## **COLLEGIO SINDACALE**

Federico Gamna - *Presidente*  
Pietro Fornier  
Giovanni Peradotto

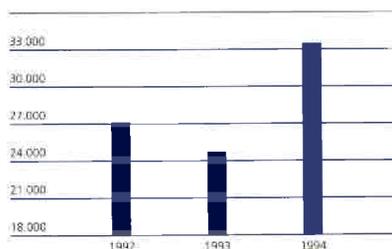
## **SOCIETÀ DI REVISIONE**

Price Waterhouse S.a.s.

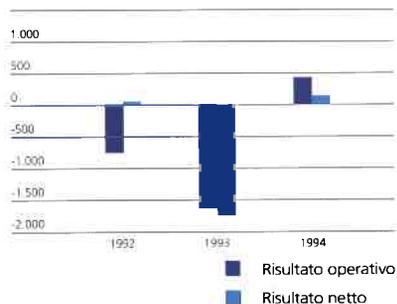
## PRINCIPALI DATI ECONOMICI E FINANZIARI

<i>in milioni di ECU</i>		<i>in miliardi di lire</i>	<i>in miliardi di lire</i>
<b>1994</b>		<b>1994</b>	<b>1993</b>
<b>RISULTATI ECONOMICI</b>			
16.688	Ricavi netti	33.203	24.655
1.088	Ammortamenti	2.164	1.726
215	Risultato operativo	427	(1.661)
41	Oneri (proventi) finanziari netti	82	(371)
164	Risultato prima delle imposte	327	(1.730)
52	Risultato netto di Fiat Auto	103	(1.756)
58	Risultato netto di Fiat Auto e di terzi	116	(1.745)
1.146	Autofinanziamento (risultato netto di Fiat Auto e di terzi più ammortamenti)	2.280	(19)
<b>DATI PATRIMONIALI AL 31 DICEMBRE</b>			
17.936	Totale attività	35.686	29.119
8	Posizione finanziaria netta	16	(2.738)
4.752	Patrimonio netto di Fiat Auto	9.455	7.206
4.863	Patrimonio netto di Fiat Auto e di terzi	9.676	7.513
<b>ALTRI DATI STATISTICI</b>			
1.546	Investimenti	3.076	5.066
469	Ricerca e sviluppo	933	1.150
119.618	Dipendenti al 31.12 (numero)	119.618	120.338
2.744	Costo del lavoro	5.460	5.185
<b>INDICI</b>			
1,3%	Risultato operativo su ricavi netti	1,3%	(6,6%)
3,6%	Risultato operativo su capitale investito netto medio	3,5%	(14,5%)
0,3%	Risultato netto di Fiat Auto e di terzi su ricavi netti	0,3%	(7,0%)
1,2%	Risultato netto su patrimonio netto medio	1,2%	(22,0%)

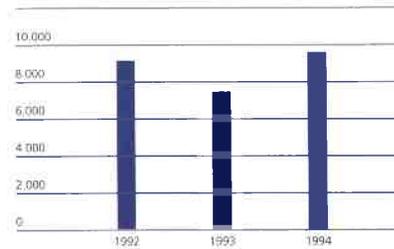
**RICAVI NETTI**  
(in miliardi di lire)



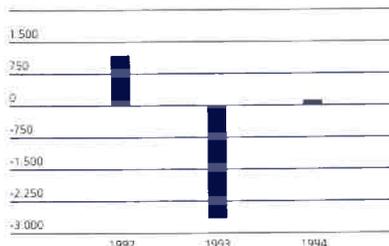
**RISULTATO OPERATIVO E  
RISULTATO NETTO**  
(in miliardi di lire)



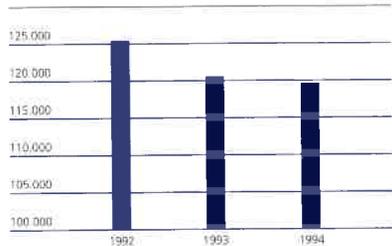
**PATRIMONIO NETTO**  
(in miliardi di lire)



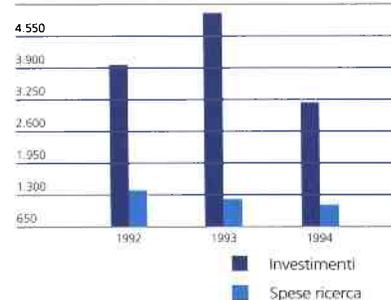
**POSIZIONE FINANZIARIA NETTA**  
(in miliardi di lire)



**DIPENDENTI**  
(unità)



**INVESTIMENTI E  
SPESE DI RICERCA**  
(in miliardi di lire)



## STRUTTURA DI FIAT AUTO

Fiat Auto opera sui mercati nazionali e internazionali con i marchi Fiat, Lancia-Autobianchi, Alfa Romeo, Innocenti e Maserati. È presente in 30 paesi con 71 società di cui 55 controllate e 16 collegate.

L'attività produttiva, suddivisa in stampaggio, meccanica, assemblaggio e plastica è svolta in Italia (25 stabilimenti), Polonia (6 stabilimenti), Brasile (1 stabilimento), Venezuela (1 stabilimento) e Argentina (1 stabilimento). Altri stabilimenti fanno capo alla joint-venture con il Gruppo PSA (1 stabilimento in Italia e 1 stabilimento in Francia) e a licenziatarie estere come il Gruppo Koc in Turchia, il Gruppo Macri in Argentina, la Société Marocaine de Construction Automobiles in Marocco e la Livingstone Motor Assemblers in Zambia.

La distribuzione delle vetture in Europa è

effettuata tramite una rete di concessionari e succursali che supera i 4.000 punti di vendita dei quali circa 1.400 in Italia.

L'area di consolidamento del bilancio 1994 registra le seguenti variazioni rispetto a quelle del precedente esercizio:

- inserimento tra le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale della Fiat Auto Poland S.A.;
- esclusione dall'area di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale della Sevel S.p.A. in coerenza con i criteri che il decreto legislativo 127/91 fissa per le società a controllo paritetico. Tale esclusione ha comportato la rielaborazione dello stato patrimoniale 1993.

A fine 1994 Fiat Auto, con le sole società consolidate con il metodo dell'integrazione globale, possiede un organico di 119.618 iscritti di cui 81.522 in Italia.

## RELAZIONE SULLA GESTIONE

## INTRODUZIONE

*Il 1994 è stato per Fiat Auto un anno di svolta e di rilancio. I risultati conseguiti hanno consentito di raggiungere, in anticipo sui piani, il riequilibrio della situazione economico-finanziaria dell'Azienda.*

*Il positivo andamento delle attività trova riscontro in un fatturato che ha superato i 33.200 miliardi di lire, con una crescita di circa il 35%, e in un conto economico che si è chiuso in attivo per oltre 100 miliardi di lire.*

*Il miglioramento delle vendite di Fiat Auto è stato solo in piccola parte favorito dalla graduale e moderata ripresa della domanda automobilistica in Europa dopo il brusco e repentino crollo del 16% registrato nel 1993. Lo scorso anno, infatti, nel contesto di una congiuntura economica in fase di ripresa, il mercato europeo è globalmente cresciuto del 6%, sia pure con andamenti fortemente differenziati da paese a paese. Laddove sono state introdotte misure di incentivazione al rinnovo del parco circolante, come in Francia, Spagna, Danimarca, il mercato ha ripreso slancio. Al contrario la Germania ha attraversato una fase di stagnazione. In Italia, soprattutto per effetto di una perdurante incertezza del quadro politico generale e di politiche economiche restrittive, è proseguito il calo, segnando un ulteriore decremento la cui dimensione è stata limitata al 3% grazie al più vivace andamento delle immatricolazioni negli ultimi mesi dell'anno.*

*Le vendite di Fiat Auto in Europa sono però cresciute più del mercato: il 10% in termini di unità immatricolate. Fiat Auto ha così registrato un aumento delle proprie quote sia in Italia (46,2% contro il 44,4% del 1993) sia nel resto d'Europa (5,2% contro il 4,4%). Complessivamente la penetrazione sul mercato continentale è salita al 10,9% (rispetto al 10,5% dell'anno precedente) nonostante la relativa debolezza del mercato italiano rispetto a quello degli altri paesi.*

*L'inversione di tendenza che ha caratterizzato l'andamento commerciale ed economico di Fiat Auto è in larga parte da attribuire al successo di una strategia da tempo definita e imperniata su due fondamentali linee d'azione: la ristrutturazione e lo sviluppo.*

*Obiettivo della ristrutturazione è stato quello di abbassare il punto di pareggio ai livelli minimi della domanda sperimentati nel 1993 attraverso un intenso programma di riorganizzazione interna e di riduzione di ogni genere di costo e spesa. Lo sviluppo è stato perseguito attraverso ingenti programmi di investimento nell'innovazione dei prodotti e dei processi produttivi, di rafforzamento delle reti di vendita ed assistenza, di impostazione e realizzazione di altre iniziative industriali nel mondo.*

*Un apporto rilevante al positivo andamento di Fiat Auto nel 1994 è venuto dal Brasile, a conferma della validità di lungo periodo della decisione a suo tempo assunta di investire in quel mercato.*

\*\*\*

*La misura più evidente della ristrutturazione interna è quella che riguarda la riduzione degli organici. Per le attività italiane essa è stata resa possibile da un accordo sottoscritto nel febbraio 1994 con le organizzazioni sindacali e il governo, che ha permesso il*

*ricorso a tutti gli ammortizzatori sociali previsti dalla legge (cassa integrazione, contratti di solidarietà, mobilità, prepensionamenti). In tal modo si è potuto ridurre al minimo l'impatto sociale della ristrutturazione.*

*La riduzione della forza attiva è stata di circa 12.000 dipendenti. Tenendo conto del personale ancora in regime di cassa integrazione straordinaria e della variazione dell'area di consolidamento ad includere le attività polacche, l'organico complessivo di Fiat Auto a fine anno risulta sostanzialmente allineato a quello del 1993.*

*Il migliore andamento delle vendite di autovetture ha permesso un più rapido riassorbimento del personale temporaneamente sospeso dal lavoro che nell'area di Torino si completerà nel giugno di quest'anno, come previsto da uno specifico accordo sindacale.*

\*\*\*

*Molto intenso è stato l'impegno dell'Azienda anche sul secondo fronte, quello dello sviluppo. Nel corso del 1994 Fiat Auto ha destinato all'innovazione dei prodotti e dei processi produttivi, investimenti in attivo fisso per 3.076 miliardi. Aggiungendovi i 930 miliardi in spese di ricerca e sviluppo, l'incidenza complessiva di questi investimenti sul fatturato supera il 12%, un livello di assoluto rilievo nel settore automobilistico. Una parte di queste risorse è stata dedicata anche al miglioramento dell'impatto ambientale dei processi e dei prodotti, con l'adozione di soluzioni tecnologiche avanzate che in molti casi anticipano l'entrata in vigore di più vincolanti normative europee.*

*Nel quadro di questo sforzo d'investimento è proseguito l'intenso processo di modernizzazione delle strutture produttive. In particolare, il 1994 è stato caratterizzato dal pieno avvio della produzione nei nuovi stabilimenti realizzati nel Sud d'Italia: quello di Melfi, in Basilicata, dove si produce la Punto utilizzando i criteri tecnologici e organizzativi più innovativi, e quello di Pratola Serra, in Campania, dove si realizza una nuova famiglia di motori a 4 e 5 cilindri destinata ad equipaggiare le vetture di classe medio-alta del Gruppo.*

*L'attenzione maggiore è stata indirizzata al prodotto. Sette nuovi modelli sono stati lanciati in diversi segmenti di mercato: in quello delle vetture sportive, il Coupé Fiat (febbraio) e la Punto Cabrio (aprile); nel segmento delle vetture "multiuso", Fiat Ulysse (giugno) e Lancia Z (settembre); nel segmento dei veicoli commerciali, il nuovo Ducato (febbraio), che ha tra l'altro ottenuto il riconoscimento di "Van of the Year"; nel segmento delle station wagon, la versione familiare della Lancia Dedra anche in allestimento 4 x 4 (settembre); nel segmento delle vetture medie l'Alfa Romeo 145 (ottobre) che costituisce un'ulteriore tappa nel processo di rilancio competitivo della marca; nel segmento delle vetture di lusso, infine, la presentazione della Lancia k, le cui vendite sono iniziate nel mese di febbraio 1995.*

*L'impegnativo programma di rinnovo della gamma prodotti prosegue anche nell'anno in corso secondo un calendario particolarmente denso di appuntamenti. L'Alfa Romeo ha fatto il suo rientro nel segmento delle vetture sportive di grande prestigio con il coupé GTV.e con la Spider, le cui vendite sono iniziate nel mese di marzo; a maggio, sempre l'Alfa Romeo ha portato sul mercato la 146, una berlina a 5 porte che si colloca tra la 145 e una 155 rinnovata; Fiat Auto ha lanciato lo spider Fiat barchetta (aprile); Lancia ha presentato*

la  $\delta$  HPE. Altri modelli usciranno nei prossimi mesi e tra questi la nuova vettura media Fiat, destinata a ribadire la posizione di leadership del marchio nel segmento più importante del mercato automobilistico europeo.

**Sempre in tema di prodotti, va ricordato il successo della Fiat Punto: premiata come "Auto dell'anno 1995", nel primo anno di commercializzazione è stata la seconda vettura più venduta in Europa nel suo segmento (con una quota di circa il 17% e circa 480.000 esemplari immatricolati).**

**Contemporaneamente al rinnovo dei prodotti, è continuato il processo di innovazione organizzativa dell'Azienda. Tale processo, imperniato sull'adozione dei concetti della "produzione snella" e sulla realizzazione della "fabbrica integrata", ha ormai interessato tutti gli stabilimenti.**

**Nei nuovi assetti organizzativi e nelle nuove metodologie di lavoro (dal "simultaneous engineering" al "just in time") sono stati coinvolti anche i fornitori, che sempre più attivamente partecipano alle attività di progettazione dei prodotti e, come avviene in particolare a Melfi, producono in "colocation" con le fabbriche Fiat. L'innovazione e il rafforzamento hanno interessato anche le reti di vendita europee dell'Azienda per cogliere al meglio le grandi opportunità offerte dai nuovi prodotti, con la partecipazione efficace e intraprendente di tutto l'insieme dei concessionari.**

**Come si è detto, un contributo molto importante ai risultati dell'anno è venuto dalle attività condotte da Fiat Auto al di fuori dell'Unione Europea e in particolare in Brasile. Qui Fiasa ha raggiunto una quota di mercato del 31%, con un miglioramento di 7 punti rispetto al 1993. Il successo conseguito sul mercato brasiliano è dovuto essenzialmente alla efficace integrazione tra la gamma prodotti di fabbricazione locale (Uno e Tempra) e la gamma importata (Tipo, la vettura importata più venduta in assoluto) e ad un'età media dei modelli di gran lunga inferiore alla concorrenza. Più che positiva è stata anche la "performance" ottenuta in Polonia, dove la quota Fiat Auto ha sfiorato il 53%, e in Turchia (oltre il 50%, con sei punti di incremento sull'anno precedente) anche se in questo Paese il mercato si è quasi dimezzato rispetto al 1993. Grazie a questi risultati commerciali le vendite mondiali di Fiat Auto sono state di 2,1 milioni di unità (con un incremento del 17%), per i due terzi realizzate fuori d'Italia.**

**Ciò testimonia la validità della strategia di internazionalizzazione perseguita da Fiat Auto. Una strategia che è destinata a rafforzarsi nel prossimo futuro attraverso investimenti industriali in aree ad alto potenziale di sviluppo della domanda automobilistica.**

**Rientrano in questi investimenti l'imminente avvio della produzione in Brasile di una innovativa famiglia di autovetture, attualmente denominata "178", che comprende le versioni a due e tre volumi, station wagon, pick-up, furgone. Lo stesso modello verrà prodotto anche nel nuovo stabilimento che Fiat Auto realizzerà a Cordoba (in Argentina) per il quale si prevede, a regime, un investimento di 600 milioni di dollari.**

**Sempre nell'ambito della strategia di internazionalizzazione dell'Azienda, sono stati avviati o sono in fase di analisi altri progetti industriali concernenti mercati di potenziale grande interesse.**

\*\*\*

*L'esperienza di questi anni, con evidente e concreto riscontro nei risultati, conferma la validità delle strategie impostate all'inizio degli anni Novanta per innalzare la competitività strutturale di Fiat Auto.*

*Siamo ben consapevoli che porsi l'obiettivo dell'espansione, in un mercato sempre più competitivo, costituisce una sfida dura e impegnativa, tanto più che le prospettive per l'anno in corso devono indurre ad un certo grado di prudenza. Le previsioni concordano nel ritenere che l'andamento generale dell'economia europea migliorerà, ma resterà condizionato, da un lato, dal permanere di fattori di incertezza di natura economica e politica e, dall'altro, da un livello ancora molto elevato della disoccupazione che continuerà a frenare i consumi. In questo quadro, è ragionevole pensare che il mercato europeo crescerà nel 1995 di circa il 3,5%, un tasso ancora insufficiente per riassorbire la caduta del '93.*

*Benché queste previsioni consiglino cautela nel valutare le prospettive di breve periodo, i risultati conseguiti nel 1994 ci incoraggiano e ci stimolano a portare avanti con fiducia e determinazione i nostri progetti. Per quanto difficili da conquistare, le opportunità di crescita sui mercati europei ed extraeuropei sono importanti. Fiat Auto — con un volume di investimenti che non ha eguali in Europa, con l'innovazione organizzativa che ha avviato nelle strutture produttive e distributive, con la gamma di prodotti estremamente competitiva che può offrire — è convinta di essere nelle migliori condizioni per coglierle ed assicurare in futuro un adeguato ritorno sugli investimenti effettuati.*

G. Garuzzo  
Presidente



P. Cantarella  
Amministratore Delegato



## M E R C A T O

Il 1994 è stato un anno positivo dal punto di vista della domanda automobilistica mondiale. L'anno si è chiuso infatti su livelli superiori del 5,1% rispetto all'anno precedente.

In **Europa Occidentale** il 1994 è stato caratterizzato da una discreta ripresa della domanda. Il mercato ha consuntivato 11.824.000 immatricolazioni (+ 6,1% rispetto al 1993), con un incremento di 680.000 unità. Questo potrebbe far pensare ad una decisa inversione di tendenza, ma il panorama tuttavia appare più articolato. Un'analisi più approfondita dei fatti mostra infatti realtà assai diverse da paese a paese. Quindi anche se il momento più difficile della crisi appare superato, non si è ancora imboccata la via di una ripresa generalizzata della domanda. La situazione competitiva ha continuato a mantenersi molto tesa con un "crescendo" di azioni promozionali, politiche di prezzo molto aggressive, forti sconti ai clienti e recupero solo parziale sui prezzi dei maggiori contenuti di prodotto. L'instabilità valutaria, con le conseguenti forti oscillazioni dei cambi, è stato un altro fattore che ha creato ulteriori tensioni sui prezzi.

Questi gli andamenti di mercato registrati nei principali paesi:

- **Italia:** sono state immatricolate 1.647.000 unità circa con un calo del 2,7% rispetto all'anno precedente. L'andamento dell'anno si può dividere in due parti. I primi 7 mesi hanno mostrato una tendenza in calo rispetto all'anno precedente. In agosto si sono avuti i primi segnali di una inversione di tendenza che è proseguita fino a fine anno. L'ultimo periodo dell'anno può far prevedere un miglior andamento del mercato nel 1995, anche se eventi di natura economica e politica possono agire da freno sulle intenzioni di acquisto.
- **Francia:** il mercato ha consuntivato 1.965.000 vetture (+ 14,8% rispetto all'anno precedente). L'andamento positivo della domanda è stato influenzato dagli incentivi economici da parte del governo alla rottamazione dell'auto con anzianità superiore a 10 anni.
- **Germania:** il mercato ha mostrato per tutto l'anno una tendenza sostanzialmente stazionaria consuntivando una domanda di 3.130.000 unità (+ 1,1% rispetto al 1993).

Durante l'anno si è avuta una intensa attività promozionale da parte di tutte le marche con una situazione di prezzi sostanzialmente stabile. I sintomi di ripresa economica dell'ultimo trimestre non hanno avuto riflessi rilevanti sull'andamento della domanda.

- **Gran Bretagna:** nel 1994 è proseguita la ripresa iniziata nel 1993. Le vendite sono ammontate a 1.920.000 unità (+ 7,4% rispetto al 1993). Gli ultimi mesi dell'anno però hanno mostrato dei decrementi rispetto al corrispondente periodo del 1993, sintomo quindi di un mercato in cui i ritmi di crescita possono mutare anche rapidamente. L'attenuazione della crescita è da attribuire ad un rallentamento del mercato retail (insufficiente crescita delle disponibilità economiche delle famiglie), mentre continua la crescita del mercato flotte.
- **Spagna:** i provvedimenti adottati dal governo spagnolo per incentivare la rottamazione del circolante, in analogia a quanto fatto dal governo francese, hanno fatto lievitare la domanda. Il 1994 si è chiuso con 911.000 unità vendute (+ 22,3% rispetto al 1993).

Nei restanti **paesi europei** si notano andamenti divergenti. L'area scandinava dà segnali di forte ripresa (Svezia + 26%, Finlandia + 21,3%, Danimarca, grazie anche all'incentivo governativo, + 69,1%, Norvegia + 39,9%). Segnali di ripresa anche in Belgio + 3,1%, Olanda + 8,3% e Svizzera + 4,3%. Negativi invece gli andamenti di Austria (- 3,1%), Portogallo (- 3,1%) e Grecia (- 27,9%).

La domanda in **Nord America** ha registrato nel 1994, a conferma del ciclo positivo, un incremento del 5,3% rispetto al 1993. Le vetture consegnate nel 1994 sono state circa 9,74 milioni contro 9,24 dell'anno precedente.

In **Giappone** il 1994 ha segnato una svolta nel mercato automobilistico. Infatti, dopo tre anni consecutivi di calo che avevano determinato una riduzione complessiva del 19%, il 1994 ha registrato un incremento dello 0,2% sull'anno precedente con un mercato pari a 4,2 milioni di vetture.

Nell'**America Latina** il 1994 ha fornito un'ulteriore conferma del buon andamento della domanda automobilistica, che negli ultimi anni ha registrato vistosi incrementi.

In **Brasile** è stata superata abbondantemente la soglia del milione di vetture, raggiungendo il massimo storico di circa 1.140.000 unità con un incremento del 28% rispetto all'anno precedente. Elemento trainante del mercato continua ad essere il segmento delle vetture di piccola cilindrata, agevolato dagli sgravi fiscali, che rappresenta il 39% della domanda totale.

Anche in **Argentina**, la domanda ha superato ogni record, raggiungendo il livello di 418.000 vetture, con una crescita del 21% rispetto al 1993.

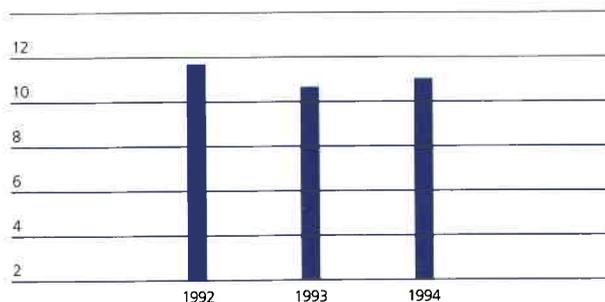
Sul versante dell'**Europa Orientale e Mediterranea** i risultati sono stati decisamente meno positivi, soprattutto per quanto riguarda la grave crisi della Turchia, dove — dopo anni di crescita continua —

la congiuntura economica negativa ha determinato una flessione del 48%, del mercato che ha chiuso con 230.000 unità. Leggero incremento invece in Polonia, con un mercato di 250.000 vetture e una crescita del 3,5%.

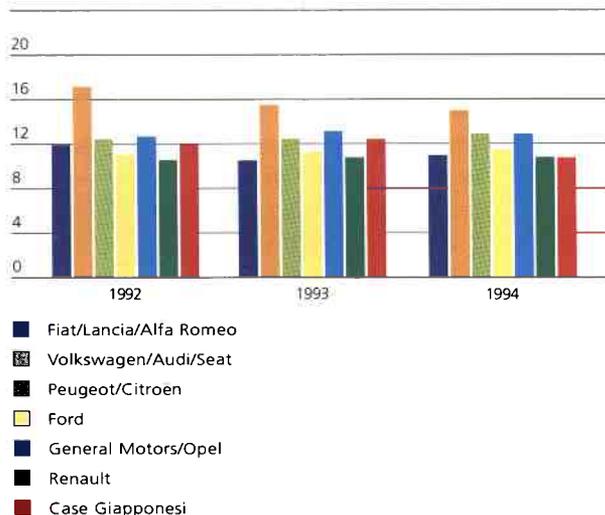
Anche la domanda europea dei **veicoli commerciali** ha registrato un incremento rispetto all'anno precedente. Si è passati infatti da 1.159.000 consegne del 1993 a 1.230.000 del 1994 con un aumento del 6%.

La crescita è dovuta in modo particolare ai mercati Gran Bretagna + 14,7%, Francia + 12,9%, Spagna + 8,2% e Italia + 4,6%. In Germania, per contro, la domanda ha fatto segnare un calo dell'1,7%.

**MERCATO EUROPA - QUOTA FIAT**  
(incidenza in %)



**MERCATO EUROPA - QUOTE CONCORRENZA**  
(incidenza in %)



## VENDITE

Le vendite a livello consolidato di Fiat Auto hanno sfiorato le 2.100.000 unità (+ 16,5% rispetto al 1993).

In Europa **Fiat Auto** ha migliorato la propria quota passando dal 10,5% del 1993 al 10,9% del 1994 con circa 1.285.000 vetture immatricolate (+ 117.000 rispetto al 1993). La quota in Italia è stata del 46,2% a fronte del 44,4% del 1993. In Germania si è consuntivato il 3,7% (come nel 1993), in Francia il 6,6% (5,2% nel 1993) con un incremento in volume del 43,7%, in Spagna il 7%, (4,8% nel 1993) con un incremento dell'81%, in Gran Bretagna il 3,2% (2,6% nel 1993) con un incremento del 33,1%.

Da segnalare poi il risultato della Danimarca che è passata dal 4,3% del 1993 al 6,5% del 1994 con un incremento in volume del 152%. Buoni risultati anche in Portogallo (17,8% contro 14% del 1993), Grecia (19% contro 14% del 1993), Svizzera (6,6% contro 6,2% del 1993). In Europa (Italia esclusa) la quota è passata dal 4,4% al 5,2% (+ 108.000 unità). Le esportazioni hanno consentito di compensare la caduta di domanda del mercato interno e di migliorare la performance globale sul mercato europeo. A fronte di un mercato che in Europa (esclusa Italia) è cresciuto del 7,7%, i volumi del Gruppo sono saliti del 25,9%.

Parlando dei singoli marchi, **Alfa Romeo** ha venduto complessivamente 106.200 vetture ed ha consuntivato una quota in Europa dello 0,9%. In Italia la quota è stata del 3,4%.

Per L'Alfa Romeo il 1994 è stato l'anno del lancio della 145. La vettura ha incontrato elevati consensi in tutti i paesi.

Buone le quote consuntivate in Olanda 1,4%, Svizzera 1,2%, Grecia 1,9% e Belgio 0,8%.

**Lancia** ha venduto complessivamente 165.300 unità. In Europa la quota è stata dell'1,4% ed in Italia del 7,2%.

Tre le novità in casa Lancia: la nuova ammiraglia Lancia k che si è rivelata subito un grande successo il nuovo monovolume Lancia Z, e la Dedra Station Wagon.

Le vendite totali del marchio **Fiat** sono state di 1.809.600 unità. In Europa, in un contesto di mercato assai competitivo è stata realizzata una quota dell'8,5% (7,9% nel 1993). I risultati più

significativi sono stati raggiunti in Francia (5,4%), Spagna (5,7%), Svizzera (4,4%), Portogallo (15,5%) e Grecia (14,7%).

Anche sui mercati extra europei sono stati conseguiti lusinghieri successi. In Brasile, sono state pienamente sfruttate le opportunità offerte da un mercato in continua e forte crescita. Con 390.000 autoveicoli venduti, Fiasa, la consociata brasiliana di Fiat Auto, ha portato la propria quota di penetrazione al 31%, con un incremento di quasi 7 punti percentuali rispetto all'anno precedente e conquistando per la prima volta, negli ultimi mesi del 1994, la leadership fra i costruttori locali.

In Polonia, nonostante una leggera flessione della domanda, la quota di mercato della Fiat ha sfiorato il 53%, mantenendo la penetrazione dell'anno precedente.

Per quanto riguarda infine le società collegate, in Argentina, dove il mercato è salito di quasi il 30%, l'auto Fiat ha sostanzialmente conservato le proprie posizioni, assicurandosi quasi un terzo della domanda, mentre in Turchia, dove la situazione di crisi economica ha determinato una forte flessione del mercato (circa il 50%), la Tofas ha portato la propria partecipazione al di sopra del 50% con un guadagno di oltre 6 punti percentuali rispetto al 1993.

Il 1994 è stato caratterizzato da una eccezionale vitalità del nostro Gruppo, che ha proseguito la sua intensa opera di rinnovamento gamma attraverso numerosi lanci di nuovi modelli ed altri importanti interventi di prodotto.

La grande novità **Alfa Romeo** per il 1994 è costituita dalla 145, berlina a 3 porte del segmento C. La linea, compatta dal tratto aggressivo, è il risultato di una ricerca stilistica d'avanguardia che consentirà di catturare un target giovane e dinamico. Il modello è disponibile in due livelli di equipaggiamento (Standard ed "L") ed è offerto con 4 motori: 3 benzina ed uno diesel (1.9 TD da 90 CV). I motori a benzina (1.3 da 90 CV, 1.6 da 103 CV, 1.7 16V da 129 CV), a 4 cilindri contrapposti (boxer) ed interamente in alluminio, sono in linea con la tradizione Alfa di offrire prestazioni da vettura sportiva, pur garantendo il massimo comfort.

Prosegue inoltre con successo l'impegno dell'Alfa Romeo sulla scena internazionale delle competizioni turismo: al già ricco carnet si è

1. Fiat Punto nella versione 5 porte.

2. Fiat Punto Cabrio.

3. Ganci inclinabili  
"che porgono" all'operaio il  
fondo vettura.

4. Fiat Punto nella versione  
3 porte.



1



2



**FIAT PUNTO.  
AUTO DELL'ANNO  
1995.**



3



4

aggiunta la conquista del British Touring Car Championship da parte della 155 Silverstone, che si è imposta su una concorrenza agguerritissima (Bmw, Peugeot, Renault, Ford, Volvo, Vauxhall, Nissan, Mazda e Toyota). Per quanto riguarda la 155 di serie segnaliamo la serie speciale Silverstone/Formula (caratterizzazione sportiva che richiama la vettura vincente del B.T.C.C.) e la 2.0 T. Spark "L".

Per il marchio **Lancia** il 1994 è stato caratterizzato da una straordinaria attività che ha interessato tutta la gamma.

Da segnalare primo fra tutti il lancio commerciale della nuova ammiraglia, la Lancia k, una berlina di prestigio ricca di contenuti innovativi che si caratterizza per la sua personalità di alta classe ed offre prestazioni globali in linea con quelle dei modelli più elitari del segmento di appartenenza. Fra le sue caratteristiche distintive spiccano la linea elegante, la raffinatezza di numerose dotazioni tecniche finalizzate ai più alti livelli di comfort, di sicurezza, di piacevolezza di guida. Per la Lancia k sono state sviluppate 3 nuove motorizzazioni a 5 cilindri (2.0 20V, 2.4 20V e 2.4 TD) che rappresentano la sintesi tecnica e progettuale più progredita dell'attuale tecnica motoristica e testimoniano il grande impegno finanziario del Gruppo nel rinnovo dei gruppi meccanici. Il modello è offerto con 5 motorizzazioni (si aggiungono un 3.0 24V ed un 2.0 16V turbo) e tre livelli di allestimento (LE, LS ed LX).

Anche Lancia ha introdotto sul mercato il suo monovolume, la Lancia Z, che si distingue per il suo elevato livello di finizioni e per gli interni estremamente raffinati. La vettura può accogliere fino a 7 persone ed è equipaggiato con un motore 2.0 sovralimentato da 147 CV che consente prestazioni di assoluto rilievo.

Di grande importanza è stato inoltre l'intervento su Dedra, interessata dal lancio della nuova Station Wagon, caratterizzata dalle linee morbide ed eleganti, e dal face-lifting sulla berlina.

L'intervento ha comportato l'aggiornamento dei contenuti estetici e funzionali, l'introduzione del 1.6 MPI da 90 CV e del 2.0 16V aspirato e lo sviluppo di una versione a trazione integrale (per la SW).

La gamma della Y10 che è stata rinnovata prevede oggi 7 versioni con interni e colori nuovi, adatte ad ogni tipologia di utenza cittadina. Infine a consolidare il successo commerciale della Lancia è stato inoltre introdotto il nuovo

allestimento GT sul 2.0 16V aspirato, con caratterizzazione estetica sportiva, ed il motore 1.9 TD.

Per quanto concerne **Fiat**, il 1994 ha sancito il successo di Punto che, oltre a conseguire eccezionali risultati commerciali in tutti i mercati, è stata eletta "Auto dell'anno", il più importante riconoscimento della stampa specializzata europea. La gamma del modello è stata ampliata con la commercializzazione delle versioni 90 (motore 1.6), Selecta e diesel aspirato; infine la Punto Cabrio che segna il ritorno del marchio nel segmento delle cabriolet. La vettura viene offerta in 2 motorizzazioni (1.2 e 1.6) e due livelli di allestimento.

L'anno si è contraddistinto inoltre per i lanci del Coupé Fiat e del monovolume Ulysse, che testimoniano il rinnovato interesse del marchio verso le specialties. Il Coupé Fiat, con la sua linea originale e grintosa, le prestazioni e gli elevati contenuti tecnologici, evolve la tradizione delle grandi sportive italiane del passato. Ulysse, che ha determinato per il marchio l'ingresso nel segmento in espansione dei monovolume, si presenta come una vettura versatile adatta a tutti i clienti, che offre un altissimo indice di modularità interna e di sfruttamento razionale dello spazio abitabile, con apprezzabili qualità veicolistiche per comfort e maneggevolezza. La vettura ha 5 porte (di cui 2 scorrevoli), può ospitare fino ad 8 persone ed è disponibile in tre allestimenti (S/EL/HL) e due motorizzazioni benzina da 2 litri, in versione aspirata e turbocompressa.

Anche il resto della gamma Fiat è stato aggiornato: segnaliamo l'intervento di maquillage su Panda con rinnovo dei tessuti ed in generale degli interni, le versioni HSD (ABS e airbag di serie) per Tipo e Tempra (quest'ultima ha beneficiato inoltre del nuovo motore 1.6 MPI da 90 CV) e la Cinquecento Sporting (1.1 Fire da 54 CV, oltre 150 km/h di velocità massima), che con le sue prestazioni brillanti e le caratterizzazioni estetiche sportive, ha confermato il successo del modello nell'area dei giovani.

Il marchio **Innocenti** si è arricchito di un nuovo modello, la Mille, che si inserisce nella fascia "economy" del segmento B. Dotato di motorizzazione 994 SPI (48 CV) viene proposto in 2 versioni di carrozzeria, a 3 e 5 porte, in un unico livello d'allestimento. La caratterizzazione estetica degli esterni e degli interni è stata studiata in modo da creare una forte affinità con Elba, per

1. Il Fiat Ducato in alcune versioni.

2. Fiat Ducato Furgone.

3. Stabilimento Sevel, controllo plance.

4. Stabilimento Sevel, montaggio in automatico della meccanica sulla scocca.



2



3



4

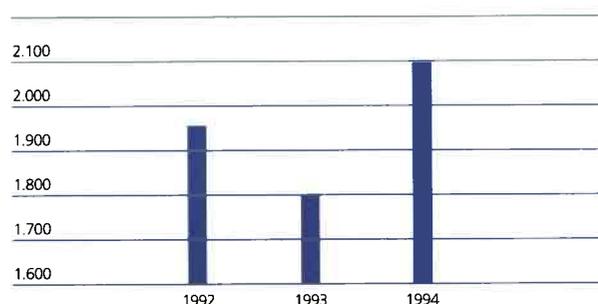
costituire un'offerta integrata di modelli della stessa famiglia.

Per quanto riguarda i **Veicoli Commerciali**, la grande novità del 1994 è costituita dal lancio commerciale del Nuovo Ducato, progettato per soddisfare, le più varie e complesse esigenze del trasporto leggero urbano ed interurbano. Il nuovo modello si presenta sul mercato forte di circa 500 versioni articolate su tre classi di portata, tre varianti di passo e tre altezze totali di veicolo, distinte per utilizzo (trasporto merci, passeggeri, promiscuo e base per trasformazioni), e con possibilità di abbinamento di 6 motorizzazioni diesel ed 1 benzina.

La capacità di trasporto è ai vertici della categoria, ed il modello assicura prestazioni eccellenti di guida e tenuta di strada in ogni condizione di carico e percorso. A queste valenze prettamente veicolistiche si affiancano uno stile moderno e personalissimo, l'elevato comfort in cabina ed un livello di sicurezza attiva e passiva ai vertici della categoria. A testimonianza della eccezionale validità del progetto il Nuovo Ducato è stato eletto "Van of the Year".

Il fatturato netto consolidato ricambi è risultato pari a 2.530 miliardi di lire con un incremento del 4,9% rispetto all'anno precedente.

**FATTURAZIONE DI VETTURE E DERIVATI**  
(unità/000 - vendite a rete primaria)



#### FATTURAZIONI DI VETTURE E DERIVATI

	ITALIA (1)			ESTERO (2)			TOTALE		
	1994	1993	VAR. %	1994	1993	VAR. %	1994	1993	VAR. %
Marca Fiat (3)	609,8	581,8	+ 4,8	582,8	456,1	+ 27,8	1.192,6	1.037,9	+ 14,9
Marche Lancia-Autobianchi	117,9	118,5	- 0,5	47,4	44,2	+ 7,2	165,3	162,7	+ 1,6
Marca Alfa Romeo	57,5	65,6	- 12,3	48,7	50,3	- 3,2	106,2	115,9	- 8,4
<b>TOTALE</b>	<b>785,2</b>	<b>765,9</b>	<b>+ 2,5</b>	<b>678,9</b>	<b>550,6</b>	<b>+ 23,3</b>	<b>1.464,1</b>	<b>1.316,5</b>	<b>+ 11,2</b>
Innocenti	16,3	10,5	+ 55,2	0,0	0,0		16,3	10,5	+ 55,2
Maserati S.p.A.	0,3	0,4	- 25,0	0,5	0,3	+ 66,7	0,8	0,7	+ 14,3
Polonia	—	—	—	131,5	125,9	+ 4,4	131,5	125,9	+ 4,4
Brasile (Fiat Automoveis S.A.) (4)	—	—	—	485,5	347,2	+ 39,8	485,5	347,2	+ 39,8
<b>TOTALE</b>	<b>801,8</b>	<b>776,8</b>	<b>+ 3,2</b>	<b>1.296,4</b>	<b>1.024,0</b>	<b>+ 26,6</b>	<b>2.098,2</b>	<b>1.800,8</b>	<b>+ 16,5</b>

(1) Numero vetture e derivati venduti a Rete primaria.

(2) Numero vetture e derivati venduti dall'Organizzazione Commerciale Estera (Affiliate Fiat Auto ed importatori diretti) alla Rete primaria nei diversi mercati.

(3) Comprende unità provenienti da Fiat Auto Poland e Fiasa, distribuite dalla Rete commerciale Fiat Auto.

(4) Considera fatturazioni alla Rete Fiat Auto in Brasile ed export verso paesi emergenti.

## PRODUZIONE

I volumi produttivi di Fiat Auto e società consociate sono stati pari a 2.107.800 unità, di cui 1.413.600 in Italia, 455.300 in Brasile e 238.900 in Polonia. A questi volumi si aggiungono le produzioni delle società collegate e licenziatricie pari a 247.600 unità.

Nel corso del 1994, presso il nuovo stabilimento di Melfi è proseguita la salita produttiva del modello Punto nel rispetto della pianificazione prevista; si sta inoltre ultimando la collocazione dei fornitori presenti nell'area attigua allo stabilimento, realizzando un'integrazione che permetta un continuo miglioramento nella catena del valore del prodotto.

Nello stabilimento di Pomigliano è stata avviata nel primo semestre dell'anno la produzione della 145, a Rivalta del modello Lancia k nonché della Dedra SW e FL.

Nello stabilimento di Arese sono state messe a punto le attrezzature per i nuovi modelli Spider e Coupé Alfa, il cui lancio commerciale è previsto per i primi mesi del 1995.

Lo stabilimento di Mirafiori e quello di Termini Imerese hanno realizzato la salita produttiva prevista sul modello Punto rispettando gli obiettivi prefissati.

Nello stabilimento di Cassino è iniziata la preparazione delle linee del modello di gamma media che sostituirà la Tipo.

Nell'ambito delle nuove iniziative all'estero sono stati installati i mezzi di lavoro necessari alla produzione della Uno in Polonia e Turchia, che ne hanno così iniziato la produzione. È in corso la progettazione tecnologica di una vettura di media cilindrata che sarà prodotta in consistenti volumi dapprima in Brasile, poi in altri paesi del mondo.

Per le lavorazioni di Meccanica, nel nuovo stabilimento di Pratola Serra, sono proseguiti i lavori di installazione e messa a punto delle linee di lavorazione e montaggio per la produzione di nuovi motori medio-grandi a 4 e 5 cilindri. In

particolare è stata avviata la produzione dei motori per le vetture Lancia k, Spider/GTV Alfa, 155 MY '95, Spider Fiat.

A Mirafiori Meccanica si è realizzata la salita produttiva del cambio 8/13 kgm fino a 3500 u/g., è stata estesa la produzione del nuovo motore 1580 c.c. MPI CEE Fase 2 sui modelli Tempra e Dedra FL '94 Bn/SW. Sono proseguite le installazioni del macchinario per la lavorazione degli alberi di distribuzione e della testa cilindri e per la produzione del nuovo motore "Torque" 1580 c.c. 16 valvole MPI CEE Fase 2 ed è stata avviata la produzione del motore Ds. 1697 c.c. aspirato per installazione sul modello Punto.

A Termoli è stata avviata la produzione dei motori Fire, adeguati alla normativa CEE Fase 2 e la produzione del motore Fire 1100 per installazione su Cinquecento Sporting.

Gli interventi citati come CEE Fase 2 si riferiscono alla nuova norma comunitaria che impone limiti di inquinamento più ridotti rispetto a quelli attuali e che sarà operativa a partire dal gennaio 1996. Tutti gli interventi di adeguamento sono stati quindi realizzati con largo anticipo rispetto alla data ufficiale di attivazione dei nuovi limiti ed attestano la sensibilità dell'Azienda verso i problemi ambientali.

A Verrone è stata avviata la produzione delle sospensioni anteriori e posteriori per il modello Lancia k, del cambio Tipo 4 (23/29 kgm) con dentatura HCR (High Contact Ratio) e del nuovo supporto per i motori a 5 cilindri per la Lancia k.

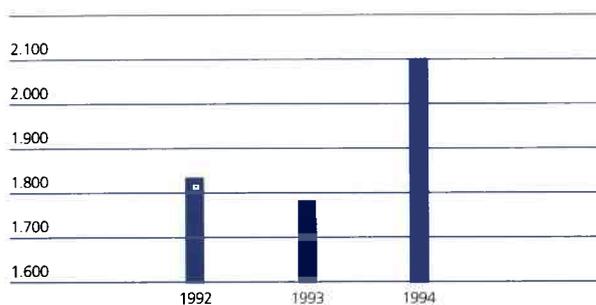
A Pomigliano è stata avviata la produzione del motore Boxer 1.6 con iniezione GM Rochester e del cambio Boxer con ingranaggi 1a e 2a velocità Borg Warner per i modelli 145/146 Alfa Romeo mentre a Sulmona, è stata attivata la produzione delle sospensioni per i modelli Punto e Nuovo Ducato.

Ad Arese è stata avviata la produzione del motore 6 cilindri Alfa di 3000 c.c. 24 valvole per Lancia k, di 3000 c.c. a 12 valvole per Spider Alfa e di 2000 c.c. Turbo a 12 valvole per il modello GTV Alfa Romeo.

Il miglioramento del posizionamento competitivo dell'Azienda è stato ottenuto con l'introduzione di nuovi modelli e con il completamento della trasformazione dell'organizzazione di fabbrica verso la logica della "Lean Production" (fabbrica snella).

La nuova organizzazione ha comportato la diffusione di nuove metodologie di lavoro come il "just in time" (J.I.T.) per il rifornimento materiali diretti; ed il T.P.M. (Total Productive Maintenance) per il livello qualitativo del prodotto, ottenuto operando sulle regolazioni del processo.

**PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI**  
(unità/000)



**PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI DI FIAT AUTO S.P.A. E CONSOCIATE (1)**

(in migliaia di unità)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Marca Fiat (2)	1.076,2	1.037,3	1.295,0	1.300,9	1.444,2	1.486,4	1.409,9	1.279,1	1.184,1	895,9	1.137,7
Marche Lancia-Autobianchi	191,1	227,2	227,6	274,3	265,2	311,8	313,2	257,2	206,4	159,0	167,0
Marca Alfa Romeo				192,7	231,3	235,6	222,2	178,6	152,4	109,7	108,1
Ferrari	2,8	3,1	3,6	3,9	4,0	3,8	4,3	4,6	3,5	—	—
Maserati										0,4	0,8
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>1.270,1</b>	<b>1.267,6</b>	<b>1.526,2</b>	<b>1.771,8</b>	<b>1.944,7</b>	<b>2.037,6</b>	<b>1.949,6</b>	<b>1.719,5</b>	<b>1.546,4</b>	<b>1.165,0</b>	<b>1.413,6</b>
Fiat Automoveis (Brasile)	139,6	152,8	172,5	195,2	196,4	208,3	213,3	244,0	283,4	359,8	455,3
Fiat Auto Poland (3)										261,8	238,9
<b>TOTALE</b>	<b>1.409,7</b>	<b>1.420,4</b>	<b>1.698,7</b>	<b>1.967,0</b>	<b>2.141,1</b>	<b>2.245,9</b>	<b>2.162,9</b>	<b>1.963,5</b>	<b>1.829,8</b>	<b>1.786,6</b>	<b>2.107,8</b>

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

(2) Non comprende la produzione destinata a P.S.A. che nel 1994 ammonta a n° 70.916 unità.

(3) Il 1994 non comprende il montaggio Uno CKD provenienti da Torino pari a n° 9.106.



1



2



3

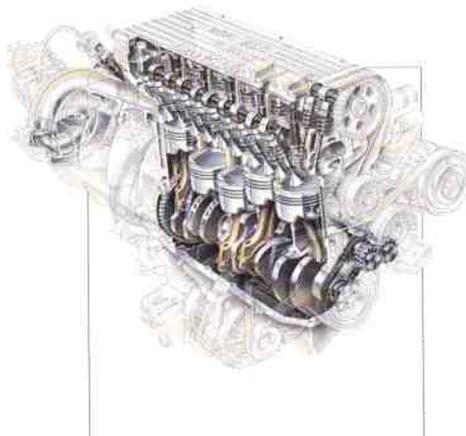
**1. Nuova Lancia Dedra Station Wagon.**

**2. Lancia Z il nuovo monovolume di Lancia.**

**3. La nuova ammiraglia Lancia K.**

**4. Il nuovo motore 5 cilindri 20 valvole per la Lancia K.**

**5. La nuova Lancia  $\delta$  GT.**



4



5

## INVESTIMENTI

Gli investimenti in capitale fisso, a livello consolidato, sono ammontati a 3.076 miliardi mentre quelli della Fiat Auto S.p.A., sono stati di 1.617 miliardi.

A livello consolidato, la destinazione degli investimenti è stata in linea con l'esercizio 1993 ed è da attribuire per il 92% allo sviluppo strategico (di cui il 64% al prodotto ed il 28% alla struttura produttiva) ed all'8% per interventi efficienti, ambientali ed energetici.

Tra gli investimenti di prodotto oltre a quelli sostenuti per il completamento delle gamme e delle salite produttive dei modelli già commercializzati quali: Punto, δ, Lancia k, Alfa 145, Dedra SW, Coupé Fiat, Nuovo Ducato, sono da evidenziare quelli avviati per la realizzazione di modelli quali: Fiat barchetta, Alfa 146, Alfa Spider e GTV, nonché per quelli che usciranno nel prossimo futuro.

Inoltre sono stati ancora di notevole rilievo (21% del totale prodotto) gli investimenti effettuati sulle famiglie motori B/C e Torque nella gamma medio alta e sul motore Fire 1242 c.c. nella gamma medio bassa.

Infine vanno citati gli investimenti rivolti alla sicurezza su tutta la gamma Fiat, Alfa e Lancia ed a quelli per l'installazione sulle nuove vetture della chiave elettronica antifurto.

Gli investimenti destinati alla struttura produttiva ed agli interventi efficienti ambientali ed energetici sono stati effettuati per 844 miliardi (76%) nell'Area Produzione e per i restanti 264 miliardi (24%) nelle Aree Commerciale, Tecnica, Energia/Ecologia, e presso le società controllate Italia ed Estero.

Degli 844 miliardi dell'Area Produzione il 70% sono stati realizzati negli stabilimenti di **Carrozzeria**: Melfi ha consuntivato il 60% del totale per il completamento dei fabbricati, degli impianti generali e delle linee verniciatura/lastratura e montaggio per la produzione di Punto.

Il restante 30% degli investimenti dell'Area Produzione sono stati realizzati per metà nell'Area **Meccanica** di cui l'11%, nello stabilimento di Pratola Serra (F.M.A.) per il completamento dello stabilimento per la produzione dei motori famiglia B/C, e per metà nell'Area **Stampaggio** in

particolare nello stabilimento di Melfi per il completamento del Centro Presse.

Dei 264 miliardi di investimenti destinati alla struttura produttiva ed interventi efficienti, ambientali ed energetici, il 49% sono stati effettuati presso le società Sudamericane, in particolare presso lo stabilimento di Belo Horizonte per aumentare la capacità produttiva della Carrozzeria fino a 1400 vetture/giorno a fronte delle richieste del mercato locale, oltre che per l'installazione dei "post combustori" su forni degli impianti di verniciatura e per l'installazione di impianti di trattamento acque reflue nel rispetto delle norme vigenti.

Nelle Aree **Commerciale e Tecnica** gli investimenti sono stati sostenuti per il trasferimento di prove attualmente effettuate su strada al banco e per il rinnovo del parco vetture destinate alla clientela assistita in garanzia.

## INNOVAZIONE TECNOLOGICA

Nel 1994 Fiat Auto ha investito a livello consolidato 933 miliardi di lire per lo sviluppo dei prodotti e per l'innovazione tecnologica. Nel corso dell'anno è proseguito infatti il rinnovamento della gamma prodotto con la presentazione di nuovi modelli e numerose nuove versioni.

Risultati così importanti sono stati resi possibili grazie alle nuove forme organizzative del Gruppo Fiat che hanno raggiunto il consolidamento nel corso dell'anno, i cui cardini (interfunzionalità e capacità di lavorare in team) che trovano nel "Simultaneous Engineering" una delle applicazioni più evidenti proprio nel momento della progettazione, hanno permesso di raggiungere obiettivi di rilevante consistenza sotto il profilo qualitativo.

A tal proposito, nell'ambito dello sviluppo e applicazione di nuove metodologie di lavoro, si deve segnalare l'avvio del progetto di una nuova vettura Alfa Romeo del segmento D in cui il concetto di "System Engineering" ha trovato la sua massima espressione.

La Lancia k ha costituito un momento importante; infatti in termini di comfort la nuova vettura possiede caratteristiche tali da porsi come nuovo riferimento nel segmento E:

1. La nuova Alfa Spider.

2. La nuova Alfa GTV.

3. Alfa 155 - 2.0 T.Spark 16v.

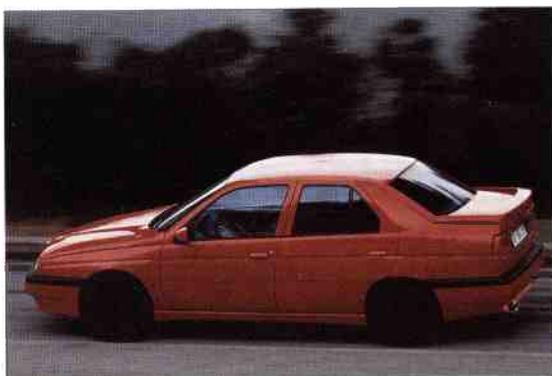
4. La nuova Alfa 145.



1



2



3



4

- l'abitabilità, superiore a quella di molte concorrenti, è stata progettata applicando i più moderni concetti di ergonomia e bioingegneria;
- il comfort acustico e vibrazionale, di livello eccellente, ha ricevuto un contributo determinante dall'elevata rigidità torsionale della scocca;
- l'informativa di bordo ha raggiunto i massimi livelli nell'innovativo "Infocenter", il cui display a matrice di punti comunica al pilota le informazioni relative alle diverse funzioni.

Ma l'elemento che permette alla Lancia k di perseguire la strada dell'innovazione tecnologica tipica del marchio, è la nuova famiglia di motori modulari 4/5 cilindri prodotti nel nuovo stabilimento di Pratola Serra che presentano caratteristiche ottimali in termini di prestazioni, elasticità e silenziosità.

I motori a benzina 5 cilindri 20 valvole, realizzati nelle cilindrata 2.0 e 2.4 litri, sono allestiti con:

- variatore di fase di abbinamento alle punterie idrauliche;
- condotti di aspirazione a lunghezza variabile (V.I.S.) per migliorare considerevolmente coppia e potenza nei regimi intermedi di utilizzo del motore;
- albero controrotante di equilibratura (l'albero di equilibratura incrementa ulteriormente il livello di comfort vibrazionale);
- sistema di accensione totalmente statico, con una bobina per ciascun cilindro installata direttamente sulle candele, dotato di controllo della detonazione per singolo cilindro;
- sistema di iniezione elettronica (integrato con quello di accensione) sequenziale e fasato, con controllo anche dell'anticipo di iniezione e dotato di misuratore di portata aria a film spesso.

Nella versione turbo diesel, il motore 5 cilindri dotato di intercooler aria-aria è equipaggiato con un sistema E.G.R. a controllo elettronico, per la ricircolazione parziale dei gas combusti.

Per assicurare la massima silenziosità della trasmissione, il motore adotta inoltre un volano a massa sdoppiata con interconnessione elastica, in grado di assorbire le vibrazioni tipiche dei regimi più bassi.

## NUOVE INIZIATIVE

L'anno 1994 ha presentato per la Fiat Auto una ripresa di negoziati mirati ad una ben precisa strategia di internazionalizzazione.

In **Argentina** sono state definite le modalità per una gestione diretta delle attività di Fiat Auto.

Per il consolidamento della Fiat Auto come primo produttore in America Latina sono state anche avviate trattative per entrare sul mercato messicano in joint venture con un partner locale. Gli imprevedibili avvenimenti degli ultimi giorni del 1994, inducono ad una ulteriore analisi pur rimanendo fermo l'interesse di Fiat Auto nel paese.

In **Asia** l'attenzione di Fiat Auto si è focalizzata su India e Cina, considerati entrambi mercati strategici nel lungo termine.

Per l'**India** è stato firmato il 10/2/95 un accordo di licenza per la produzione del modello Uno nel paese.

In **Cina** Fiat Auto ha partecipato, insieme ai principali costruttori automobilistici, alla presentazione alle autorità governative della propria proposta di "family car" da produrre localmente. A seguito di tale avvenimento si sono stretti numerosi contatti che potrebbero portare nel corso del 1995, a qualche risultato concreto. In aggiunta a questo, è in corso di sviluppo una rete di concessionarie nelle principali città del paese, con l'obiettivo di aumentare la notorietà dei marchi di Fiat Auto.

Infine in **Marocco**, a fronte di una gara internazionale promossa dal Governo locale per la produzione in loco della "vettura popolare", la Fiat Auto è stata preselezionata tra vari concorrenti.

## AMBIENTE

Fiat Auto, nel corso del 1994 ha mirato soprattutto ad anticipare le scadenze legislative, realizzando nuovi sviluppi tecnologici sul prodotto ed importanti iniziative per il miglioramento dei propri processi produttivi.



1

1. Il nuovo monovolume  
Fiat Ulysse.

2. La nuova Spider  
Fiat barchetta.

3. Il motore 4 cilindri della  
Fiat barchetta.

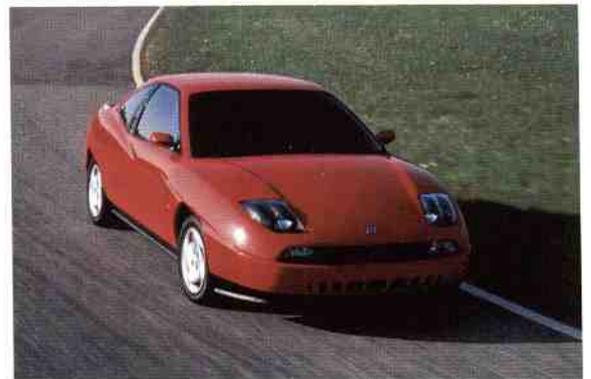
4. Il Coupé Fiat.



2



3



4

Nel settore del controllo delle emissioni allo scarico, gran parte della gamma motori è stata adeguata ai futuri limiti europei che entreranno in vigore negli anni 1996/97. Tali limiti sono più restrittivi rispetto a quelli attualmente vigenti, che già richiedono l'uso della marmitta catalitica, di circa il 30% per le emissioni di ossido di carbonio e, di circa il 50%, per le emissioni degli idrocarburi incombusti e degli ossidi di azoto.

Analogo approccio orientato all'anticipazione della regolamentazione si è registrato per quanto riguarda la rumorosità esterna delle vetture. Procede il piano di adeguamento ai nuovi limiti, obbligatori a partire dal 1996, che impongono una riduzione del 50% dell'energia acustica emessa rispetto a quelli attualmente in vigore.

Nell'impiego dei materiali ecologici, ulteriori passi in avanti sono stati fatti per il miglioramento della "qualità dell'aria interno abitacolo", arrivando così ad assicurare anche l'eliminazione di sostanze particolarmente irritanti o di odore sgradevole utilizzate nei cicli produttivi dei materiali di arredo abitacolo.

Da un'analisi effettuata dal BIFAU (Istituto di Berlino per l'analisi ambientale), nell'ambito di un programma supportato dal Governo Federale tedesco, la vettura Punto è risultata, rispetto alla concorrenza, la migliore in termini di qualità dell'aria all'interno abitacolo.

Il sistema F.A.RE. (Fiat Auto Recycling), per il recupero dei materiali al termine del loro ciclo di vita, ha avuto ulteriore e sensibile sviluppo, raggiungendo i 50 centri autorizzati su tutto il territorio nazionale.

Il sistema si è inoltre sviluppato anche in campo europeo grazie all'accordo di reciprocità con Renault e BMW, che vede i centri di demolizione autorizzati italiani, francesi e tedeschi riciclare indifferentemente vetture delle tre società.

Per quanto riguarda le vetture a minimo impatto ambientale, è significativo l'accordo tra Governo Italiano e Fiat per la realizzazione di iniziative di sviluppo che ha dato nuovo impulso alla ricerca di veicoli dotati di trazione alternativa quali elettrici, ibridi ed a metano.

La vettura elettrica, più adatta all'uso cittadino, la vettura ibrida (in cui coesistono il motore elettrico ed il motore termico), destinata all'uso misto urbano/extraurbano e la vettura a metano sono prodotti complessi il cui sviluppo richiede un

considerabile impegno di Fiat Auto, sia per l'adeguamento della struttura del veicolo, sia per lo sviluppo di componenti specifici e di nuove tecnologie; nondimeno, costituiscono valide soluzioni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico soprattutto nei centri urbani ad elevata densità di traffico.

A testimonianza dell'impegno nel settore specifico, Fiat Auto ha creato, all'interno della propria struttura, una piattaforma organizzativa multidisciplinare appositamente dedicata allo sviluppo di questi veicoli.

Per quanto riguarda i processi produttivi, Fiat Auto ha operato su tutti i principali elementi che interagiscono con l'ambiente: l'acqua, l'energia, i residui di lavorazioni e le emissioni in atmosfera. Sono state avviate iniziative per ridurre il consumo dell'acqua in molti stabilimenti Italia ed Estero intervenendo sia sulla riduzione dei fabbisogni sia sul miglioramento dell'indice di ricircolo.

Sono state introdotte procedure per una migliore definizione degli assorbimenti elettrici degli impianti, è proseguito il programma straordinario per l'utilizzo razionale dell'energia e sono stati completati i sistemi PRODAS (Process Optimization and Data Acquisition System) a Mirafiori, Rivalta e Termoli; si tratta di sistemi per il controllo e la regolazione automatica dei processi produttivi e la distribuzione ottimizzata di tutti i vettori energetici (energia elettrica, acqua surriscaldata, aria compressa ecc.).

Sono state avviate le "isole ecologiche" negli stabilimenti di Melfi e Mirafiori Carrozzeria; si tratta di centri destinati alla raccolta, allo stoccaggio ed al pretrattamento dei residui di lavorazione. Inoltre è stata estesa a tutti gli stabilimenti la raccolta selettiva degli imballaggi ed introdotto l'uso di contenitori a rendere nel trasporto delle vernici.

Sono stati installati i post-combustori nei forni di cottura di tutti gli impianti di verniciatura, riducendo così di circa il 95% le emissioni di sostanze organiche totali rispetto al 1990. Sono state introdotte, in tutti gli stabilimenti, le vernici a medio-alto solido ed adottate a Melfi le vernici metallizzate a base di acqua, riducendo così le emissioni di solventi di circa il 70% rispetto all'impiego di una vernice tradizionale.

Fiat Auto ha inoltre partecipato a diverse iniziative mirate a risolvere i sempre più presenti problemi

della circolazione stradale, generati da una crescente domanda di mobilità.

Si evidenzia, tra l'altro, l'impegno per lo sviluppo di applicazioni telematiche che, a differenza della sola regolazione passiva (semafori, cartelli di divieto di sosta o di circolazione ecc.), offrono una serie di informazioni attive e quindi variabili a seconda delle condizioni reali del traffico stesso.

In particolare Fiat Auto ha impiegato mezzi e risorse nel "Progetto 5T" di Torino che tratta lo sviluppo di un sistema integrato di trasporto su strada (pubblico e privato) con l'obiettivo di un uso più efficiente delle risorse disponibili attraverso una gestione su larga scala del flusso di traffico urbano e una conseguente riduzione dell'impatto ambientale.

#### ATTIVITÀ SPORTIVA

Nel 1994 la Fiat Auto, ha confermato, con importanti successi in campo internazionale, la competitività nelle gare automobilistiche europee.

Le competizioni, oltre a costituire un importante veicolo pubblicitario, si sono confermate come ottimo campo di sperimentazione per nuove soluzioni tecniche e per la verifica dell'affidabilità dei materiali.

L'attività sportiva dell'**Alfa Romeo** è stata svolta con le vetture turismo nei Campionati francese, inglese, italiano, spagnolo e tedesco. Inoltre l'Alfa Romeo ha continuato la presenza nelle formule promozionali "Alfa Boxer" e "Sport Nazionale".

Il modello 155 2.0 TS ha conquistato sia il Campionato Marche che quello piloti nel B.T.C.C. (British Touring Car Championship) e gli stessi titoli nel Campionato spagnolo (C.E.T.). Questa serie di gare è molto importante per la pubblicità del modello sopra citato.

Per quanto concerne la partecipazione al D.T.M. (Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft), pur non conquistando il campionato, l'Alfa Romeo ha realizzato il maggior numero di vittorie (11 su 20 gare) dimostrando, in ogni caso, il livello tecnico espresso dal Marchio.

L'Alfa Romeo ha ottenuto complessivamente 28 vittorie nei Campionati Turismo europei.

Per il marchio **Fiat** il Trofeo 500 Rally ha consolidato il proprio successo con la partecipazione in 5 paesi della comunità europea, oltre naturalmente all'Italia.

La finale europea di Melfi, a cui hanno partecipato i 60 migliori piloti di questa serie, ha ottenuto un successo a livello internazionale.

Sono 300 le vetture di questo tipo che corrono in Europa.

Il motore Fiat Abarth di F.3, ha conquistato i Campionati tedesco e francese.

#### PERSONALE E RELAZIONI SINDACALI

Al 31 dicembre 1994, i dipendenti di Fiat Auto a livello consolidato erano così ripartiti:

	31/12/94	31/12/93
Impiegati e Dirigenti	25.391	27.022
Operai e Intermedi	94.227	93.316
<b>TOTALE</b>	<b>119.618</b>	<b>120.338</b>

La necessità di far fronte ad un quadro competitivo articolato e complesso, unitamente ad una congiuntura di mercato particolarmente sfavorevole, ha determinato la necessità di operare una razionalizzazione degli assetti produttivi ed organizzativi dell'Azienda. Di conseguenza è stato definito un adeguato piano industriale strutturato in un'ampia serie di interventi e diretto a conseguire i dovuti obiettivi di efficienza e competitività. Inoltre, è stato definito un articolato sistema di gestione delle eccedenze di personale, sia congiunturali che strutturali, formatesi in relazione al suddetto contesto, attraverso l'utilizzo di una serie di ammortizzatori sociali previsti dalla legge:

- ricorso al trattamento straordinario di cassa integrazione;
- applicazione dei contratti di solidarietà (L. 236/93);
- ricorso alla mobilità finalizzata al raggiungimento di un trattamento di quiescenza (pensione di anzianità o di vecchiaia);
- piano di prepensionamenti ex art. 10 L. 451/94;
- distacco di lavoratori presso altre aziende ex art. 8, comma 3, L. 236/93.

Il 20 febbraio 1994 è stato sottoscritto, presso il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, un articolato accordo volto alla gestione delle eccedenze tramite gli strumenti sopra descritti.

L'applicazione di tale accordo ha determinato:

- collocazione in mobilità di circa 1.500 addetti a far data dal 28.6.94 per il Comprensorio di Arese e dall'1.12.94 per le restanti realtà del territorio nazionale;
- prepensionamento, a far data dall'1.11.94, di circa 5.100 addetti ai quali se ne sono aggiunti ulteriori 1.400 dal febbraio 1995.

Peraltro, il miglioramento delle condizioni di mercato verificatosi nel corso del 1994 ed il positivo andamento delle quote Fiat determinato dal successo dei nuovi modelli hanno delineato un'evoluzione positiva delle eccedenze definite dall'accordo del 20 febbraio 1994, consentendo, nei primi mesi del 1995, la sospensione continuativa tramite Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria di circa 500 lavoratori rispetto ai circa 5.600 previsti dall'accordo. Ciò si è verificato a seguito delle integrazioni al piano intervenute nel 1994 e concordate con le OO.SS.

Tale minor ricorso alla CIGS continuativa è stato possibile anche tramite l'utilizzo dello strumento del distacco presso altre aziende.

Il ricorso alla CIGS settimanale (non in via continuativa) ha inoltre consentito, in corso d'anno, di utilizzare la capacità produttiva in modo flessibile sulla base del variabile andamento di mercato.

I contratti di solidarietà sono poi stati applicati a partire dal 29.8.94 nel Comprensorio di Arese ed a Rivalta Meccanica, mentre, rispetto all'accordo del 20 febbraio '94, tale applicazione nello stabilimento di Mirafiori Meccanica è stata procrastinata grazie alle migliorate condizioni di mercato.

In data 1 giugno 1994, nell'ambito di un disegno di razionalizzazione industriale volto a cogliere le opportunità derivanti dalla concentrazione dell'intera produzione nello stabilimento di Sevel Val di Sangro, lo stabilimento di Sevel Campania (circa 1.100 addetti) ha cessato la propria attività produttiva.

La gestione di tale operazione, definita nell'accordo del 20 febbraio 1994, prevede il riassorbimento dei lavoratori di Sevel Campania non interessati al prepensionamento o alla

collocazione in mobilità nel Comprensorio di Pomigliano d'Arco.

Evento di rilievo nell'ambito delle relazioni industriali nel corso del 1994 è stata la sottoscrizione, nel corso del mese di dicembre, di un accordo che regola il nuovo sistema di orari di lavoro dello stabilimento di Termoli.

L'intesa è volta a consentire un utilizzo degli impianti su 6 giorni alla settimana con tre turni giornalieri attraverso un articolato sistema di riposi per gli addetti dello stabilimento che rispetti, a fronte di tale maggior utilizzo degli impianti, l'orario di lavoro contrattuale su base plurisettimanale.

Parallelamente all'introduzione del nuovo regime di orario è stato impostato un sistema di relazioni sindacali di gestione dell'accordo articolato su tre Commissioni di partecipazione.

Il nuovo regime di orario e l'allocatione in Termoli del nuovo motore Fire 16 valvole determineranno l'assunzione di 400 giovani mediante contratti di formazione lavoro entro il 1996.

#### FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

L'andamento del mercato europeo nel primo trimestre 1995 nel suo complesso ha mostrato un leggero incremento (+ 1,6%) rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, con una velocità di crescita inferiore a quella del 1994.

Attenuandosi gli effetti delle incentivazioni governative, rimanendo stazionarie Germania e UK, la ripresa della domanda sembra arrestarsi; marzo, in particolare, ha mostrato un segno negativo rispetto al 1994 (- 2,1%).

Più vivace la dinamica del mercato italiano dove, nonostante le incertezze congiunturali, si è avuto un incremento del 3,2% nel primo trimestre: anche qui però il mese di marzo mostra un segno negativo (- 2,1%) rispetto allo stesso mese del 1994.

Il primo trimestre quindi indica come il recupero del mercato sia lento e soggetto ad oscillazioni. La domanda automobilistica europea (Italia inclusa) nel primo trimestre 1995 è stata di



1



2



3

1. Innocenti Mille.
2. L'Alfa 155 nel campionato inglese (B.T.C.C.).
3. L'Alfa 155 nel superturismo spagnolo (C.E.T.).
4. La nuova Maserati Quattroporte.



4

3.256.000 unità: l'Italia ha fatto registrare un volume di 536.500 unità (+ 3,2%).

Tra gli altri mercati europei, la Germania è in lieve calo (- 2,3%) così come il Regno Unito (- 0,9%), mentre sono in crescita Francia (+ 8,9%) e Spagna (+ 8,3%). In calo ancora Belgio (- 17,1%), Austria (- 5,3%) e Portogallo (- 11,5%), in ripresa Olanda e Svizzera e tutti i mercati scandinavi.

Il Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra ha testimoniato, anche quest'anno, l'eccezionale vitalità del nostro Gruppo, che si è dimostrato protagonista assoluto della rassegna con l'esposizione di numerosi nuovi modelli e aggiornamenti di quelli esistenti.

Fiat ha presentato la Fiat barchetta, il nuovo spider che costituisce il ritorno del marchio in questa specifica nicchia di mercato. Il modello è il risultato di un progetto altamente innovativo il cui stile, si riallaccia allo spirito degli spider del passato interpretandoli in chiave innovativa. Il motore è un inedito 4 cilindri a 16 valvole con variatore di fase di 1747 centimetri cubi che consente alla vettura di raggiungere i 200 km/h. La Fiat barchetta, ricca di contenuti tecnologici è fornita in allestimento unico, con otto opzioni di colore.

Da segnalare l'intervento di maquillage su Croma, e la serie speciale Tempra Liberty.

Lancia ha presentato la  $\delta$  HPE, la nuova versione a 3 porte del modello. Lo stile è caratterizzato dal frontale aggressivo, dai parafranghi bombati, dalle minigonne specifiche e dallo spoiler posteriore. Il temperamento della vettura è supportato da una meccanica raffinata in cui spiccano contenuti quali il Viscodrive, le sospensioni a controllo elettronico e l'ABS. Le motorizzazioni disponibili sono tre: il 2.0 16V aspirato (139 CV) e turbocompresso (186 CV), ed il 1.9 TD (90 CV). L'airbag guidatore è di serie su tutte le versioni.

Di rilievo infine l'ampliamento della gamma motori della Lancia k mediante l'introduzione del 2.0 16V da 205 CV con turbina di dimensioni ridotte.

Alfa Romeo ha lanciato le nuove sportive Spider e GTV. Le due vetture sono state pensate e realizzate con un'impostazione stilistica che concentra in sé una grande innovazione insieme a forti richiami alla tradizione; i tratti sono identici

nel frontale e nella parte centrale del profilo dove i canoni del family feeling (frontale, scudetto, scalfatura laterale) sono coniugati in chiave sportiva; la differente coda, tronca ed aggressiva per il GTV, più morbida e bilanciata per lo Spider, conferisce invece ai modelli una personalità distinta.

Per le sue sportive Alfa ha scelto soluzioni tecniche di avanguardia: fra tutte spicca l'adozione delle sospensioni a bracci multipli. Le motorizzazioni sono inconfondibilmente Alfa Romeo: un innovativo 2.0 16V Twin Spark (150 CV) che equipaggia sia lo Spider che il GTV, il classico 3.0 V6 12V da 192 CV (solo Spider), il prestazionale 2.0 V6 TB da 200 CV (solo GTV) ed in seguito un 3.0 V6 da 230 CV con cambio a 6 marce di grande immagine (disponibile prossimamente sul GTV).

Alfa Romeo ha presentato inoltre la 146, la nuova berlina "due volumi e mezzo" e 5 porte da segmento C, che costituirà il modello portante per lo sviluppo dei volumi del marchio. Il frontale penetrante trasmette una carica naturale di elegante aggressività, mentre il volume posteriore una rassicurante sensazione visiva di solidità e robustezza.

Anche la 155 è stata aggiornata con un intervento che ha tratto spunto dall'evoluzione della vettura da competizione: le carreggiate sono state allargate con conseguente modifica di parafranghi e portiere ed è stato introdotto il nuovo motore 2.0 16V TS con migliorate caratteristiche prestazionali (150 CV). I colori e gli interni sono stati rinnovati ed ora il modello ha due nuovi allestimenti (elegante e sportivo) con uno specifico kit sportivo opzionale.

Da segnalare infine che tutta la gamma Fiat Auto si sta progressivamente dotando di un sistema di antifurto estremamente avanzato che impedisce l'avviamento della vettura se sprovvisti della chiave elettronica in dotazione. Il sistema, denominato CODE, agisce sulla centralina controllo motore attraverso un codice digitale.

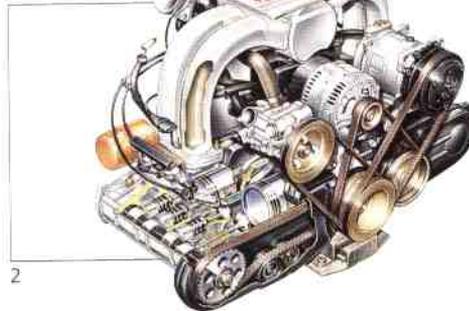
Riguardo alle vendite, Fiat Auto ha consuntivato 567.000 autovetture nel primo trimestre 1995 (+ 15,1% rispetto allo stesso periodo del 1994).

In termini di quota Fiat Auto ha migliorato decisamente sia in Italia che in Europa.

In Italia è passata dal 44,4% al 46,5%, mentre in Europa (esclusa Italia) è salita dal 4,7% al 5,5%.



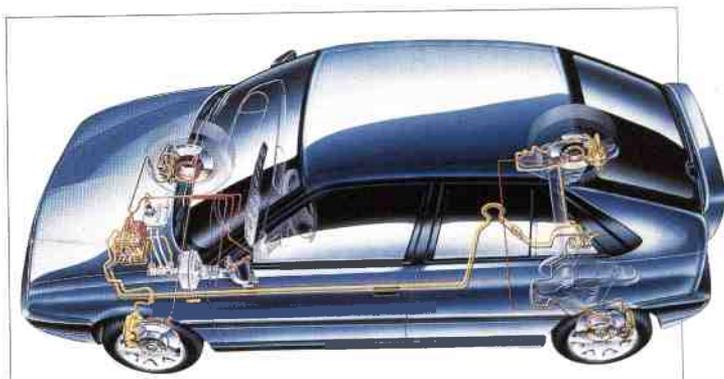
1



2



3



4

1. La nuova Alfa Romeo 146.

2. Motore Boxer 1.6 della 146.

3. La nuova Lancia delta HPE.

4. L'impianto frenante con ABS della delta HPE.

Nel corso dei primi mesi del 1995 è proseguita l'attività sindacale orientata alla ricerca di spazi di flessibilità in relazione a particolari esigenze tecnico-produttive.

Il 21.2.1995 è stato siglato con le Organizzazioni Sindacali un accordo che prevede la graduale collocazione in Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria ed il successivo rientro di circa 850 addetti dello stabilimento di Cassino al fine di consentire l'attrezzamento delle linee di produzione dei nuovi modelli Fiat 182.

Al contempo è stato definito un piano di scaglionamento ferie diretto ad agevolare la salita produttiva di tali nuovi modelli.

In data 27 marzo 1995 è stato siglato con le Organizzazioni Sindacali un ulteriore accordo che definisce un programma di sabati lavorativi

finalizzato a fronteggiare la temporanea esigenza di un maggior gettito produttivo (complessivamente pari a circa 20.000 auto) per i modelli Punto, Uno, Tipo e Dedra. In tale contesto è stato previsto il rientro entro la fine di giugno 1995 degli operai dell'area torinese collocati in Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

Per quanto riguarda l'indagine disposta dall'Autorità Giudiziaria con riferimento ai bilanci di esercizio Fiat Auto S.p.A. tendente a verificare la regolarità della appostazione contabile delle spese promozionali e di immagine non documentate, è stata fornita alla stessa Autorità Giudiziaria la più ampia collaborazione possibile, e si attende un sollecito esito dell'indagine, con la convinzione che verrà riconosciuta la correttezza dei relativi adempimenti contabili e di bilancio.



**INNOCENTI**



**FIAT**





Alfa GTV



Alfa Spider



Alfa 164 Q4



Alfa 146



Alfa 145



Coupé Fiat



Fiat barchetta



Ulysse



Tempra



Tipo 16v 3p



Tipo SX



Punto Cabrio



Uno



Panda 4x4 Country Club



Porter 4/6



Porter



Elba



Alfa 164 Super



Alfa 155 Q4



Alfa 155 2.0 T.Spark 16v



Croma



Tempra Station Wagon 4x4



Tempra Station Wagon



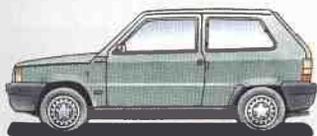
Punto GT



Punto Sporting



Punto 75 HSD



Panda CLX



Cinquecento Sporting



Cinquecento



Elba Van



Mille



Lancia Z



Lancia k 2.4 LX



Lancia k 2.0



Lancia delta



Lancia delta td



Lancia delta HPE 2.0 HF



Maserati Spyder



Maserati Ghibli



Maserati Shamal



Ducato Maxi tetto alto passo lungo



Ducato Maxi tetto superalto



Ducato Maxi tetto alto passo medio



Fiorino Pick-up



Fiorino Furgone



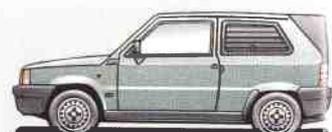
Fiorino Panorama



Marengo



Uno Van



Panda Van



Dedra Station Wagon



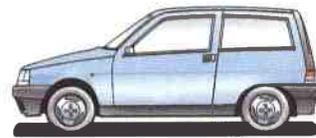
Dedra SW integrale



Dedra



Y10 4WD



Y10 1.1 Elite



Maserati Quattroporte



Ducato 10 e 14



Panorama



Autocarro



Panda Citivan



## ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA

### PREMESSA

Il bilancio consolidato Fiat Auto 1994 è stato redatto in conformità con i principi del decreto legislativo 127/91 ed è stato sottoposto alle forme di pubblicità e di controllo stabilite dal citato decreto. Il presente fascicolo contiene un estratto del bilancio depositato e pubblicato ai sensi di legge confrontato con le corrispondenti voci dell'esercizio 1993. Tali voci hanno subito una riesposizione secondo i nuovi schemi di bilancio onde renderle comparabili a quelle dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 1994.

Il consolidato Fiat Auto 1994 come già quelli dei precedenti esercizi nasce su base volontaria in quanto, ai sensi dell'art. 27 del decreto legislativo 127/91, Fiat Auto avrebbe potuto beneficiare dell'esonerazione dall'obbligo di redigere un proprio bilancio consolidato essendo controllata per oltre il 95% da parte della Fiat S.p.A., società quotata in borsa e obbligata per legge a redigere e sottoporre alle forme di controllo stabilite il proprio bilancio consolidato.

Rinunciando a questo beneficio Fiat Auto intende rispondere a ragioni di trasparenza informativa sui suoi risultati economici e finanziari. Infatti la Fiat Auto S.p.A. e le sue principali società controllate realizzano un'impresa economicamente e finanziariamente integrata all'interno della quale ogni società giuridicamente autonoma contribuisce, in modo complementare alle altre, all'ottenimento di risultati che possono essere apprezzati compiutamente, soltanto se visti nel loro insieme.

L'area di consolidamento del bilancio al 31 dicembre 1994 e 1993 è riportata nella tabella allegata al presente fascicolo.

### ANDAMENTO ECONOMICO

Il 1994 è stato un anno caratterizzato da segnali di ripresa del mercato automobilistico europeo, dall'affermazione del nuovo modello Punto, dall'indebolimento della Lira italiana sul mercato dei cambi e dall'implementazione di un programma di ristrutturazione interna.

Il 1994 ha registrato anche l'uscita dall'area di consolidamento della collegata italiana Sevel S.p.A. che è stata inserita tra le società consolidate con il metodo del patrimonio netto e l'inserimento della Fiat Auto Poland S.A. tra le società consolidate con il metodo integrale.

Il risultato netto consolidato del 1994 si attesta su un utile di 103 miliardi di lire contro una perdita di 1.756 miliardi di lire consuntivata nel precedente esercizio.

I principali indicatori di bilancio registrano tutti un miglioramento rispetto al precedente esercizio come risulta dalla seguente tabella:

il ROE (risultato netto su patrimonio netto medio)	1,2% (- 22,0% nel 1993)
il ROI (risultato operativo su capitale investito netto medio)	3,5% (- 14,5% nel 1993)
il ROS (risultato operativo su ricavi netti)	1,3% (- 6,7% nel 1993)

L'autofinanziamento (risultato netto di Fiat Auto e di Terzi più gli ammortamenti) si attesta a 2.280 miliardi di lire pari al 6,9% dei ricavi netti (era negativo di 19 miliardi di lire nel 1993).

### VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è stato pari a 34.869 miliardi di lire (25.636 miliardi di lire nel 1993) con un incremento del 36% rispetto al precedente esercizio che rappresenta una percentuale di gran lunga superiore alla crescita dei mercati. La variazione dell'area di consolidamento produce un effetto positivo di oltre 900 miliardi di lire quasi interamente attribuibili alla voce Ricavi Netti.

In particolare si rileva:

- i RICAVI NETTI CONSOLIDATI per l'effetto congiunto del mercato Europa, che nel 1994 ha visto il miglioramento di tutti i principali mercati, Italia esclusa, e del mercato Sudamericano, con il significativo contributo del Brasile, consentono di registrare un ammontare pari a 33.203 miliardi di lire (24.655 miliardi di lire nel 1993), il 60% dei quali realizzati all'estero, con un incremento del 34,7% rispetto al precedente esercizio.

Sulle quote dei ricavi realizzati nel 1994 in valuta estera agisce positivamente l'effetto cambi di conversione che risulta particolarmente significativo per via dell'indebolimento della Lira italiana rispetto alle principali monete estere;

- la VARIAZIONE DEL MAGAZZINO prodotti finiti e prodotti in corso di lavorazione registra una crescita delle scorte finali per 289 miliardi di lire (registrava un decremento di 223 miliardi di lire nel 1993) per effetto di una gestione proiettata verso una maggiore disponibilità di prodotto in relazione alla crescita della domanda;
- gli ALTRI RICAVI E PROVENTI risultano pari a 1.026 miliardi di lire (645 miliardi di lire nel 1993) e comprendono 115 miliardi di lire di contributi da Enti pubblici (riconosciuti a fronte di investimenti nel mezzogiorno e a fronte delle attività di ricerca, innovazione e formazione), 406 miliardi di lire di altri proventi di gestione (proventi immobiliari, provvigioni, royalties, recuperi di costi), 465 miliardi di lire di sopravvenienze attive (proventizzazione fondi, risarcimento danni, differenze accertamenti esercizi precedenti, etc.) e 40 miliardi di lire per plusvalenze su alienazioni di immobilizzazioni materiali.

## **COSTI DELLA PRODUZIONE**

I costi della produzione si attestano a 34.442 miliardi di lire (27.297 miliardi di lire nel 1993) al netto della variazione di magazzino e comprensivi dei costi destinati alla produzione interna. Rispetto al precedente esercizio l'incremento dei costi della produzione risulta pari al 26%.

In particolare si rileva:

- gli **ACQUISTI DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI** raggiungono i 20.913 miliardi di lire (15.127 miliardi di lire nel 1993) con un incremento del 38,2% sul precedente esercizio dovuto principalmente al maggior volume di attività;
- il **COSTO DEI SERVIZI** acquistati ammonta a 4.772 miliardi di lire pari al 14,4% dei ricavi netti (4.189 miliardi di lire e 17% dei ricavi netti nel 1993) con un incremento di circa il 14% sul precedente esercizio;
- il **COSTO DEL LAVORO** è stato pari a 5.460 miliardi di lire pari al 16,4% dei ricavi netti (5.185 miliardi di lire e 21% dei ricavi netti nel 1993). Il costo pro-capite calcolato sulla media degli iscritti risulta pari a 45,5 milioni di lire (42,2 milioni di lire nel 1993) nell'ambito dei quali l'effetto inflazione agisce nella misura dell'1,6%;
- gli **AMMORTAMENTI** delle immobilizzazioni materiali e immateriali risultano pari a 2.164 miliardi di lire pari al 6,5% dei ricavi netti (1.726 miliardi di lire pari al 7% dei ricavi netti nel 1993);
- gli **ONERI DIVERSI DI GESTIONE** ammontano a 434 miliardi di lire (474 miliardi di lire nel 1993) pari all'1,3% dei ricavi netti. Gli oneri diversi comprendono 102 miliardi di lire di imposte e tasse indirette (105 miliardi di lire nel 1993), minusvalenze su alienazioni di immobilizzazioni materiali per 42 miliardi di lire (27 miliardi di lire nel 1993), sopravvenienze passive per 93 miliardi di lire (78 miliardi di lire nel 1993) ed altri oneri di gestione per 197 miliardi di lire (264 miliardi di lire nel 1993).

Nell'ambito dei costi della produzione i costi destinati alla ricerca e sviluppo ammontano a 933 miliardi di lire pari al 2,8% dei ricavi netti (1.150 miliardi di lire e 4,7% dei ricavi netti nel 1993), i costi relativi alla pubblicità e promozione ammontano a 1.092 miliardi di lire pari al 3,3% dei ricavi netti (1.160 miliardi di lire e 4,7% dei ricavi netti nel 1993), gli accantonamenti ai fondi (garanzia, svalutazione crediti, rischi e oneri futuri) ammontano a 694 miliardi di lire pari al 2,1% dei ricavi netti (565 miliardi di lire pari al 2,3% dei ricavi netti nel 1993) mentre i costi destinati alla produzione interna sono stati pari a 351 miliardi di lire (559 miliardi di lire nel 1993).

Il **RISULTATO OPERATIVO** consuntiva un importo positivo di 427 miliardi di lire pari all'1,3% dei ricavi netti principalmente attribuibili al buon andamento dei mercati esteri (Brasile 17,5% dei ricavi netti locali). Nel 1993 si era attestato su un ammontare negativo di 1.661 miliardi di lire pari a -6,7% dei ricavi netti.

Gli **ONERI E PROVENTI FINANZIARI E LE PARTITE STRAORDINARIE** presentano un saldo negativo di 100 miliardi di lire (era negativo per 69 miliardi di lire nel 1993) nell'ambito dei quali gli oneri e proventi finanziari, comprensivi dell'andamento dei cambi e al netto della svalutazione delle attività finanziarie, consuntivano un risultato positivo di 74 miliardi di lire (nel 1993 avevano consuntivato un saldo negativo di 399 miliardi di lire) mentre gli allineamenti al risultato delle partecipate consolidate con il metodo del patrimonio netto e le partite straordinarie presentano un saldo negativo rispettivamente di 6 miliardi di lire e di 168 miliardi di lire (avevano un saldo positivo rispettivamente di 164 e 166 miliardi di lire nel 1993).

Il **VALORE AGGIUNTO** complessivo si attesta a circa 9.254 miliardi di lire pari al 26,5% del valore della produzione e con incremento del 40% sull'anno precedente, mentre il valore aggiunto per addetto, calcolato sulla media degli iscritti, è stato di oltre 77 milioni di lire contro i 53,5 milioni di lire nel 1993.

## **ANDAMENTO PATRIMONIALE E FINANZIARIO**

Le immobilizzazioni nette risultano pari a 18.622 miliardi di lire (17.046 miliardi di lire nel 1993) e sono costituite per il 93% da immobilizzazioni materiali e per la restante parte da immobilizzazioni immateriali e finanziarie (essenzialmente partecipazioni in società controllate e collegate consolidate con il metodo del patrimonio netto).

- Le **IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NETTE** ammontano a 17.274 miliardi di lire (15.282 miliardi di lire nel 1993). L'effetto dell'uscita della Sevel S.p.A., dall'area di consolidamento con il metodo integrale, ha comportato una riduzione delle immobilizzazioni materiali pari a 983 miliardi di lire mentre l'inserimento nell'area di consolidamento della Fiat Auto Poland S.A. determina un incremento pari a 1.697 miliardi di lire. Le immobilizzazioni materiali sono ammortizzate per il 48% circa e sono dislocate principalmente in Italia 79%, in Polonia 9,8% e Sud America 8,5%.
- Le **IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI NETTE** pari a 323 miliardi di lire (366 miliardi di lire nel 1993) comprendono costi di impianto e ampliamento per 202 miliardi di lire, diritti di brevetto, licenze, marchi e concessioni per 81 miliardi di lire, immobilizzazioni in

corso (essenzialmente software applicativi in corso di completamento) per 29 miliardi di lire e altre immobilizzazioni immateriali per 11 miliardi di lire. L'effetto dell'uscita della Sevel S.p.A. dall'area di consolidamento genera su questa voce una riduzione di 14 miliardi di lire mentre l'inserimento della Fiat Auto Poland S.A. produce un incremento pressoché marginale (2 miliardi di lire).

- Le IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE si attestano a 1.025 miliardi di lire (1.398 miliardi di lire nel 1993) e sono costituite per 880 miliardi di lire da partecipazioni e per 145 miliardi di lire da crediti finanziari immobilizzati (rispettivamente 1.244 e 154 miliardi di lire nel 1993). Nell'ambito delle partecipazioni 66 miliardi di lire si riferiscono a partecipazioni in società controllate non comprese nell'area di consolidamento (500 miliardi di lire nel 1993) e 814 miliardi di lire a partecipazioni in società collegate e terzi (744 miliardi di lire nel 1993). In questo contesto l'effetto dell'uscita della Sevel S.p.A. dall'area di consolidamento comporta un incremento delle partecipazioni in società collegate pari a 202 miliardi di lire, mentre l'uscita della Fiat Auto Poland S.A. comporta un abbattimento del valore delle partecipazioni in società controllate pari a 449 miliardi di lire.

Nell'ambito dei crediti finanziari immobilizzati 120,6 miliardi di lire sono relativi a crediti immobilizzati connessi ad operazioni di prestito accese con la Comit di Londra a fronte di finanziamento BEI scadenti oltre i 5 anni, 23 miliardi di lire riguardano un finanziamento concesso nel 1993 dalla Fiat Auto S.p.A. al Centro Ricerche Fiat per la costruzione del Centro Motori e 1,4 miliardi di lire un credito nei confronti della Piaggio.

- Il CAPITALE D'ESERCIZIO si attesta su un valore negativo di 6.770 miliardi di lire (4.254 miliardi di lire nel 1993) e risulta in dettaglio così composto:

– i CREDITI COMMERCIALI ammontano a 3.829 miliardi di lire (3.606 miliardi di lire nel 1993);

– le RIMANENZE DI MAGAZZINO al netto dei fondi di svalutazione per 333 miliardi di lire si attestano a 3.196 miliardi di lire (2.695 miliardi di lire nel 1993). In questo contesto l'effetto dell'uscita della Sevel S.p.A. ha comportato una riduzione di 95 miliardi di lire mentre l'inserimento della Fiat Auto Poland S.A. genera un incremento di 179 miliardi di lire;

– i DEBITI COMMERCIALI risultano pari a 10.383 miliardi di lire (8.461 miliardi di lire nel 1993); l'incremento rispetto al precedente esercizio è dovuto principalmente alla forte crescita dell'attività produttiva che ha contraddistinto il quarto trimestre del 1994 segnatamente alle società Fiat Auto S.p.A., Sata S.p.A. e Fiasa S.A.;

– i FONDI PER RISCHI E ONERI ammontano a 3.053 miliardi di lire (1.634 miliardi di lire nel 1993).

In dettaglio i fondi si distribuiscono come segue:

- fondo garanzia ed assistenza tecnica 677 miliardi di lire (596 miliardi di lire nel 1993);
- fondo ristrutturazione in corso 463 miliardi di lire (100 miliardi di lire nel 1993). Il fondo del 1994 fa capo alla Fiat Auto Poland S.A. e rappresenta il saldo al 31 dicembre dell'importo ricevuto in dotazione al momento della costituzione della Società per far fronte a costi di ristrutturazione degli impianti produttivi agli standard di Fiat Auto;
- fondo per altri rischi e oneri futuri 1200 miliardi di lire (477 miliardi di lire nel 1993). Il maggior ammontare del fondo è essenzialmente dovuto a specifici rischi fiscali e previdenziali accertati dalla società brasiliana Fiasa S.A. per 547 miliardi di lire e dalla società francese Fiat Auto France S.A. per 20 miliardi di lire;
- fondo contributi in c/capitale 379 miliardi di lire (262 miliardi di lire nel 1993). Questo fondo raccoglie i contributi statali riferiti a costi di produzione delle immobilizzazioni materiali realizzati nell'area del mezzogiorno. Detti contributi sono contabilizzati nel momento in cui diviene certo l'incasso e imputati al conto economico gradatamente alla vita utile dei cespiti a cui si riferiscono;
- fondo di quiescenza e obblighi simili 106 miliardi di lire (138 miliardi di lire nel 1993) relativo a previdenze maturate dai dipendenti iscritti al 31 dicembre 1994, quali i premi di fedeltà per le società italiane e fondi pensione integrativi sulle società estere;
- fondo imposte correnti e differite 228 miliardi di lire (61 miliardi di lire nel 1993). Il fondo imposte differite del 1994 comprende un accertamento di 112 miliardi di lire a fronte di futuri oneri fiscali non recuperabili che si prevede di sostenere all'atto della distribuzione dei dividendi tra le società di Fiat Auto (withholding tax);

– le ALTRE ATTIVITÀ E PASSIVITÀ NETTE ammontano a – 359 miliardi di lire (– 460 miliardi di lire nel 1993).

Le altre attività e passività contengono gli altri crediti e gli altri debiti, i ratei e i risconti attivi e passivi di natura commerciale.

- La POSIZIONE FINANZIARIA NETTA consolidata risulta positiva di 16 miliardi di lire (era negativa di 2.738 miliardi di lire nel 1993). Per un criterio di correlazione con l'indebitamento finanziario a medio lungo termine la posizione finanziaria netta consolidata di Fiat Auto comprende anche i crediti finanziari immobilizzati per 145 miliardi di lire (154 miliardi di lire nel 1993), inoltre i crediti e i debiti a breve termine comprendono i ratei e i risconti finanziari.

In dettaglio la struttura della posizione finanziaria consolidata si articola come segue:

	1994	1993
<b>Disponibilità e crediti netti a breve termine</b>		
Disponibilità liquide (Cassa e titoli negoziabili)	2.628	919
Crediti finanziari a breve	5.530	3.407
Debiti verso banche a breve	(1.193)	(1.195)
Debiti finanziari a breve	(2.826)	(3.081)
	<b>4.139</b>	<b>50</b>
<b>Indebitamento netto a medio lungo termine</b>		
Debiti verso banche a medio lungo termine	(3.308)	(2.281)
Debiti finanziari a medio lungo termine	(1.065)	(762)
Crediti finanziari a medio lungo termine	250	255
	<b>(4.123)</b>	<b>(2.788)</b>
<b>Posizione finanziaria netta totale</b>	<b>16</b>	<b>(2.738)</b>

L'effetto dell'uscita dall'area di consolidamento della Sevel S.p.A. produce un minor indebitamento pari a 497 miliardi di lire mentre la Fiat Auto Poland genera un maggior indebitamento di circa 380 miliardi di lire. L'indebitamento a medio lungo termine di Fiat Auto verso istituti di credito dell'esercizio 1994 pari a 3.308 miliardi di lire risulta composto per l'85% in lire italiane, per il 5% in dollari, per il 5% in Ecu, per il 4% in marchi tedeschi e per il restante 1% in valute diverse.

- Il PATRIMONIO NETTO consolidato di Fiat Auto ammonta a 9.455 miliardi di lire (7.206 miliardi di lire nel 1993), dopo aver utilizzato 22 miliardi di lire per il pagamento dell'imposta 7,5% sul Patrimonio Netto delle imprese (D.L. n. 394 del 30 settembre 1992) e dopo aver scorporato la quota di competenza dei Terzi azionisti per 221 miliardi di lire.

Nel 1994 gli azionisti di Fiat Auto S.p.A. con delibera assembleare del 31 maggio 1994 hanno deciso il conferimento di 1.972 miliardi di lire a reintegro del capitale sociale precedentemente utilizzato a copertura delle perdite degli esercizi precedenti della stessa Fiat Auto S.p.A.. Il patrimonio netto consolidato di Fiat Auto comprende il risultato d'esercizio pari a 103 miliardi di lire al netto dell'ammontare delle imposte correnti e differite per 211 miliardi di lire.

DETERMINAZIONE E RIPARTIZIONE DEL VALORE AGGIUNTO

	(in miliardi di lire)	
	<b>1994</b>	<b>1993</b>
Ricavi netti	<b>33.203</b>	24.655
Variazioni rimanenze di prodotti in corso di lavorazione e prodotti finiti	<b>289</b>	(223)
Produzione interna di immobilizzazioni materiali	<b>351</b>	559
Altri ricavi e proventi	<b>1.026</b>	645
<b>TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>34.869</b>	25.636
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	<b>(20.913)</b>	(15.127)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	<b>320</b>	169
Costi per servizi	<b>(4.772)</b>	(4.189)
Costi per godimento di beni di terzi	<b>(325)</b>	(200)
Accantonamenti per rischi ed oneri	<b>(642)</b>	(469)
Svalutazioni di crediti commerciali	<b>(52)</b>	(96)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	<b>(14)</b>	136
Oneri diversi di gestione	<b>(434)</b>	(474)
<b>VALORE AGGIUNTO PRODOTTO</b>	<b>8.037</b>	5.386
Proventi da partecipazioni	<b>8</b>	3
Altri proventi finanziari	<b>1.377</b>	1.024
Totale delle partite straordinarie	<b>(168)</b>	166
<b>VALORE AGGIUNTO COMPLESSIVO</b>	<b>9.254</b>	6.579
Così ripartito:		
– al personale	<b>(5.460)</b>	(5.185)
– ai finanziatori	<b>(1.303)</b>	(1.398)
– agli enti statali per imposte	<b>(211)</b>	(15)
<b>CAPACITÀ DI AUTOFINANZIAMENTO</b>	<b>2.280</b>	(19)
A reintegrazione del capitale investito (ammortamenti)	<b>(2.164)</b>	(1.726)
A remunerazione di azionisti terzi	<b>(13)</b>	(11)
<b>RISULTATO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>103</b>	(1.756)

TAVOLA DI ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

	(in miliardi di lire)	
	<b>1994</b>	<b>1993</b>
Immobilizzazioni materiali nette	<b>17.274</b>	15.282
Immobilizzazioni immateriali	<b>323</b>	366
Immobilizzazioni finanziarie	<b>1.025</b>	1.398
<b>IMMOBILIZZAZIONI NETTE (A)</b>	<b>18.622</b>	17.046
Rimanenze di magazzino	<b>3.196</b>	2.695
Crediti commerciali	<b>3.829</b>	3.606
Altre attività	<b>1.776</b>	1.345
Debiti commerciali	<b>(10.383)</b>	(8.461)
Fondi per rischi e oneri	<b>(3.053)</b>	(1.634)
Altre passività	<b>(2.135)</b>	(1.805)
<b>CAPITALE DI ESERCIZIO (B)</b>	<b>(6.770)</b>	(4.254)
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO (C = A + B)</b>	<b>11.852</b>	12.792
<b>FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO (D)</b>	<b>(2.047)</b>	(2.387)
<b>FABBISOGNO NETTO DI CAPITALE (E)</b>	<b>9.805</b>	10.405
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI (F)</b>	<b>221</b>	307
Capitale sociale e riserve	<b>9.352</b>	8.962
Risultato netto di esercizio	<b>103</b>	(1.756)
<b>CAPITALE PROPRIO (G)</b>	<b>9.455</b>	7.206
Debiti finanziari a medio/lungo termine	<b>4.373</b>	3.043
Disponibilità monetarie nette:		
disponibilità e crediti finanziari	<b>(8.263)</b>	(4.427)
Debiti finanziari a breve termine	<b>4.019</b>	4.276
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (H)</b>	<b>129</b>	2.892
<b>TOTALE COME IN E (I = F + G + H)</b>	<b>9.805</b>	10.405

**STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO  
AL 31 DICEMBRE 1994 E 1993**

ATTIVO

<i>milioni di ECU</i>		<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
<b>1994</b>		<b>1994</b>	<b>1993</b>
	<b>IMMOBILIZZAZIONI:</b>		
<b>162</b>	Immobilizzazioni immateriali (Nota 1)	<b>323</b>	366
<b>8.682</b>	Immobilizzazioni materiali (Nota 2)	<b>17.274</b>	15.282
	Immobilizzazioni finanziarie (Nota 3)		
<b>442</b>	partecipazioni	<b>880</b>	1.244
<b>73</b>	crediti	<b>145</b>	154
<b>515</b>	Totale immobilizzazioni finanziarie	<b>1.025</b>	1.398
<b>9.359</b>	<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>18.622</b>	17.046
	<b>ATTIVO CIRCOLANTE:</b>		
<b>1606</b>	Rimanenze (Nota 4)	<b>3.196</b>	2.695
	Crediti (Nota 5)		
<b>1.925</b>	crediti	<b>3.829</b>	3.606
<b>540</b>	altri crediti	<b>1.074</b>	949
<b>2.465</b>	Totale crediti	<b>4.903</b>	4.555
	<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBILIZZATE (Nota 6):</b>		
<b>1.066</b>	altri titoli	<b>2.121</b>	535
<b>2.823</b>	crediti finanziari	<b>5.617</b>	3.491
<b>3.889</b>	Totale attività finanziarie non immobilizzate	<b>7.738</b>	4.026
<b>255</b>	Disponibilità liquide (Nota 7)	<b>507</b>	384
<b>8.215</b>	<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>16.344</b>	11.660
<b>362</b>	<b>RATEI E RISCONTI ATTIVI (Nota 8)</b>	<b>720</b>	413
<b>17.936</b>	<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>35.686</b>	29.119

PASSIVO

<i>milioni di ECU</i>		<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
<b>1994</b>		<b>1994</b>	<b>1993</b>
	<b>PATRIMONIO NETTO DI FIAT AUTO (Nota 9):</b>		
<b>1.005</b>	Capitale	<b>2.000</b>	1.400
<b>11</b>	Riserva da sovrapprezzo azioni	<b>21</b>	21
<b>114</b>	Riserva di rivalutazione	<b>227</b>	225
<b>98</b>	Riserva legale	<b>195</b>	195
<b>3.473</b>	Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	<b>6.909</b>	7.121
<b>52</b>	Utile (perdita) dell'esercizio Fiat Auto	<b>103</b>	(1.756)
<b>4.753</b>	<b>TOTALE</b>	<b>9.455</b>	7.206
<b>111</b>	<b>CAPITALE E RISERVE DI AZIONISTI TERZI</b>	<b>221</b>	307
<b>4.864</b>	<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI FIAT AUTO E DI TERZI</b>	<b>9.676</b>	7.513
<b>1.534</b>	Fondi per rischi ed oneri (Nota 10)	<b>3.053</b>	1.634
<b>1.029</b>	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (Nota 11)	<b>2.047</b>	2.387
	<b>DEBITI:</b>		
<b>4.189</b>	Debiti finanziari (Nota 12)	<b>8.333</b>	7.250
<b>5.219</b>	Debiti commerciali	<b>10.383</b>	8.461
<b>665</b>	Altri debiti	<b>1.324</b>	1.102
<b>10.073</b>	<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>20.040</b>	16.813
<b>436</b>	<b>RATEI E RISCONTI PASSIVI (Nota 13)</b>	<b>870</b>	772
<b>17.936</b>	<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>35.686</b>	29.119

I crediti immobilizzati e i debiti finanziari del 1993 sono stati rettificati per renderli comparabili con il 1994.

## CONTI D'ORDINE \*

<i>milioni di ECU</i>		<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
<b>1994</b>		<b>1994</b>	<b>1993</b>
	<b>GARANZIE PRESTATE:</b>		
	Garanzie personali		
<b>468</b>	Fidejussioni	<b>932</b>	
<b>45</b>	Avalli	<b>90</b>	
<b>2.411</b>	Altre garanzie personali	<b>4.796</b>	
<b>2.924</b>	<b>TOTALE</b>	<b>5.818</b>	
<b>297</b>	<b>GARANZIE REALI</b>	<b>590</b>	
<b>3.221</b>	<b>TOTALE GARANZIE PRESTATE</b>	<b>6.408</b>	4.553
<b>934</b>	<b>IMPEGNI</b>	<b>1.858</b>	2.676
<b>216</b>	<b>BENI DI TERZI PRESSO L'AZIENDA</b>	<b>429</b>	371
<b>1.755</b>	<b>BENI DELL'AZIENDA PRESSO TERZI</b>	<b>3.491</b>	1.748
<b>9</b>	<b>ALTRI CONTI D'ORDINE</b>	<b>18</b>	1.007
<b>6.135</b>	<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>	<b>12.204</b>	10.355

(\*) Nota 14.

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>milioni di ECU</i>		<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
<b>1994</b>		<b>1994</b>	<b>1993</b>
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>			
<b>16.688</b>	<b>RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI</b> (Nota 15)	<b>33.203</b>	24.655
<b>145</b>	Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	<b>289</b>	(223)
<b>176</b>	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	<b>351</b>	559
<b>516</b>	Altri ricavi e proventi	<b>1.026</b>	645
<b>17.525</b>	<b>TOTALE VALORE DELLE PRODUZIONE</b>	<b>34.869</b>	25.636
<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b> (Nota 16):			
<b>10.511</b>	Acquisti	<b>20.913</b>	15.127
<b>2.398</b>	Costi per servizi	<b>4.772</b>	4.189
<b>163</b>	Affitti, noleggi e canoni	<b>325</b>	200
<b>2.744</b>	Costi per il personale	<b>5.460</b>	5.185
<b>1.088</b>	Ammortamenti	<b>2.164</b>	1.726
<b>26</b>	Svalutaz. di crediti commerciali e delle immobilizz.	<b>52</b>	96
<b>(161)</b>	Variazioni delle rimanenze di materie prime sussidiarie, di consumo e merci	<b>(320)</b>	(169)
<b>323</b>	Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti	<b>642</b>	469
<b>218</b>	Oneri diversi di gestione	<b>434</b>	474
<b>17.310</b>	<b>TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>34.442</b>	27.297
<b>215</b>	<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>427</b>	(1.661)
<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b> (Nota 17):			
<b>4</b>	Dividendi e altri proventi da partecipazioni	<b>8</b>	3
<b>692</b>	Proventi finanziari	<b>1.377</b>	1.028
<b>(655)</b>	Interessi ed altri oneri finanziari	<b>(1.303)</b>	(1.402)
<b>41</b>	<b>TOTALE PROVENTI E (ONERI) FINANZIARI</b>	<b>82</b>	(371)
<b>RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE</b> (Nota 18):			
<b>(3)</b>	Risultato di società non consolidate integralmente	<b>(6)</b>	164
<b>(4)</b>	Svalutazione di crediti e titoli	<b>(8)</b>	(28)
<b>(7)</b>	<b>TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>	<b>(14)</b>	136
<b>PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b> (Nota 19):			
<b>24</b>	Proventi straordinari	<b>48</b>	334
<b>(109)</b>	Oneri straordinari	<b>(216)</b>	(168)
<b>(85)</b>	<b>TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE</b>	<b>(168)</b>	166
<b>164</b>	<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>327</b>	(1.730)
<b>(106)</b>	Imposte sul reddito dell'esercizio (Nota 20)	<b>(211)</b>	(15)
<b>58</b>	<b>UTILE (PERDITA) DI FIAT AUTO E DI TERZI</b>	<b>116</b>	(1.745)
<b>(7)</b>	(Utile) perdita di competenza degli azionisti terzi	<b>(13)</b>	(11)
<b>51</b>	<b>UTILE (PERDITA) DI FIAT AUTO</b>	<b>103</b>	(1.756)

Le voci ricavi netti, altri proventi e altri oneri di gestione, oneri e proventi straordinari del bilancio 1993 sono state riclassificate per renderle comparabili con il 1994.

## NOTA INTEGRATIVA

### FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il bilancio consolidato comprende i bilanci della Fiat Auto S.p.A., società Caposettore, e delle principali controllate italiane ed estere nelle quali la Fiat Auto S.p.A. detiene direttamente o indirettamente più del 50% del capitale.

Talune imprese non rilevanti e per le quali non è possibile ottenere tempestivamente e senza spese sproporzionate le necessarie informazioni, sono state escluse dall'area di consolidamento, senza per questo compromettere la rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico.

Ai soli fini di consentirne la comparazione con l'esercizio 1994 alcune voci dello stato patrimoniale e del conto economico del precedente esercizio sono state riclassificate nei loro valori senza per questo modificare la consistenza del patrimonio netto e del risultato. I valori espressi nelle note integrative sono esposti in **miliardi di Lire italiane**.

L'area di consolidamento degli esercizi 1994 e 1993 è riportata nella tabella allegata al presente fascicolo.

### TECNICHE DI CONSOLIDAMENTO E PRINCIPI CONTABILI

I bilanci delle società consolidate sono quelli approvati o predisposti dai Consigli di Amministrazione per l'approvazione da parte delle assemblee degli azionisti delle singole società, opportunamente modificati ove necessario, per uniformarli ai principi contabili omogenei del Gruppo Fiat, che rispettano i vincoli della legislazione italiana vigente (Decreto Legislativo 127/91) e sono sostanzialmente in linea con i principi contabili dello IASC.

**Tecniche di consolidamento** - Le attività e le passività delle società consolidate con il metodo dell'integrazione globale sono inserite nel bilancio consolidato di Fiat Auto eliminando il valore di carico delle partecipazioni contro il patrimonio netto di competenza delle società partecipate.

Se l'eliminazione determina una differenza, questa è imputata, ove è possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo delle imprese incluse nel consolidamento. L'eventuale valore residuo, se negativo, è iscritto in una voce del patrimonio netto denominata "riserva di consolidamento"; se positivo è iscritto in una voce dell'attivo denominata "differenza da consolidamento"

o è portato esplicitamente in detrazione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della medesima. L'importo iscritto nell'attivo è ammortizzato generalmente in 5 anni.

Gli utili, le perdite ed i relativi effetti fiscali derivanti da operazioni tra società del Settore, non ancora realizzati nei confronti di Terzi sono eliminati, come pure sono eliminate le partite che danno origine a debiti e crediti, costi e ricavi tra le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale.

Allo stesso tempo sono stati eliminati i costi e i ricavi derivanti dai rapporti di acquisto e di vendita realizzati con affiliate estere e intermediati dalle società Motorcomsa S.A. e Fiat Automoviles Interamericana S.A., società in cui Fiat Auto non ha partecipazioni e che sono interamente controllate da altre società del Gruppo Fiat.

Tale elisione comporta deroga al 2° comma, lettera c) dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 127/91 ed è stata operata in conformità al comma 4, articolo 29 dello stesso decreto legislativo n. 127/91, al fine di esprimere correttamente l'attività del Settore Fiat Auto nei confronti di terze economie. Infatti, con riferimento ai rapporti delle riferite società con le imprese rientranti nell'area di consolidamento di Fiat Auto, la mancata elisione delle partite reciproche di costo e di ricavo, determinerebbe una duplicazione delle partite presenti nel bilancio consolidato.

Si aggiunge, per completezza di informazione, che la procedura seguita è coerente con il fatto che il bilancio consolidato di Fiat Auto S.p.A. va anche inserito e letto nell'ambito del più ampio sistema di valori rappresentati nel bilancio consolidato della Fiat S.p.A. di cui la Fiat Auto S.p.A. è controllata totalitaria.

Le imposte non recuperabili, relative ai dividendi che si prevede verranno distribuiti tra società del Settore, sono stanziati nel fondo imposte.

La conversione delle poste di stato patrimoniale dei bilanci espressi in moneta diversa dalla moneta di conto (Lira italiana) è effettuata applicando i cambi correnti di fine esercizio. Le poste di conto economico sono invece convertite ai cambi medi dell'esercizio. Fanno eccezione i bilanci delle controllate operanti nei paesi ad alto tasso di inflazione (nei quali il tasso di inflazione cumulato nel triennio supera il 100%): tali bilanci, che al 31.12.1994 rappresentano circa il 22% delle attività e il 25% dei ricavi consolidati, sono stati convertiti ai cambi correnti di fine periodo, in linea con il principio internazionale n. 29 emesso dallo IASC. Le differenze cambio di conversione sono imputate al patrimonio netto consolidato.

Le poste di patrimonio netto e di utile di competenza degli azionisti terzi delle controllate consolidate, sono esposte separatamente in un'apposita posta di bilancio.

## PRINCIPI CONTABILI

### STATO PATRIMONIALE

**Immobilizzazioni immateriali** - I beni immateriali comprendono la capitalizzazione dei costi sostenuti per avviamenti operativi dei nuovi insediamenti industriali e commerciali riferiti a nuove realtà societarie, costi per software applicativi acquistati o prodotti in economia, nonché le spese di costituzione di società o per l'aumento del capitale sociale delle medesime. Tali beni sono iscritti al costo sostenuto, rettificato del valore degli ammortamenti a rate costanti tenendo conto della prevista utilità futura, per un periodo generalmente non superiore ai 5 anni.

**Immobilizzazioni materiali** - Le immobilizzazioni materiali sono esposte in bilancio al costo di acquisto o di costruzione comprensivi delle spese accessorie di diretta imputazione e, limitatamente ai nuovi insediamenti industriali riferiti a nuove realtà societarie, degli oneri finanziari che maturano nel periodo della costruzione. Tali costi sono rettificati nei casi in cui apposite leggi nazionali impongano o consentano la rivalutazione delle immobilizzazioni al fine di adeguarle, anche solo in parte, al mutato potere di acquisto delle monete.

Gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile stimata dei cespiti.

Le spese di manutenzione e riparazione relative alle immobilizzazioni materiali sono imputate direttamente a conto economico nell'esercizio in cui vengono sostenute.

I contributi su investimenti sono contabilizzati al momento in cui diviene certo l'incasso e in conformità con i principi di Gruppo vengono imputati alla voce del passivo Altri Fondi; gli stessi sono imputati a conto economico gradatamente, in relazione alla vita utile dei cespiti cui fanno riferimento.

**Immobilizzazioni finanziarie** - Comprendono partecipazioni, titoli e crediti non negoziabili con destinazione di investimento duraturo.

Le partecipazioni nelle imprese che non vengono consolidate con il metodo integrale sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Solo le partecipazioni meno significative vengono valutate al costo.

I titoli sono valutati al minore tra il costo e il valore di realizzo desumibile dall'andamento del mercato, quest'ultimo definito come il valore puntuale al 31.12.1994 del listino ufficiale.

I crediti sono iscritti secondo il valore di presumibile realizzo ed esposti al netto dei rispettivi fondi svalutazione.

**Attivo circolante** - Le giacenze a magazzino sono iscritte al minore, fra il costo di acquisto o costo di produzione e il valore di presumibile realizzo. I costi di acquisto comprendono i prezzi corrisposti ai fornitori aumentati delle spese accessorie sostenute fino all'ingresso nei magazzini della società al netto di sconti e abbuoni, mentre i costi di produzione corrispondono alla somma dei costi sostenuti nelle varie fasi di trasformazione industriale dei beni.

In particolare i metodi di valutazione delle diverse aree di magazzino sono i seguenti:

- il magazzino delle materie prime e componenti di produzione è valutato con il metodo FIFO;
- le parti di ricambio destinate alla vendita per assistenza del parco circolante di vetture sono valutati al costo medio di acquisto ponderato con i valori delle rimanenze iniziali. Tale criterio è ritenuto adeguato per tener conto del basso indice di rotazione che è caratteristico di questa tipologia di prodotto;
- i prodotti finiti vetture, se acquistati da terzi, sono valutati al prezzo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, se prodotti dalla società sono valutati con il criterio FIFO sovraesposto, per la componente materiali e con il criterio del costo medio dell'esercizio per la componente dei costi industriali di trasformazione;
- le vetture usate, ritirate dalla clientela, sono valutate al minore tra il valore di carico e il presunto valore di realizzo, determinato dall'andamento del mercato.

Il valore iscritto nell'attivo del bilancio è al netto delle svalutazioni effettuate sulle scorte obsolete e di lento rigiro in base alla loro presumibile possibilità di utilizzo e di realizzo futuro.

I crediti risultano iscritti in bilancio al presumibile valore di realizzo; detto valore risulta dalla differenza tra il valore nominale del credito e quello iscritto alla voce correttiva, denominata "svalutazione per rischi di perdite su crediti", portata a diretta diminuzione della voce dell'attivo cui si riferisce. L'ammontare di questo fondo è commisurato sia all'entità di rischi relativi a specifici crediti "in sofferenza" sia all'entità del rischio generico di mancato incasso, prudenzialmente stimato in base all'esperienza del passato e al grado di equilibrio finanziario noto della generalità dei debitori.

I crediti in valuta sono allineati ai cambi di fine anno; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico.

L'attivo circolante comprende anche partecipazioni e titoli negoziabili che sono acquistati come investimento temporaneo e sono valutati al minore tra il costo d'acquisto e il valore di mercato.

**Fondo indennità di fine rapporto** - Il fondo di fine rapporto lavoro subordinato riflette l'indennità maturata a fine anno da ciascun dipendente in conformità alle legislazioni vigenti nei singoli paesi in cui le varie società consolidate operano.

**Debiti** - I debiti sono iscritti al loro valore nominale; la quota interessi inclusa nel loro valore nominale non maturata a fine anno, viene differita agli esercizi futuri. I debiti in valuta sono allineati ai cambi di fine anno; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico.

**Ratei e risconti** - I ratei costituiscono la contropartita numeraria dell'accertamento di costi e di ricavi di competenza dell'esercizio per i quali non si sono ancora verificate le corrispondenti variazioni di disponibilità monetarie o di crediti e debiti. I risconti rappresentano la contropartita di porzioni di costi e di ricavi non imputabili al risultato economico dell'esercizio relativo al periodo nel corso del quale si è avuta la corrispondente variazione monetaria o di crediti e debiti. I criteri di misurazione adottati costituiscono l'applicazione del principio generale di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

## CONTI D'ORDINE

**Strumenti finanziari fuori bilancio** - Gli strumenti finanziari mediante i quali vengono gestiti i rischi derivanti da fluttuazioni nei cambi e nei tassi di interesse, e più in generale, nel valore delle attività e delle passività sono esposti nella nota n. 14. La definizione e la contabilizzazione di tali operazioni è improntata ad un criterio di prudenza e di correlazione tra costi e ricavi.

## CONTO ECONOMICO

I ricavi per la vendita dei prodotti sono riconosciuti al momento del passaggio di proprietà, che generalmente coincide con la spedizione.

Le spese di ricerca e sviluppo sono generalmente imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute. I contributi da Enti Pubblici relativi alla ricerca vengono accreditati in conto economico al momento in cui diviene certo l'incasso.

Le spese di pubblicità e promozione vendite sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute.

Gli oneri previsti per garanzia prodotti sono imputati a conto economico contestualmente alla registrazione della vendita.

Le imposte correnti sono accantonate in base ad una ragionevole previsione dell'onere di imposta, considerando le eventuali esenzioni. Nel bilancio consolidato vengono inoltre considerate le imposte differite relativamente ad alcune differenze temporanee fra i risultati fiscalmente imponibili ed i risultati desunti dai bilanci delle singole società utilizzati per il consolidamento.

In particolare, come consentito dai principi contabili dello IASB le imposte differite stanziare sono quelle che si prevede verranno pagate nell'arco dei prossimi tre anni.

**Dati espressi in ECU** - Il bilancio consolidato è preparato in Lire italiane. Al fine di evidenziare i dati principali nella moneta di conto europea, i dati contenuti nei prospetti di bilancio consolidato 1994 di Fiat Auto sono presentati anche con la conversione in ECU, applicando a ciascuna posta di bilancio il tasso di cambio Lira/ECU in vigore al 31 dicembre 1994 (ECU 1 pari a Lire 1989,59). I valori in ECU, forniti a puri fini informativi, non devono essere intesi come attestazione di una effettiva conversione della lira in altra valuta.

## ATTIVO

### 1) IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

	Valore netto al 31.12.1993	Incrementi	Ammortamenti	Altre variazioni	Valore netto al 31.12.1994
Costi impianto e avviamento	178	59	28	(7)	202
Diritti di brevetto industriale	25	6	17	7	21
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	67	—	16	9	60
Immobilitazioni in corso	19	12	—	(2)	29
Altre immobilizzazioni immateriali	77	3	4	(65)	11
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>366</b>	<b>80</b>	<b>65</b>	<b>(58)</b>	<b>323</b>

I costi di impianto e ampliamento al 31.12.1994 comprendono i costi sostenuti per l'avviamento operativo di nuovi insediamenti industriali per 181 miliardi di lire (164 miliardi di lire nel 1993) e spese per aumento di capitale per 21 miliardi di lire (14 miliardi di lire nel 1993); le immobilizzazioni in corso di beni immateriali si riferiscono principalmente a costi sostenuti per la realizzazione, non ancora completata, di software applicativi che saranno utilizzati nella gestione operativa aziendale.

Il decremento di 65 miliardi di lire esposto nelle altre variazioni delle altre immobilizzazioni immateriali deriva per 52 miliardi di lire dalla riclassifica a risconti attivi dei costi per contributi ad attrezzature specifiche di proprietà di terzi e per 13 miliardi di lire da variazione dell'area di consolidamento.

I valori del 1993 sono stati riclassificati per omogeneità di confronto con l'esercizio 1994.

### 2) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

	Valore netto al 31.12.93	Investimenti	Ammor- tamenti	Variazione area di cons.	Riclassi- fiche	Diff. cambio	Disinvest. e altre variaz.	Valore netto al 31.12.94	Fondo amm. e sval. al 31.12.94
Terreni e fabbricati	2.925	493	(143)	367	182	136	(90)	3.870	1.272
Impianti e macchinario	5.471	1.060	(1.081)	757	1.498	159	(81)	7.783	8.307
Attrezzature industriali e commerciali	1.666	799	(695)	(108)	751	(89)	(14)	2.310	4.962
Altri beni	454	105	(180)	131	23	26	(52)	507	1.122
Immobilitazioni in corso e acconti	4.766	619	—	(374)	(2.454)	265	(18)	2.804	—
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>15.282</b>	<b>3.076</b>	<b>(2.099)</b>	<b>773</b>	<b>—</b>	<b>497</b>	<b>(255)</b>	<b>17.274</b>	<b>15.663</b>

Le immobilizzazioni materiali comprendono le rivalutazioni consentite da apposite leggi dei paesi in cui le società operano, quali ad esempio in Italia la legge n. 72 del 19/3/83 e la legge n. 413 del 30/12/91, il cui ammontare al netto degli ammortamenti effettuati risulta di circa 688 miliardi di lire nel 1994 e circa 750 miliardi di lire nel 1993.

L'ammontare degli interessi passivi capitalizzati nel 1994 é pari a 63 miliardi di lire (100 miliardi di lire nel 1993).  
Le aliquote di ammortamento utilizzate sono comprese nei seguenti intervalli:

	aliquote di ammortamento
Terreni e fabbricati	1% - 10%
Impianti e macchinari	10% - 20%
Attrezzature industriali e commerciali	16% - 25%
Altri beni	12% - 25%

### 3) IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

#### PARTECIPAZIONI

	Valore al 31.12.93	Rivalutazioni	Svalutazioni	Variazioni area di consolidamento	Acquisti e capitalizzazione	Differenze cambio	Altre variazioni	Valore al 31.12.94
Partecipazioni in imprese controllate	500	4	(24)	(469)	59	(1)	(3)	66
Partecipazioni in imprese collegate	737	83	(70)	202	—	(100)	(40)	812
Altre	7	—	—	—	1	2	(8)	2
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>1.244</b>	<b>87</b>	<b>(94)</b>	<b>(267)</b>	<b>60</b>	<b>(99)</b>	<b>(51)</b>	<b>880</b>

Le partecipazioni in imprese controllate passano da 500 a 66 miliardi di lire; il decremento é dovuto principalmente alla variazione dell'area di consolidamento nell'ambito della quale la Fiat Auto Poland S.A. partecipa per 449 miliardi di lire e l'Alfa Romeo Svizzera S.A. per 20 miliardi di lire.

Le rivalutazioni e svalutazioni di partecipazioni si riferiscono alle quote di competenza maturate sul risultato delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto.

#### CREDITI FINANZIARI IMMOBILIZZATI

	al 31.12.1994			al 31.12.1993	
	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre 5 anni	Totale	Totale
Crediti verso imprese collegate	1	22	18	23	24
Crediti verso altri	1	121	120	122	130
<b>Totale crediti finanziari immobilizzati</b>	<b>2</b>	<b>143</b>	<b>138</b>	<b>145</b>	<b>154</b>

I crediti verso imprese collegate riguardano un prestito fatto da Fiat Auto S.p.A. al Centro Ricerche Fiat per la costruzione del nuovo centro motori. I crediti verso altri si riferiscono essenzialmente ad un prestito fatto alla Comit di Londra a seguito di finanziamento BEI scadente oltre i cinque anni. I dati dell'esercizio 1993 sono stati riclassificati per omogeneità di confronto con il 1994.

#### 4) RIMANENZE

	al 31.12.1994			al 31.12.1993		
	Lordo	Fondo	Netto	Lordo	Fondo	Netto
Materie prime, sussidiarie e di consumo	900	140	760	654	122	532
Prodotti in corso di lavorazione	514	—	514	492	—	492
Prodotti finiti e merci	2.056	193	1.863	1.809	200	1.609
Acconti	59	—	59	62	—	62
<b>Totale rimanenze</b>	<b>3.529</b>	<b>333</b>	<b>3.196</b>	<b>3.017</b>	<b>322</b>	<b>2.695</b>

L'incremento delle rimanenze al 31.12.1994 rispetto al precedente esercizio è dovuto ad una gestione delle scorte proiettata verso una maggiore disponibilità di prodotto in funzione della crescita della domanda; in questo contesto la variazione dell'area di consolidamento produce un incremento di 85 miliardi di lire. Le rimanenze del 1993 sono state riclassificate per renderle comparabili con l'esercizio corrente.

#### 5) CREDITI

	al 31.12.1994					al 31.12.1993		
	Commerciali	Altri	Totale	Di cui oltre l'esercizio	Di cui oltre 5 anni	Commerciali	Altri	Totale
Crediti verso clienti	3.712	—	3.712	308	—	3.095	—	3.095
Crediti verso imprese controllate	60	—	60	—	—	502	—	502
Crediti verso imprese collegate	56	47	103	20	—	3	—	3
Crediti verso impresa controllante	1	—	1	—	—	6	—	6
Crediti verso altri:								
crediti verso il personale	—	42	42	9	—	—	46	46
crediti verso l'Erario	—	584	584	—	—	—	550	550
crediti verso Enti Previdenziali	—	139	139	—	—	—	163	163
altri crediti	—	262	262	9	1	—	190	190
Totale crediti verso altri	—	1.027	1.027	18	1	—	949	949
<b>Totale crediti</b>	<b>3.829</b>	<b>1.074</b>	<b>4.903</b>	<b>346</b>	<b>1</b>	<b>3.606</b>	<b>949</b>	<b>4.555</b>

I crediti verso clienti sono esposti al netto dei fondi di svalutazione rispettivamente pari a 207 miliardi di lire nel 1994 e 216 miliardi di lire nel 1993. I crediti verso l'Erario sono in gran parte composti da crediti verso l'Erario italiano per IVA e imposte sul reddito.

## 6) ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBILIZZATE

### ALTRI TITOLI

	al 31.12.1994	al 31.12.1993
Titoli emessi dallo stato italiano	—	1
Altri titoli	2.121	534
<b>Totale altri titoli</b>	<b>2.121</b>	<b>535</b>

Il valore degli altri titoli si riferisce principalmente ad impieghi di liquidità a breve della partecipata brasiliana Fiasa S.A. Nel 1993 comprendeva anche 259 miliardi di azioni Fiat S.p.A. che hanno trovato realizzazione sul mercato nei primi mesi del 1994.

### CREDITI FINANZIARI

	al 31.12.1994		al 31.12.1993	
	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Totale	Totale
Crediti finanziari verso imprese controllate	47	—	47	84
Crediti finanziari verso imprese collegate	4	30	34	24
Crediti finanziari verso controllante	259	—	259	178
Crediti finanziari verso altri	5.200	77	5.277	3.205
<b>Totale crediti finanziari</b>	<b>5.510</b>	<b>107</b>	<b>5.617</b>	<b>3.491</b>

I crediti finanziari verso controllante e verso altri sono costituiti essenzialmente da crediti verso la Capogruppo Fiat S.p.A. ed altre società finanziarie del Gruppo Fiat, quali in Italia la Fiat Geva e la Sapav Immobiliare, che svolgono servizi di tesoreria.

## 7) DISPONIBILITÀ LIQUIDE

	al 31.12.1994	al 31.12.1993
Depositi bancari e postali	494	374
Assegni	6	—
Denaro e valori in cassa	7	10
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>507</b>	<b>384</b>

## 8) RATEI E RISCONTI ATTIVI

	al 31.12.1994	al 31.12.1993
Ratei attivi commerciali	25	23
Interessi	22	9
Altre	3	14
Risconti attivi commerciali	677	373
Interessi	361	282
Affitti	197	44
Altre	119	47
Ratei attivi finanziari	10	14
Risconti attivi finanziari	8	3
<b>Totale</b>	<b>720</b>	<b>413</b>

I ratei e i risconti finanziari nell'esercizio 1993 sono stati riclassificati per renderli comparabili con il 1994.

## PASSIVO

### 9) PATRIMONIO NETTO

#### PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	Capitale Sociale	Sovrap- prezzo azioni	Riserva legale	Riserva di rivalutazione	Riserva di Conversione	Risultato a nuovo, altre riserve e risul- tato netto esercizio	Totale
<b>Saldo al 31 dicembre 1992</b>	<b>1.400</b>	<b>21</b>	<b>193</b>	<b>219</b>	<b>171</b>	<b>6.746</b>	<b>8.750</b>
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori	—	—	2	6	165	64	237
Imposta 7,5% sul patrimonio netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30.09.1992	—	—	—	—	—	(25)	(25)
Perdita netta dell'esercizio	—	—	—	—	—	(1.756)	(1.756)
<b>Saldo al 31 dicembre 1993</b>	<b>1.400</b>	<b>21</b>	<b>195</b>	<b>225</b>	<b>336</b>	<b>5.029</b>	<b>7.206</b>
Delibera dell'Assemblea Straordinaria 31.5.1994:							
copertura perdita dell'esercizio 1993	(1.372)	—	—	—	—	1.372	—
ricostituzione capitale sociale	1.372	—	—	—	—	—	1.372
aumento capitale sociale	600	—	—	—	—	—	600
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori	—	—	—	2	(130)	324	196
Imposta 7,5% sul patrimonio netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30.09.1992	—	—	—	—	—	(22)	(22)
Utile netto dell'esercizio	—	—	—	—	—	103	103
<b>Saldo al 31 dicembre 1994</b>	<b>2.000</b>	<b>21</b>	<b>195</b>	<b>227</b>	<b>206</b>	<b>6.806</b>	<b>9.455</b>

## CAPITALE SOCIALE

Il capitale sociale interamente versato al 31 dicembre 1994 ammonta a 2.000 miliardi di lire ed è costituito da 4.000 milioni di azioni nominali da Lire 500 cadauna.

Nel corso del 1994 con delibera assembleare del 31 maggio 1994 gli azionisti di Fiat Auto S.p.A. hanno deciso il conferimento di 1.972 miliardi di lire a reintegro del capitale sociale precedentemente ridotto per le coperture delle perdite d'esercizio della stessa Fiat Auto S.p.A.

## RISERVA DI CONVERSIONE

Le riserve di conversione al netto delle rivalutazioni monetarie per l'alta inflazione ammontano a 206 miliardi di lire e si detagliano come segue:

Differenze cambio di conversione	(1.499)
Rivalutazioni monetarie generate nell'esercizio sui patrimoni netti delle società che operano in paesi ad alta inflazione	1.705

Le differenze cambio di conversione sono calcolate applicando il differenziale di cambio, tra i valori correnti al 31.12.1993 e al 31.12.1994, ai patrimoni netti delle società estere consolidate.

## UTILI PORTATI A NUOVO E ALTRE RISERVE

Gli utili a nuovo e le altre riserve includono gli utili non distribuiti delle società controllate consolidate e altre riserve in sospensione di imposta e assoggettabili ad un conguaglio d'imposta in caso di distribuzione futura.

## RACCORDO CON IL PATRIMONIO NETTO E L'UTILE NETTO D'ESERCIZIO DELLA CAPOSETTORE FIAT AUTO S.p.A.

	Patrimonio netto al 31.12.1994	Risultato netto 1994	Patrimonio netto al 31.12.1993	Risultato netto 1993
<b>Bilancio d'esercizio Fiat Auto S.p.A.</b>	<b>3.073</b>	<b>(418)</b>	<b>1.518</b>	<b>(2.220)</b>
Eliminazione dei valori delle partecipazioni consolidate e dei relativi dividendi nel bilancio della Fiat Auto S.p.A.	(2.624)	(1.166)	(2.407)	(279)
Eliminazione degli allineamenti delle partecipazioni operati dalla Fiat Auto S.p.A.	159	67	174	300
Contabilizzazione del patrimonio netto e dei risultati conseguiti dalle controllate e collegate consolidate	6.991	1.630	6.041	468
Rettifiche di consolidamento:				
Eliminazione dei dividendi infrasettore		(2)		
Eliminazione degli utili e delle perdite infrasettore inclusi nel magazzino e nelle immobilizzazioni e altre rettifiche	1.856	(8)	1.880	(25)
<b>Bilancio Consolidato di Settore</b>	<b>9.455</b>	<b>103</b>	<b>7.206</b>	<b>(1.756)</b>

## PATRIMONIO NETTO DI COMPETENZA TERZI

Al 31 dicembre 1994 e 1993 le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale, con partecipazioni di azionisti terzi, sono le seguenti:

	al 31.12.1994	al 31.12.1993
	% di Terzi	% di Terzi
Società italiane:		
SEVEL CAMPANIA S.p.A.	—	50,0
SEVEL S.p.A.	—	50,0
Società estere:		
CORMEC S.A.	45,0	45,0
FIAT AUTO POLAND S.A.	21,55	—

## 10) FONDI PER RISCHI E ONERI

	al 31.12.1994	al 31.12.1993
Fondo per trattamento di quiescenza ed obblighi simili	106	138
Fondi imposte:		
Fondo imposte correnti	63	29
Fondo imposte differite	165	32
Totale Fondi imposte	228	61
Altri Fondi:		
Fondo per garanzia e assistenza tecnica	677	596
Fondo per ristrutturazione in corso	463	100
Fondo per altri rischi e oneri	1.200	477
Contributi in conto capitale	379	262
Totale altri fondi	2.719	1.435
<b>Totale Fondi per rischi e oneri</b>	<b>3.053</b>	<b>1.634</b>

Il fondo imposte differite non comprende le differenze temporanee che si prevede non saranno annullate entro i prossimi tre anni, quali principalmente gli ammortamenti anticipati, il cui ammontare potrebbe essere quantificato in circa 1.800 miliardi di lire (circa 1.200 miliardi di lire nel 1993).

Il fondo per ristrutturazioni in corso è da attribuirsi all'attività di adeguamento tecnologico delle attività produttive, commerciali e amministrative in atto presso la società polacca Fiat Auto Poland S.A.

Il fondo per rischi e oneri comprende l'importo di circa 763 miliardi di lire per vertenze legali e rischi fiscali e previdenziali (in particolare attribuito alla società brasiliana Fiasa S.A.), 245 miliardi di lire per rischi e oneri contrattuali e 192 miliardi di lire per rischi connessi alla normale gestione operativa delle società italiane ed estere.

## 11) TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

	al 31.12.1993	Accanto- namenti	Utilizzi e altre variazioni	Variazione area di consolidamento	al 31.12.1994
Trattamento fine rapporto	2.387	359	(655)	(44)	2.047

## 12) DEBITI

	al 31.12.1994			al 31.12.1993	
	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre 5 anni	Totale	Totale
Debiti verso banche	1.192	3.308	1.540	4.500	3.315
Debiti verso altri finanziatori	2.363	911	145	3.274	3.774
Debiti rappresentati da titoli di credito	405	154	—	559	161
Acconti	266	—	—	266	18
Debiti verso fornitori	9.388	164	—	9.552	8.113
Debiti verso imprese controllate	72	—	—	72	303
Debiti verso imprese collegate	490	—	—	490	27
Debiti verso controllante	3	—	—	3	—
Debiti tributari	327	—	—	327	516
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	374	—	—	374	255
Debiti verso il personale	89	—	—	89	215
Debiti diversi	534	—	—	534	116
<b>Totale debiti</b>	<b>15.503</b>	<b>4.537</b>	<b>1.685</b>	<b>20.040</b>	<b>16.813</b>

	al 31.12.1994				al 31.12.1993			
	Commerciali	Finanziari	Altri	Totale	Commerciali	Finanziari	Altri	Totale
Debiti verso banche	—	4.500	—	4.500	—	3.315	—	3.315
Debiti verso altri finanziatori	—	3.274	—	3.274	—	3.774	—	3.774
Debiti rappresentati da titoli di credito	—	559	—	559	—	161	—	161
Acconti	266	—	—	266	18	—	—	18
Debiti verso fornitori	9.552	—	—	9.552	8.113	—	—	8.113
Debiti verso imprese controllate	72	—	—	72	303	—	—	303
Debiti verso imprese collegate	490	—	—	490	27	—	—	27
Debiti verso controllante	3	—	—	3	—	—	—	—
Debiti tributari	—	—	327	327	—	—	516	516
Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale	—	—	374	374	—	—	255	255
Debiti verso il personale	—	—	89	89	—	—	215	215
Debiti diversi	—	—	534	534	—	—	116	116
<b>Totale debiti</b>	<b>10.383</b>	<b>8.333</b>	<b>1.324</b>	<b>20.040</b>	<b>8.461</b>	<b>7.250</b>	<b>1.102</b>	<b>16.813</b>

I debiti finanziari pari a 8.333 miliardi di lire (7.250 miliardi di lire nel 1993) comprendono debiti scadenti oltre l'esercizio successivo per 4.373 miliardi di lire (3.043 miliardi di lire nel 1993). Tali debiti non comprendono la quota scadente nell'esercizio corrente relativa a debiti finanziari a medio-lungo periodo pari a 356 miliardi di lire (383 miliardi di lire nel 1993).

La struttura dell'indebitamento a medio-lungo termine ripartita per tasso di interesse risulta la seguente:

	<b>1994</b>	<b>1993</b>
Tassi inferiori al 7,5%	2.170	2.089
Tassi fra il 7,5% e il 10%	1.497	609
Tassi fra il 10% e il 15%	696	337
Tassi oltre il 15%	10	8
	<b>4.373</b>	<b>3.043</b>

La composizione valutaria dell'indebitamento a medio-lungo periodo risulta formata per l'84% in lire italiane, per il 7% in marchi tedeschi, per il 4% in dollari, per il 4% in ECU e per il restante 1% in altre valute.

Nell'ambito dei debiti verso banche i debiti assistiti da garanzie reali ammontano a 167 miliardi di lire (276 miliardi di lire nel 1993).

### **13) RATEI E RISCONTI PASSIVI**

	<b>al 31.12.1994</b>	<b>al 31.12.1993</b>
Ratei passivi commerciali:		
Interessi e commissioni	40	—
Altri	291	322
Totale	331	322
Risconti passivi commerciali:		
Interessi	362	274
Altri	118	107
Totale	480	381
Ratei passivi finanziari	59	69
<b>Totale ratei e risconti passivi</b>	<b>870</b>	<b>772</b>

Gli altri ratei passivi commerciali comprendono 136 miliardi di lire (171 miliardi di lire nel 1993) per oneri e contributi relativi al personale dipendente per competenze già maturate e non ancora liquidate.

Gli altri risconti passivi contengono i corrispettivi a fronte di servizi di assistenza programmata e contrattuale che verranno a maturare nell'esercizio successivo su prodotti venduti.

I ratei passivi finanziari nell'esercizio 1993 sono stati riclassificati per renderli comparabili con il 1994.

#### 14) CONTI D'ORDINE

	Garanzie personali			Garanzie reali	Totale
	Fidejussioni	Avalli	Altre		
Garanzie prestate:					
a favore di imprese collegate	137	—	1.201	—	1.338
a favore di imprese controllate dalla stessa controllante	—	60	3.414	—	3.474
a favore di altri	795	30	181	590	1.596
<b>Totale garanzie prestate</b>	<b>932</b>	<b>90</b>	<b>4.796</b>	<b>590</b>	<b>6.408</b>

Al 31 dicembre 1994 la Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate hanno prestato garanzie per 6.408 miliardi di lire (4.553 miliardi di lire nel 1993), di cui 3.465 miliardi di lire (1.606 miliardi di lire nel 1993) per garantire l'esecuzione di progetti in corso di realizzazione e 2.943 miliardi di lire (2.947 miliardi di lire nel 1993) per il rischio di regresso di effetti presentati allo sconto.

Alla stessa data le medesime società avevano assunto impegni per 1.858 miliardi di lire, di cui per acquisti di immobilizzazioni materiali 1.852 miliardi di lire (2.676 miliardi di lire nel 1993).

Alcune società controllate sono coinvolte in azioni legali e controversie fiscali per un rischio potenziale massimo di 25 miliardi di lire. Inoltre la stessa Fiat Auto S.p.A. ed alcune sue controllate sono parte in causa di varie azioni legali e controversie di difficile quantificazione.

Non si ritiene che da tali azioni e controversie possano emergere delle passività effettive di ammontare significativo.

**Strumenti finanziari rappresentati fuori bilancio** - La politica del Gruppo Fiat relativamente all'impiego degli strumenti finanziari derivati prevede che gli stessi vengano utilizzati solo in relazione ai rischi che emergono dalla gestione dei flussi monetari e dell'attivo e passivo patrimoniale.

Tale gestione è caratterizzata dal prevalere delle attività produttive italiane rispetto a quelle estere che determina un significativo saldo positivo tra esportazioni ed importazioni da cui origina uno sbilancio favorevole tra gli incassi ed i pagamenti in valute estere.

Sono inoltre realizzate operazioni di copertura finalizzate a gestire l'esposizione di Fiat Auto alle fluttuazioni dei tassi di interesse. Gli strumenti finanziari cui si fa riferimento rientrano principalmente nella categoria contrattuale degli "Interest Rate and Currency Swap". In particolare al 31.12.1994 sono in essere operazioni di tale natura per complessivi 1.701 miliardi di lire (848 miliardi di lire nel 1993).

Sempre alla stessa data Fiat Auto S.p.A. aveva in essere un'operazione di "Bracket Rate forward" per un ammontare complessivo di 105 miliardi di lire.

## CONTO ECONOMICO

### 15) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

La Fiat Auto S.p.A. e sue controllate operano prevalentemente in un unico settore di attività e cioè quello della vendita di autovetture, veicoli commerciali leggeri e relativi ricambi.

#### RICAVI NETTI PER AREA DI DESTINAZIONE

	1994	1993
Italia	13.138	10.873
Europa (esclusa Italia)	11.487	8.923
America Latina	8.137	4.161
Nord America e altri stati	441	698
<b>Totale ricavi netti</b>	<b>33.203</b>	<b>24.655</b>

I ricavi netti consolidati di Fiat Auto non comprendono le vendite effettuate alle società Motorcomsa S.A. e Fiat Automoviles Interamericana S.A., interamente controllate da altre società del Gruppo Fiat, che sono state elise per non duplicare i ricavi relativi ai prodotti che attraverso dette società pervengono a società che fanno parte dell'area di consolidamento di Fiat Auto con il metodo dell'integrazione globale. Nel bilancio consolidato 1994 i ricavi elisi in coerenza con quanto enunciato ammontano a 2.869 miliardi di lire (1.303 miliardi di lire nel 1993).

#### ALTRI RICAVI E PROVENTI

	1994	1993
Contributi in conto esercizio	34	62
Plusvalenze da alienazione	40	94
Soprapvenienze attive	465	125
Contributi in conto capitale	81	121
Altri proventi	406	243
<b>Totale altri ricavi e proventi</b>	<b>1.026</b>	<b>645</b>

Le "Soprapvenienze attive" comprendono essenzialmente la proventizzazione di fondi eccedenti, i risarcimenti danni e le differenze provenienti da accertamenti esercizi precedenti.

Gli "Altri proventi" comprendono i ricavi residuali rispetto all'attività principale, rappresentata dalla cessione di beni e dalle prestazioni di servizi; in particolare comprendono i proventi immobiliari da locazione di aree attrezzate, provvigioni e royalties attive, rimborsi dazio e diritti doganali all'esportazione, riconoscimenti pubblicitari e altri proventi diversi.

## 16) COSTI DELLA PRODUZIONE

### PERSONALE

	1994	1993
Numero medio dipendenti:		
Dirigenti	902	990
Impiegati e intermedi	25.977	27.991
Operai	93.098	93.877
<b>Totale</b>	<b>119.977</b>	<b>122.858</b>

Il numero dei dipendenti iscritti al 31.12.1994 risulta pari a 119.618 unità (120.338 unità al 31.12.1993).

	1994	1993
Salari e stipendi	3.630	3.512
Oneri sociali	1.428	1.149
Trattamento di fine rapporto	359	416
Trattamento di quiescenza e simili	14	73
Altri costi	29	35
<b>Totale costi del personale</b>	<b>5.460</b>	<b>5.185</b>

### ACCANTONAMENTI PER RISCHI E ALTRI ACCANTONAMENTI

Gli accantonamenti per rischi pari a 642 miliardi di lire (469 miliardi di lire nel 1993) riguardano il fondo garanzia per 180 miliardi di lire (344 miliardi di lire nel 1993) e gli altri fondi per rischi specifici connessi alla gestione corrente per 462 miliardi di lire (125 miliardi di lire nel 1993).

Nell'ambito degli accantonamenti ad altri fondi rischi sono compresi, nel 1994, gli accantonamenti effettuati dalla società brasiliana Fiasa S.A. a fronte di rischi previdenziali e fiscali per 313 miliardi di lire.

### SPESE DI RICERCA E SVILUPPO

La Fiat Auto S.p.A. e alcune controllate sostengono ogni anno costi significativi per programmi di ricerca e sviluppo. Questi costi sono interamente imputati a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Nel 1994 e 1993 le spese di ricerca e sviluppo incluse tra i costi d'esercizio ammontano rispettivamente a 933 miliardi di lire e 1.150 miliardi di lire, pari rispettivamente al 2,8% e 4,6% dei ricavi consolidati.

I progetti di ricerca e innovazione comportano attività che si svolgono normalmente nel corso di più anni. In relazione ad una parte di tali progetti la Fiat Auto S.p.A. ha richiesto alle Amministrazioni Pubbliche italiane e comunitarie le assistenze finanziarie previste dalle normative in materia.

A fronte dei progetti in corso di esecuzione nel 1994 la società ha presentato alle Amministrazioni Pubbliche competenti istanze relative ad attività di ricerca per 863 miliardi di lire principalmente afferenti il periodo 1989/1994. Al 31 dicembre 1994 gli Enti competenti avevano già deliberato finanziamenti a tasso agevolato (tasso medio dell'1,9% circa) per 167 miliardi di lire di cui al 31 dicembre 1994 sono già stati erogati 90 miliardi di lire e contributi per 91 miliardi di lire di cui 49 miliardi di lire già erogati al 31 dicembre 1994.

I finanziamenti e i contributi contabilizzati nel 1994 ammontano rispettivamente a 15 e 8 miliardi di lire.

## 17) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

### PROVENTI DA PARTECIPAZIONI

I proventi da partecipazioni ammontano a 8 miliardi di lire (3 miliardi di lire nel 1993). Si riferiscono per l'anno 1994 al credito fiscale maturato sulla partecipata tedesca Fiat Automobil A.G., in conseguenza della distribuzione del dividendo alla controllante Fiat Auto S.p.A., mentre per l'anno 1993 si riferiscono essenzialmente a dividendi da partecipazioni minoritarie valutate con il metodo del costo.

### ALTRI PROVENTI FINANZIARI

	1994	1993
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:		
imprese controllate	2	—
altri	9	—
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	136	37
Proventi diversi dai precedenti:		
da imprese controllate	1	48
da imprese collegate	—	2
da impresa controllante	—	13
da altri:		
interessi verso banche e altri crediti	690	656
sconti attivi e altri proventi	14	11
proventi da operazioni di swap	26	27
differenze cambio attive	499	234
Totale proventi da altri	1.229	928
Totale proventi diversi dai precedenti	1.230	991
<b>Totale altri proventi finanziari</b>	<b>1.377</b>	<b>1.028</b>

### INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI

	1994	1993
da imprese controllate	—	5
da impresa controllante	—	14
da altri:		
interessi verso banche	136	—
interessi su debiti commerciali e altri debiti	48	—
sconti passivi e altri oneri	310	263
oneri su operazioni di swap	33	12
interessi su debiti verso altri finanziatori	387	605
minusvalenze da alienazione titoli	—	3
differenze cambio passive	389	500
Totale oneri da altri	1.303	1.383
<b>Totale interessi e altri oneri finanziari</b>	<b>1.303</b>	<b>1.402</b>

**18) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE**

	<b>1994</b>	<b>1993</b>
Rivalutazione di partecipazioni	88	249
Svalutazioni:		
di partecipazioni	(94)	(85)
di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	(7)	—
di crediti finanziari	(1)	(28)
Totale svalutazioni	(101)	(113)
<b>Totale rettifiche di valore di attività finanziarie</b>	<b>(14)</b>	<b>136</b>

Le rivalutazioni e le svalutazioni di partecipazioni comprendono la quota di competenza maturata sul risultato netto delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto.

**19) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**

	<b>1994</b>	<b>1993</b>
<b>PROVENTI STRAORDINARI</b>		
Plusvalenze da alienazione di immobilizzazioni	21	334
Altri proventi	27	—
<b>Totale proventi straordinari</b>	<b>48</b>	<b>334</b>
<b>ONERI STRAORDINARI</b>		
Minusvalenze da alienazione:		
di partecipazioni	(4)	(15)
di immobilizzazioni	—	(14)
Totale minusvalenze	(4)	(29)
Imposte relative ad anni precedenti	(18)	—
Altri oneri:		
accantonamenti straordinari a fondi	(194)	(100)
sopravvenienze passive	—	(39)
Totale altri oneri	(194)	(139)
<b>Totale oneri straordinari</b>	<b>(216)</b>	<b>(168)</b>
<b>Totale proventi e oneri straordinari</b>	<b>(168)</b>	<b>166</b>

Le plusvalenze da alienazione di immobilizzazioni si riferiscono principalmente alla cessione a terzi di unità immobiliari. Gli altri proventi straordinari si riferiscono alla cessione di rami aziendali per scorpori di attività.

Le minusvalenze da alienazione di partecipazioni derivano dalla vendita di partecipazioni minoritarie.

Gli accantonamenti straordinari a fondi nel 1994 si riferiscono a rischi fiscali e previdenziali di competenza di precedenti esercizi accertati dalla società brasiliana Fiasa S.A. per 174 miliardi di lire e dalla società Fiat Auto France S.A. per 20 miliardi di lire. Per l'anno 1993 si riferiscono all'accertamento fatto dalla Fiat Auto S.p.A. dei costi di ristrutturazione/riorganizzazione nell'ambito dell'accordo stipulato con le Organizzazioni Sindacali nel mese di febbraio 1994.

## 20) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

Le imposte stanziate nel conto economico consolidato per gli esercizi 1994 e 1993 sono le seguenti:

	1994	1993
Imposte correnti	39	26
Imposte differite	172	(11)
<b>Totale imposte sul reddito</b>	<b>211</b>	<b>15</b>

Le imposte differite contabilizzate sono quelle che si prevede verranno pagate (o, nel caso di imposte pre-pagate, recuperate) nei prossimi tre anni, relative a differenze di natura temporanea fra i risultati fiscalmente imponibili e quelli dei bilanci utilizzati per il consolidamento. Le imposte differite del 1994 per 134 miliardi di lire si riferiscono alla withholding tax sui dividendi che Fiat Auto ha incassato nell'anno o che prevede di incassare nel 1995 da alcune sue partecipate.

Le imposte sul reddito liquidate negli esercizi 1994 e 1993 ammontano rispettivamente a 137 miliardi di lire (comprehensive della withholding tax liquidata nell'anno) e 23 miliardi di lire.

Nel 1994 e 1993 Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate hanno beneficiato dell'utilizzo di perdite fiscali accumulate in esercizi precedenti che hanno consentito di ridurre il carico d'imposta dei due esercizi rispettivamente di 273 e 147 miliardi di lire. Le medesime società potrebbero beneficiare in futuro di risparmi di imposta stimabili al 31 dicembre 1994 in 1.625 miliardi di lire (1.130 miliardi di lire nel 1993) conseguenti all'utilizzo di perdite fiscali accumulate alla stessa data.

## 21) ALTRE INFORMAZIONI PER AREA DI ATTIVITÀ E PER AREA GEOGRAFICA

	1994		1993	
	Totale attività	Totale investimenti	Totale attività	Totale investimenti
Italia	24.035	2.765	22.885	4.750
Europa (escluso Italia)	5.758	72	3.475	55
America Latina	5.893	239	2.759	261
<b>Totale</b>	<b>35.686</b>	<b>3.076</b>	<b>29.119</b>	<b>5.066</b>

Le attività del 1993 sono state riclassificate per renderle comparabili con l'esercizio corrente.

## 22) RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

	1994	1993
<b>A) DISPONIBILITÀ MONETARIE INIZIALI (*)</b>	<b>723</b>	<b>4.450</b>
<b>B) DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE OPERAZIONI DELL'ESERCIZIO:</b>		
Utile prima della quota di competenza degli azionisti terzi	116	(1.745)
Rettifiche per riconciliare l'utile alle disponibilità monetarie generate dalle operazioni dell'esercizio:		
Ammortamenti	2.164	1.726
Variazione netta del fondo trattamento fine rapporto dipendenti	(340)	86
Plusvalenze da realizzo immobilizzazioni	(15)	(374)
Variazione del capitale d'esercizio, al netto dell'effetto di variazione nell'area di consolidamento:		
Crediti commerciali	(223)	350
Magazzino	(502)	265
Debiti commerciali	1.922	(58)
Altre attività e passività	(100)	(20)
Fondo imposte, garanzia ed altri fondi	1.302	294
Altre variazioni	(276)	521
	<b>4.048</b>	<b>1.045</b>
<b>C) DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO:</b>		
Investimenti in:		
Immobilizzazioni materiali	(3.076)	(5.066)
Immobilizzazioni finanziarie	(19)	(376)
Beni immateriali e costi pluriennali	(80)	(231)
Contributi su investimenti	206	175
Realizzo della vendita di immobilizzazioni materiali e finanziarie	224	578
Altre (incluse acquisizioni di azioni di società consolidate ed altre variazioni nell'area di consolidamento)	(127)	(84)
	<b>(2.872)</b>	<b>(5.004)</b>
<b>D) DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO:</b>		
Nuovi finanziamenti	1.744	953
Rimborso di finanziamenti	(817)	(672)
Variazione netta dei crediti finanziari e dei titoli a medio e lungo termine	3	(49)
Conferimento dei soci	1.972	—
	<b>2.902</b>	<b>232</b>
<b>E) VARIAZIONE NETTA DELLE DISPONIBILITÀ MONETARIE</b>	<b>4.078</b>	<b>(3.727)</b>
<b>F) DISPONIBILITÀ MONETARIE FINALI (*)</b>	<b>4.801</b>	<b>723</b>

(\*) Le disponibilità monetarie includono le seguenti voci di bilancio: cassa e banche, titoli negoziabili, debiti verso banche, crediti e debiti finanziari a breve e ratei e risconti finanziari.

### 23) CONVERSIONE DEI BILANCI DELLE CONSOCIATE ESTERE

I principali tassi di cambio utilizzati per la conversione alla Lira italiana dei bilanci 1994 e 1993 espressi in valuta estera sono stati i seguenti:

	1994		1993	
	Medi	Fine periodo	Medi	Fine periodo
Dollaro USA	1611,8	1629,7	1572,7	1704,0
Franco belga	48,3	51,0	45,5	47,4
Franco francese	291,8	303,1	277,5	290,3
Franco svizzero	1180,8	1238,4	1064,6	1153,7
Marco tedesco	994,7	1047,7	950,7	985,8
Sterlina inglese	2467,3	2533,4	2360,9	2523,9
Fiorino olandese	887,0	935,6	846,3	881,1
Escudo portoghese	9,7	10,2	9,8	9,7
Peseta spagnola	12,0	12,3	12,4	12,0
Real brasiliano '94/Cruzeiro '93	1931,0	1931,0	5,2	5,2
Peso argentino	1613,7	1629,7	1574,8	1705,7
Bolivar venezuelano	11,3	9,6	17,3	16,1
Zloty polacco	0,067	0,067	—	0,08

### 24) AMMONTARE DEI COMPENSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI (in milioni di lire)

	1994
Amministratori	133
Sindaci	80
<b>Totale compensi</b>	<b>213</b>

## *Price Waterhouse*



Agli Azionisti della  
FIAT AUTO SpA

**BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1994**

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE**

Abbiamo assoggettato a revisione contabile il bilancio consolidato del Gruppo FIAT AUTO al 31 dicembre 1994.

Il nostro esame è stato svolto secondo gli statuiti principi di revisione e, in conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano il bilancio consolidato interpretate ed integrate dai corretti principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

A nostro giudizio, il sopra menzionato bilancio consolidato nel suo complesso è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico del Gruppo FIAT AUTO per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 1994, in conformità alle norme che disciplinano il bilancio consolidato, richiamate nel secondo paragrafo.

Price Waterhouse

Ashok Sachthey  
(Socio-amministratore)

Torino, 31 maggio 1995

**SOCIETÀ INCLUSE NEL BILANCIO CONSOLIDATO  
CON IL METODO DELL'INTEGRAZIONE GLOBALE**

DENOMINAZIONE	SEDE	VALUTA	CAPITALE SOCIALE	% QUOTA FIAT AUTO 1994	1993
<b>SOCIETÀ CAPOSETTORE</b>					
Fiat Auto S.p.A.	Torino	Lit.	2.000.000.000.000	—	—
<b>CONTROLLATE ITALIANE:</b>					
F.M.A.					
Fabbr. Motori Autom. S.p.A.	Pratola Serra (AV)	Lit.	397.000.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto MAINS S.r.l.	Torino	Lit.	500.000.000	100,00	100,00
Innocenti Milano S.p.A.	Milano	Lit.	4.000.000.000	(1)	100,00
Maserati S.p.A.	Modena	Lit.	117.777.990.000	100,00	100,00
Società Europea Veic. Leggeri della Campania - Sevel Campania S.p.A.					
S.A.T.A.	Pomigliano (NA)	Lit.	50.725.000.000	100,00	50,00
Soc. Autom. Tec. Avanzate S.p.A.	Melfi (PZ)	Lit.	532.000.000.000	100,00	100,00
SIFI S.p.A.	Torino	Lit.	450.000.000.000	100,00	100,00
Sofigem S.r.l.	Torino	Lit.	100.000.000.000	100,00	100,00
<b>CONTROLLATE ESTERE:</b>					
Alfa Romeo Svizzera	Svizzera	Fr.Sv.	1.800.000	100,00	(2)
Cormec - Cordoba Mecanica S.A	Argentina	Pesos	47.287.023	55,00	55,00
Fahag Immobilien und Finanz. A.G.	Svizzera	Fr.Sv.	500.000	100,00	100,00
Fiat Auto (Belgio) S.A.	Belgio	Fr.B.	403.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Eximport S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	50.000	100,00	100,00
Fiat Auto (France) S.A.	Francia	Fr.Fr.	177.500.000	100,00	100,00
Fiat Auto Hellas S.A.	Grecia	Dr.	354.849.000	100,00	100,00
Fiat Auto (Ireland) Ltd.	Irlanda	Punts	4.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Nederland B.V.	Olanda	F.Ol.	4.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Portuguesa S.A.	Portogallo	Esc.	1.600.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto España S.A.	Spagna	Pts	100.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Poland S.A.	Polonia	Zloty	6.603.346.000.000	78,45	(2)
Fiat Auto (Suisse) S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	33.500.000	100,00	100,00
Fiat Auto Trading S.A.	Brasile	R\$	147.542	100,00	100,00
Fiat Auto (U.K.) Ltd.	Gran Bretagna	Lst.	44.600.000	100,00	100,00
Fiat Automobil A.G.	Germania	D.M.	95.000.000	100,00	100,00
Fiat Automobiler Danmark A/S	Danimarca	Kr.D.	55.000.000	100,00	100,00
Fiat Automoveis S.A. - FIASA	Brasile	R\$	31.162.486	100,00	100,00
Fiat Automoviles Venezuela C.A.	Venezuela	Bol.	50.000.000	100,00	100,00
Société Immobilière Joker S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	50.000	100,00	100,00
<b>COLLEGATE ITALIANE:</b>					
Società Europea Veicoli Leggeri Sevel S.p.A.					
	Atessa (CH)	Lit.	90.000.000.000	(3)	50,00

(1) Società incorporata per fusione in Fiat Auto.

(2) Consolidata all'Equity Method nel 1993.

(3) Consolidata Line by Line nel 1993.

Fiat Auto S.p.A.  
Direzione Marketing  
e Commerciale - Pubblicità  
Edizioni

Progetto grafico:  
Frenda Advertising - Torino

Fotocomposizione:  
PGS - Torino

Fotolito:  
CTM - Torino

Printed in Italy  
S.A.N. - Torino 1995

Pubblicazione stampata  
su carte senza cloro e riciclata.

