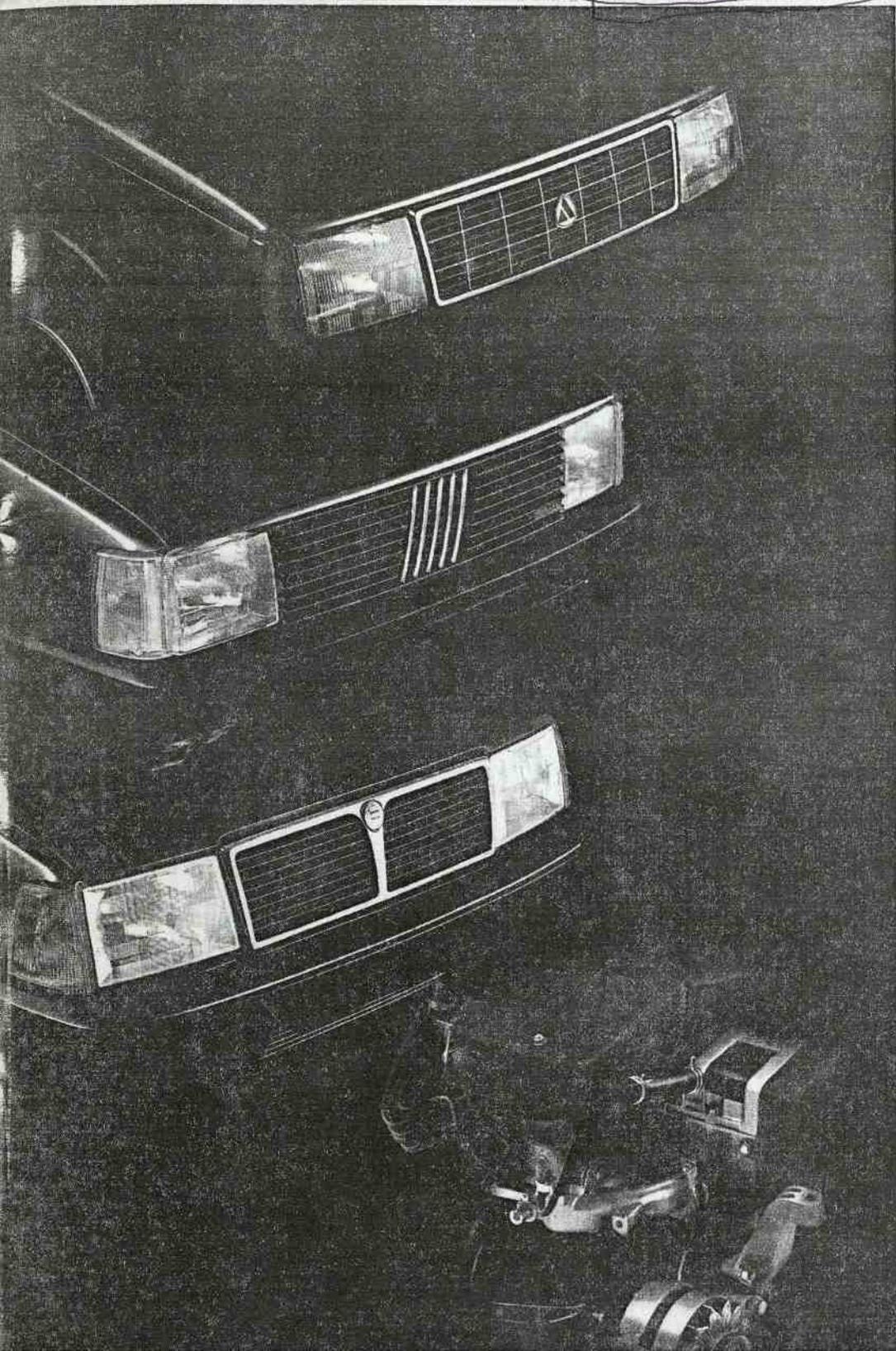


924

6° Esercizio - Relazioni e Bilancio al 31 Dicembre 1984



Fiat Auto

FIAT LANCIA

Relazione del Consiglio di Amministrazione

Signori Azionisti,

la Fiat Auto nel 1984 ha raccolto i frutti della profonda opera di ristrutturazione e di risanamento che è stata perseguita negli ultimi anni. L'utile d'esercizio di lire 234,9 miliardi, in miglioramento rispetto al 1983, esprime una redditività strutturale capace di affrontare le cicliche penalizzazioni delle oscillazioni dei mercati e delle variazioni dei rapporti di competitività tra i vari paesi produttori.

Ricordiamo ora quali sono stati i punti caratterizzanti gli scenari esterni ai quali i risultati della Vostra Società vanno ricondotti.

Per quanto riguarda la domanda la ripresa degli Stati Uniti ha coinvolto solo modestamente l'Europa.

La domanda di auto, che era cresciuta nell'Europa, esclusa l'Italia, del 6,7% nel 1983, è diminuita del 4,3% nel 1984. Il mercato italiano, che nel 1983 non aveva partecipato all'espansione europea, ed era caduto del 5,9%, ha registrato nel 1984 una modesta ripresa, dell'ordine del 3,5%.

Di fronte a questi andamenti discontinui e deboli, la Fiat Auto è comunque riuscita ad aumentare leggermente le proprie quote sul mercato europeo e vede premiata una politica di rinnovo del prodotto e di affinamento della qualità.

Si continuano a registrare ampie capacità produttive non utilizzate; e assai spesso si tratta di investimenti molto recenti. In queste condizioni è difficile resistere alla tentazione di abbassare l'incidenza dei costi fissi attraverso un allargamento delle quote di mercato, ma la concorrenza dei prezzi si trasforma spesso in un gioco a somma zero che indebolisce ulteriormente l'industria europea ed esalta le anomalie del sistema concorrenziale.

Questa situazione viene accentuata, per la Vostra Società, da un andamento penalizzante delle parità cambiarie. Negli ultimi anni, la spirale dei costi in Italia ha proceduto ad un ritmo ben più rapido che negli altri paesi, senza che l'evoluzione del cambio provvedesse ad una compensazione sufficiente. La revisione della distribuzione geografica degli interessi della Fiat Auto ha mirato a concentrare il raggio d'azione della Vostra Società sul suo mercato naturale: l'Europa e il bacino mediterraneo. Ma è stato proprio l'andamento dei cambi in Europa a fornire un compenso deludente agli sforzi di ristrutturazione compiuti. Dal 1979 al 1984 l'industria manifatturiera italiana ha registrato, dopo la correzione del cambio, un andamento dei costi unitari del lavoro superiore del 22% rispetto all'industria tedesca, del 13% rispetto all'industria francese, del 6% rispetto all'industria giapponese. Solo rispetto all'industria manifatturiera USA l'Italia ha potuto aumentare, grazie all'ascesa del dollaro, la propria competitività, ma sul mercato europeo dell'auto l'industria americana compete attraverso le proprie filiazioni produttive.

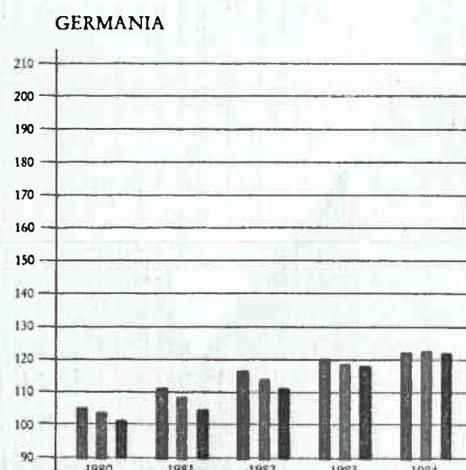
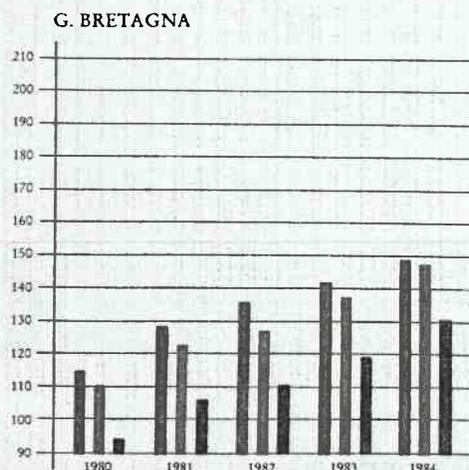
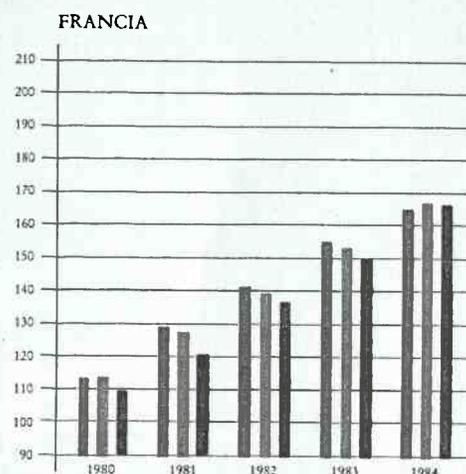
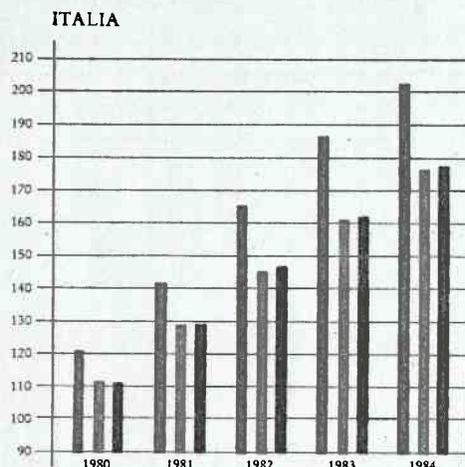
In generale quindi si può concludere che l'ambiente esterno non ci è stato favorevole.

Le prospettive indicano per i mercati un consolidamento dei livelli di domanda attuali, e confermano le caratteristiche del mercato dell'auto come prodotto maturo, soggetto a una domanda di sostituzione e senza

possibilità di significative espansioni nei volumi. Ma dietro questa « maturità », questa stabilità dei volumi, ferve in realtà un intenso processo di innovazione del prodotto. L'auto diventa un punto di incontro e di sviluppo fra vecchia e nuova tecnologia, fra meccanica ed elettronica, fra fabbriche del passato e fabbriche del futuro. Dietro queste vivacità di iniziative vi è un aspetto positivo: un prodotto che continua ad essere un simbolo del progresso industriale e delle abitudini di consumo; ma vi sono anche aspetti negativi: la vivacità progettuale

Andamento dei prezzi al consumo e confronto con listini auto al pubblico (al 31 dicembre di ogni anno) nei quattro principali mercati europei dal 1979 al 1984 (indice: 31/12/79 = 100)

- PREZZI CONSUMO
- PREZZI AUTO: MERCATO TOTALE
- PREZZI AUTO: SOLO FIAT AUTO



maschera nuove forme di lotta per le quote di mercato, accorcia la vita dei prodotti e aumenta la velocità di rinnovo degli investimenti e il rischio relativo.

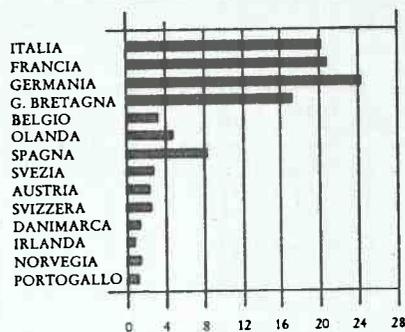
Sempre a proposito delle « prospettive » non si possono non ricordare le ombre della realtà italiana in cui siamo così profondamente presenti. La Fiat Auto ha portato avanti in questi anni un suo progetto di disinflazione, anticipando i tempi della riduzione del tasso di inflazione nel nostro Paese. Ma le sacche di produttività e di efficienza

cui far ricorso non sono illimitate, e l'evoluzione dei costi aziendali non si può disgiungere in modo durevole dall'evoluzione dei costi nel paese intero. Il circolo più moderato in cui la spirale prezzi-salari sembrava essere entrata nel 1984 rischia di essere interrotto nel corso del 1985. Perché la Vostra Società possa compiutamente esprimere le sue capacità non sono necessarie solo l'efficienza interna e la tenuta dei mercati, è anche indispensabile che questa efficienza non si esaurisca in una sterile azione volta al contenimento della dinamica dei costi.

Parco autovetture circolanti in Europa a fine 1984

La produzione e la domanda di autovetture nel mondo in milioni di unità

Numero autovetture circolanti (in milioni di unità)



Età media autovetture circolanti (in anni)



Indice di motorizzazione su 1.000 abitanti



■ PRODUZIONE
■ DOMANDA

(*) Dati stimati

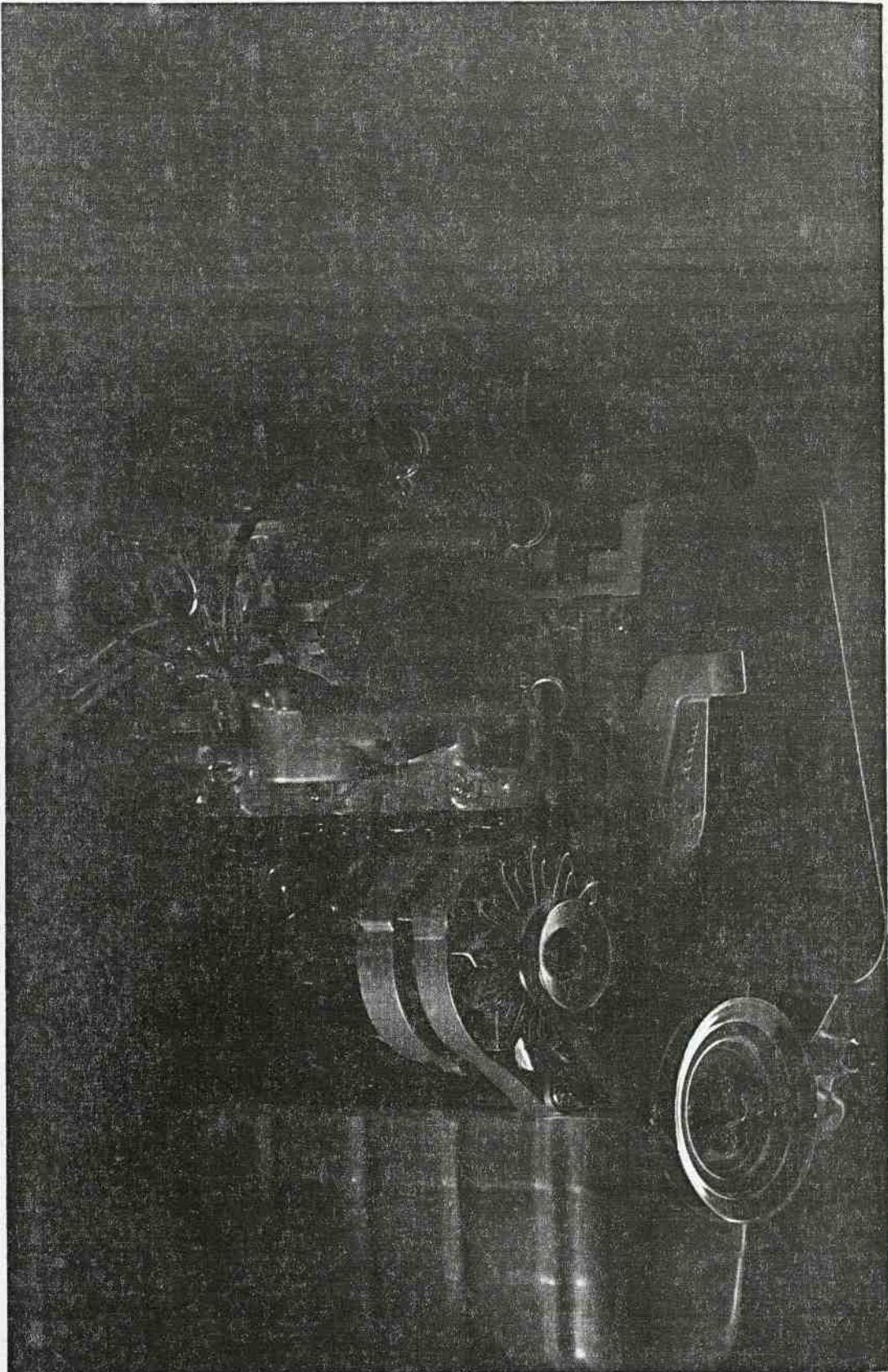
I dati della domanda sono quelli pubblicamente rassegnati in base alla composizione del mercato ufficialmente adottato in ciascuno Stato.

Inoltre, questa azione continua e fondamentale di riduzione dei costi deve ora anche affrontare le problematiche connesse alla trasformazione dei costi stessi, conseguente allo sviluppo tecnologico. Di qui, la necessità sia di riconsiderare in modo innovativo le mutate condizioni di combinazione dei fattori produttivi, che la ricerca di soluzioni per una migliore utilizzazione degli stessi, con particolare riferimento agli investimenti.

La Vostra Società si trova sicuramente preparata per affrontare



La Y10 dell'Autoblanchi. Anche in Francia è commercializzata con questo marchio. Negli altri paesi europei, invece, la Y10 è vettura della gamma Lancia.
Il FIRE 1000. Nuovo motore Fiat per gli anni della fine del XX Secolo. È un 999 cc. di cilindrata, 4 cilindri in linea, 45 CV di potenza a 5000 giri/min. Il nome deriva dalle iniziali della caratteristica costruttiva: Fully Integrated Robotized Engine. Infatti viene costruito nello stabilimento di Termoli 3, il più automatizzato stabilimento di produzione motoristica al mondo.



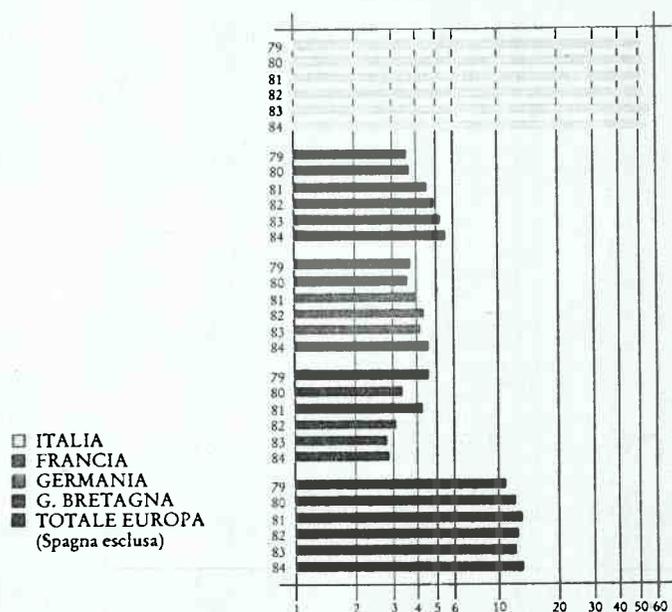
questa « sfida » che il futuro le presenterà; con il 1984 infatti il risanamento è stato sostanzialmente confermato ed anche i principali punti di perdita all'estero sono stati rimossi. La situazione in Brasile è stata risanata e i conti della nostra affiliata brasiliana si chiudono con un risultato positivo, modesto, ma simbolico, perché non deriva da circostanze di mercato, ma da una ristrutturazione di tecniche e di prodotto che lascia ben sperare per il futuro.

È forse ora possibile valutare le linee portanti della « svolta Fiat » e le indicazioni per il futuro.

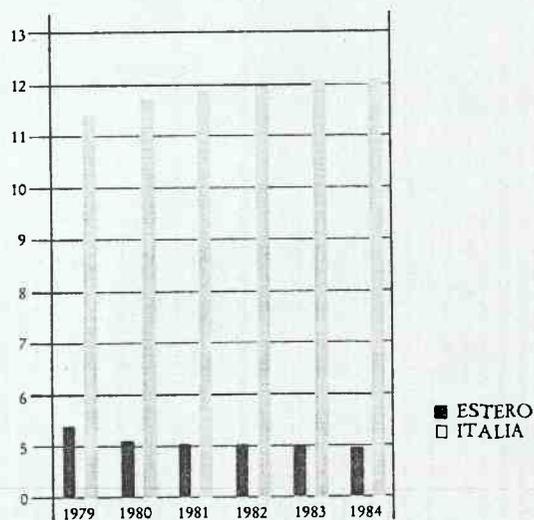
Il rilancio della Vostra Società ha conosciuto due momenti essenziali: uno di ristrutturazione e uno di rinnovamento.

La ristrutturazione ha avuto a sua volta due dimensioni: una geografica orientata alla potatura dei rami secchi, cioè delle presenze

Quote di mercato Fiat Auto in %



Parco circolante vetture Fiat/Lancia/Autobianchi (In milioni di unità)



non remunerative sui mercati esteri; ed una produttiva tesa alla ricomposizione delle tecniche produttive verso processi a più alta intensità di capitale, un riequilibrio indispensabile per portare i livelli di produttività dell'Azienda all'altezza di quelli dei più qualificati concorrenti.

Il rinnovamento ha toccato, invece, l'intera gamma di prodotto, abbassando ad un livello inferiore a quello dei concorrenti l'età media dei modelli Fiat.

La caratteristica più importante di questa strategia è stata la contemporaneità dei due momenti di ristrutturazione e di rinnovamento, una contemporaneità che ha richiesto l'impiego di elevate risorse finanziarie. Il progetto di rinnovamento della gamma è stato ambizioso, il contenimento dei costi è andato di pari passo con il salto di qualità del

prodotto e con l'innalzamento dell'immagine. Il lancio della Thema sul finire del 1984 a cui si affiancherà nel 1985 quello della nuova ammiraglia del marchio Fiat, rappresentano alcune tappe di una strategia che mira a portare i prodotti della Vostra Società ad affermarsi anche nelle fasce più alte del mercato, a fare della qualità, e non solo del contenimento dei costi, le ragioni di un successo di gamma e le basi di una redditività proiettata nel futuro.

L'anno trascorso segna così un preciso punto di riferimento nella storia della Vostra Società. Il periodo del ripiegamento si è concluso; la Fiat Auto si trova adesso in una posizione di primo piano sulla scena europea ed in condizioni di competere con efficacia; ma dalla situazione « interna » di questo « sistema europeo » e dalle sue posizioni nel quadro mondiale nascono sfide ed ombre. Il settore automobilistico europeo

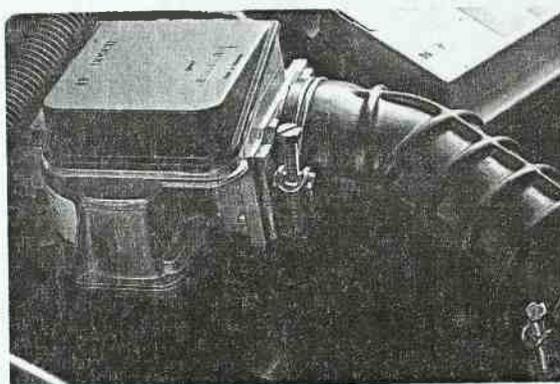
A due anni dal lancio della Uno, vettura « nuova » sotto moltissimi aspetti, Fiat Auto presenta nell'aprile 1985 a Rio de Janeiro, la Uno Turbo I.e. È una vettura sportiva di elevati contenuti tecnici, con prestazioni interessanti: il motore, con 1301 cc. di cilindrata, turbocompressore raffreddato ad acqua e scambiatore di calore (Intercooler), sviluppa 105 CV di potenza. La vettura raggiunge i 200 km orari, accelera da 0 a 100 km/h in 8.3 secondi e da 0 a 1000 metri in 29.8 secondi. I consumi rimangono particolarmente contenuti. Il propulsore è

un motore nuovo, della famiglia 138, riportando la cilindrata originale da 1500 a 1301 cc. per garantire ampi margini di sicurezza; quattro cilindri in linea con albero a camme in testa e componenti specifici di apposita progettazione: testa in lega leggera con nuova conformazione della camera di combustione, albero a gomiti a cinque supporti, stantuffi, valvole e relative sedi in sinterizzato. Dotato di iniezione elettronica e di accensione elettronica statica Marelli Microplex, di turbocompressore e Intercooler, di radiatore dell'olio. La sovrall-

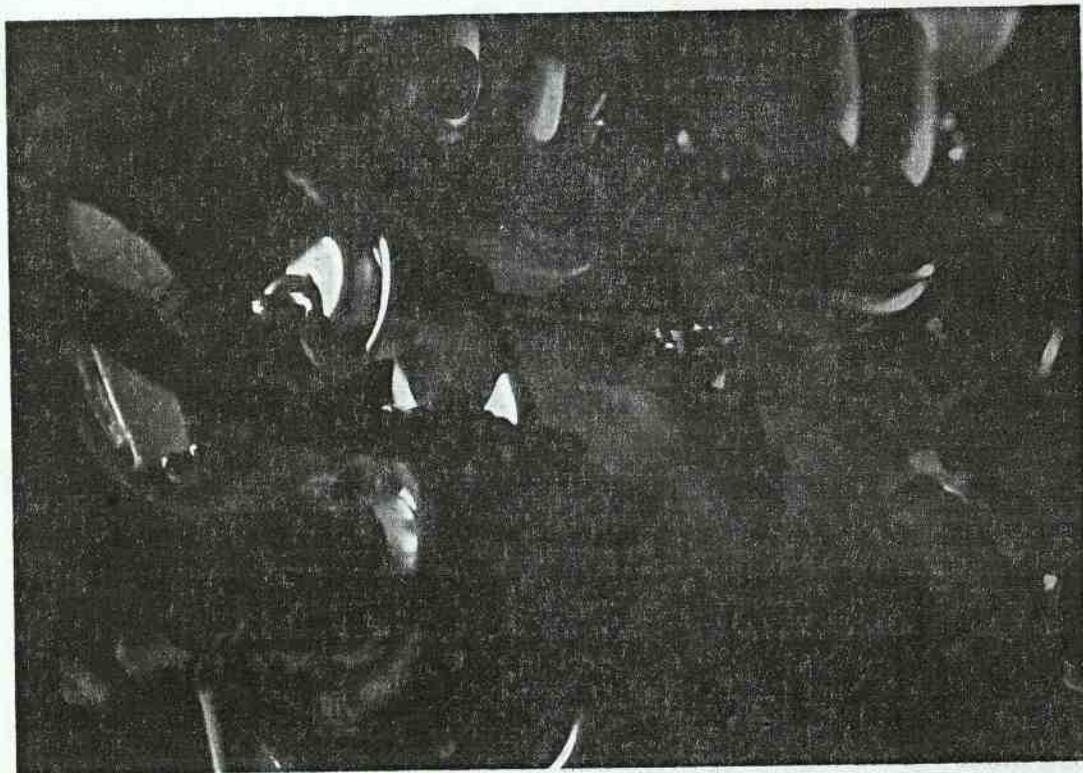
mentazione è quindi ottenuta con il turbo e con l'intercooler che regola la temperatura dell'aria compressa, migliorando il rendimento dei cilindri. Il Microplex, con microprocessore, è arricchito del sensore di detonazione, per raggiungere la massima potenza ottenibile, con ottimizzazione dei consumi e delle prestazioni.



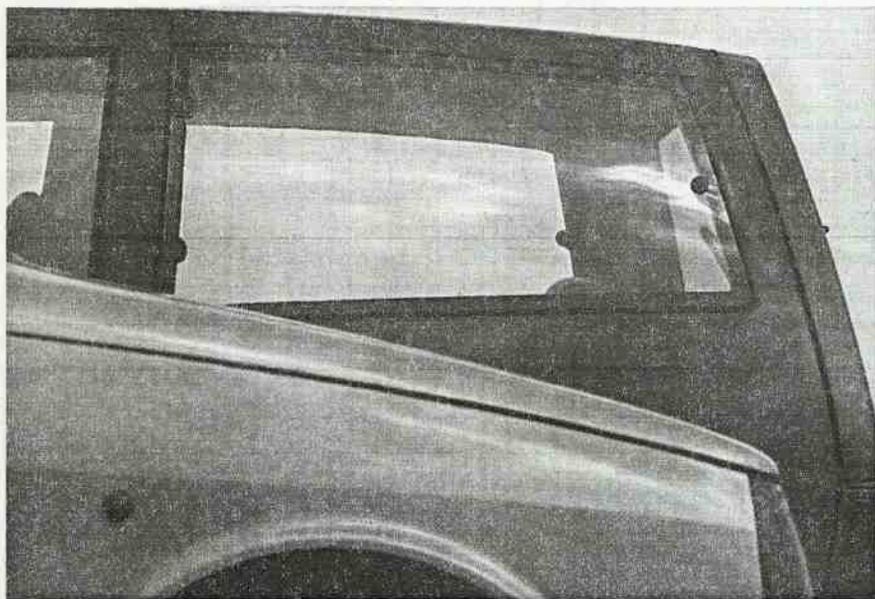
permane infatti fragile con un livello di autofinanziamento più basso di quello dell'industria automobilistica americana e giapponese, l'entità degli investimenti necessari per il rinnovo dei prodotti e delle tecniche produttive richiede che il risanamento dell'industria automobilistica europea passi per linee che consentano sensibili riduzioni dei costi. Al tradizionale impegno di un vigilante controllo sulla gestione si affianca la necessità di adoperarsi con determinazione per scelte strategiche di ampio respiro.



Nelle immagini, a sinistra la vettura che conserva la carrozzeria della berlina Uno a tre porte; a fianco l'intercooler; sotto a sinistra, la chlocciola della turbina incandescente in sala prova, e a destra, il turbo-compressore.

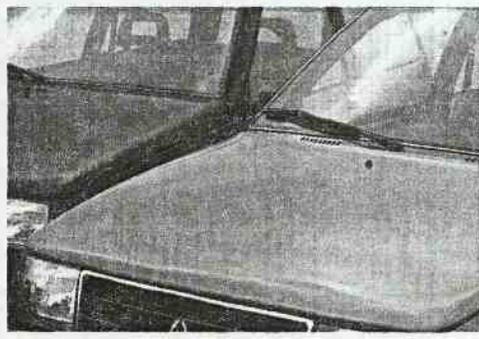
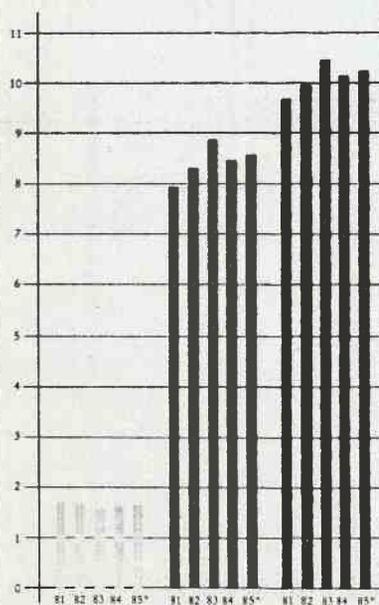


Mercato



La linea innovativa della Y10 Autobianchi, berlina a due volumi dall'aspetto pulito ed essenziale, con originale portellone posteriore. Il Cx, coefficiente di forma, è 0.31. Le fiancate sono lisce, con il solo arco del passaruote anteriore appena in risalto; le porte sono avvolgenti con cristalli a filo lamiera; i cristalli del parabrezza e del portellone posteriore sono incollati; la parte frontale è sigillata. I colori disponibili sono 15, tutti armonizzanti con il portellone posteriore che è sempre nero: 6 sono tinte pastello e 9 metallizzate.

Domanda in Europa dal 1981 al 1984 con proiezione per il 1985 (in milioni di unità)



□ ITALIA
 ■ EUROPA (Spagna compresa Italia esclusa)
 ■ TOTALE
 (*) Stima

Il mercato automobilistico europeo (Spagna inclusa) chiude il 1984 con una domanda di vetture, inferiore di un 3,2% rispetto all'anno precedente. L'andamento dei singoli mercati si è rivelato tuttavia diverso.

In Italia il 1984 ha avuto un incremento del 3,5% rispetto al 1983, terminando a 1.637.000 vetture. Tale risultato è stato conseguito in presenza di andamenti alterni del mercato che, dopo una buona fase della domanda nel primo semestre, ha registrato un calo nei mesi estivi per poi migliorare nel quarto trimestre.

In Germania la domanda 1984 è stata influenzata negativamente dagli scioperi dei metalmeccanici nel periodo maggio-giugno, effettuati per la riduzione dell'orario di lavoro. Grazie comunque al buon andamento economico ed alla ritrovata produttività delle industrie nell'ultima parte dell'anno, il mercato ha recuperato quasi completamente la domanda potenziale chiudendo l'anno a 2.380.000 vetture, cioè ad un livello leggermente inferiore al 1983.

Molto negativo invece, l'andamento del mercato in Francia, dove si è scontato l'effetto penalizzante della politica restrittiva del governo; il 1984 si è così chiuso a 1.758.000 vetture risultando in calo del 12,9% rispetto all'anno precedente.

Anche il mercato inglese, chiudendo a 1.757.000 unità, registra una diminuzione, sia pure molto contenuta (-2,4%), rispetto al 1983. In questo paese, come già per la Francia, hanno giocato negativamente sulla domanda le difficoltà economiche e, soprattutto, le tensioni sociali create durante il 1984.

Sui mercati minori è stato positivo l'andamento della domanda in Belgio (+3,2%) e Olanda (+1,1%) mentre si registra una sostanziale stabilità in Svizzera. Molto negativo, per contro, il bilancio in Austria dove, a causa soprattutto dell'aumento dell'aliquota dell'IVA per le autovetture, in vigore dal 1° gennaio 1984, si è registrato un calo del 16,3% rispetto al consuntivo del 1983.

Assai positivo l'incremento dell'area scandinava (+7%) frutto di una crescita generalizzata in tutti i paesi (a parte la Norvegia), fra cui spicca la Danimarca che ha registrato un incremento del 14,7% rispetto alla chiusura del 1983.

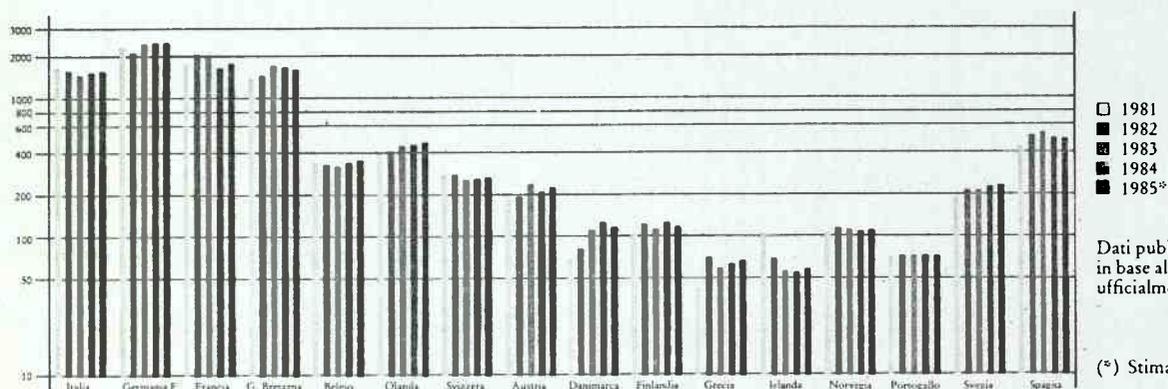
Buono il bilancio per la Grecia (+ 8,2%) anche se tale incremento non consente alla domanda di riportarsi sui livelli 1982, e negativo quello per l'Irlanda dove si è avuta una flessione del 5%.

Nell'area extraeuropea il 1984 registra una ulteriore crescita del mercato statunitense che proseguendo la tendenza già manifestatasi nello scorso anno, ha portato il livello di domanda su questo mercato a 10.390.000 unità, con un incremento del 13,2% rispetto al 1983.

In due anni il mercato USA ha così aumentato la propria domanda di circa 2.500.000 unità, anche se rimane ancora inferiore ai livelli del 1978-79 (11.200.000 unità).

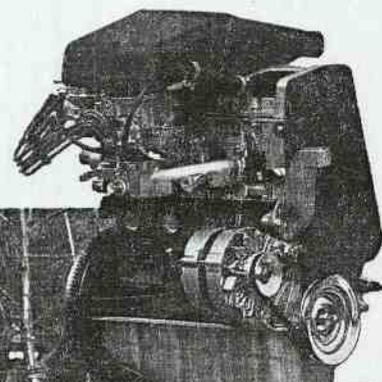
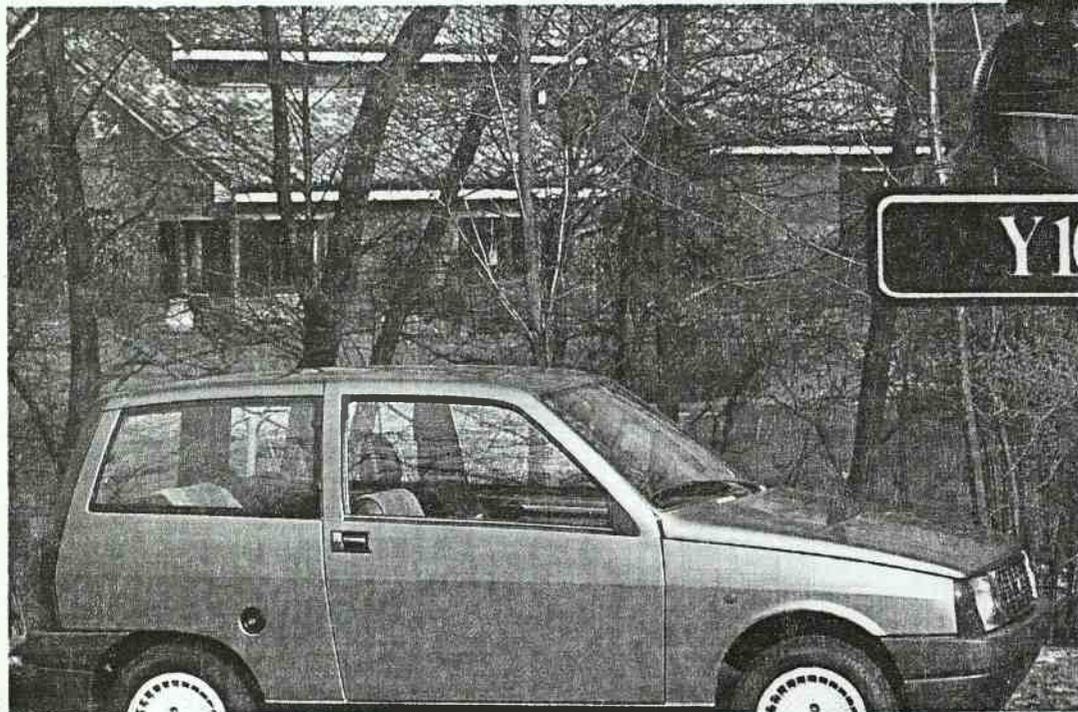
In Brasile, dopo il sensibile recupero del mercato avutosi nel corso del 1983, si deve registrare, per il 1984, una flessione di un certo rilievo (- 8,6%) causata, principalmente, dalla recessione economica che affligge il paese.

Evoluzione del mercato europeo per nazione dal 1981 al 1984 con proiezione per il 1985 (in migliaia di unità)



Dati pubblicamente rassegnati in base alla composizione del mercato ufficialmente adottata in ciascun stato.

(* Stima)



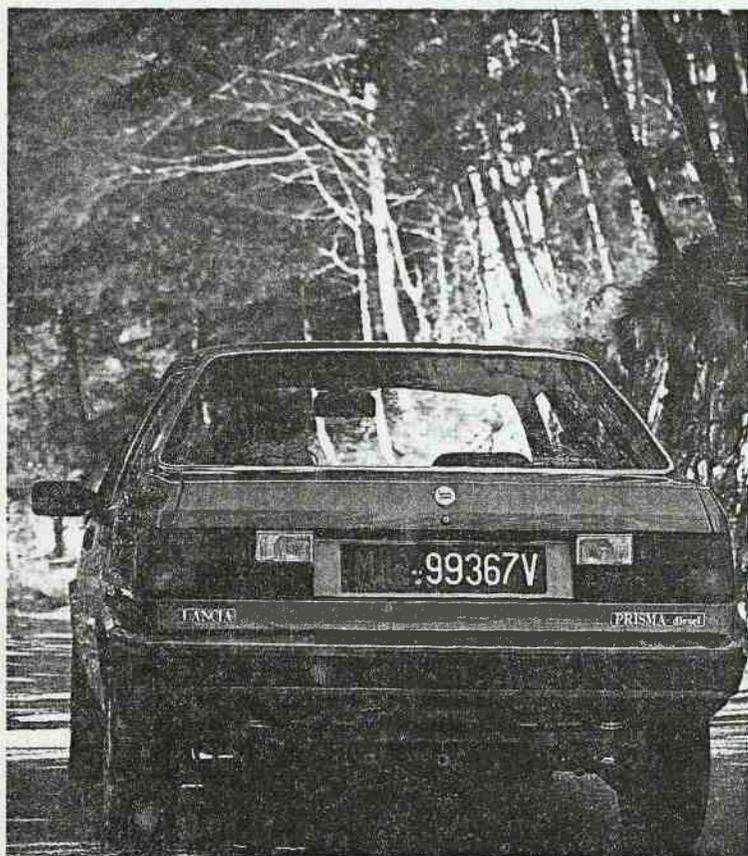
Y10 fire

Le motorizzazioni sono tre: La Y10 fire (1000 cc., 45 CV, 145 km/h); la Y10 touring (1050 cc., 55 CV, 155 km/h); la Y10 turbo (1050 cc., 85 CV, 180 km/h).

L'Autoblanchi Y10 nasce con la vocazione di City Car anni '90. È una vettura « pendolare » di lusso per chi vive in campagna o in collina e lavora in città, situazione ormai ampiamente diffusa nelle grandi città europee.

Vendite

La Lancia Prisma diesel, presentata nel giugno 1984, è la prima vettura con propulsore a gasolio realizzata dalla Lancia. Nell'aprile 1985 nasce anche la versione diesel turbo. Il motore ha 1929 cc di cilindrata e sviluppa 65 CV di potenza, consentendo una velocità massima di 158 km/h (170 km/h la turbo) con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 16 secondi e consumi molto contenuti (4,5 litri per 100 km a 90 km/h, cioè 27,1 km per litro di gasolio).



Le vendite consolidate di Fiat Auto e Società Controllate (con esclusione di quelle effettuate dalle società licenziatrici sui propri mercati) sono state pari a 1.502.200 unità con un incremento dello 0,5% rispetto all'anno precedente.

Questo risultato è particolarmente significativo se si pensa alle condizioni nelle quali è stato conseguito: calo della domanda nei mercati in cui Fiat Auto opera ed inasprimento del quadro concorrenziale tra le case automobilistiche. In particolare merita ricordare la spinta allo sviluppo ed al rinnovo accelerato dei prodotti (riduzione cioè della loro vita media), la permanenza di una sovracapacità produttiva generalizzata, l'aggressività sul piano commerciale, la perdita di competitività a seguito dell'evoluzione dell'inflazione e dei cambi.

Importantissimo contributo ai risultati conseguiti da Fiat Auto in questo clima è stato dato dal prodotto. In particolare sono risultate premianti sia le innovazioni tecnico-stilistiche, sia l'automazione degli impianti per l'apporto qualitativo che ne è derivato.

Non è casuale quindi che, nel 1984, il successo di vendita di Fiat Auto sia da attribuire principalmente ai modelli Uno, Prisma e Regata. Sul mercato interno infatti, proprio tali modelli, unitamente all'impegno di tutta la struttura commerciale, hanno consentito di mantenere sostanzialmente invariato il volume di consegne dei 3 marchi sugli stessi livelli dell'anno 1983.

La quota complessiva consuntivata dalla Fiat Auto sul mercato italiano nel 1984 è stata del 54,3% e conferma la crescita avviata nel precedente anno, e la capacità di contrasto verso la concorrenza estera.

Come già accennato, contributo determinante a tale risultato è stato dato dalla Uno, che nel corso del 1984 ha realizzato 331.000 unità vendute, dalla Regata con 115.000 e dalla Prisma che, pur collocandosi in una fascia elitaria di mercato, ha raggiunto le 47.000 unità vendute. Proprio il contributo di questo ultimo modello è stato importantissimo per il successo dei marchi Lancia e Autobianchi che hanno così incrementato i propri volumi globali di vendita del 5,3% (da 133.000 a 140.100) consuntivando in Italia una quota dell'8,6%.

Consegne di vetture e derivati - anno 1984 (variazione % su 1983) (migliaia di unità)

	Italia (1)		Estero (2)		Totale		Export da Italia (3)	
	1984	Var. %	1984	Var. %	1984	Var. %	1984	Var. %
Marca Fiat (4)	788,1	(1,1)	435,6	2,6	1.223,7	0,2	361,7	(2,4)
Marche Lancia - Autobianchi	140,1	5,3	52,2	(3,5)	192,3	2,8	49,5	(13,2)
Totale marche Fiat - Lancia - Autobianchi	928,2	(0,2)	487,8	1,9	1.416,0	0,5	411,2	(3,8)
Ferrari S.p.A.	0,7	16,6	2,2	22,2	2,9	17,0	2,2	22,2
Fiat Automoveis S.A. (Brasile) (5)	—	—	83,3	(0,8)	83,3	(0,8)	—	—
Totale	928,9	(0,2)	573,3	1,5	1.502,2	0,5	413,4	(3,7)

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

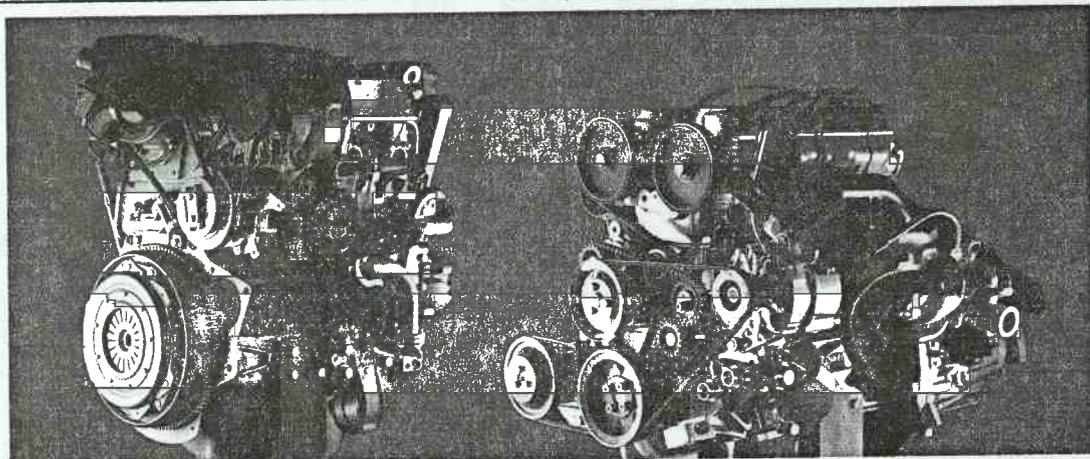
(2) Numero vetture e derivati venduti dall'Organizzazione Commerciale Estera del Settore Automobili (affiliate Fiat Auto ed importatori diretti) alla rete primaria nei diversi mercati.

(3) Numero vetture e derivati resi disponibili per la fatturazione all'Organizzazione Commerciale Estero del Settore Automobili (affiliate Fiat Auto ed importatori diretti) da stabilimenti italiani.

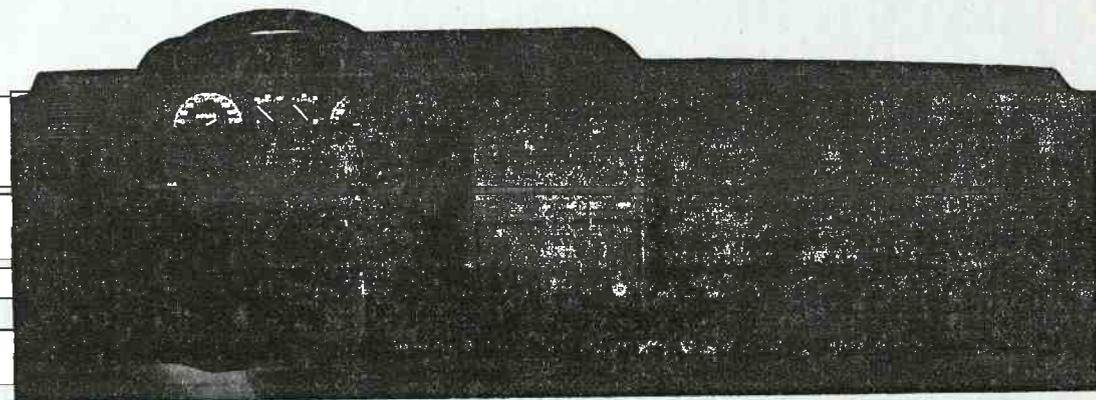
(4) Comprende unità provenienti da Seat-Polmot-ZCZ-Fiat Automoveis, distribuite dalla rete commerciale Fiat Auto.

(5) Considera fatturazioni alla rete Fiat Auto in Brasile ed export verso altri paesi.

Il 31 ottobre 1984, la Lancia presenta la Thema, nuova vettura ammiraglia della gamma vetture del Gruppo Fiat. Berlina di classe superiore, altamente innovativa nei contenuti tecnici, di prestazioni esaltanti, di linea classica (disegnata da Giorgio Giugiaro). Prodotta con tecnologie di avanguardia, con estrema attenzione al livello di qualità nella progettazione, nei materiali, nel ciclo delle lavorazioni, nella raffinatezza degli interni, presenta, nella sua tradizione, la tipica concezione Lancia, con motore anteriore trasversale, trazione anteriore, quattro ruote indipendenti, quattro freni a disco servoassistiti, cambio a cinque marce. Quattro motorizzazioni, fra cui un benzina e un diesel sovralimentati da turbocompressore, tutte di nuova progettazione e caratterizzanti ognuna altrettante versioni della vettura.



Nelle immagini: il motore 2500 turbodiesel, a sinistra, e il 2000 i.e. turbo a benzina, a destra; la vettura in versione i.e. turbo; la plancia portastrumenti con, al centro, il condizionatore ambientale automatico, Automatic Heating System: optional di alta classe, è un dispositivo controllato elettronicamente con un microprocessore, che imposta la temperatura desiderata fra i 18° e i 28° centigradi. L'AHS è prodotto Bortetti-Comind, dopo la progettazione e controllo sperimentale dei Laboratori di Fiat Auto.



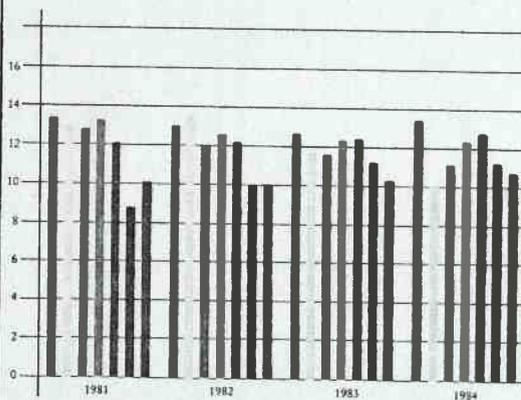


Nelle immagini: qui sopra, il serbatoio carburante della Thema, realizzato dalla Comind Stars in materiale plastico. Nella pagina accanto, il frontale sigillato, il parabrezza e il lunotto posteriore incollati alla scocca; i cristalli a filo lamiera nelle porte avvolgenti sia verso il tetto che verso il basso, offrendo così una particolare aerodinamicità alla linea.

Per quanto concerne i mercati esteri va sottolineato il buon risultato complessivo ottenuto (5,0% in Europa, esclusa Italia e Spagna) che permette di migliorare in modo significativo la quota registrata nel 1983 (4,6%). Ciò ha consentito, a livello globale Europa (Spagna esclusa), di raggiungere il 13,4% di penetrazione (a fronte del 12,7% dell'anno scorso) e di mantenere così la posizione di preminenza già raggiunta nel 1983.

Esaminando in maggior dettaglio la nostra penetrazione all'estero, le variazioni sui 3 mercati principali sono state positive in Francia (dal 5,1% al 5,5%), in Germania (dal 4,1% al 4,6%) e pressoché stabili in Gran Bretagna (2,8%).

Quote di penetrazione in percentuale sul mercato europeo (Spagna esclusa)



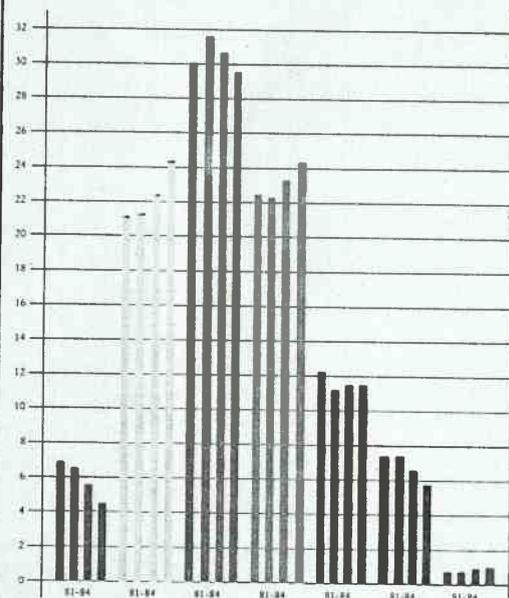
■ FIAT/LANCIA/AUTOBIANCHI ■ FORD
 □ RENAULT ■ GENERAL MOTORS
 ■ PEUGEOT/CITROEN/TALBOT ■ CASE GIAPPONESI
 ■ VW/AUDI

Anche sui mercati minori si sono registrati risultati sostanzialmente positivi; significativo in particolare quello in Olanda (dal 6,5% al 7,2%), Austria (dal 5,8% al 6,9%) e Norvegia (dal 2,5% al 5%) dove è stata aperta una nuova Affiliazione Commerciale.

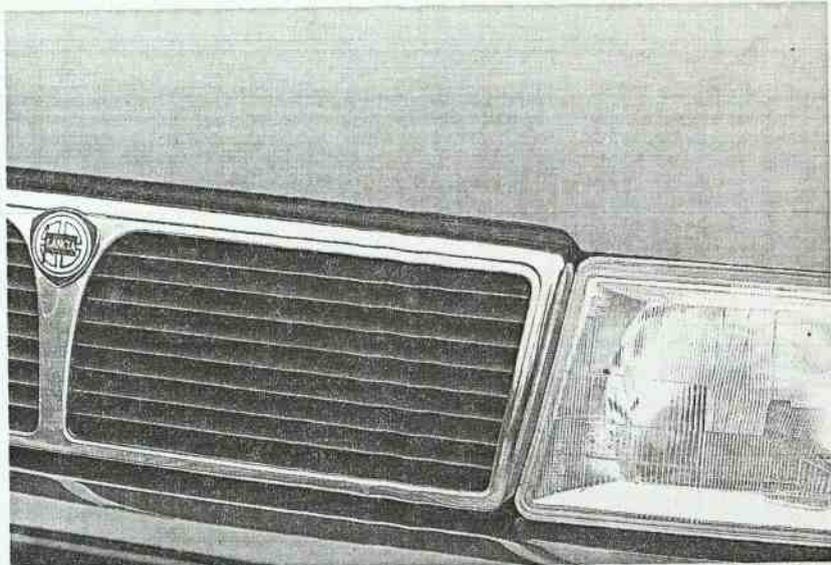
Per quanto riguarda le attività extra europee di Fiat Auto occorre segnalare l'andamento delle vendite in Brasile della Fiat Automoveis S.A. che, in un mercato in calo dell'8,6%, ha sostanzialmente mantenuto la propria penetrazione (10%) seppure con una diminuzione di volumi di oltre 8.000 unità (da 71.600 a 63.100).

Da sottolineare inoltre l'impegno che Fiat Auto ha profuso nello sviluppo della linea dei veicoli commerciali leggeri (fino a 35 q di peso totale a terra). Infatti con il lancio dei nuovi modelli (Ducato, Fiorino Diesel) negli ultimi anni le vendite si sono sviluppate prima in Italia dove, da una quota del 42,6% nel 1980, si è progressivamente arrivati al 52,8% nel 1984, e poi all'estero. Negli altri paesi Europei le vendite sono passate da 21.000 unità del 1982 a 26.700 del 1984. Nel totale i volumi conseguiti da Fiat Auto nel 1984 sono stati pari a 96.900 unità.

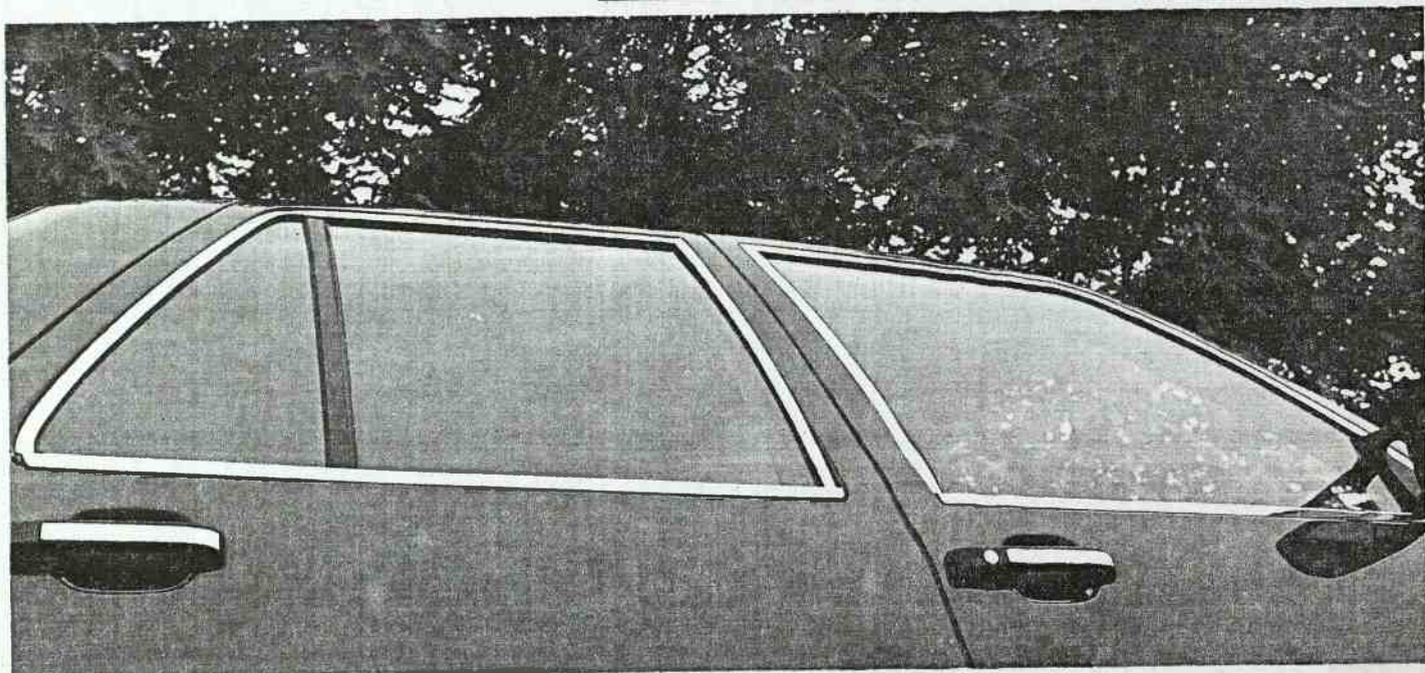
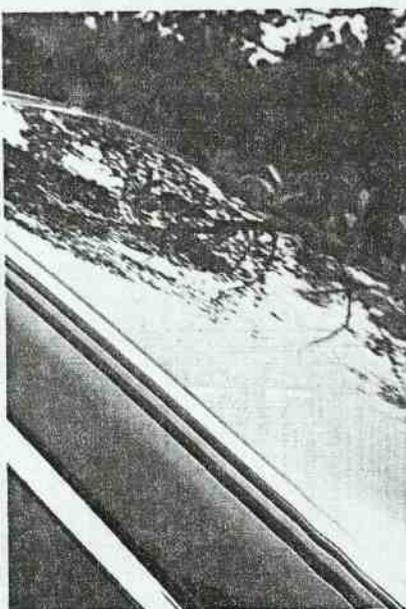
Ripartizione percentuale della domanda sul mercato europeo suddivisa per segmenti dal 1981 al 1984



■ Segmento A - Super utilitaria con massimo 900 cc di cilindrata.
 □ Segmento B - Utilitaria con cilindrata da 900 a 1100 cc.
 ■ Segmento C - Vetture medio inferiori con cilindrata da 1100 a 1300 cc.
 ■ Segmento D - Vetture medie con cilindrata da 1300 a 1600 cc.
 ■ Segmento E - Vetture medio superiori con cilindrata da 1600 a 2200 cc.
 ■ Segmenti F - Vetture superiori con cilindrata oltre 2000 cc.
 G - Vetture di rappresentanza e di lusso.
 H - Vetture sportive con cilindrata da 1600 a 2000 cc.
 I - Veicoli fuoristrada a trazione integrale.
 ■ Segmento ALTRI -
 1/A Vetture furgonate.
 1/B Veicoli commerciali piccoli con portata sino a 800 kg.
 2 Veicoli commerciali medi con portata da 800 a 1300 kg
 3 Veicoli commerciali grandi con portata da 1300 a 1800 kg

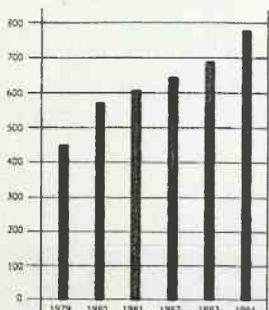


Per la linea della Thema è stato scelto il disegno a tre volumi, tradizionale per il tipo di vettura, ma estremamente pulito, senza forzature estetiche, classico esempio di Italian style. Il coefficiente aerodinamico è $C_x=0.32$: pur senza fare un mito e non sacrificando l'abitabilità posteriore, le dimensioni, il comfort per cinque persone, è un risultato di tutto rispetto. I colori disponibili sono 14, cinque tinte pastello e 9 metallizzate. La strumentazione è assai ricca, di tipo analogico di grande precisione. La vettura è dotata di due chiavi, una universale e una che effettua solo la messa in moto e l'apertura delle porte e non può aprire il cassetto portaoggetti al cui interno si trova il pulsante di blocco del portabagagli.



Ricambi

Fatturato ricambi di Fiat Auto (consolidato)
(In miliardi di Lire, in valori storici)



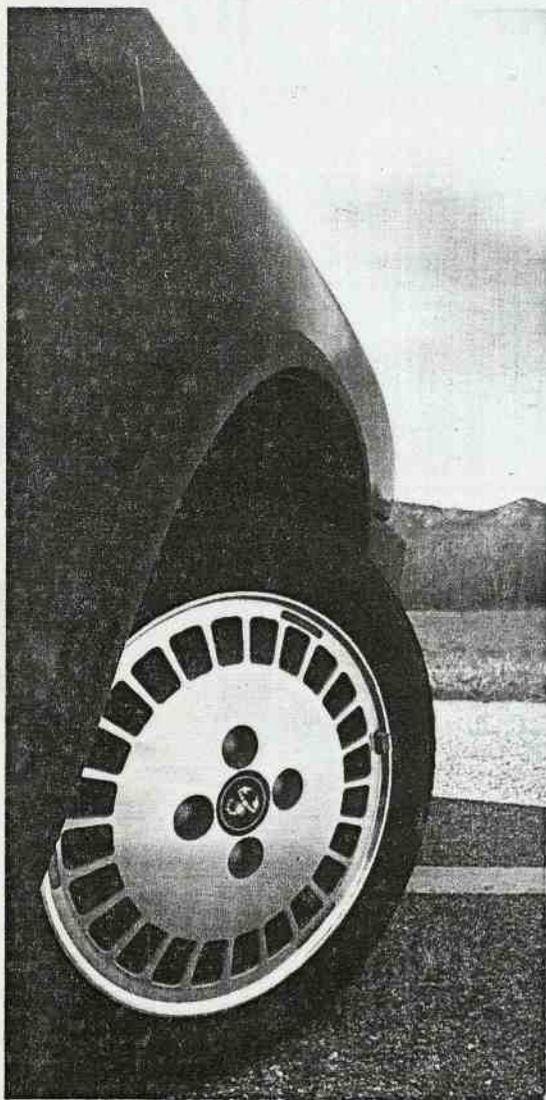
Le vendite consolidate di ricambi di Fiat Auto e delle proprie Affiliate Commerciali all'estero, per Fiat, Lancia e Autobianchi sono state nel 1984 pari a circa 781 miliardi.

La dimensione del parco circolante del Gruppo Fiat nel mondo si è mantenuta sostanzialmente costante dal 1979 ad oggi, intorno ai 17 milioni di autovetture; analizzando la composizione, si evidenzia un leggero aumento del parco Italia, compensato da una lieve flessione del parco all'estero.

La domanda di ricambi prosegue in un lieve e tendenziale calo in conseguenza dell'accresciuto grado di affidabilità dei prodotti, della progressiva contrazione delle percorrenze medie delle autovetture circolanti e della diminuita incidentalità (in Italia si è passati da 16,1 incidenti per 1.000 vetture circolanti nel 1977 a 13,2 per 1.000 nel 1983).

In un contesto non facile per l'attività ricambi, nel corso del 1984 è stato realizzato un ulteriore aumento della quota del ricambio Fiat Auto sul mercato italiano. Nonostante la forte concorrenza del prodotto di imitazione, la nostra penetrazione sul mercato nazionale ha superato il 43%, mentre sui mercati Europei presidiati da Affiliazioni attualmente si aggira intorno al 50%.

I risultati conseguiti sono stati ottenuti grazie a campagne di prodotto il cui obiettivo è stato quello di sensibilizzare l'utente sui problemi di qualità ed affidabilità del ricambio originale ed a iniziative promozionali tese a rendere fortemente aggressive le attività commerciali delle reti Fiat Auto. Nello stesso tempo, il servizio alla clientela, in costante miglioramento, ha raggiunto livelli elevati confrontabili con quelli della concorrenza più qualificata.



Formula Uno è quindi formula di successo, che significa un condensato di innovazioni. Per trasferire sulle vetture di piccola cilindrata le qualità tecniche di quelle più grosse, Fiat Auto segue tre linee direttrici: l'elettronica, Intesa non solo come componente della strumentazione, ma come tecnica digitale computerizzata al servizio dell'automobile; materiali alternativi quali le ceramiche, le materie plastiche, come le resine e le fibre di vetro del portellone della Uno turbo, gli acciai protetti; motori puliti: la Fiat è già allineata con la nuova normativa CEE, il FIRE 1000, montato per ora sulla Y10, risponde a queste norme.

In poco più di due anni di vita, la Uno è stata venduta in un milione di esemplari: è un record nella storia dei modelli Fiat. L'attuale cadenza produttiva è di 2100 vetture al giorno, prodotte a Mirafiori e Rivalta.



Politica dei prezzi

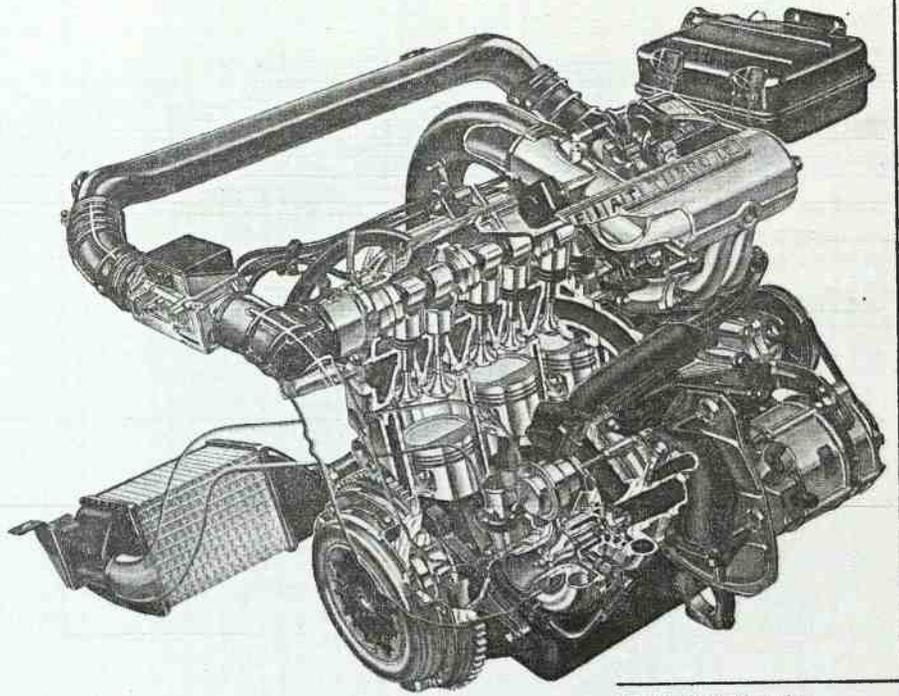
Il tasso di inflazione medio annuo consuntivato in Italia nel 1984 (+ 10,6% sul tasso medio 1983), pur se ridotto rispetto a quello registrato nell'anno precedente (+ 15%), è stato ancora una volta superiore a quello degli altri principali Paesi Europei.

Da parte sua Fiat Auto nel 1984 è riuscita a limitare la variazione media dei suoi listini rispetto al 1983 (+ 9,9% circa) al di sotto del tasso medio di inflazione e anche leggermente al di sotto dell'obiettivo programmato dal Governo.

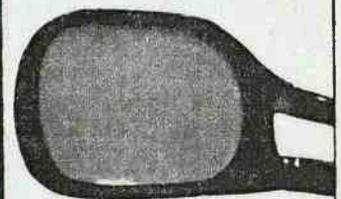
Anche lo scorso anno quindi la clientela ha potuto beneficiare delle efficienze interne realizzate da Fiat Auto che hanno permesso di continuare l'azione di contenimento dei costi.

Fiat Auto, inoltre, per opporsi efficacemente all'aggressività delle Case Estere ha proseguito nella politica di forti incentivazioni di vendita con conseguenti sacrifici sui ricavi.

All'estero Fiat Auto ha ovviamente dovuto seguire la politica prezzi applicata dai principali concorrenti. Tuttavia al fine di salvaguardare i propri ricavi, in alcuni mercati ha variato mediamente i propri listini in misura superiore a quella delle altre Case, pur attuando un attento e costante controllo per salvaguardare le proprie posizioni di vendita.



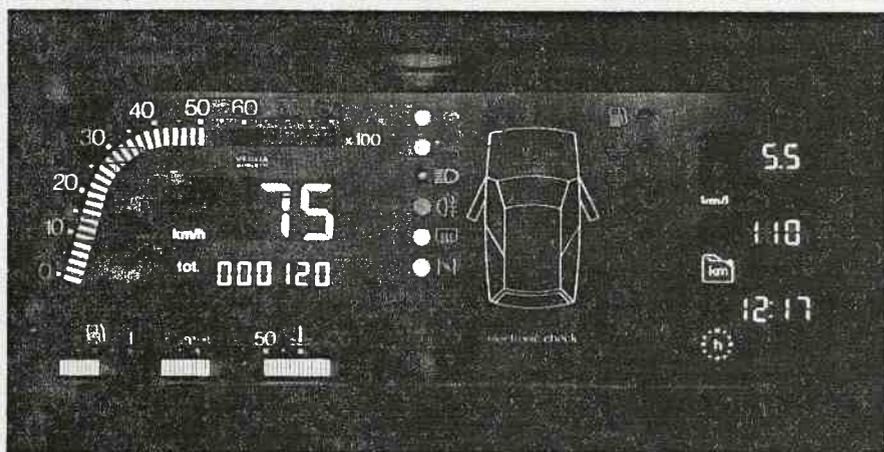
Il motore dell'Uno turbo. Nella pagina a fianco: I dischi delle ruote in lega leggera sono a filo fiancata e presentano sui mozzi il marchio Abarth, lo scorpione rappresenta il simbolo della sportività; il sistema frenante è potenziato: oltre al servofreno da 7" e alla pompa maggiorata, sono adottati quattro freni a disco anteriormente autoventilati con diametro di 240 mm., posteriormente di 270 mm. Il circuito posteriore è dotato di correttore di frenata. Unica concessione alla carrozzeria di serie, gli spoiler. Quello superiore è ricavato direttamente nello sportellone posteriore in materiale plastico, che ha il vetro incollato; quello anteriore è sotto il frontale.



Particolari della « Testarossa », la vettura sportiva presentata da Ferrari al Salone dell'Automobile nell'autunno di Parigi 1984.

Produzione

La Y10 è compatta, ma anche comoda e spaziosa, oltre che signorile e brillante. È la prima vetturessa, la cui strumentazione, a richiesta, è completamente elettronica con indicazioni di tipo analogico digitale.



Nella pagina accanto, l'interno della versione Touring, con sedili rivestiti con materiale simile alla pelle scamosciata, lavabile, idrorepellente, sinora usato solo in alta moda. Sotto, i cristalli sono a filo lamiera su porte avvolgenti verso l'alto.

Nel 1984 la Fiat Auto e le sue Consociate hanno prodotto 1.409.700 vetture con un incremento del 2,8%. All'estero le Società Collegate e le licenziatarie hanno raggiunto, nell'anno, una produzione, di 760.200 unità con un incremento di circa il 10% sul 1983. Da segnalare in particolare l'incremento del 38,2% della Türk Otomobil Fabrikasi A.S. (Tofas).

L'attività produttiva 1984 si è ulteriormente caratterizzata nel senso della flessibilità di fabbricazione e della promozione dei livelli qualitativi del prodotto. Robotizzazione, sviluppo dei sistemi informativi di processo e dei controlli automatizzati « on line » sono stati alcuni degli elementi più caratterizzanti di quest'anno.

All'impatto strettamente tecnologico ha corrisposto un parallelo incremento della produttività della forza lavoro, che è migliorata del 10% rispetto all'esercizio precedente.

È iniziata nell'anno la razionalizzazione del Centro Presse di Mirafiori, che si completerà nel 1985, e si è avuta l'accelerazione del piano di riallocazione delle produzioni meccaniche. Con quest'ultimo intervento, posto nella logica di una completa specializzazione tecnologica degli stabilimenti, si è concentrato nel complesso di Firenze la lavorazione dei componenti delle trasmissioni.

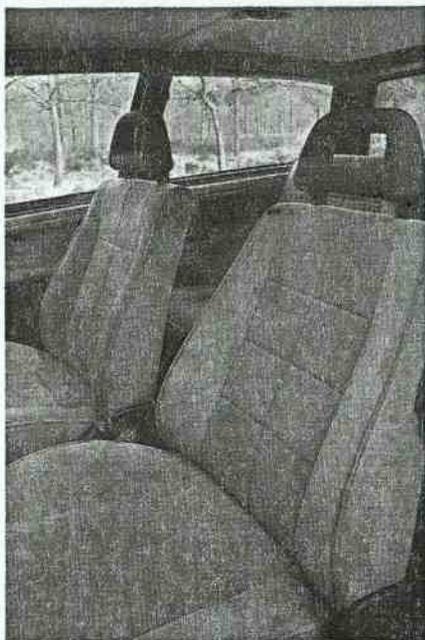
Le razionalizzazioni effettuate hanno permesso di arrivare a significativi risultati di contenimento dei costi di struttura, che si affiancano all'insieme dei miglioramenti nei costi dei materiali indiretti e dei servomezzi.

Risultati molto lusinghieri sono stati ottenuti attraverso un ulteriore affinamento del meccanismo del processo logistico produttivo che ha consentito una riduzione di circa il 20% del capitale circolante di stabilimento.

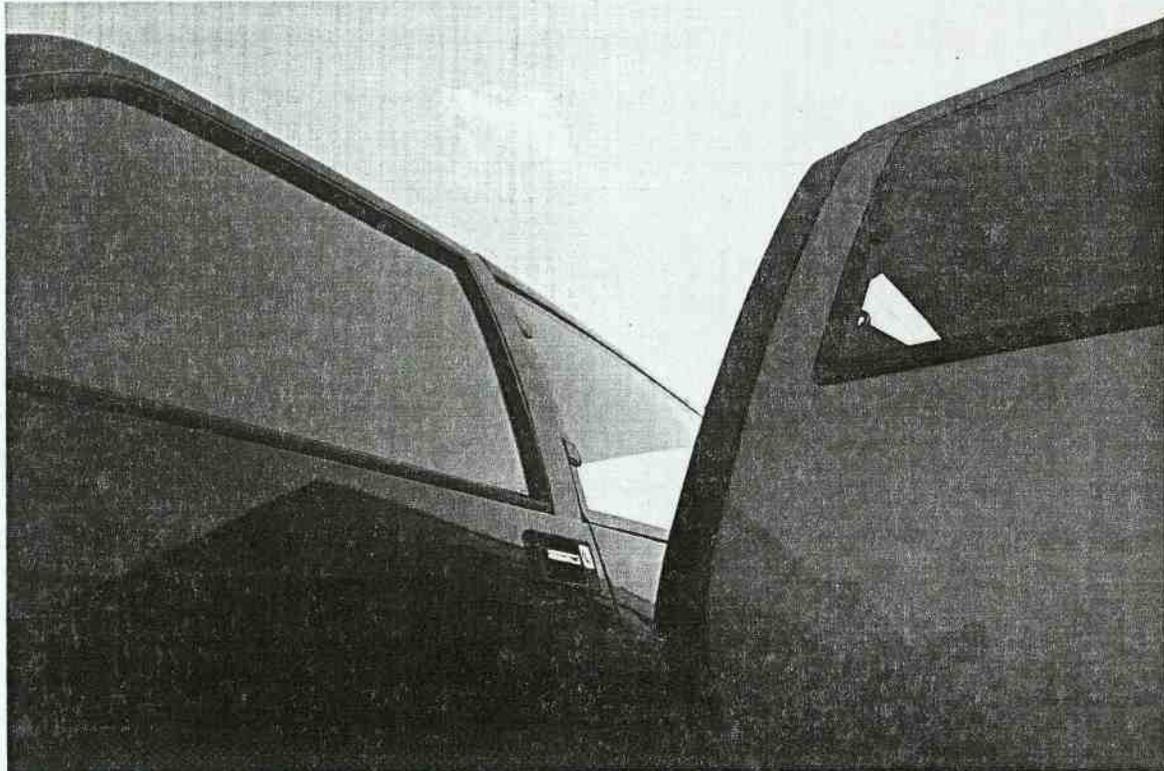
Produzione di autovelcoli di Fiat Auto S.p.A. e Consociate (1) (in migliaia di unità)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Marca Fiat	1.261,2	1.061,8	1.166,6	1.132,2	1.182,2	1.160,9	1.087,8	963,2	985,3	1.037,9	1.076,2
Marche Lancia - Autobianchi	154,6	119,1	158,5	143,3	141,2	146,9	187,7	155,3	146,2	185,0	191,1
Ferrari S.p.A.	1,5	1,3	1,4	1,8	1,9	2,2	2,5	2,6	2,2	2,4	2,8
Totale Italia	1.417,3	1.182,2	1.326,5	1.277,3	1.325,3	1.310,0	1.278,0	1.121,1	1.133,7	1.225,3	1.270,1
Fiat Automoveis S.A. (Brasile)	—	—	10,0	61,0	87,2	126,7	163,8	126,8	163,7	145,7	139,6
Totale	1.417,3	1.182,2	1.336,5	1.338,3	1.412,5	1.436,7	1.441,8	1.247,9	1.297,4	1.371,0	1.409,7

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



Le Y10 sono dotate di un equipaggiamento molto ricco; la strumentazione è completa e innovativa; il comfort di alto livello specialmente per una vettura di così piccole dimensioni (lunghezza m 3,392, larghezza 1,507, altezza 1,425): per esempio, le sospensioni anteriori sono di tipo McPherson con barre stabilizzatrice e quelle posteriori sono una novità progettuale (denominata Omega) che garantisce un assetto delle ruote sempre perpendicolare al terreno e niente duomi all'interno della scocca.



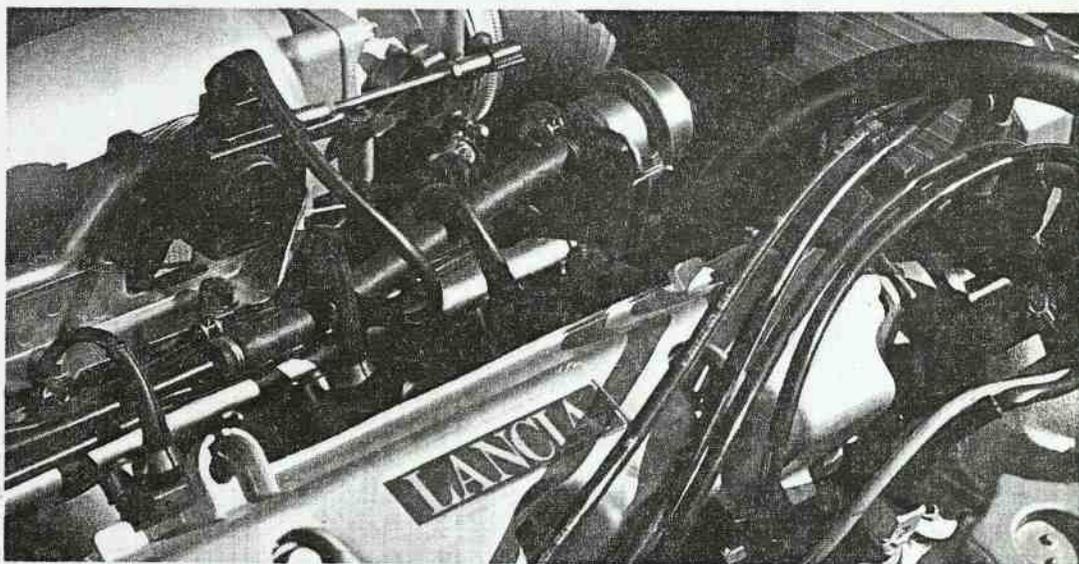
Azioni sul prodotto

Nel 1984 sono proseguiti gli interventi connessi al rinnovamento della gamma: due nuovi modelli – Thema e Regata Weekend; completamento della gamma delle versioni dei modelli lanciati nel 1983; un nuovo motore altamente innovativo – il «FIRE 1000». A queste azioni principali hanno fatto da corollario anche una serie di interventi migliorativi su vari modelli.

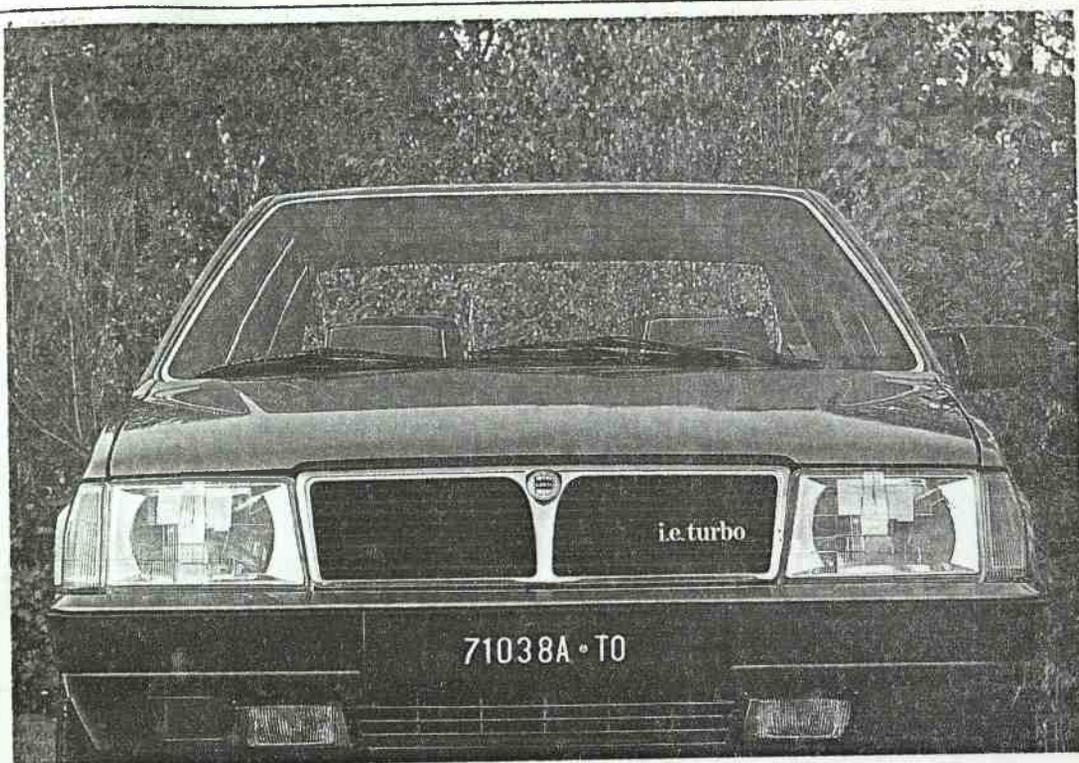
Nell'ambito Lancia con l'avvio della produzione e presentazione della Thema si è avuto il coronamento dell'operazione di rilancio e promozione di marchio e immagine, dopo i già lusinghieri successi di Prisma e Delta.

Sulla Thema sono state adottate le migliori soluzioni tecniche e tecnologiche in materia di confort, affidabilità, prestazioni e stile. Il risultato è una berlina di gran classe che abbina a ricchezza e accuratezza di finizioni e a sofisticate dotazioni di confort e sicurezza, prestazioni di alto livello attraverso una gamma di motori che va dal 2000 cc ad iniezione, al 6 cilindri, alle versioni Turbo benzina e Diesel.

La Prisma ha completato la sua gamma di motorizzazioni con una versione, inedita per la Lancia, con motore a gasolio.



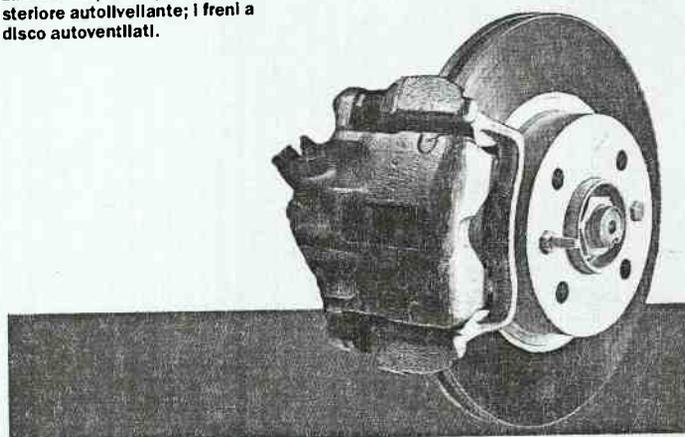
La versione più prestigiosa della Lancia Thema è la 2000 i.e. turbo, con motore a 4 cilindri in linea, bialbero, da 1995 cc, con iniezione e accensione elettroniche, sovralimentato con turbocompressore con intercooler e caratterizzato da un sofisticato sistema di equilibratura con due alberi controrotanti nel basamento. Questo motore sviluppa 165 CV e consente una velocità massima di 218 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,2 secondi, da 0 a 1000 metri in 28,2 secondi, con un consumo di carburante di 6,4 litri per 100 km a 90 km/h; di 8,4 l/100 km a 120 km/h; di 9,9 l/100 km in ciclo urbano.



Le altre versioni sono: i.e. da 120 CV per 195 km/h; 6V con motore a 6 cilindri a V di 90°, 2849 cc di cilindrata, da 150 CV per 208 km/h; turbo ds con motore diesel a 4 cilindri, 2445 cc di cilindrata, 100 CV per 185 km/h. Dotato di turbocompressore con intercooler: è un prodotto Iveco Sofim ed è il più veloce diesel automobilistico del mondo. I consumi sono di 5,2 litri per 100 km/h; di 6,9 l/100 km a 120 km/h; di 8,5 l/100 km in ciclo urbano. Le versioni 2000 i.e. e turbo hanno i freni a disco anteriori ventilati e, come optional, il sistema frenante con antibloccaggio ABS, le sospensioni posteriori autolivellanti, sedili anteriori riscaldati e regolabili elettricamente in lunghezza, altezza e inclinazione.



Nelle immagini: nella pagina a fianco l'accensione elettronica Microplex e, sopra, l'iniezione elettronica; in questa pagina: il frontale sigillato con parabrezza incollato; la sospensione posteriore autolivellante; i freni a disco autoventilati.



Nel marchio Fiat, alla già ampia offerta di versioni della Uno e della Regata si è aggiunta in autunno la Regata Weekend, la Uno SX (a 3 e 5 porte) e la Regata diesel super, dotata di un nuovo motore di 1930 cc ad elevate prestazioni.

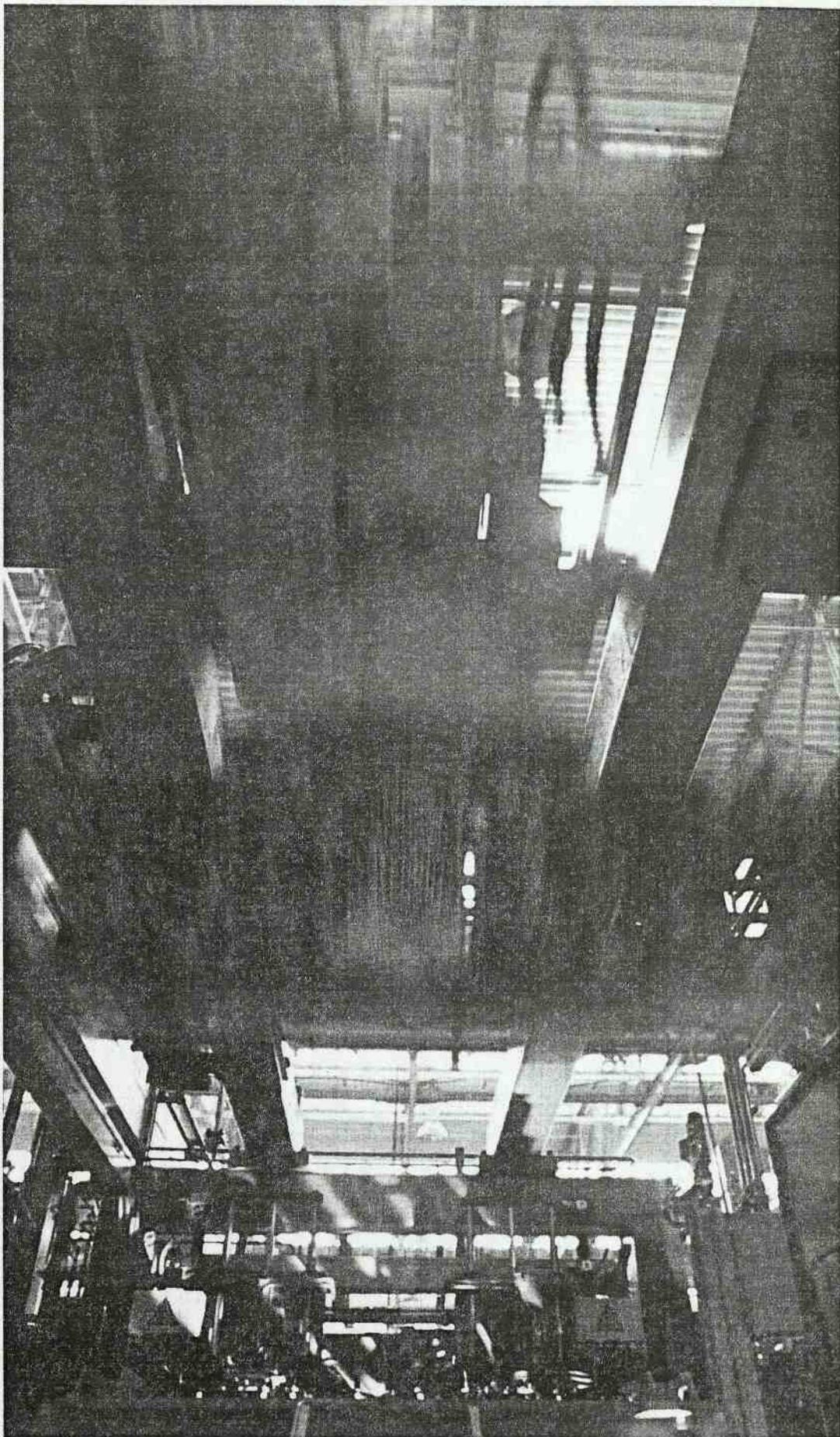
Il settore veicoli commerciali ha visto nel 1984 la restilizzazione del Fiorino con migliorie nella meccanica e un nuovo cambio a 5 marce e, derivata dalla Regata, la versione Marengo.

Il « FIRE 1000 » (Fully Integrated Robotized Engine) riassume quanto di più innovativo e avanzato la tecnica motoristica può oggi esprimere: consumi ridotti ed alte prestazioni, peso e ingombri contenuti, numero ridotto di particolari, tecnologie di produzione so-

fisticate. L'elevato livello di qualità realizzativa è infatti garantito dall'adozione nelle tecnologie produttive di un grado di automazione che è ai vertici nel campo della produzione automobilistica; ciò che ha addirittura comportato la realizzazione di un nuovo stabilimento a Termoli, appositamente concepito per ospitare i sistemi produttivi di nuova concezione.

Il « FIRE 1000 » entrato già in produzione nel 1984 equipaggia a partire dagli inizi del 1985 alcuni dei nostri fondamentali modelli, contribuendo a mantenere ed alimentare l'immagine di una Fiat sempre all'avanguardia nella tecnica e a consolidarne la leadership nel campo delle piccole vetture.

Fiat Auto ha compiuto uno sforzo eccezionale negli ultimi anni per adeguare i propri impianti produttivi alle moderne tecnologie. Il calcolatore regna sovrano in tutte le operazioni, dalla progettazione con il sistema CAD-CAM alla gestione dei magazzini, dalla contabilità all'organizzazione di vendita, dalla produzione alla sperimentazione. Le macchine a controllo numerico e gli automatismi sono migliaia, in tutti gli stabilimenti; i robot al lavoro sono ormai circa mille. Il laser è largamente impiegato in produzione sia di potenza che in applicazioni olografiche.



Investimenti

Gli investimenti in immobilizzazioni tecniche effettuati dalla Fiat Auto S.p.A. nel corso del 1984 ammontano a 886 miliardi (circa 960 miliardi includendo anche le altre Società del Settore Auto). Il totale degli investimenti effettuati dalla Fiat Auto negli ultimi 3 anni ammonta a circa 2.450 miliardi.

Globalmente nel 1984 l'82% degli investimenti è stato destinato allo sviluppo strategico, di cui il 65% al prodotto ed il 17% alla struttura produttiva, mentre il 18% è stato indirizzato ad interventi efficienti ambientali ed energetici.

Negli stabilimenti di carrozzeria si sta completando il piano di innovazione degli impianti di verniciatura per migliorare il trattamento delle lamiere e la protezione antiruggine. Nello stabilimento di Mirafiori Carrozzeria si stanno ultimando gli attrezzamenti per la nuova vettura Fiat che si inserirà nella fascia alta della gamma.

Presso lo stabilimento di Mirafiori Meccanica è proseguita l'azione di aggiornamento dei motori diesel e benzina di media cilindrata ed è iniziata la fase di attrezzamento del nuovo motore diesel 1700 per vetture medie.

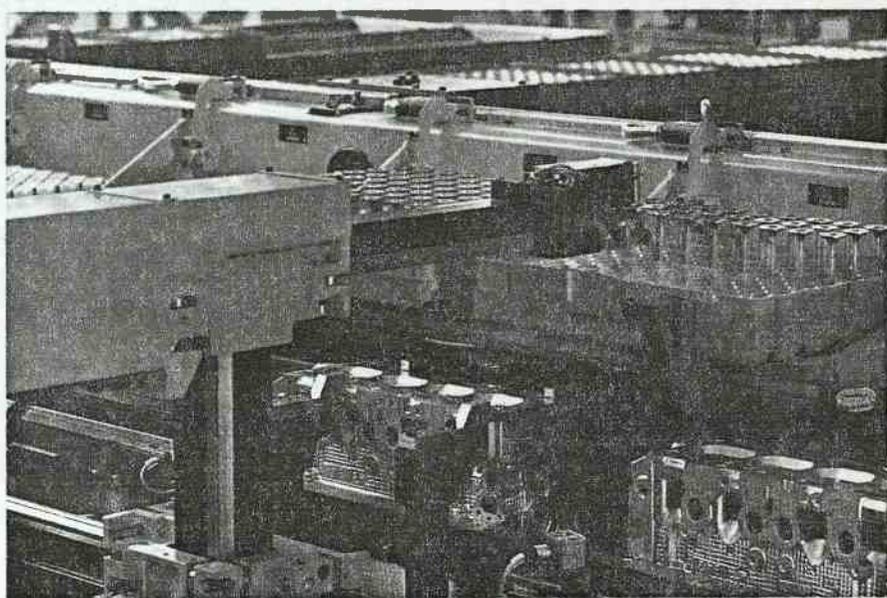
A Termoli è iniziato l'attrezzamento di un nuovo cambio di piccole dimensioni ma di coppia elevata destinato alle vetture sovralimentate sia benzina che diesel.

Negli altri settori di attività ricordiamo gli investimenti e le spese dedicate all'Area Commerciale per ristrutturare le sedi di vendita e per migliorare il collegamento informatico con le Direzioni di Area ed i Concessionari, nonché quelli destinati all'Area Tecnica per migliorare la tecnica di progettazione in un processo integrato fra lo sviluppo stile, la costruzione dei prototipi e la sperimentazione del veicolo completo e delle sue componenti.

Sono da sottolineare i notevoli sforzi effettuati nel 1984 per il miglioramento dei sistemi aziendali. Tra i progetti più significativi:

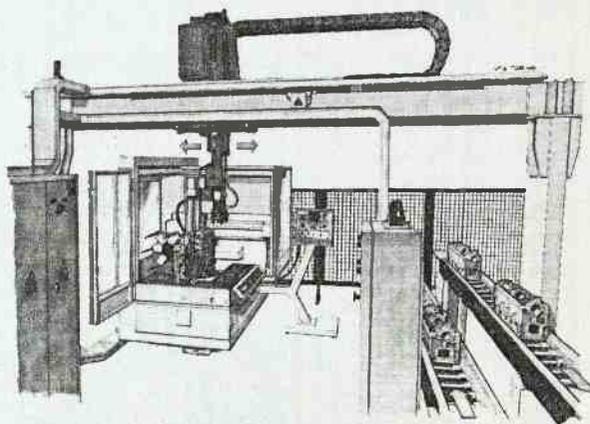
- Installazione di un sistema di collegamento con tutti i Concessionari italiani.
- Installazione ed avviamento di nuovi strumenti elaborativi nelle succursali di vendita in Italia.
- Avviamento del nuovo « Sistema Informativo Acquisti ».

- Installazione di nuovi sistemi di contabilità generale e di contabilità fornitori.
- Nuova « distinta base » di produzione. Nel 1984 sono stati inoltre decisi significativi importi di nuovi investimenti che riguardano in particolare il rinnovo di modelli di vetture attuali, l'introduzione di nuove versioni/allestimenti/motorizzazioni e lo sviluppo dei Centri Presse.

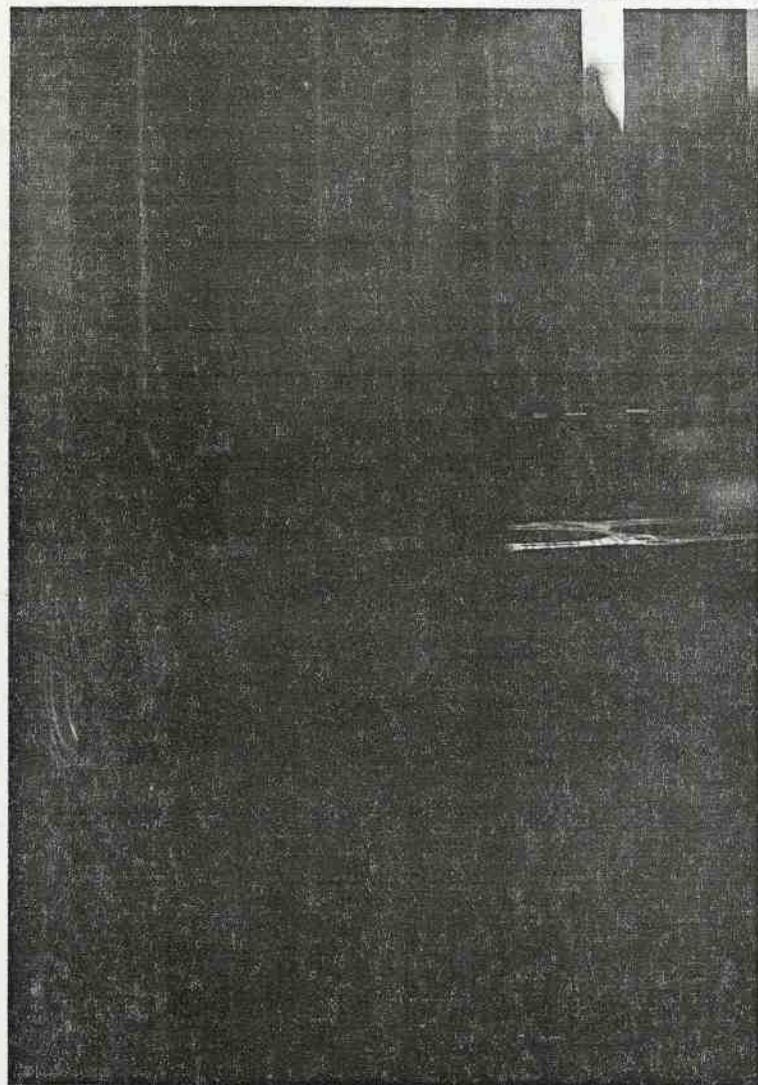


Nelle immagini: la fotografia grande, a sinistra, mostra il cambio automatico degli utensili sulla trasferta di foratura dell'unione biella-cappello nello stabilimento di Termoli 3. La fotografia qui sopra si riferisce al montaggio delle valvole nella testa cilindri del nuovo motore FIRE 1000, operazione eseguita con robot sempre a Termoli 3.

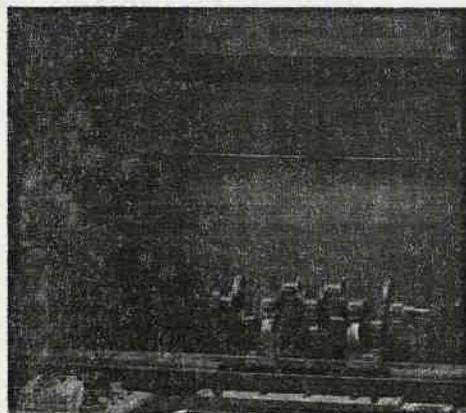
Di fianco, un disegno prospettico relativo al PAG (Programmable Automatic Gauges) di controllo delle teste cilindro a Termoli 3. Nella fotografia piccola, a sinistra, nella pagina accanto, il laser di saldatura degli anelli del sincronizzatore, asservito da un robot: l'operazione, in automatico, avviene negli stabilimenti di Torino Mirafiori Meccanica, Verrone e Termoli 1: l'impianto è stato elaborato dal Centro Ricerche Fiat per conto di Fiat Auto.



Ricerca, sviluppo e progettazione



Un altro impianto progettato dal Centro Ricerche Fiat per Comau che l'ha costruito: è il controllo ottico delle canne cilindro con l'impiego del laser a bassa potenza, sulla linea di lavorazione del basamento motore nello stabilimento di Termoli 3. La precisione del controllo si spinge a un centesimo di millimetro.



A fianco, un ulteriore controllo sul prodotto finito, dopo i controlli automatici in linea, durante la lavorazione dell'albero motore del FIRE 1000.

La tipologia dell'offerta automobilistica è sempre più caratterizzata dall'introduzione sul mercato di modelli con versioni altamente diversificate, sia come motorizzazioni che come disponibilità di dotazioni. Ciò dipende dall'esigenza di soddisfare una clientela sempre più attenta e sofisticata e ottemperare alle normative tecniche già operanti o in via di gestazione, relative a necessità di sicurezza e, soprattutto in questo periodo, a tutela dell'ambiente.

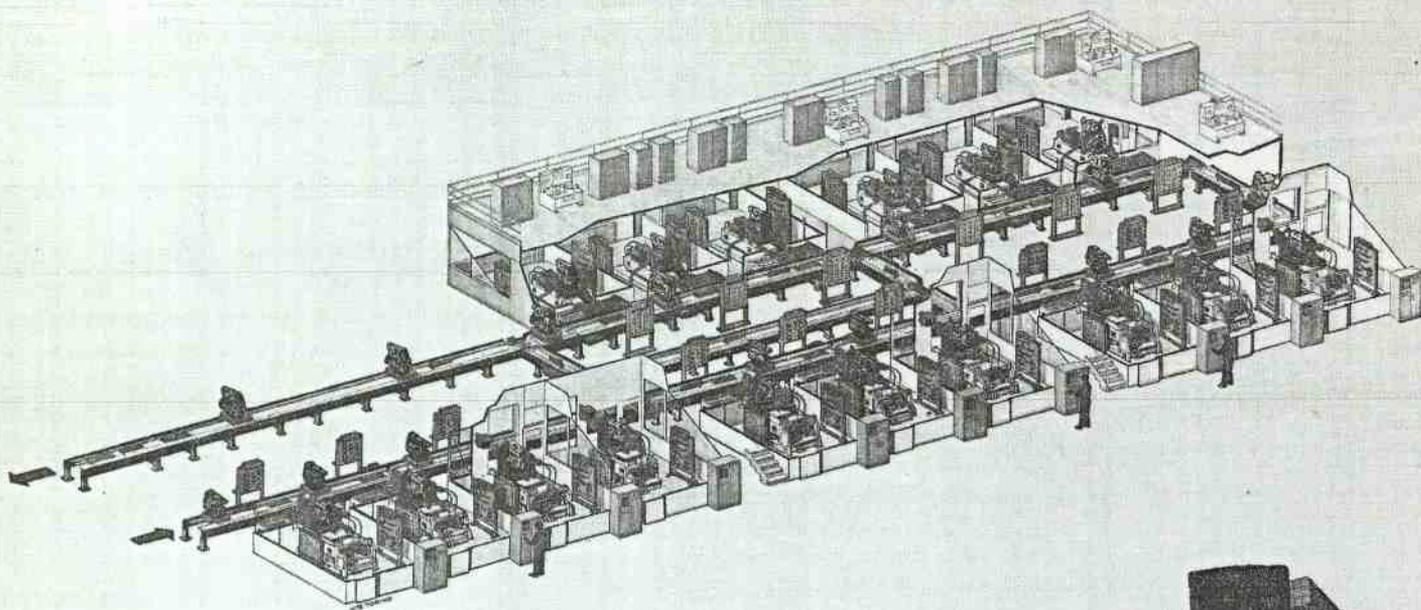
Tutto ciò ha comportato per la Fiat Auto un eccezionale sforzo di adeguamento e – molto spesso di anticipazione – per rispondere in termini sempre più competitivi con i suoi prodotti e con l'articolazione complessiva della sua gamma alle azioni della concorrenza. Tali sforzi comprendono anche le molteplici azioni rivolte all'esigenza di ottimizzare il rapporto costi/benefici in termini di evoluzione di prodotto.

La sfida tecnica-tecnologica in atto comporta non solo la necessità di poter disporre di soluzioni innovative in tempi sempre più brevi ma di affrontare i problemi nel senso più completo, integrando gli aspetti progettativi con gli obiettivi di strategia da perseguire in campo tecnologico, in modo da rendere attuabili soluzioni anticonvenzionali grazie anche all'utilizzo/estensione di nuovi materiali, e tenendo conto dei vincoli e delle prospettive che una moderna impostazione logistica offre nella organizzazione dei flussi produttivi sia all'interno che all'esterno delle fabbriche.

Per il conseguimento di obiettivi così ambiziosi, l'Azienda ha ricercato anche il coinvolgimento dei fornitori più dotati di know-how per lo sviluppo delle nuove soluzioni finalizzate al miglioramento della qualità, confort, consumi, prestazioni e costo dei vari modelli.

E da sottolineare l'azione di spinta verso le applicazioni dell'elettronica, intesa come evoluzione verso sistemi più integrati, miniaturizzati e dotati al loro interno di capacità autodiagnostica, in particolare per il controllo dei motopropulsori con gli obiettivi di ulteriore riduzione dei consumi, della rumorosità e delle emissioni con salvaguardia dei valori prestazionali.

Altre importanti aree applicative sono nei sistemi di controllo dell'autotelaio, con la finalità di accrescere la sicu-



rezza del veicolo tramite impianti frenanti antibloccaggio ed il confort di marcia tramite sospensioni con caratteristiche di rigidità variabile, per citare alcuni esempi.

Massima attenzione viene anche rivolta all'integrazione delle funzioni di controllo elettronico su plancia per consentire una gestione intelligente della climatizzazione, e per disporre di « trip-computer » con più ampie capacità di funzioni.

Per le nuove tecnologie è da sottolineare il criterio sempre più esteso di studi progettativi che consentano la scomposizione funzionale della vettura in sottosistemi da assemblarsi a lato linea e l'uso di automatismi robotizzati per il loro assemblaggio sulla scocca.

L'uso delle tecniche laser ha già trovato nella produzione dei componenti meccanici notevoli applicazioni mentre si stanno accelerando studi e prove per l'estensione alla carrozzeria.

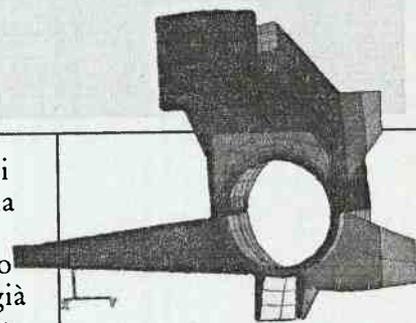
Nei nuovi materiali è da segnalare l'impiego dei plastici, per cui si stanno mettendo a punto diverse soluzioni idonee anche per pannelleria esterna e che trova nella riduzione del peso uno degli obiettivi attesi, mentre uno sforzo di ricerca continuo è rivolto ai materiali per il miglioramento del confort interno vettura.

In questo ultimo anno è stato parti-

colarmente acceso il dibattito nelle sedi normative nazionali e comunitarie sulla limitazione delle emissioni di gas di scarico e sulla eliminazione del piombo dalla benzina. Per il secondo punto è già stata emanata una direttiva che prevede l'eliminazione del piombo e che la Fiat Auto accetta positivamente. Per le altre emissioni è stato molto elevato, e non è ancora scongiurato, il rischio di una diversificazione delle normative nazionali nell'ambito C.E.E. Tale rischio è inoltre aumentato da iniziative tali da stimolare i consumatori all'applicazione volontaria e che potrebbero avere effetti laceranti per il già precario processo di armonizzazione comunitaria.

Fiat Auto ha competenze progettative e operative per rispondere alle regolamentazioni più severe in materia, ma esprime perplessità sul modo emotivo con cui la materia è stata affrontata e non può astenersi dal far presente che un approccio più razionale avrebbe potuto assicurare risultati ambientali più ambiziosi a fronte di una meno pesante penalizzazione per i costruttori e per gli utenti.

Nel corso del 1984 sono stati sostenuti da Fiat Auto e interamente spesi nel conto economico dell'esercizio costi di innovazione e spese di ricerca per circa 252 miliardi, con un incremento del 13,5% rispetto all'esercizio precedente.



Il disegno prospettico mostra la più moderna sala prova motori automatica d'Europa: è quella allestita da Comau per Fiat Auto per Termoli 3. In questa sala tutti i 2600 motori costruiti al globo (uno ogni venti secondi) sono sottoposti a prove statiche e dinamiche a freddo e a caldo. Percentualmente vengono poi sottoposti anche a prove speciali. Nell'immagine scontornata, un particolare di un video di progettazione per l'automobile con il sistema CAD presso il Centro Ricerche Fiat.

A Termoli 3 occorrono solo 107 minuti e mezzo per costruire un FIRE 1000. Il sistema officina si autogestisce con i calcolatori (sono 103), si verifica con i controlli (sono 578 su tutte le linee operative), si qualifica con i collaudi. Tutto in automatico. I robot sono 56, i manipolatori automatici 92.

Personale e relazioni industriali

Fiat Auto ha proseguito il processo di adeguamento degli organici registrando nel 1984 una riduzione dell'8,7% rispetto al 1983.

Dei suoi 89.657 dipendenti al 31 dicembre 1984 erano in Cassa Integrazione Guadagni a « zero ore » 10.380 persone (delle quali 2.915 in lista di mobilità esterna).

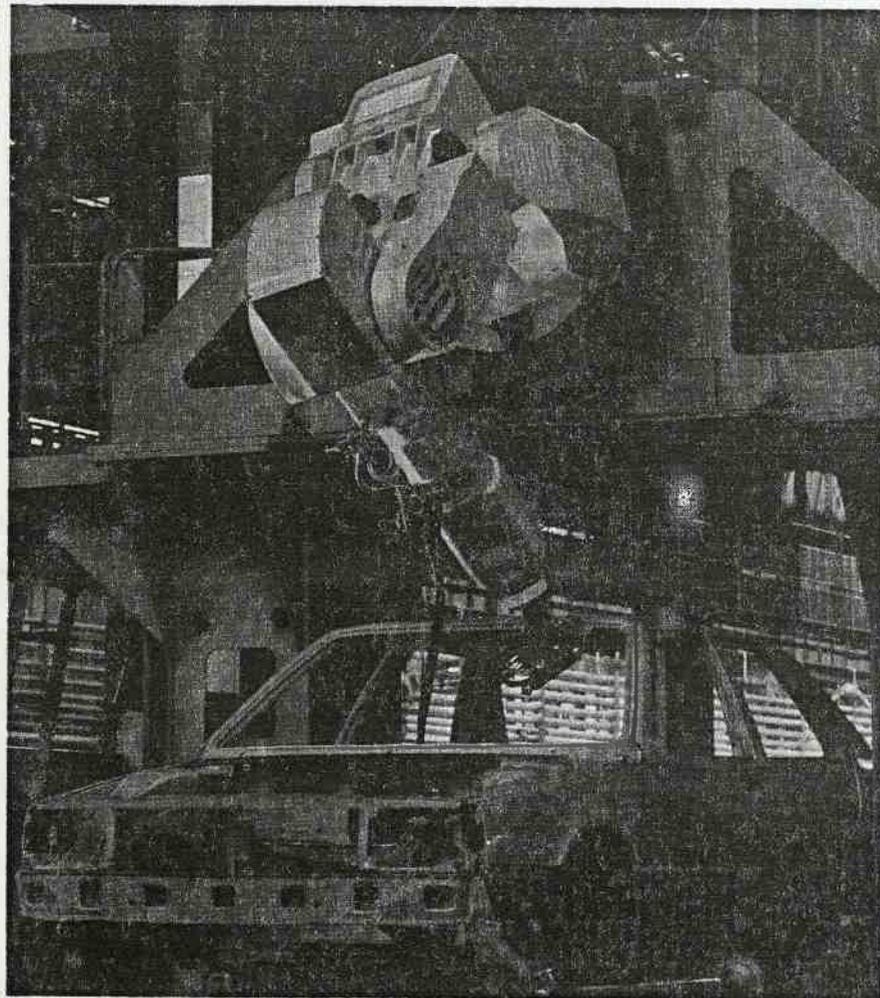
Per il complesso del Settore Auto i dipendenti alla stessa data erano 107.681 (94.115 in Italia e 13.566 all'estero) con una riduzione globale di 8.716 persone rispetto all'anno precedente.

Sul piano generale delle relazioni industriali, il 1984 si è aperto con il confronto tra Governo, Confindustria e Sindacato sul rilancio dell'attività produttiva e dell'occupazione e sulla definizione delle azioni e dei comportamenti atti a favorire il rientro programmato dell'inflazione.

Tale confronto si è concluso il 14 febbraio con la presentazione da parte del Governo di un protocollo di intesa, tradotto poi in decreto legge, che ha riaffermato la necessità di procedere per il triennio 1984-1986 alla predeterminazione di un tasso di inflazione cui fare riferimento come vincolo alle decisioni ed ai comportamenti delle parti sociali; tale protocollo, come è noto, non è stato sottoscritto dalla C.G.I.L.

L'instabilità del quadro politico e la precarietà dello sviluppo complessivo dell'economia del paese rendono problematica una previsione definitiva sull'andamento dell'inflazione e del conseguente riflesso sul costo del lavoro.

Pur tuttavia il problema del meccanismo di indicizzazione dovrà essere affrontato tra le parti sociali fin dai primi mesi del 1985 per definire tempestivamente un provvedimento volto a conso-



Se Termoli 3 è il più automatizzato stabilimento di produzione motoristica al mondo, anche negli altri stabilimenti di Fiat Auto sono in funzione impianti altamente sofisticati e di grande innovazione tecnologica. A sinistra, il robot Smart della Comau salda una scocca a Torino Mirafiori Carrozzeria.

lidare e se possibile a migliorare i risultati ottenuti nel 1984.

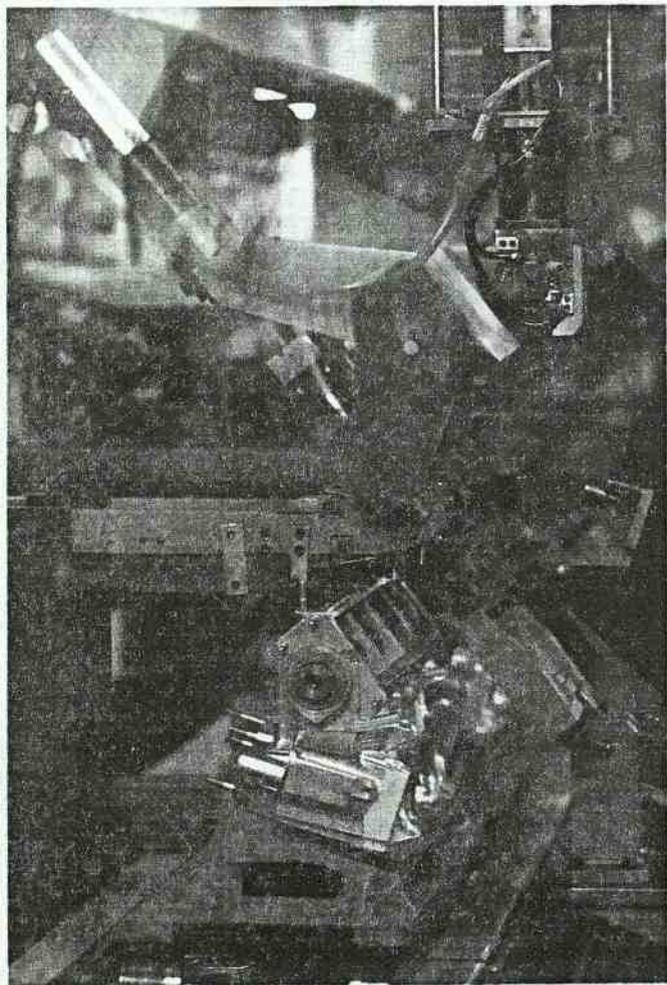
Sul piano aziendale, con il rientro al lavoro nel corso dell'anno di oltre 2.000 lavoratori sospesi, Fiat Auto ha dato attuazione per la parte di sua spettanza a quanto previsto dall'accordo sindacale del 22 ottobre 1983, la cui validità, messa in discussione da alcune sentenze pretorili, è stata invece ribadita dal Tribunale di Torino.

Carenti, per non dire nulli, sono stati gli interventi pubblici pure auspicati e previsti nel citato accordo per quanto riguarda sia le iniziative di sostegno alle scelte individuali dei lavoratori (cooperative, artigianato, commercio, ecc.), sia l'impulso alla formazione professionale, nonché la promozione della mobilità esterna attraverso la creazione di idonei strumenti giuridici.

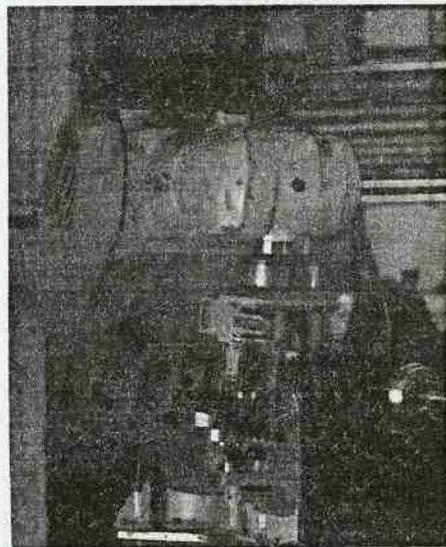
Per i dipendenti degli Stabilimenti, la

cui attività è cessata (Villar Perosa) o cesserà nel corso del 1985 (Vado Ligure) sono state individuate con accordo sindacale idonee soluzioni ai problemi occupazionali mediante l'avvio di specifiche iniziative industriali.

Il clima aziendale disteso, la bassa conflittualità in fabbrica e l'assenteismo fermo su livelli fisiologici hanno infine permesso di intraprendere quelle ulteriori azioni di consolidamento e miglioramento dei livelli di produttività ed efficienza raggiunti negli anni precedenti e necessari per mantenere Fiat Auto allineata alle condizioni di competitività della più qualificata concorrenza europea.



A sinistra, il montaggio robotizzato dei prigionieri della testa cilindri e, a destra, un robot Smart monta le sospensioni per autovetture, operazioni svolte nello stabilimento di Torino Mirafiori Meccanica.



Società di settore

Italia

Autogestioni S.p.A.

La Società opera nel campo della commercializzazione dei veicoli usati mediante il collocamento delle vetture affidate con mandato a vendere dalle Società del Gruppo Fiat.

Nel 1984 le consegne totali di vetture hanno raggiunto le 23.700 unità con un incremento del 10% sul precedente esercizio, confermandosi come la maggiore organizzazione nella vendita dell'usato in Italia. Tale incremento è stato possibile anche a seguito dell'apertura dei nuovi automercati di Roma - La Magliana, Catania e Perugia.

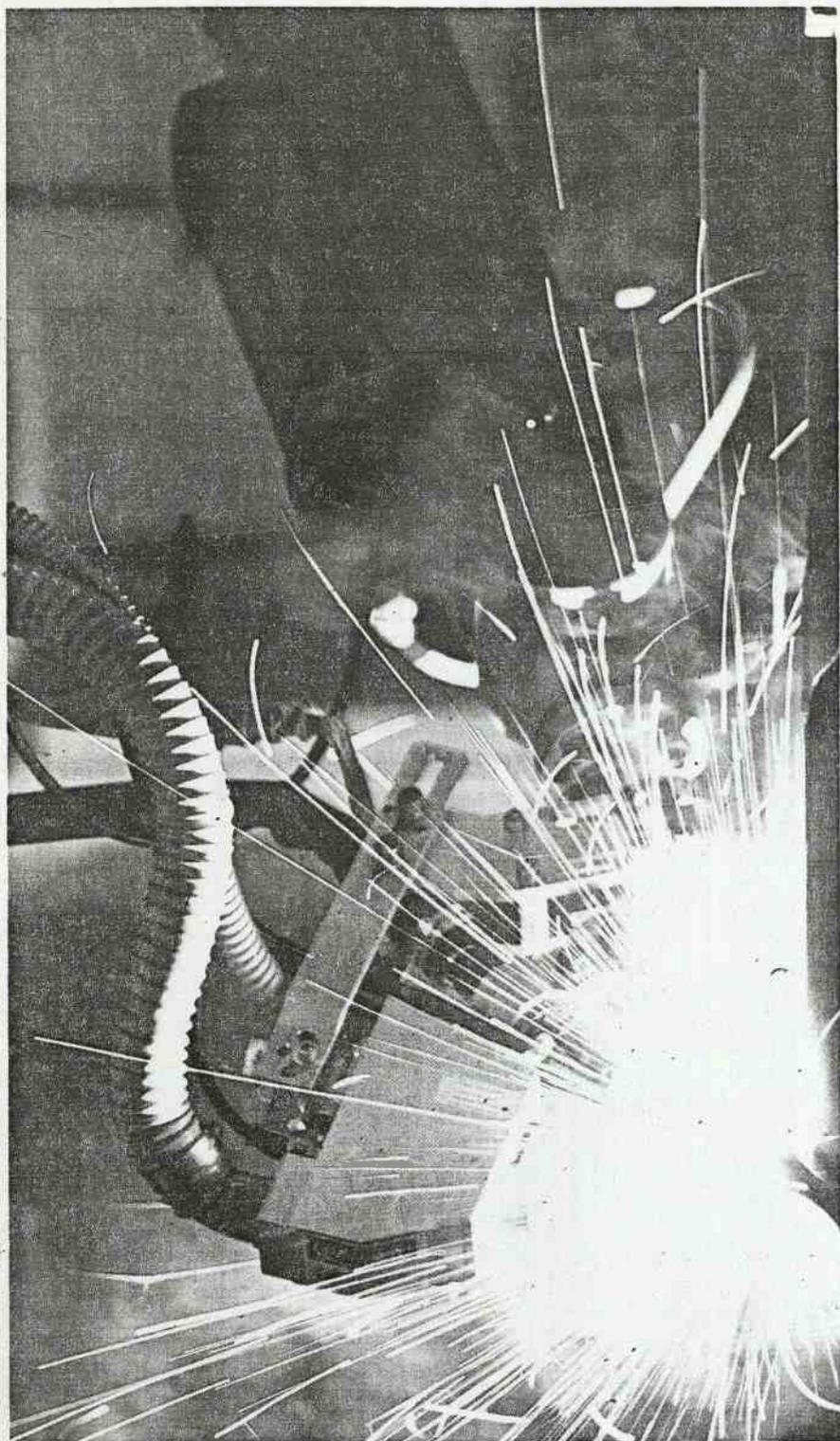
Il fatturato di 13,2 miliardi evidenzia un aumento di circa il 15% sul 1983, mentre il risultato economico si presenta leggermente negativo a causa delle campagne pubblicitarie attuate in occasione dell'apertura dei nuovi automercati, nonché per l'azione di consolidamento dell'immagine societaria.

Ferrari S.p.A.

Nel 1984 il fatturato è stato di 206 miliardi (+ 34% rispetto al 1983) di cui il 67% all'esportazione. Le autovetture vendute sono state 2.855: l'incremento registrato rispetto all'anno precedente (+ 17%) trova la sua maggior componente sui mercati esteri, tra cui fa spicco il Nord America.

Gli investimenti in capitale fisso, oltre 21 miliardi, più del doppio dell'anno precedente, rappresentano la continuazione del forte impegno aziendale di rinnovamento della gamma e della ristrutturazione in atto.

Anche il 1984 conferma il buon andamento economico della Società per la quale si prevede un risultato positivo per l'esercizio appena chiuso.



Saldatura robotizzata del ponte posteriore a Omega per la vettura Autobianchi Y10 effettuata nello stabilimento di Rivalta Meccanica. È visibile l'impianto laser che indirizza il robot a saldare nel punto giusto.

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

La flessione verificatasi nell'anno sul mercato del veicolo commerciale ha condizionato i volumi produttivi. La produzione realizzata nel 1984 è risultata inferiore dell'11,7% al livello raggiunto nel precedente esercizio, avendo prodotto 63.430 unità nelle varie versioni del Ducato. Le motorizzazioni benzina hanno risentito maggiormente del calo produttivo che è risultato del 18,2% contro l'8,8% delle motorizzazioni diesel.

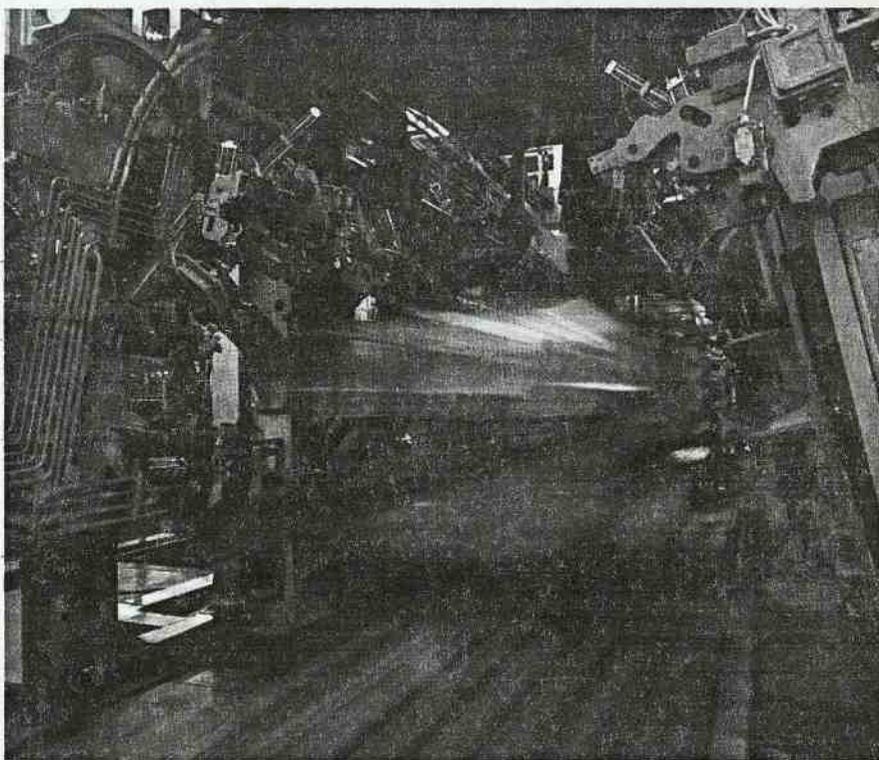
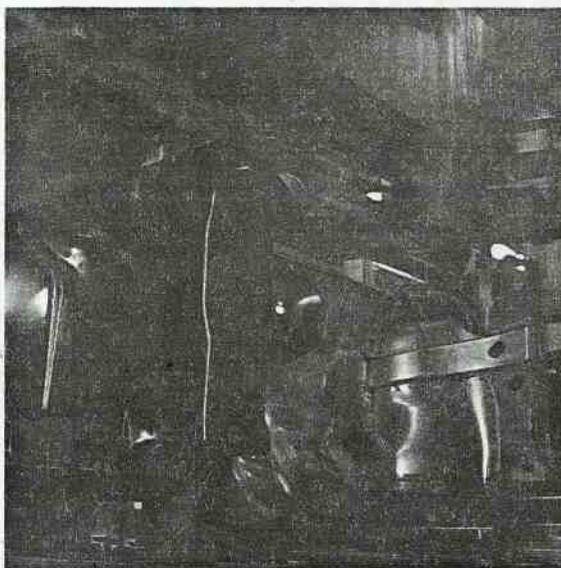
Le cadenze produttive giornaliere sono ulteriormente migliorate essendosi attestate mediamente nell'anno su 350 unità che si identificano anche nel massimo regime produttivo. Le maestranze impegnate al 31 dicembre 1984 ammontano complessivamente a 2.547 unità, inferiori del 4,3% a quelle in forza alla fine del passato esercizio.

Gli investimenti effettuati, inferiori ai valori del 1983, valgono 4,3 miliardi circa, e riguardano interventi rivolti a rinnovare e migliorare il prodotto, nonché modifiche varie alle attrezzature ed agli impianti.

Nell'anno sono stati fatturati 63.365 veicoli (71.835 nel 1983) realizzando un fatturato di 610 miliardi, inferiore del 7,2% al 1983.

È ulteriormente migliorato l'indice di allocazione dei prodotti sui mercati esteri che è risultato pari al 72% della produzione totale, contro il 66% del 1983.

Il conto economico dell'esercizio 1984 si presenta con un utile netto di Lit. 4,1 miliardi (1,8 miliardi nel 1983) e con un carico di ammortamenti di Lit. 42,9 miliardi (39,2 miliardi nel 1983).



In alto, un robot spalma l'incollante fra due parti di lamiera prima della saldatura automatizzata. Sopra, una stazione di saldatura automatica delle fiancate della scocca, nell'impianto robotizzato di assemblaggio Robogate. Queste attrezzature sono dello stabilimento di Rivalta Carrozzeria.

Estero

Fiat Auto International Holding B.V. - Amsterdam

L'andamento economico della Società si presenta ancora negativo per F.Ol. 444,8 milioni in quanto l'esercizio 1984 risente di:

- oneri finanziari sull'indebitamento assunto negli anni passati per supportare le azioni di ristrutturazione delle Società in portafoglio;
- accantonamenti a fondi per rischi connessi all'incasso di crediti ed allo smobilizzo di attività immobiliari residue dalla chiusura di partecipate sudamericane.

Pertanto, mentre le partecipazioni commerciali che fanno capo alla Fiat Auto International Holding B.V. dimostrano una situazione equilibrata ed in miglioramento, rimane da completare il risanamento della struttura finanziaria della Società in conseguenza degli oneri di cui si è fatto cenno in precedenza.

Si segnala ancora che, nel corso del 1984, sono state coperte le perdite degli esercizi precedenti utilizzando l'aumento di capitale per F.Ol. 800 milioni effettuato nel 1983.

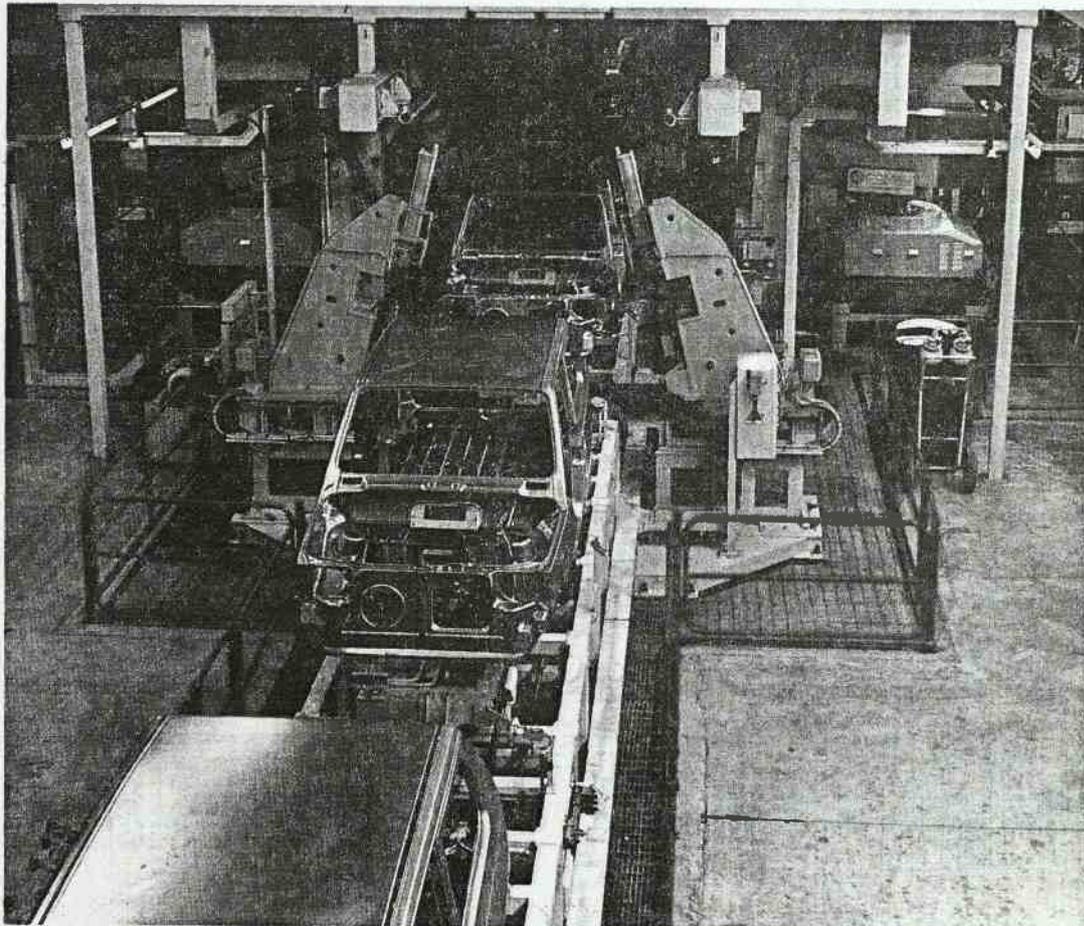
FIAT Automovels S.A. - Brasile

Nell'anno 1984 si è registrata in Brasile una svolta nella evoluzione del prodotto nazionale lordo che ha registrato un incremento del 4,1% (nel 1983 si era avuta una riduzione del 3,2%), mentre l'inflazione del Paese ha mantenuto i livelli elevatissimi del 1983 raggiungendo il 224% (211% nel 1983), trascinando in questa corsa anche il costo del denaro locale (225%).

Il debito esterno del Paese è continuato a crescere raggiungendo 100 miliardi di dollari mentre la bilancia commerciale presenta un saldo positivo di 12 miliardi di dollari, confermando l'efficacia della politica economica del Paese, protesa all'incentivazione delle esportazioni.

In questo contesto macro-economico le autorità locali sono passate dal controllo prezzi ai prezzi amministrati dei listini sul mercato interno, pur continuando a centralizzare il controllo delle operazioni di cambio.

Una stazione del Robogate della Comau, l'impianto automatizzato e robotizzato per l'assemblaggio e la saldatura delle scocche della Panda nello stabilimento di Termini Imerese.



Nonostante gli stimoli dati dall'offerta attraverso il lancio generalizzato di nuovi modelli, tra cui la Uno nel mese di agosto, la domanda di autovetture ha registrato nel 1984 una riduzione dell'8,6% rispetto all'anno precedente (628.700 unità attuali contro le 688.200 del 1983), causa essenzialmente la recessione economica del Paese.

Le vendite in valore assoluto della Società nel mercato interno hanno risentito della crisi generale registrando un calo del 12% con una fatturazione di 63.100 vetture (71.600 nel 1983). La Società ha registrato una leggera flessione nella propria quota di mercato passando dal 10,4% nel 1983 al 10% nel 1984.

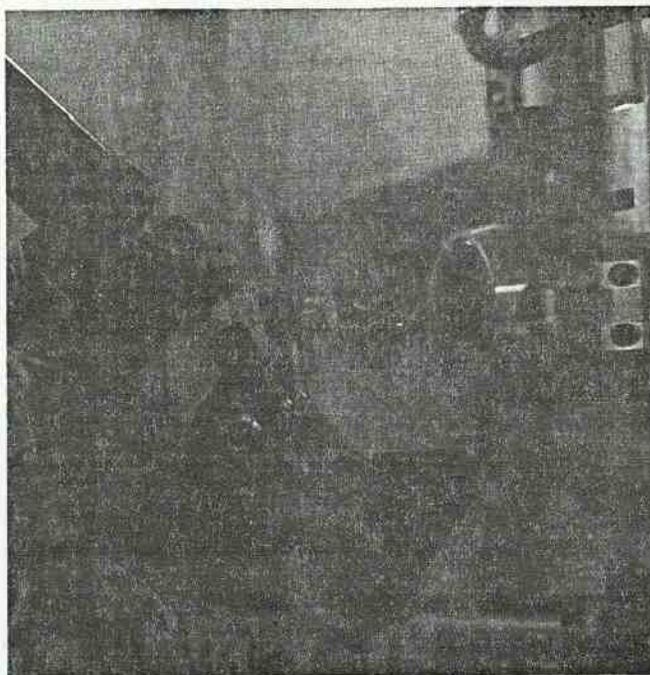
In compenso dobbiamo evidenziare il notevole incremento delle esportazioni di motori verso l'Europa con un volume di 123.000 unità rispetto alle 69.400 unità fatturate nel 1983 dovuto al successo del motore diesel tipo Uno.

Le esportazioni di vetture e di serie smontate verso l'Europa e altri paesi hanno avuto un incremento del 4% dovuto ai maggiori ritiri da parte del mercato Argentino.

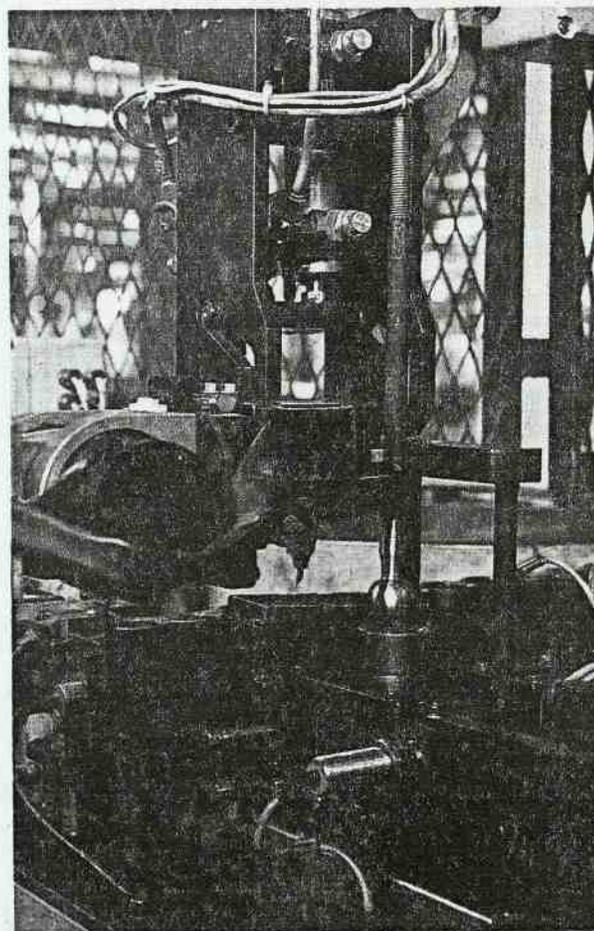
I volumi produttivi della Società hanno dovuto adeguarsi alle minori vendite nel mercato interno e alle maggiori esigenze di esportazione, registrando una produzione di vetture di 139.600 unità rispetto alle 145.700 del 1983 con un calo del 4,2%. La maggiore produzione di motori di 55.000 unità ha però riportato il livello totale produttivo, in termini di unità equivalenti, ad un volume di attività superiore rispetto al 1983 (+ 7.000 unità).

Il risultato economico è stato per la prima volta dalla costituzione della Società positivo (con un utile di circa 9 miliardi di cruzeiros pari a circa 5 miliardi di lire). Questo risultato è stato ottenuto grazie alle azioni efficienti effettuate, all'introduzione della Uno che presenta una migliore redditività e all'incremento dell'esportazione. Per il 1985 oltre alla Uno si avrà l'introduzione di una nuova vettura a tre volumi, che dovrebbe contribuire ad un ulteriore consolidarsi della Società.

Anche la situazione finanziaria della Società ha avuto un netto miglioramento rispetto all'anno precedente. Infatti la posizione finanziaria netta passa da 206,6 milioni di dollari nel 1983 a 148,8 milioni di dollari nel 1984 e l'esposizione valutaria (quindi la massa soggetta al rischio cambio) si riduce notevolmente da 144,5 milioni di dollari nel 1983 a 38,9 milioni di dollari nel 1984.



Sopra, robot di montaggio dei giunti omocinetici nello stabilimento di Firenze. Sotto, lavorazione automatica dei perni a snodo con l'impiego di robot nello stabilimento di Sulmona.



Commento sull'andamento economico patrimoniale dell'esercizio 1984

Il conto economico 1984 evidenzia ricavi per complessivi 10.924 miliardi – con un incremento del 12,7% rispetto al 1983 – di cui destinati all'esportazione il 23,5%.

Sul lato dei costi, di rilievo:

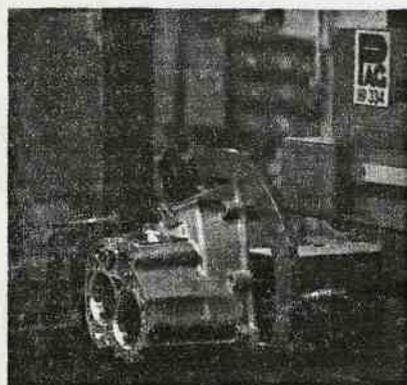
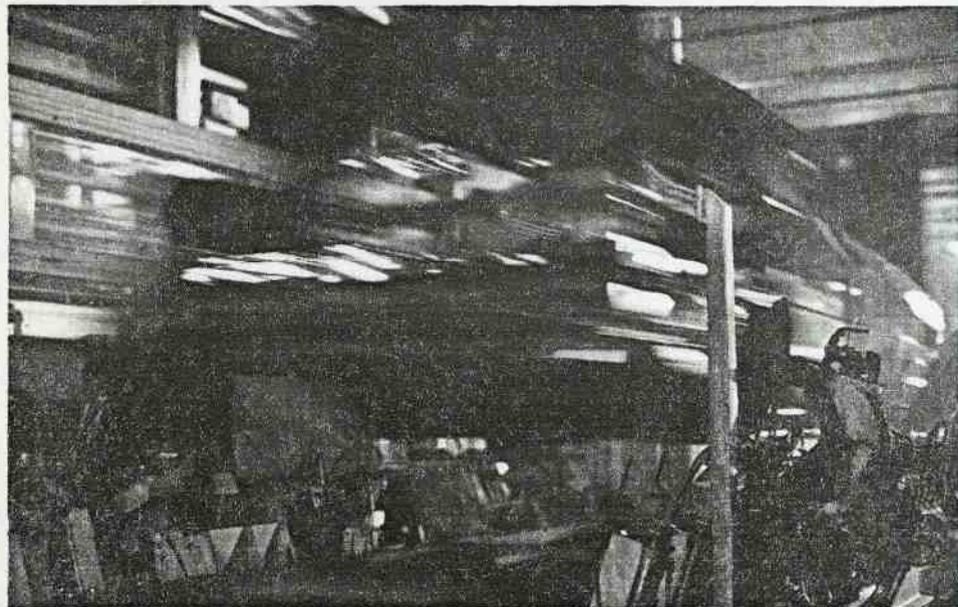
- gli ammortamenti su beni materiali per 900 miliardi di cui anticipati 215 miliardi – pari all'8,2% del fatturato contro il 5,2% del 1983;
- le spese in ricerca e sviluppo per 252 miliardi (pari al 2,3% del fatturato);
- gli oneri per uscita di personale in pre-pensionamento o per dimissioni volontarie per 122 miliardi.

L'utile operativo, prima degli ammortamenti anticipati, è ammontato a 621 miliardi corrispondenti al 5,7% del

fatturato contro il 2,1% del 1983.

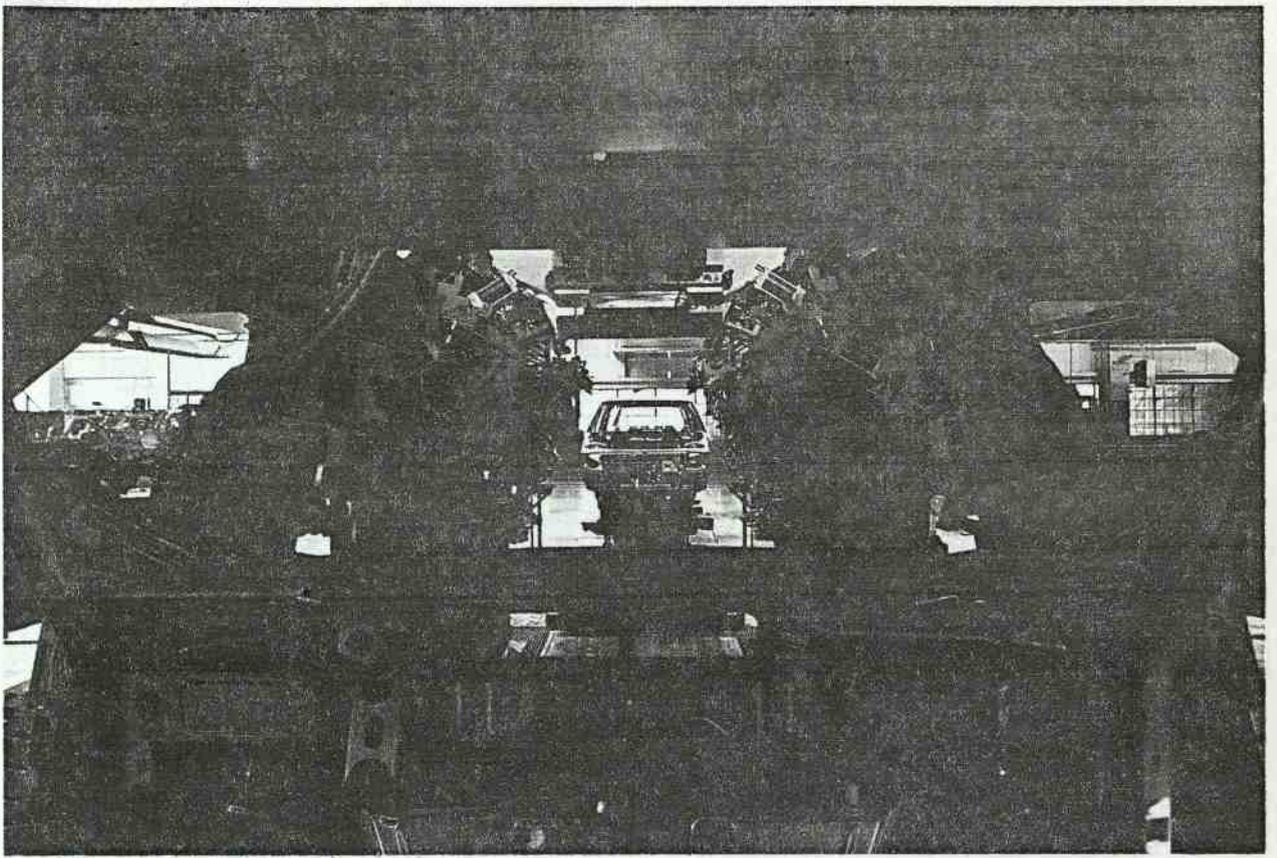
Al sensibile miglioramento della gestione industriale hanno concorso ulteriori azioni efficientziali attuate sul costo di acquisto dei materiali (+ 3,6% medio rispetto al 1983) e sulla mano d'opera diretta (+ 9% medio) nonché significativi recuperi sui costi fissi di stabilimento (mano d'opera indiretta, materiali ausiliari, ecc.).

Nell'esercizio è stato inoltre effettuato un accantonamento al fondo svalutazione partecipazioni per 251 miliardi in relazione alla perdita 1984 di alcune partecipate (essenzialmente Fiat Auto International Holding) per cui l'utile netto di bilancio residua a 235 miliardi –



L'impianto automatizzato per la spalmatura dei prodotti protettivi cerosi sulle scocche nello stabilimento Lancia di Chivasso. Il PAG (Programmable Automatic Gauges) per la scatola del cambio nello stabilimento di Verrone.

Linea di saldatura automatica delle scocche di furgoni nella lastratura dello stabilimento di Atessa della Sevel.



Una stazione del Robogate, l'impianto Comau di assemblaggio e saldatura automatizzata delle scocche della Regata e della Ritmo, nello stabilimento di Cassino.

pari al 2,1% del fatturato – contro 81 miliardi del 1983.

Per quanto riguarda la situazione patrimoniale, si pone in evidenza l'ulteriore riduzione dell'indebitamento finanziario netto che passa da 939,6 miliardi di fine 1983 a 545,6 miliardi al 31/12/1984 con una diminuzione di 394 miliardi.

In tre esercizi, e nonostante investimenti in capitale fisso e spese di ricerca effettuati nel triennio per circa 3.130 miliardi, la posizione finanziaria netta, pur tenendo conto di un aumento di capitale di 250 miliardi nel 1982, è migliorata complessivamente di oltre 1.050 miliardi.

L'effetto combinato di riduzione del-

l'indebitamento ed aumento del patrimonio netto ha ulteriormente migliorato il rapporto mezzi propri e mezzi di terzi situandosi, a fine 1984, ad un livello di assoluto rilievo di 0,3: 1 contro 0,6: 1 del 1983.

La solidità della struttura patrimoniale della Società si ritrova anche nell'equilibrio tra le attività a breve e passività a breve nonché, nell'elevato ammontare del fondo ammortamento attivo fisso che raggiunge, a fine 1984, 2.485 miliardi pari al 43% del valore dei beni (33% al 31/12/1983).

Andamento 1° trimestre 1985

In un panorama generalmente negativo per la domanda, il mercato italiano si mantiene sostanzialmente allineato con l'andamento del 1° trimestre 1984.

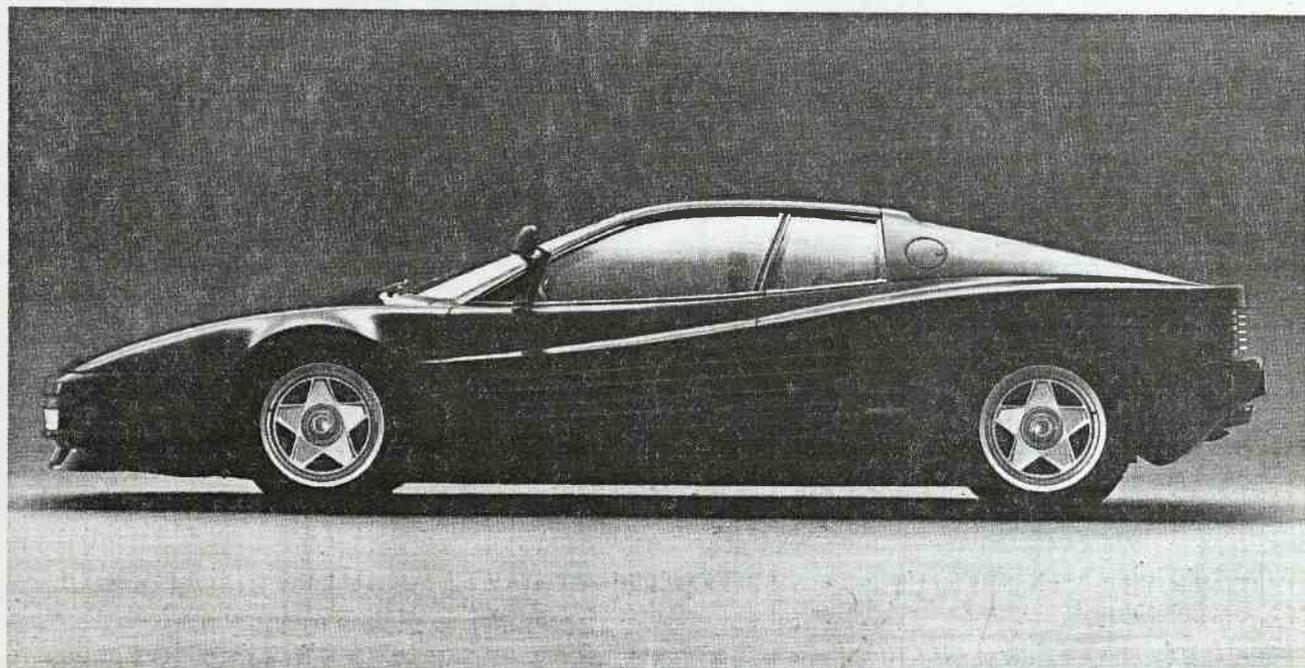
In tutti gli altri mercati europei si evidenzia, viceversa, nella prima parte dell'anno, una tendenza al calo della domanda. Particolarmente significativo a tale proposito il caso della Germania dove la normativa sulle emissioni rende incerti gli acquisti e ne provoca una posticipazione che fino ad oggi si traduce in circa il 17% in meno rispetto al 1° trimestre 1984. In generale l'andamento di questi primi mesi rende probabile un 1985 a livello annuo in calo di circa il 6%

rispetto ai livelli 1984.

Anche in Francia la domanda prosegue sui bassi valori già registrati nello scorso anno; il trimestre si è chiuso su livelli simili a quelli del 1984 e non paiono esserci elementi incoraggianti per prevedere un sensibile recupero della situazione nei prossimi mesi. In Gran Bretagna, analogamente, si assiste ad un calo del mercato.

Tra i paesi minori, da citare da un lato l'andamento fortemente negativo del Belgio (- 11%), e dall'altro quello positivo dei paesi scandinavi che rappresentano l'unica area in miglioramento con punte rilevanti in Svezia (+ 14%) e

La Ferrari Testarossa, presentata al Salone dell'Automobile 1984 di Parigi. Berlinetta 2 posti, disegno Pininfarina, ha motore posteriore, centrale, longitudinale, 12 cilindri a 180°, 4942 cc di cilindrata, albero motore su 7 supporti, 4 valvole per cilindro, accensione elettronica Marelli Microplex, velocità massima 290 km/h con accelerazioni da 0 a 100 km/h in 5.8 secondi, da 0 a 1000 metri in 24.1 secondi.



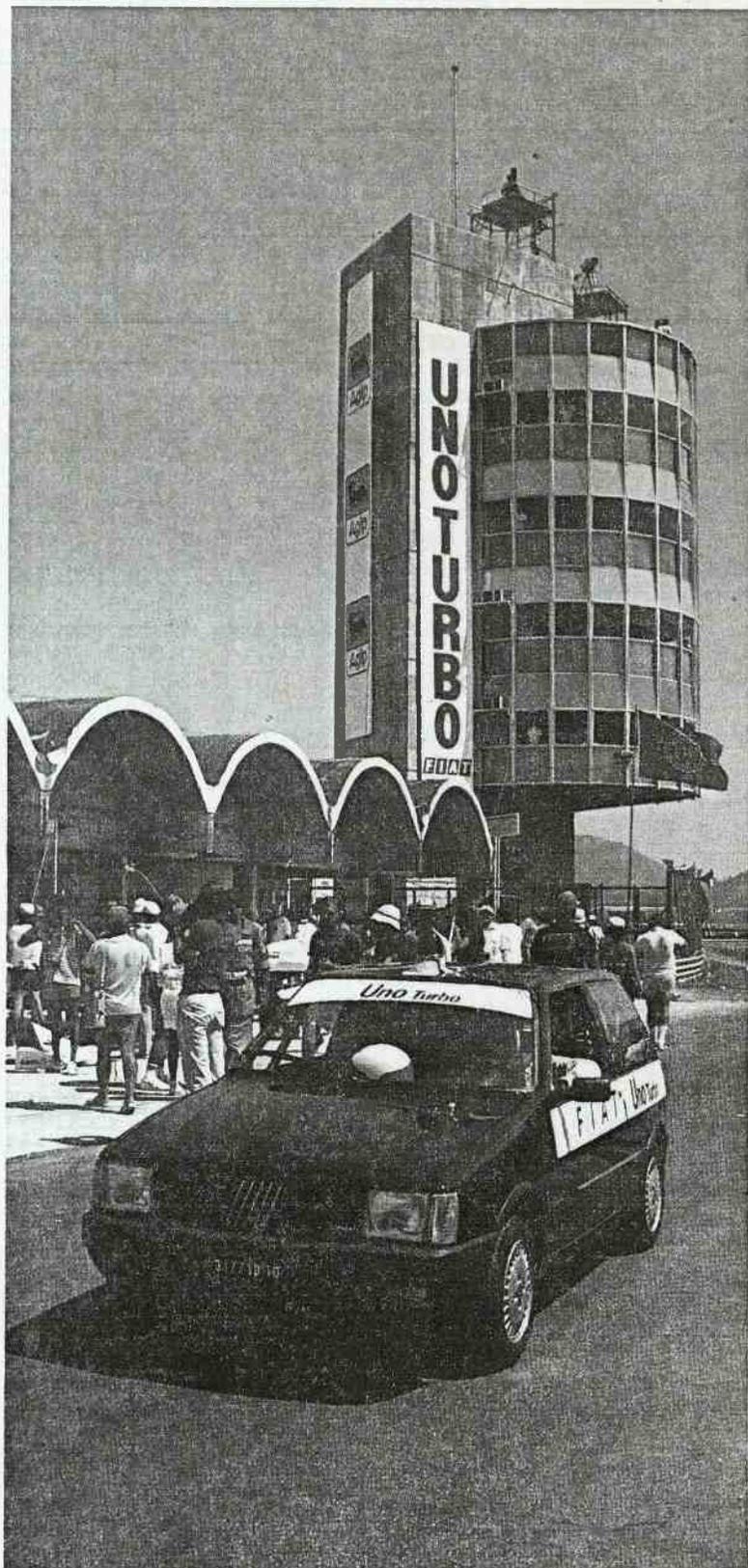
Norvegia (+ 25%).

L'andamento delle vendite della Fiat Auto sul mercato Italia ricalca essenzialmente quanto avvenuto nei primi tre mesi dello scorso anno, confermando il buon livello di quota (circa il 53%).

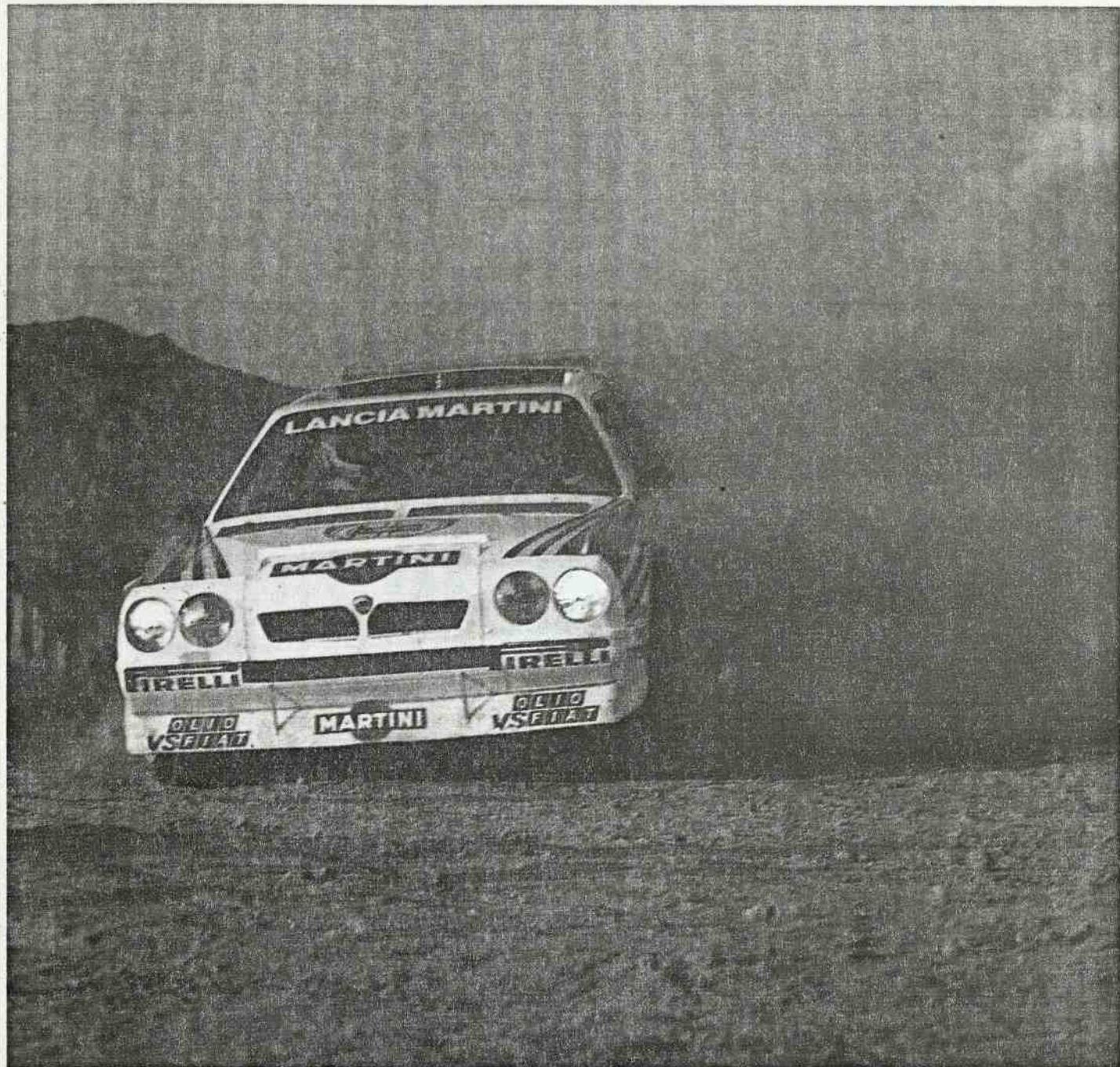
Più complessa la situazione di Fiat Auto all'estero. Il calo generale della domanda ha causato una flessione nelle nostre fatturazioni quantificabile in circa 14.000 unità rispetto a ciò che si era ottenuto nel 1° trimestre del 1984, conseguenza di una situazione di mercati cedenti in cui i costruttori nazionali difendono con più aggressività la loro quota e le società importatrici sono quindi maggiormente penalizzate. In generale la quota Europa (Italia e Spagna escluse) registra una lieve flessione (4,8% rispetto al 5,1% del 1984).

La produzione in Italia di vetture e veicoli commerciali nel primo trimestre risulta di circa 350.000 vetture, lievemente superiore (1,5%) ai volumi dello stesso periodo dello scorso anno.

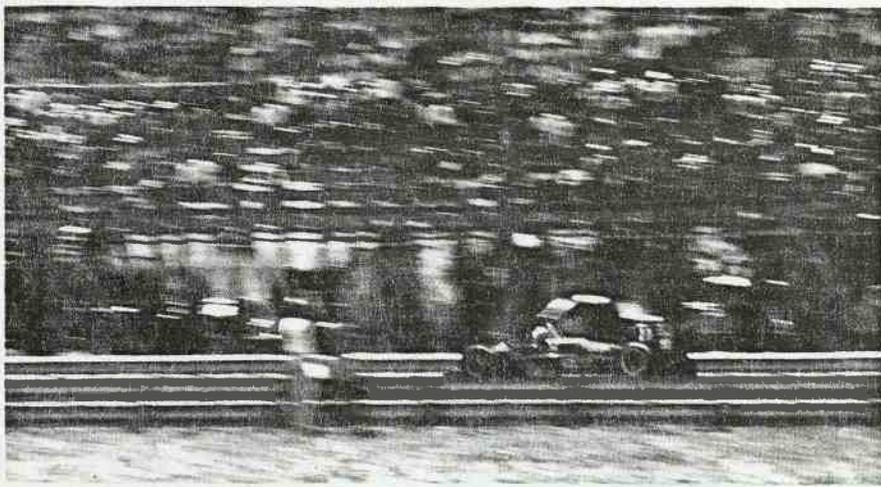
Per Fiat Automoveis S.A. i primi tre mesi dell'anno 1985 sono stati caratterizzati da una crescita del mercato automobilistico brasiliano che si presenta superiore dell'11% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In questo contesto le vendite della Società hanno determinato un miglioramento della quota all'11% contro il 9,5% del primo trimestre 1984. Contribuisce in modo particolare a questo successo la Uno, lanciata nel secondo semestre 1984, e la nuova vettura a tre volumi lanciata sul mercato all'inizio del mese di marzo.



La presentazione della Uno Turbo sulla pista di Jacarepaguà a Rio di Janeiro il 3 aprile 1985. La sfilata delle vetture Fiat ha preceduto la prima gara di Formula 1 della stagione 1985: al volante di ogni vettura c'era un pilota di F1.



Sopra: la Delta S4, nuova vettura che sostituisce la precedente Lancia Rally per i campionati Rally. La S4 segna una doppia svolta nelle tecnologie Lancia: introduce la trazione integrale e spinge ai più alti livelli la sovralimentazione, combinando per la prima volta in un motore a ciclo Otto di produzione automobilistica, i due sistemi del compressore volumetrico e del turbo. È una berlina 2 posti, motore posteriore centrale, 4 cilindri, 16 valvole, 1750 cc di cilindrata, iniezione elettronica IAW; 400 CV di potenza e 8000 giri/minuto; sospensione a parallelogramma, telaio a traliccio, carrozzeria in composito di Kevlar e carbonio.
Sotto: la Ferrari 156 di Alboreto sul circuito di Jacarepagua.



**Bilancio Patrimoniale
e Conto dei Profitti e delle Perdite per l'Esercizio 1984**

Bilancio Patrimoniale al 31 Dicembre 1984 e raffronto con il 31 Dicembre 1983

(Importi espressi in milioni di lire)

Attività

	31/12/1984	31/12/1983	Aumenti/ (Diminuz.)
IMMOBILIZZAZIONI			
Beni materiali	5.843.319	5.070.550	772.769
Beni immateriali	2.839	3.404	(565)
Partecipazioni			
Società controllate	317.574	681.105	(363.531)
Società collegate	55.787	56.088	(301)
Altre Società	58	—	58
	373.419	737.193	(363.774)
Titoli di credito a reddito fisso	2.114	4.446	(2.332)
Crediti finanziari			
Terzi	23.466	23.081	385
Società collegate	16.764	16.764	—
	40.230	39.845	385
Totale immobilizzazioni	6.261.921	5.855.438	406.483
PATRIMONIO CIRCOLANTE			
Scorte di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci	1.187.339	1.191.030	(3.691)
Forniture in corso (anticipi a fornitori)	189	1.801	(1.612)
Crediti			
Crediti per forniture e servizi - Con durata superiore ad un anno			
Clienti	80.521	69.740	10.781
Società controllate	4.561	1.655	2.906
Con durata inferiore ad un anno			
Clienti	1.390.171	1.225.135	165.036
Società controllante	1.845	2.445	(600)
Società controllate	182.910	170.405	12.505
Società collegate	11.561	24.666	(13.105)
	1.671.569	1.494.046	177.523
Crediti finanziari			
Terzi	20.000	164.000	(144.000)
Società controllante	671.901	119.057	552.844
Società controllate	68	10.204	(10.136)
Banche	179.153	143.141	36.012
	871.122	436.402	434.720
Altri crediti	234.268	231.938	2.330
	2.776.959	2.162.386	614.573
Valori mobiliari			
Denaro e valori in Cassa	16.525	14.268	2.257
Totale patrimonio circolante	3.981.012	3.369.485	611.527
RATEI E RISCONTI			
Ratei	35.830	28.265	7.565
Risconti	6.461	5.518	943
Costi pluriennali da ammortizzare	5.339	8.240	(2.901)
Totale ratei e risconti	47.630	42.023	5.607
Totale attività	10.290.563	9.266.946	1.023.617
CONTI D'ORDINE			
	1.829.739	2.065.794	(236.055)
Totale	12.120.302	11.332.740	787.562

Passività

	31/12/1984	31/12/1983	Aumenti/ (Diminuz.)	
CAPITALE SOCIALE E RISERVE				
Capitale sociale	1.390.350	1.390.350	—	
Riserva legale	4.032	—	4.032	
Riserva straordinaria	209	209	—	
Fondo art. 55 DPR 29/9/73 n° 597	96.504	28.274	68.230	
Residuo utili esercizio precedente	27.852	—	27.852	
Totale capitale sociale e riserve	1.518.947	1.418.833	100.114	
FONDI PER AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI				
Fondo ammortamento capitale fisso	2.484.888	1.637.276	847.612	
Fondo oscillazione valore partecipazioni	252.926	423.886	(170.960)	
Fondo svalutazione scorte	10.000	—	10.000	
Fondo rischi su crediti	35.009	26.404	8.605	
Fondo rischi su crediti per interessi di mora	27.125	13.801	13.324	
Fondo trattamento di fine rapporto	939.956	869.114	70.842	
Fondo imposte	18.195	203	17.992	
Fondo rischi e oneri futuri	247.301	163.957	83.344	
Fondo oscillazione cambi	21.342	—	21.342	
Totale fondi	4.036.742	3.134.641	902.101	
DEBITI				
Debiti verso Aziende ed Istituti di Credito				
A medio e lungo termine - Con garanzia reale	686.262	512.129	174.133	
- Senza garanzia reale	474.579	635.202	(160.623)	
	1.160.841	1.147.331	13.510	
A breve termine	248.141	192.102	56.039	
	1.408.982	1.339.433	69.549	
Debiti finanziari				
A medio e lungo termine - Società controllante	12.203	12.957	(754)	
- Società controllate	9.523	1.842	7.681	
A breve termine - Società controllate	2.579	10.170	(7.591)	
- Altre consociate del Gruppo Fiat	—	25.904	(25.904)	
	24.305	50.873	(26.568)	
Anticipi da Clienti per forniture	1.876	2.641	(765)	
Debiti per forniture e servizi				
Con durata superiore ad un anno - Fornitori	6.470	—	6.470	
Con durata inferiore ad un anno - Fornitori	2.360.342	2.482.115	(121.773)	
- Società controllante	2.521	1.404	1.117	
- Società controllate	25.498	48.307	(22.809)	
- Società collegate	137.322	142.948	(5.626)	
	2.532.153	2.674.774	(142.621)	
Altri debiti	319.229	317.216	2.013	
Totale debiti	4.286.545	4.384.937	(98.392)	
RATEI E RISCONTI				
Ratei	169.239	212.930	(43.691)	
Risconti	44.210	34.971	9.239	
Totale ratei e risconti	213.449	247.901	(34.452)	
	234.880	80.634	154.246	
UTILE D'ESERCIZIO	Totale come contro	10.290.563	9.266.946	1.023.617
	1.829.739	2.065.794	(236.055)	
CONTI D'ORDINE	Totale	12.120.302	11.332.740	787.562

Conto dei profitti e delle perdite dell'esercizio 1984 e raffronto con l'esercizio 1983

(Importi espressi in milioni di lire)

Perdite

(componenti negativi di reddito)

	31/12/1984	31/12/1983	Aumenti/ (Diminuz.)
SPESE DI ESERCIZIO ED ESISTENZE INIZIALI			
Esistenze iniziali di materie prime, semilav., prod. finiti e merci	1.191.030	1.434.233	(243.203)
Spese per acquisti di materie prime, semilav., prod. finiti e merci	6.049.170	5.531.970	517.200
Spese per prestazioni di lavoro subordinato			
Retribuzioni	1.525.435	1.473.237	52.198
Contributi obbligatori	427.339	414.410	12.929
	1.952.774	1.887.647	65.127
Accantonamento fondo trattamento di fine rapporto	157.987	156.172	1.815
Spese per prestazioni di servizi	1.428.024	1.226.653	201.371
Ammortamenti			
Capitale fisso	900.543	503.360	397.183
Beni immateriali	693	1.953	(1.260)
Costi pluriennali	3.354	8.098	(4.744)
	904.590	513.411	391.179
Accantonamenti ai fondi			
Oscillazione partecipazioni	250.764	65.501	185.263
Svalutazione scorte	10.000	—	10.000
Rischi su crediti	9.936	7.779	2.157
Rischi su crediti per interessi di mora	18.526	7.651	10.875
Rischi e oneri futuri	83.344	25.454	57.890
Oscillazione cambi	21.342	—	21.342
	393.912	106.385	287.527
Imposte e tasse indirette	18.014	15.180	2.834
Altre spese	38.864	31.407	7.457
Totale	12.134.365	10.903.058	1.231.307
ONERI FINANZIARI			
Interessi passivi			
Su debiti verso Aziende ed Istituti di Credito	191.407	191.532	(125)
Su debiti verso Società controllante	1.567	1.650	(83)
Su altri debiti	119	604	(485)
	193.093	193.786	(693)
Sconti ed altri oneri finanziari	324.850	222.297	102.553
Totale	517.943	416.083	101.860
MINUSVALENZE RISULTANTI DA VALUTAZIONE DI PARTECIPAZIONI			
	—	50.252	(50.252)
ONERI STRAORDINARI			
Perdite su disinvestimenti di:			
Capitale fisso	10.162	24.423	(14.261)
Partecipazioni	—	1	(1)
	10.162	24.424	(14.262)
Sopravvenienze passive	22.803	39.198	(16.395)
Totale	32.965	63.622	(30.657)
DIFFERENZE DA FUSIONE PER INCORPORAZ. SAMM SpA E SORAT Srl			
	—	4.434	(4.434)
IMPOSTE DIRETTE			
	18.656	1.353	17.303
UTILE D'ESERCIZIO			
	234.880	80.634	154.246
Totale	12.938.809	11.519.436	1.419.373

	31/12/1984	31/12/1983	Aumenti/ (Diminuz.)
RICAVI DI ESERCIZIO E RIMANENZE FINALI			
Ricavi per cessione di beni			
Autovetture e veicoli commerciali	9.520.690	8.452.469	1.068.221
Ricambi e componenti	825.439	733.640	91.799
Attrezzature	17.599	45.775	(28.176)
Sfridi e rottami	64.532	42.493	22.039
Altri materiali	63.442	51.192	12.250
	10.491.702	9.325.569	1.166.133
Ricavi per prestazioni di servizi	432.259	367.957	64.302
	10.923.961	9.693.526	1.230.435
Incrementi degli impianti e di altri beni per lavori interni	91.978	89.191	2.787
Altri proventi di esercizio	113.807	120.956	(7.149)
Proventi degli investimenti immobiliari	1.498	1.049	449
Rimanenze finali di materie prime, semilav., prod. finiti e merci	1.187.339	1.191.030	(3.691)
Totale	12.318.583	11.095.752	1.222.831
PROVENTI FINANZIARI			
Dividendi delle partecipazioni			
Società controllate	765	820	(55)
Società collegate	1.034	—	1.034
	1.799	820	979
Interessi attivi			
Su titoli di credito a reddito fisso	369	10.884	(10.515)
Su crediti verso Banche	3.189	3.243	(54)
Su crediti verso clienti	54.806	25.067	29.739
Su crediti verso Società controllante	33.792	34.750	(958)
Su crediti verso Terzi	124.434	—	124.434
Su crediti verso Società controllate	36.920	31.515	5.405
Su altri crediti	2.574	2.113	461
	256.084	107.572	148.512
Altri proventi finanziari	310.095	278.476	31.619
Totale	567.978	386.868	181.110
PROVENTI STRAORDINARI			
Plusvalenze su disinvestimenti di			
Capitale fisso	13.176	13.863	(687)
Partecipazioni e titoli di credito a reddito fisso	527	1.939	(1.412)
	13.703	15.802	(2.099)
Sopravvenienze attive	38.545	21.014	17.531
Totale	52.248	36.816	15.432
Totale	12.938.809	11.519.436	1.419.373

Profitti

(componenti positivi di reddito)

Note illustrative al Bilancio

(Gli importi indicati nelle pagine che seguono sono espressi in milioni di lire)

Principi contabili

I più significativi principi contabili adottati per la redazione del bilancio al 31 dicembre 1984 sono i seguenti:

BENI MATERIALI E AMMORTAMENTI

I beni materiali sono iscritti in bilancio al costo, rettificato per alcuni di essi, dall'applicazione di leggi di allineamento monetario.

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

Le spese di manutenzione e di riparazione sono imputate direttamente al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute.

BENI IMMATERIALI E COSTI PLURIENNALI

I beni immateriali ed i costi considerati di utilità pluriennale sono iscritti al costo. L'ammortamento è calcolato in base alla prevista utilità futura e, nel caso di disaggio su mutui, in rapporto alla durata del mutuo stesso.

PARTECIPAZIONI

La valutazione delle partecipazioni si basa sui costi sostenuti per la loro acquisizione (prezzo di acquisto, somme versate per la loro sottoscrizione, valore attribuibile ai beni conferiti); alcune di esse sono state a suo tempo rivalutate in base alle specifiche leggi di allineamento monetario. Ove necessario i valori di carico sono abbattuti per adeguarli all'entità delle consistenze patrimoniali delle partecipate al 31 dicembre 1984, tramite un apposito fondo. Tale valutazione è conforme al prudente apprezzamento richiesto dal Codice Civile.

TITOLI

I titoli sono valutati al costo di acquisizione e, per quelli quotati in borsa, al minore tra il costo e la media dei prezzi di compenso dell'ultimo trimestre dell'esercizio.

CREDITI E DEBITI

I crediti ed i debiti sono iscritti al loro valore nominale. Per i crediti tale valore è ridotto a quello di presunto realizzo mediante la costituzione di un apposito fondo per rischi su crediti. La quota interessi inclusa nei crediti a medio e lungo termine non maturata a fine esercizio è differita agli esercizi futuri. I crediti ed i debiti in valuta estera sono esposti in bilancio ai cambi storici di registrazione delle operazioni; l'effetto del relativo allineamento netto, ai cambi del 31 dicembre 1984, è esposto in un apposito fondo oscillazione cambi con contropartita di conto profitti e perdite.

SCORTE

Le giacenze di magazzino sono valutate al minore tra il costo, sostanzialmente calcolato con il metodo FIFO, ed il valore di mercato. Le scorte obsolete e di lento rigiro sono sostanzialmente svalutate in relazione alla loro possibilità di utilizzo o di realizzo futuro mediante la costituzione di un apposito fondo svalutazione scorte.

FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Il fondo trattamento di fine rapporto riflette la passività maturata nei confronti di tutti i dipendenti, in conformità alla legislazione vigente ed ai contratti collettivi di lavoro. Tale passività è soggetta a rivalutazione a mezzo di indici. Il fondo include inoltre le indennità maturate per i premi fedeltà a favore di ex dipendenti istituite in osservanza ad accordi contrattuali integrativi.

FONDO IMPOSTE

Lo stanziamento è determinato in base ad una ragionevole previsione dell'onere di imposta, tenuto conto delle esenzioni applicabili.

RICONOSCIMENTO DEI RICAVI

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

SPESE DI GARANZIA PRODOTTI E PUBBLICITÀ

Gli oneri previsti per garanzia prodotti sono imputati a conto profitti e perdite contestualmente alla registrazione della vendita; le spese di pubblicità e promozione vendite sono imputate a conto profitti e perdite nell'esercizio in cui sono sostenute.

RICERCA E SVILUPPO

I costi di ricerca e sviluppo sono spesi nell'esercizio in cui sono sostenuti. Nel 1984 le spese di ricerca e sviluppo incluse tra i costi di esercizio ammontano a lire 252.000 milioni. A fronte delle spese relative a progetti del periodo 1981-1984 la Fiat Auto ha richiesto finanziamenti a tasso agevolato come previsto da apposite leggi in materia. Al riguardo, al 31 dicembre 1984, la Fiat Auto aveva presentato agli Enti competenti specifici piani per circa lire 674.000 milioni, importo invariato rispetto al 1983. A fronte di tali piani nel 1984 sono stati incassati contributi per lire 15.143 milioni e finanziamenti a tasso agevolato per lire 11.356 milioni.

* * *

I criteri di valutazione utilizzati per la redazione del bilancio sono sostanzialmente conformi a quelli adottati negli esercizi precedenti, come spiegato nelle apposite note.

In conformità alle disposizioni di legge il Collegio Sindacale ha avuto da noi preventiva comunicazione dei criteri di valutazione delle partecipazioni, dei titoli di credito a reddito fisso e dei costi pluriennali ed ha concordato con noi i criteri per l'iscrizione in bilancio dei ratei attivi e passivi e dei risconti contabili attivi e passivi.

E inoltre presentata tra gli allegati al bilancio una informativa supplementare, redatta secondo la prassi internazionale, che comprende: prospetti di riclassificazione dello stato patrimoniale e del conto economico, prospetto delle variazioni nei conti di patrimonio netto e rendiconto finanziario.

Attività

BENI MATERIALI

Il dettaglio dei beni materiali e le variazioni intervenute nell'esercizio 1984 distinte per cate-

gorie di cespiti risultano come segue
(in milioni di lire):

	Variazioni dell'esercizio				Esistenze al 31/12/84
	Esistenze al 31/12/83	Riclas- sifiche	Nuovi invest.	Disinve- stimenti	
Immobili civili	11.787	—	—	(426)	11.361
Immobili industriali	1.211.505	—	55.353	(6.962)	1.259.896
Impianti	1.229.122	—	248.060	(18.084)	1.459.098
Macchinario	1.248.501	—	302.667	(11.137)	1.540.031
Attrezz.re di mezzi di produz.	1.016.504	(13)	219.708	(26.722)	1.209.477
Mobili e dotazioni	214.778	13	43.273	(1.199)	256.865
Mezzi di trasporto	67.878	—	16.730	(13.967)	70.641
	5.000.075	—	885.791	(78.497)	5.807.369
Anticipi a Fornitori per beni materiali	70.475	—	55.249	(89.774)	35.950
	5.070.550	—	941.040	(168.271)	5.843.319

La valutazione dei beni materiali si basa sui costi di acquisto e di fabbricazione e di conferimento dei cespiti ricevuti in apporto nel 1979. In

passato i valori di alcuni beni materiali sono stati rivalutati come concesso da leggi di allineamento monetario.

Al 31 dicembre 1984, il dettaglio dei costi storici di acquisto, di conferimento e di fabbrica-

zione e delle relative rivalutazioni risulta come segue (in milioni di lire):

	Valore contabile prima delle rivalutaz.	Rivalutazioni monetarie		Valore contabile dopo le rivalutaz.
		Legge 2/12/75 n° 576 (*)	Legge 19/3/83 n° 72	
Immobili civili	8.137	—	3.224	11.361
Immobili industriali	955.220	297	304.379	1.259.896
Impianti	1.252.704	55	206.339	1.459.098
Macchinario	1.375.582	101	164.348	1.540.031
Attrezzature di mezzi di produz.	1.089.062	—	120.415	1.209.477
Mobili e dotazioni	256.861	4	—	256.865
Mezzi di trasporto	70.641	—	—	70.641
	5.008.207	457	798.705	5.807.369

(*) Da Società incorporate SAMM S.p.A. e Abarth S.p.A.

Al 31 dicembre 1984 beni materiali per circa lire 1.584.498 milioni sono gravati da ipoteche e privilegi a garanzia dei finanziamenti a medio e lungo termine. Inoltre, alla stessa data la Fiat Auto ha assunto impegni per acquisti di beni materiali per circa lire 442.000 milioni (di cui lire 177.000 milioni verso società del Gruppo Fiat).

La destinazione dei nuovi investimenti e gli

obiettivi con essi conseguiti sono riportati nell'apposito capitolo della parte generale della presente relazione del Consiglio d'Amministrazione. I disinvestimenti dell'esercizio si riferiscono principalmente allo smobilizzo di linee di produzione di vecchi modelli o di beni sostituiti da mezzi più tecnologicamente avanzati.

BENI IMMATERIALI

Nel corso dell'esercizio si sono registrate le seguenti variazioni (in milioni di lire):

	Valori al 31/12/83	Variazioni dell'esercizio		Valori al 31/12/84
		Increment.	Ammortam.	
Marchi	74	45	(13)	106
Brevetti	362	83	(115)	330
Altri beni immateriali	2.968	—	(565)	2.403
	3.404	128	(693)	2.839

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

— marchi: in relazione al periodo di tutela;
— brevetti: in ragione del 20% annuo;
— altri beni immateriali: in rapporto alla presunta vita utile del prodotto (veicolo commerciale Ducato).

PARTECIPAZIONI

I valori di bilancio delle principali partecipazioni al 31 dicembre 1984, sono (in milioni di lire):

	Valori a bilancio		% di Partecip.
	Lordo	Fondo	
Società controllate			
Fiat Automoveis S.A.	293.196	—	84,38
Fiat Auto International Holding B.V.	19.872	(243.092)	100,0
Società collegate			
Sevel S.p.A.	28.224	—	50,0
Tofas A.S.	14.339	—	41,50
Van Doorne's Transmissie B.V.	8.073	(9.456)	24,0
Altre controllate e collegate	9.715	(378)	
	373.419	(252.926)	

La valutazione delle partecipazioni si basa sui costi sostenuti per la loro acquisizione (prezzo di acquisto, somme versate per la sottoscrizione, valore attribuibile ai beni conferiti). I valori di riferimento utilizzati per allineare le partecipazioni, anche mediante la creazione di un apposito fondo del passivo, sono desunti dai bilanci al 31 dicembre 1984 delle proprie controllate e collegate predisposti secondo la normativa dei diversi paesi

nei quali esse operano, e tenuto conto della relativa consistenza patrimoniale. I bilanci delle consociate estere sono convertiti in lire ai tassi di cambio di fine anno.

In passato, i valori di alcune partecipazioni sono stati rivalutati come concesso da leggi di allineamento monetario. Al 31 dicembre 1984 il dettaglio dei costi storici e delle relative rivalutazioni risulta come segue (in milioni di lire):

	Valore contabile prima della rivalutazione	Rivaluta- zione mo- netaria ^(*)	Valore contabile dopo la rivalutazione
SEVEL S.p.A.	22.500	5.724	28.224
Ferrari S.p.A.	1.157	463	1.620
Autogestioni S.p.A.	575	230	805
UICA S.p.A.	499	200	699
Altre partecipazioni	342.071	—	342.071
	366.802	6.617	373.419

(*) Legge 19 marzo 1983 n. 72

Tra gli allegati al bilancio è incluso l'elenco delle partecipazioni al 31 dicembre 1984.

La diminuzione netta della voce partecipazioni nel corso dell'esercizio 1984 può così sintetizzarsi (in milioni di lire):

Variazioni in aumento:

Acquisizioni	
Fiat Automoveis S.A.	44.179
Indesit S.p.A.	58
Aumenti di capitale	
Fiat Automoveis S.A.	14.013
Totale	58.250

Variazioni in diminuzione:

Cessioni	
Thermotec S.p.A.	(300)
Riduzioni di capitale	
Fiat Auto International Holding B.V.	(421.724)
Totale	(422.024)
Variazione netta in diminuzione	(363.774)

TITOLI DI CREDITO A REDDITO FISSO

Del totale iscritto in bilancio al 31 dicembre 1984, lire 1.695 milioni sono relative a titoli vincolati in pegno o cauzione per garanzie contrattuali.

La diminuzione netta di lire 2.332 milioni, rispetto all'esercizio precedente, è la risultanza tra acquisti dell'esercizio per lire 885 milioni e vendite, rimborsi ed adeguamenti di valori per lire 3.217 milioni.

CREDITI FINANZIARI IMMOBILIZZATI

I crediti finanziari immobilizzati al 31 dicembre 1984 segnano un incremento di lire 385 milioni rispetto all'esercizio precedente. Sono rappresentati principalmente da crediti consolidati in partecipazione finanziaria verso la Zavodi Crvena Zastava (Jugoslavia) per lire 21.894 milioni e dal finanziamento alla Società collegata Sevel S.p.A. per lire 16.764 milioni.

SCORTE DI MATERIE PRIME, SEMILAVORATI, PRODOTTI FINITI E MERCI

Le scorte comprendono le seguenti categorie (in milioni di lire):

	31/12/84	31/12/83
Materie prime	293.392	287.625
Prodotti in corso di lavorazione	230.863	241.700
Prodotti finiti, ricambi e merci	663.084	661.705
Totale	1.187.339	1.191.030

CREDITI PER FORNITURE E SERVIZI

L'aumento netto nei confronti del bilancio al 31 dicembre 1983 di lire 177.523 milioni è attribuibile ai seguenti principali motivi:

- variazione dal regime di commissione a quello di concessione per le vendite di veicoli commerciali;
- aumento delle vendite con maggiore dilazione di pagamento;
- effetto dell'adeguamento dei listini di vendita e dell'aumento dei tassi di cambio, principalmente dollaro USA;
- riduzione dei termini di incasso dei crediti correnti verso terzi-estero.

I crediti non correnti verso l'estero, finanziati in base alla Legge del 24 maggio 1977 n° 227, sono eliminati dai conti patrimoniali al momento del finanziamento e trasferiti nei conti d'ordine; ciò in base alla formale cessione del credito e al fine di evidenziare il rischio di insolvenza o di ritardato incasso.

CREDITI FINANZIARI

L'aumento di lire 434.720 milioni rispetto ai saldi del 31 dicembre 1983 evidenzia l'ulteriore miglioramento della posizione finanziaria della Società.

Il saldo dei crediti verso Banche è rappresentato da disponibilità temporanee giacenti sui conti bancari.

ALTRI CREDITI

Gli altri crediti risultano così suddivisi (in milioni di lire):

	31/12/84	31/12/83
SAVA S.p.A. per c/commissione	75.661	62.419
INPS per fiscalizzazione oneri sociali, cassa integrazione guadagni ed altre anticipazioni	47.750	52.202
Personale dipendente per anticipi	43.867	41.488
Crediti per cessione immobili civili a dipendenti	29.159	32.264
Intendenza di finanza per rimborsi fiscali sulle esportazioni	9.560	8.460
IVA su fatture da ricevere da Società del Gruppo Fiat	8.384	6.382
Erario per imposte dirette	8.026	6.428
Depositi cauzionali in denaro	2.140	2.392
Contributi ex DPR 6/3/78 n° 218	—	15.108
Diversi	9.721	4.795
Totale	234.268	231.938

RATEI E RISCONTI

I ratei ed i risconti attivi risultano così costituiti (in milioni di lire):

	31/12/84	31/12/83
Ratei		
Contributi in c/interessi	16.622	7.160
Contributi addestramento e riqualificazione personale	8.062	9.175
Interessi su altri crediti	4.868	4.491
Rimborsi sulle esportazioni e imposte di fabbricazione	3.319	4.747
Diversi	2.959	2.692
Totale	35.830	28.265
Risconti		
Assicurazioni	2.620	850
Affitti passivi	2.325	2.807
Spese per brevetti	437	358
Diversi	1.079	1.503
Totale	6.461	5.518

COSTI PLURIENNALI DA AMMORTIZZARE

I costi considerati di utilità pluriennale sono capitalizzati. L'ammortamento è calcolato in cinque anni o per

quelli concernenti i prestiti, in rapporto ai piani di estinzione degli stessi.

Tali costi risultano così costituiti (in milioni di lire):

	Valori al 31/12/83	Variazioni dell'esercizio		Valori al 31/12/84
		Increment.	Ammortam.	
Spese di costituzione ed aumento capitale sociale	3.528	—	(1.506)	2.022
Disaggio sui mutui IMI	3.631	—	(1.078)	2.553
Costi conseguenti a ristrutturazioni di unità produttive	365	—	(308)	57
Diversi	716	453	(462)	707
	8.240	453	(3.354)	5.339

Passività**CAPITALE SOCIALE E RISERVE**

Il capitale sociale, invariato rispetto al 31 dicembre 1983, ammonta a lire 1.390.350 milioni ed è composto da n. 1.950 milioni di azioni

ordinarie del valore nominale di lire 713 caduna, interamente sottoscritte e versate dalla Fiat S.p.A.

Nei conti delle riserve si registrano le seguenti variazioni:

- riserva legale: incremento di lire 4.032 milioni per la destinazione dell'utile di esercizio 1983;
- riserva straordinaria: nessun movimento rispetto al 1983;
- fondo art. 55 DPR 29/9/73 n° 597: la variazione in aumento di lire 68.230 milioni è così costituita:
 - Fondo contributi DPR 6/3/78 n° 218 - incremento di lire 37.110 milioni per i contributi su investimenti nel Mezzogiorno incassati nel corso del 1984.
 - Fondo contributi Legge 24/12/79 n° 650 - incremento per i contributi incassati a fronte di investimenti per ecologia pari a lire 43 milioni.
 - Fondo contributi Legge 25/10/68 n° 1089 - incremento per i contributi incassati a fronte di spese di ricerca pari a lire 15.143 milioni.
 - Fondo Legge 26/4/83 n° 130 e Legge 7/8/82 n° 526 - incremento di lire 15.934 milioni per

maggiore detrazione IVA su acquisti di beni strumentali ammortizzabili.

— residuo utili esercizio precedente: l'importo di lire 27.852 milioni rappresenta il riporto a nuovo di una parte dell'utile d'esercizio 1983, come previsto dall'Assemblea degli Azionisti dell'11 maggio 1984.

Ai fini dell'art. 2, 6° comma della Legge 25 novembre 1983 n° 649 è indicata la composizione delle riserve e altri fondi di utile della Società al 31 dicembre 1984 (in milioni di lire):

- importo delle riserve o altri fondi formati con utili o proventi conseguiti a partire dall'esercizio in corso al 1° dicembre 1983 assoggettati ad IRPEG ad aliquota normale per un totale di lire 31.884 milioni così costituito:
 - Riserva legale 4.032
 - Residuo utili esercizio precedente 27.852
 - importo delle riserve o altri fondi in sospensione di imposta assoggettati all'imposta a carico della Società in caso di distribuzione:
 - Fondo art. 55 DPR 29/9/73 n° 597 96.504
 - importo delle riserve o altri fondi non assoggettati all'imposta personale a carico dei soci in caso di distribuzione:
 - Riserva straordinaria 209
- A fronte dei fondi esposti nel patrimonio netto non sono state stanziare imposte in quanto, allo stato attuale, si ritiene che non verranno effettuate operazioni che ne determinino la tassazione.

FONDO AMMORTAMENTO CAPITALE FISSO

Il dettaglio del fondo ammortamento e le variazioni intervenute nell'esercizio 1984 distinte

per categorie di cespiti risultano come segue (in milioni di lire):

	Fondo al 31/12/83	Variazioni dell'esercizio		Fondo al 31/12/84
		Accanto- namento	Disinve- stimenti	
Immobili civili	1.357	341	(49)	1.649
Immobili industriali	143.880	39.596	(1.361)	182.115
Impianti	431.360	233.994	(12.352)	653.002
Macchinario	380.264	303.194	(8.617)	674.841
Attrezz. di mezzi di produz.	563.685	276.920	(25.690)	814.915
Mobili e dotazioni	88.196	34.880	(710)	122.366
Mezzi di trasporto	28.534	11.618	(4.152)	36.000
	1.637.276	900.543	(52.931)	2.484.888

Nel 1984 gli ammortamenti sono stati calcolati sulla base delle seguenti aliquote:

Immobili	3,0%
Impianti e macchinario	10-17,5%
Attrezzature di mezzi di produzione	25,0%
Mobili e dotazioni	12-18,0%
Mezzi di trasporto	20,0%

Tali aliquote sono rappresentative della vita utile stimata dei vari cespiti. Nel corso del 1984, per tenere conto dei programmi di rinnovamento della gamma dei prodotti, è stata opportunamente portata al 25% l'aliquota di ammortamento delle attrezzature; ciò ha comportato maggiori addebiti al conto profitti e perdite per circa lire 45.000 milioni. Inoltre per talune categorie di cespiti è stato operato un parziale allineamento alle massime aliquote fiscali.

Sono inoltre iscritti in bilancio ammortamenti anticipati, principalmente sulle categorie impianti, macchinari, attrezzature, per complessive lire 215.245 milioni ai sensi dell'art. 68, comma 3°, DPR 29/9/73 n° 597.

FONDO OSCILLAZIONE VALORE PARTECIPAZIONI

Trattasi del fondo costituito per l'adeguamento dei valori delle partecipazioni Fiat Auto International Holding B.V., Van Doorne's Transmissie B.V. e Autogestioni S.p.A. alle loro consistenze patrimoniali al 31 dicembre 1984.

Le variazioni del fondo per l'esercizio 1984 sono le seguenti (in milioni di lire):

Valore al 31 dicembre 1983	423.886
Utilizzo a seguito di riduzione del capitale sociale della Fiat Auto International Holding B.V.	(421.724)
Adeguamenti 1984	
Fiat Auto International Holding B.V.	242.010
Van Doorne's Transmissie B.V.	8.376
Autogestioni S.p.A.	378
Valore al 31 dicembre 1984	252.926

FONDO SVALUTAZIONE SCORTE

Il fondo al 31 dicembre 1984 è a fronte di rischi di obsolescenza e overstock sui materiali e prodotti finiti a magazzino.

FONDO RISCHI SU CREDITI

Le variazioni del fondo per l'esercizio 1984 possono essere così riassunte (in milioni di lire):

Valore al 31 dicembre 1983	26.404
Utilizzo a copertura di crediti non più esigibili	(1.331)
Accantonamento dell'esercizio	9.936
Valore al 31 dicembre 1984	35.009

FONDO RISCHI SU CREDITI PER INTERESSI DI MORA

Le variazioni del fondo per l'esercizio 1984 possono essere così riassunte (in milioni di lire):

Valore al 31 dicembre 1983	13.801
Utilizzo a copertura di crediti non esigibili e crediti incassati	(5.202)
Accantonamento dell'esercizio	18.526
Valore al 31 dicembre 1984	27.125

Il fondo copre sostanzialmente l'ammontare dei crediti per interessi di mora al 31 dicembre 1984.

FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

La consistenza del fondo corrisponde alle competenze maturate alla data del 31 dicembre 1984 ed è calcolata in osservanza delle disposizioni legislative e dei contratti di lavoro vigenti.

Le variazioni del fondo per l'esercizio 1984 possono essere così riassunte (in milioni di lire):

Valore al 31 dicembre 1983	869.114
Quota maturata e stanziata al conto profitti e perdite	157.987
Corresponsioni dell'esercizio	(80.875)
Fondo trasferito da altre Società del Gruppo Fiat	2.149
Fondo trasferito ad altre Società del Gruppo Fiat	(8.419)
Valore al 31 dicembre 1984	939.956

FONDO IMPOSTE SUL REDDITO

Il fondo imposte copre la passività corrente per imposte sul reddito. Ai fini IRPEG la Società ha utilizzato parte delle perdite fiscali degli esercizi precedenti.

FONDO RISCHI ED ONERI FUTURI

Il fondo risulta così costituito (in milioni di lire):

	31/12/84	31/12/83
Garanzia prodotti	119.066	92.064
Oneri contrattuali	85.969	56.305
Altri rischi e impegni	42.266	15.588
	247.301	163.957

FONDO OSCILLAZIONE CAMBI

Il fondo copre le passività nette derivanti dall'allineamento dei crediti e dei debiti in valuta estera, registrati ai cambi storici, ai cambi del 31 dicembre 1984.

DEBITI VERSO AZIENDE ED ISTITUTI DI CREDITO

La composizione della parte a medio e lungo termine di tale voce è analizzata dai prospetti che seguono:

CON GARANZIA REALE (in milioni di lire)	Scadenza del prestito	Importo al 31/12/1984	Importo al 31/12/1983
Valuta Italiana			
IMI - zona Cassino	1986	9.883	14.541
IMI - zona Cassino	1990	3.034	3.424
IMI - zona Cassino	1990	937	1.052
IMI - zona Cassino	1985	5.101	11.733
IMI - zona Cassino	1988	20.836	25.744
IMI - zona Cassino	1988	3.702	4.573
IMI - zona Cassino	1992	28.400	28.400
IMI - zona Cassino	1993	1.455	1.455
IMI - zona Cassino	1992	60.200	60.200
ICIPU - zona Cassino	1984	—	1.825
IMI - zona Cassino (ex SAMP)	1988	734	917
IMI - zona Cassino (ex SAMP)	1988	1.509	1.813
IMI - zona Cassino (ex SAMP)	1990	599	692
IMI - zona Cassino (ex SAMP)	1990	309	358
IMI - zona Cassino (ex SAMP)	1990	1.755	2.021
IMI - zona Termini Imerese	1984	—	76
IMI - zona Termini Imerese	1984	—	107
IMI - zona Termini Imerese	1985	40	116
IMI - zona Termini Imerese	1986	147	242
IMI - zona Termini Imerese	1987	56	73
IMI - zona Termini Imerese	1988	9.990	12.231
IMI - zona Termini Imerese	1988	4.167	5.149
IMI - zona Termini Imerese	1988	12.617	15.340
IMI - zona Termini Imerese	1990	543	618
IMI - zona Termini Imerese	1990	16.963	18.000
IMI - zona Sulmona	1987	1.922	2.514
IMI - zona Sulmona	1990	485	554
IMI - zona Sulmona	1989	993	1.165
IMI - zona Sulmona	1992	7.815	7.815
IMI - zona Sulmona	1992	12.685	12.685
IMI - zona Termoli	1988	9.688	11.777
IMI - zona Termoli	1990	13.435	15.354
IMI - zona Termoli	1987	1.021	1.302
IMI - zona Termoli	1987	1.726	2.314
IMI - zona Termoli	1994	2.443	2.604
IMI - zona Termoli	1992	16.200	16.200
IMI - zona Termoli	1992	490	490
IMI - zona Termoli	1996	121.576	—
IMI - zona Termoli	1994	3.940	—
IMI - zona Termoli	1996	28.424	—
IMI - zona Termoli	1985	61.636	—
B.N.L.	1990	8.984	—
ISVEIMER - Filiale Bari	1984	—	29
IMI - Filiale Napoli	1991	227	253

IMI - zona Salussola	1989	2.199	2.475
IMI - zona Verrone	1989	2.266	2.551
IMI - zona Torino e Chivasso	1986	2.590	3.652
IMI - zona Torino e Chivasso	1987	6.504	8.148
IMI - zona Torino e Chivasso	1988	3.253	3.943
IMI -	1989	62.078	72.451
IMI - c/prestito per avanzata tecnologia	1986	625	905
IMI - c/prestito per avanzata tecnologia	1989	1.772	2.093
INTERBANCA	1988	8.308	10.155
EFIBANCA	1991	120.000	120.000
Totale con garanzia reale		686.262	512.129

SENZA GARANZIA REALE (in milioni di lire)	Scadenza del prestito	Importo al 31/12/1984	Importo al 31/12/1983
Valuta Italiana			
IMI - zona Cassino	1985	24.540	—
MEDIOBANCA	1984	—	100.000
ISVEIMER - zona Cassino, Sulmona, Termoli	1986	12.480	17.595
ISVEIMER - zona Cassino, Sulmona, Termoli	1986	6.720	9.474
ISVEIMER - zona Cassino (ex SAMM)	1987	—	2.800
ISVEIMER	1987	31.343	39.264
Banco di Sicilia - zona Torino	1985	8.334	16.668
IMI - zona Cassino	1984	—	28.574
EFIBANCA	1988	29.170	37.502
CENTROBANCA	1988	1.628	1.931
CENTROBANCA	1994	3.581	3.581
IMI - zona Cassino	1997	15.150	—
IMI - zona Termoli	1999	29.970	—
MEDIOCREDITO CENTRALE	1989	960	—
IMI - Vale	1997	9.904	—
IMI - Sintesi	1997	1.453	—
IRFIS	1986	20.000	—
Valuta estera			
BAYERISCHE VEREINSBANK	1986	153.394	190.603
DRESDNER BANK	1986	101.756	126.815
M.M. WARBURG, BRINKMANN, WIRTZ	1986	24.196	40.326
Istituti finanziari per finanziamenti su esportazione			
Valuta Italiana			
IMI	diverse	—	5.632
INTERBANCA	diverse	—	5.459
Banca Nazionale del Lavoro	diverse	—	243
Banco di Napoli	diverse	—	2.105
Banco di Sicilia	diverse	—	6.630
Totale senza garanzia reale		474.579	635.202
Totale generale		1.160.841	1.147.331

La ripartizione dei debiti finanziari a medio e lungo termine verso Aziende ed Istituti di Credito secondo il relativo tasso di interesse è la seguente (in milioni di lire):

Tassi inferiori al 5%	59.068
Tassi compresi tra il 5% ed il 10%	240.758
Tassi compresi tra il 10% ed il 15%	789.903
Tassi superiori al 15%	71.112
	1.160.841

L'aumento di lire 13.510 milioni rispetto al saldo al 31 dicembre 1983 dei debiti a medio e lungo termine verso Aziende ed Istituti di Credito è costituito dal saldo fra l'accensione di nuovi finanziamenti ed i rimborsi effettuati nell'esercizio.

I debiti a breve termine verso Aziende ed Istituti di Credito sono aumentati di lire 56.039 milioni principalmente per l'aumento delle anticipazioni in valuta estera.

ANTICIPI DA CLIENTI PER FORNITURE

Gli anticipi da clienti sono a fronte di forniture commerciali e sono così ripartiti (in milioni di lire):

	31/12/84	31/12/83
Italia	392	1.286
Estero	1.484	1.355
	1.876	2.641

DEBITI PER FORNITURE E SERVIZI

L'ammontare complessivo dei debiti per forniture e servizi risulta così suddiviso (in milioni di lire):

	31/12/84	31/12/83
Fornitori	2.366.812	2.482.115
Società controllante	2.521	1.404
Società controllate	25.498	48.307
Società collegate	137.322	142.948
	2.532.153	2.674.774

La diminuzione di lire 142.621 milioni è sostanzialmente dovuta a minori volumi di acquisto correlati alla minore produzione negli ultimi quattro mesi dell'esercizio 1984.

ALTRI DEBITI

Gli altri debiti comprendono i seguenti importi (in milioni di lire):

	31/12/84	31/12/83
Erario:		
IVA	107.592	89.070
Altre imposte indirette	821	7.253
Ritenute IRPEF	51.331	53.600
Enti previdenziali	102.383	106.950
Terzi per prestazioni di lavoro autonomo e provvigioni	17.915	11.175
Personale per trattamento di fine rapporto	16.766	17.380
Debiti diversi	15.693	15.005
Depositi cauzionali di terzi	5.188	4.754
Incassi effettuati per conto SAVA S.p.A.	1.540	12.029
	319.229	317.216

RATEI E RISCONTI

I ratei ed i risconti passivi comprendono quanto segue (in milioni di lire):

	31/12/84	31/12/83
Ratei		
Oneri e contributi relativi al personale	95.758	113.666
Oneri finanziari	37.332	49.581
Prestazioni di assistenza in garanzia	12.740	18.441
Diversi	23.409	31.242
	169.239	212.930
Risconti		
Interessi e proventi finanziari su tratte	42.391	32.443
Diversi	1.819	2.528
	44.210	34.971

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono esposti per gli stessi importi nell'attivo e nel passivo del bilancio ed accolgono le scritture relative ai rischi ed agli impegni assunti dalla Società verso terzi e viceversa. Sono così costituiti (in milioni di lire):

	31/12/84	31/12/83
Cauzioni amministratori	2	2
Beni di terzi		
Attrezzature ricevute in uso	11.955	25.654
Merci e prodotti in deposito	29.940	28.240
Titoli e valori in deposito e/o garanzia	1.551	286
Totale	43.446	54.180
Beni dell'Azienda presso terzi		
Titoli in deposito e/o garanzia	1.887	—
Macchinari ed attrezzature in uso a fornitori	211.159	195.767
Merci in deposito o in conto lavorazione	145.998	189.774
Totale	359.044	385.541
Impegni per contratti ad esecuzione differita o condizionata	—	15
Rischi speciali e debiti di garanzia		
Avalli e fidejussioni verso terzi	65.511	66.199
Rischio di regresso per effetti scontati o anticipati ricevuti da:		
Società controllate e collegate	280.758	363.624
Altre Società del Gruppo Fiat	268.114	89.988
Terzi	9.153	41.866
	558.025	495.478
Ipotecche e fidejussioni rilasciate a favore della Fiat Auto da terzi	43.758	48.246
Totale	667.294	609.923
Erario per componenti di reddito a deducibilità fiscale differita	759.953	1.016.133
Totale conti d'ordine	1.829.739	2.065.794

L'annotazione della voce « Erario per componenti di reddito a deducibilità fiscale differita »

rappresenta nel suo insieme componenti negativi di reddito rilevati sulla base delle dichiarazioni dei redditi presentate dalla Fiat Auto e la cui deducibilità ai fini fiscali è successiva al momento in cui avviene il loro accertamento in base al criterio di competenza economica.

La Fiat Auto è parte in causa in varie azioni legali e controversie, la risoluzione di dette azioni e controversie non dovrebbe comportare passività di ammontare significativo.

Perdite

SPESE PER ACQUISTI DI MATERIE PRIME, SEMILAVORATI, PRODOTTI FINITI E MERCI

Raffrontate con gli acquisti dell'esercizio precedente segnano un incremento di lire 517.200 milioni (9,3%) dovuto essenzialmente all'inflazionamento dei costi e in minor misura all'aumento dei volumi di produzione.

SPESE PER PRESTAZIONI DI LAVORO SUBORDINATO

Questa voce comprende le competenze del personale dipendente ed i relativi contributi obbligatori. Pur considerando la riduzione degli organici (8,7% rispetto al 1983), si registra un aumento di lire 65.127 milioni dovuto alla crescita delle retribuzioni essenzialmente per effetto dell'indennità di contingenza, nonché alle maggiori erogazioni per uscita di personale in prepensionamento o per dimissioni volontarie.

SPESE PER PRESTAZIONI DI SERVIZI

Tale voce, che presenta un incremento di lire 201.371 milioni rispetto all'esercizio precedente, comprende le seguenti principali spese (in milioni di lire):

Incentivi e altre spese di vendita	294.373
Spese di trasporto e viaggi	261.793
Altre prestazioni di servizi	215.700
Spese di pubblicità	198.345
Provvigioni e compensi d'intermediazione	198.070
Costi di assistenza e garanzia	148.079
Affitti, pulizie, custodia e assicurazioni	111.664
Totale	1.428.024

**AMMORTAMENTI CAPITALE FISSO,
BENI IMMATERIALI E COSTI PLURIENNALI**

Il calcolo degli ammortamenti a carico dell'esercizio 1984 è avvenuto secondo i criteri indicati nelle note illustrative relative alle singole voci patrimoniali.

**ACCANTONAMENTO PER OSCILLAZIONE
VALORE PARTECIPAZIONI**

L'importo è riferito alle partecipazioni nelle controllate Fiat Auto International Holding B.V. e Autogestioni S.p.A. nonché nella collegata Van Doorne's Transmissie B.V., come descritto in precedenza.

**ACCANTONAMENTO PER
SVALUTAZIONE SCORTE**

Lo stanziamento dell'esercizio è a fronte di rischi di obsolescenza ed overstock sui materiali e prodotti finiti a magazzino.

ACCANTONAMENTO PER RISCHI SU CREDITI

Lo stanziamento dell'esercizio adegua il fondo patrimoniale alla valutazione del rischio di insolvenza dei debitori al 31 dicembre 1984.

**ACCANTONAMENTO PER RISCHI
SU CREDITI PER INTERESSI DI MORA**

Lo stanziamento dell'esercizio adegua il fondo patrimoniale alla valutazione del rischio per interessi di mora non incassati al 31 dicembre 1984.

**ACCANTONAMENTO PER RISCHI
E ONERI FUTURI**

L'analisi dello stanziamento è riportata nella nota illustrativa della corrispondente posta patrimoniale

ACCANTONAMENTO PER OSCILLAZIONE CAMBI

L'accantonamento effettuato nel 1984 allinea le partite di credito e debito in valuta estera, registrate ai cambi storici, ai tassi di cambio del 31 dicembre 1984.

IMPOSTE E TASSE INDIRECTE

Sono riferite a tributi locali, imposte di registrazione contratti, imposte di bollo, tasse di concessioni governative, nonché ad INVIM su cessione di immobili.

ALTRE SPESE

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

ONERI FINANZIARI

La composizione degli interessi passivi dell'esercizio per lire 193.093 milioni è analizzata nel conto profitti e perdite, mentre la voce sconti ed oneri finanziari dell'esercizio 1984 comprende i seguenti principali elementi (in milioni di lire):

Spese conseguenti alle vendite rateali effettuate a mezzo SAVA S.p.A.	197.176
Perdite su cambi realizzate	60.778
Sconti passivi su effetti e crediti	57.608
Commissioni e spese bancarie	5.830
Altri oneri finanziari	3.458
	324.850

Al fine di una corretta valutazione dell'incidenza degli oneri finanziari si precisa che tra i componenti positivi di reddito sono incluse lire 255.519 milioni per interessi attivi su vendite rateali effettuate tramite SAVA S.p.A.

Le perdite su cambi derivano dalle differenze negative tra cambio storico al quale erano valutati i crediti e debiti in valuta estera al momento della registrazione ed il cambio del giorno in cui si è effettuato il relativo incasso o pagamento. Tra i profitti sono incluse lire 51.738 milioni per utili su cambi. Il rischio presunto sui cambi è rilevato nell'apposita voce di accantonamento per oscillazione cambi.

SOPRAVVENIENZE PASSIVE

Le sopravvenienze passive sono riconducibili prevalentemente a carenza di accertamenti effettuati nell'esercizio precedente a fronte delle liquidazioni effettuate nell'esercizio 1984.

Profitti**RICAVI**

La composizione dei ricavi per cessioni di beni di lire 10.491.702 milioni risulta analizzata nel conto profitti e perdite, mentre i ricavi per prestazioni di servizi sono così composti (in milioni di lire):

Rivalsa spese di trasporto	233.544
Servizi resi alla clientela	142.872
Royalties, progettazione, consulenza ed assistenza tecnica	21.572
Altre prestazioni	34.271
	432.259

Rispetto all'esercizio 1983 i ricavi sono aumentati di lire 1.230.435 milioni pari al 12,7%.

Le esportazioni, che ammontano a lire 2.564.255 milioni e sono pari al 23,5% del fatturato, sono aumentate di lire 184.498 milioni (7,8% rispetto all'esercizio precedente).

INCREMENTI DEGLI IMPIANTI E DI ALTRI BENI PER LAVORI INTERNI

Sono essenzialmente costituiti da costruzioni interne di attrezzature per la produzione di nuovi modelli e di altri beni materiali.

ALTRI PROVENTI DI ESERCIZIO

Sono rappresentati dalle seguenti voci (in milioni di lire):

Ricuperi per prestazioni di servizi	54.511
Contributi in c/interessi e per addestramento personale	19.470
Ricuperi costi di garanzia	11.298
Rimborsi dazio, diritti doganali all'esportazione e imposte di fabbricazione	10.468
Risarcimenti danni diversi	6.962
Proventi diversi	11.098
	113.807

DIVIDENDI DELLE PARTECIPAZIONI

I dividendi dell'esercizio 1984 sono stati percepiti dalle seguenti Società partecipate (in milioni di lire):

Tofas A.S.	1.034
UICA S.p.A.	665
Autogestioni S.p.A.	70
Ferrari S.p.A.	30
	1.799

ALTRI PROVENTI FINANZIARI

Gli altri proventi finanziari sono così composti (in milioni di lire):

Interessi su rateazioni relative alle vendite effettuate tramite SAVA S.p.A.	255.519
Utili su cambi realizzati	51.738
Diversi	2.838
	310.095

Gli utili sui cambi derivano dalle differenze attive tra il cambio storico al quale erano valutati i crediti e debiti in divisa estera al momento della loro registrazione ed il cambio del giorno in cui si è effettuato il relativo incasso o pagamento.

SOPRAVVENIENZE ATTIVE

Le sopravvenienze attive sono sostanzialmente riconducibili ad eccedenze di accertamenti effettuati nell'esercizio precedente a fronte delle liquidazioni effettuate nell'esercizio 1984.

RAPPORTI CON SOCIETÀ CONTROLLATE E COLLEGATE E CON SOCIETÀ DEL GRUPPO FIAT

Nel corso dell'esercizio 1984 le operazioni con le Società del Gruppo Fiat sono state le seguenti (in milioni di lire):

	Società controllate e collegate	Altre Società del Gruppo Fiat
Costi per acquisti, prestazioni di servizi, interessi passivi ed oneri diversi	414.000	2.872.000
Ricavi per cessioni di beni, prestazione di servizi, interessi attivi e proventi diversi	1.917.000	656.000

Torino, 26 marzo 1985

p. Il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Umberto Agnelli

Relazione dei Collegio Sindacale

Signori Azionisti,

Nella relazione che accompagna il bilancio al 31 dicembre 1984 chiuso con un utile di lire 234.879.772.510, il Consiglio di Amministrazione Vi riferisce ampiamente sulla gestione del trascorso esercizio, illustrando i fattori che hanno caratterizzato l'attività svolta e fornendo nel contempo un quadro del contesto nazionale ed internazionale in cui la Vostra Società ha operato.

L'economicità della gestione, in sensibile miglioramento rispetto al 1983, trova particolare fondamento nella flessibilità delle strutture produttive e nel rinnovamento dell'intera gamma di prodotto.

I saldi di fine periodo risultanti dalla contabilità, integrati con gli accertamenti necessari all'evidenziazione e valutazione delle rimanenze patrimoniali attive e passive risultanti dagli inventari, corrispondono ai valori scritti nel progetto di bilancio che viene ora sottoposto al Vostro esame per l'approvazione.

Sinteticamente, il bilancio ed il conto dei profitti e delle perdite dell'esercizio 1984 si evidenziano come segue:

STATO PATRIMONIALE

Importi espressi in milioni di lire

Attività

Immobilizzazioni	6.261.921
Patrimonio circolante	3.981.012
Ratei e risconti	47.630
Totale	<u>10.290.563</u>

Passività

Capitale sociale e riserve	1.518.947
Fondi per ammortamenti e accantonamenti	4.036.742
Debiti	4.286.545
Ratei e risconti	213.449
	10.055.683
Utile d'esercizio	234.880
Totale	<u>10.290.563</u>

I conti d'ordine pareggiano in lire 1.829.739 milioni.

CONTO DEI PROFITTI E DELLE PERDITE

Importi espressi in milioni di lire

Componenti negativi di reddito

Spese di esercizio ed	
esistenze iniziali	12.134.365
Oneri finanziari	517.943
Oneri straordinari	32.965
Imposte dirette	18.656
Totale	<u>12.703.929</u>

Componenti positivi di reddito

Ricavi di esercizio	
e rimanenze finali	12.318.583
Proventi finanziari	567.978
Proventi straordinari	52.248
Totale	<u>12.938.809</u>
Utile di esercizio	<u>234.880</u>

I criteri adottati dal Consiglio di Amministrazione per la valutazione degli elementi patrimoniali e la determinazione delle partite economiche sono conformi alle disposizioni di legge dettate al riguardo.

Rileviamo, in particolare, che:

- i beni del capitale fisso sono iscritti al costo od ai valori di conferimento (per i cespiti ricevuti in apporto), rettificati per alcuni di essi dall'applicazione della Legge 19 marzo 1983 n° 72;
- gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile stimata dei cespiti; sono inoltre iscritti ammortamenti anticipati per complessive lire 215.245 milioni ai sensi dell'art. 68, comma 3°, DPR 29/9/1973, n° 597;
- i beni immateriali ed i costi considerati di utilità pluriennale sono iscritti al costo e sono ammortizzati, con il nostro assenso, in rapporto al periodo stimato di possibile utilità futura, comunque in osservanza del disposto dell'art. 2426 del C.C.;

- le partecipazioni sono iscritte ai costi sostenuti per la loro acquisizione, maggiorati per alcune di esse, delle rivalutazioni effettuate in base alla Legge 19 marzo 1983 n° 72. Il fondo oscillazione valore partecipazioni iscritto al passivo per lire 252.926 milioni allinea, ove necessario, i valori di carico alle consistenze patrimoniali delle stesse al 31 dicembre 1984;
- i titoli di credito a reddito fisso sono valutati al costo di acquisizione e, per quelli quotati in borsa, al minore tra il costo e la media dei prezzi di compenso dell'ultimo trimestre dell'esercizio;
- le scorte di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci sono valutate al minore tra il costo ed il valore di mercato; è iscritto al passivo un fondo rettificativo per coprire la svalutazione concernente scorte obsolete o di lento rigiro;
- i conti numerari esprimenti debiti e crediti sono iscritti al valore nominale ed il rischio di inadempimenti dei debitori appare adeguatamente coperto dai corrispondenti fondi correttivi; i crediti ed i debiti in valuta estera sono esposti in bilancio ai cambi storici di registrazione delle operazioni e l'effetto dell'allineamento ai cambi al 31 dicembre 1984 è esposto nell'apposito fondo correttivo iscritto al passivo del bilancio;
- i ratei e risconti attivi e passivi risultano determinati con il nostro consenso assumendo il principio della competenza economica e temporale in modo che il risultato dell'esercizio risulti influenzato dai costi e dai ricavi strettamente pertinenti;
- i fondi rischi ed oneri futuri, trattamento di fine rapporto, imposte sono allineati ai rispettivi rischi e impegni.

La relazione del Consiglio di Amministrazione indica distintamente gli ammontari delle riserve di cui all'art. 2, 6° comma della Legge 25 novembre 1983 n° 649 e fornisce altresì le indicazioni prescritte dall'art. 10 della Legge 19 marzo 1983 n° 72.

Attestiamo infine che le risultanze patrimoniali e reddituali hanno riscontro in quelle della contabilità dell'Azienda, tenuta a norma di legge, tanto formalmente quanto sostanzialmente.

Diamo pure atto di avere, nel corso dell'esercizio, effettuato le verifiche di legge e di aver partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione.

Concludiamo esprimendo parere favorevole per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 1984 e altresì per la destinazione dell'utile di esercizio quale sarà proposto dal Consiglio e da effettuarsi nel rispetto delle condizioni poste dalla Legge 25 novembre 1983 n° 649.

Vi facciamo presente che il nostro mandato è giunto al termine; nell'accomiatarci, Vi ringraziamo per la fiducia che ci avete accordato.

Torino, 9 aprile 1985

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

Relazione di certificazione della Società di Revisione

Al Consiglio di Amministrazione della Fiat Auto S.p.A.:

1. In esecuzione dell'incarico conferitoci, in considerazione anche della legge n. 675 del 12 agosto 1977, abbiamo esaminato il bilancio (stato patrimoniale) con il conto dei profitti e delle perdite della Fiat Auto S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 1984, corredato dalla relazione degli amministratori e dagli allegati di cui al quarto comma dell'articolo 2424 del Codice Civile.

2. Il nostro esame è stato svolto secondo i principi ed i criteri di controllo enunciati nei Principi di Revisione (dal n° 1 al n° 17) approvati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, effettuando i controlli della contabilità e della valutazione del patrimonio sociale che abbiamo ritenuto necessari per la finalità dell'incarico conferitoci. Tutto ciò ha comportato la nostra valutazione professionale sia delle modalità e principi secondo cui i fatti di gestione sono stati rilevati nelle scritture contabili e rappresentati nel bilancio e nel conto dei profitti e delle perdite, sia della necessaria natura ed approfondimento dei nostri accertamenti selettivi sulle scritture contabili e sugli altri documenti e notizie utili, al fine di rilasciare, con la dovuta diligenza e con sufficienti supporti documentali, il richiesto giudizio di certificazione nel suo complesso. La scelta degli accertamenti selettivi effettuati è dipesa anche da una analisi del grado di affidabilità dei sistemi e procedure amministrative e del controllo interno della Società e dal conseguente apprezzamento del grado di rischio che, nel suo complesso, il bilancio con il conto dei profitti e delle perdite potesse risultare inficiato da errori, irregolarità o fatti censurabili.

I principi contabili cui abbiamo fatto riferimento per poter esprimere il nostro giudizio sul bilancio d'esercizio della Società sono quelli predisposti dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e, ove mancanti, quelli dell'International Accounting Standards Committee (I.A.S.C.).

Come previsto dall'apposito piano di certificazione e dagli specifici incarichi affidati dalle singole società interessate, il lavoro di revisione contabile dei bilanci delle società direttamente o indirettamente controllate e collegate della Fiat Auto S.p.A. è stato effettuato da noi, e per partecipate estere, da altre società Arthur Andersen, per un valore pari a circa il 90% dell'ammontare a bilancio delle partecipazioni, e per la restante parte da altre Società di revisione che ci hanno fornito i loro giudizi e conclusioni. Il giudizio da noi espresso sul bilancio della Fiat Auto S.p.A. per quanto riguarda le partecipazioni esaminate da altri revisori è basato sul contenuto dei suddetti giudizi e conclusioni.

L'esame degli allegati presentati a corredo del bilancio di esercizio ai sensi dell'art. 2424 del Codice Civile (che per motivi tipografici non sono contenuti nel presente fascicolo) è stato effettuato soltanto nella misura necessaria per poter esprimere il giudizio sul bilancio d'esercizio della Fiat Auto S.p.A. Tale giudizio non si estende singolarmente agli allegati stessi.

Il nostro esame si è esteso altresì alla relazione del Consiglio di Amministrazione nel suo complesso. Tuttavia, nell'ambito della relazione stessa, il nostro giudizio si riferisce solo all'informativa supplementare (pp. 58-62) ed alle note illustrative del bilancio (pp. 40-51) che sono necessarie per la chiarezza e precisione del bilancio.

La Società ha presentato ai fini comparativi il bilancio (stato patrimoniale) ed il conto dei profitti e delle perdite dell'esercizio precedente. Tali prospetti, corredati dalle note illustrative e da tutta la necessaria informativa supplementare, erano stati da noi precedentemente esaminati nell'ambito della revisione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 1983. Si fa pertanto rinvio alla nostra relazione di certificazione su tale bilancio emessa in data 30 aprile 1984 e disponibile presso la sede della Società.

3A. Come evidenziato nella relazione degli amministratori (pp. 44-45), gli

ammortamenti sono calcolati in base alla vita utile stimata dei cespiti. Ad essi, nel 1984, per beneficiare di opportunità consentite dalla normativa fiscale, sono state aggiunte ulteriori quote di ammortamento fiscalmente deducibili, principalmente rappresentate da ammortamenti anticipati, che nella fattispecie hanno ridotto il risultato di esercizio ed il patrimonio netto al 31 dicembre 1984 per circa lire 255 miliardi.

3B. La Società, secondo corretti principi contabili, addebita al conto dei profitti e delle perdite le spese di ricerca nell'esercizio in cui sono sostenute. Come indicato nella relazione degli amministratori (pag. 40), la Società ha ricevuto nell'esercizio 1984 circa lire 15 miliardi di contributi a fronte di spese di ricerca sostenute, che sono stati accreditati direttamente in un conto di patrimonio netto per beneficiare di opportunità consentite dalla normativa fiscale. Tale trattamento contabile ha ridotto il risultato di esercizio 1984 per pari importo, assumendo sospeso il relativo effetto fiscale.

3C. Come indicato nella relazione degli amministratori (pag. 40 e pag. 42), le partecipazioni (circa lire 120 miliardi al netto del fondo oscillazione) sono sostanzialmente valutate con il metodo del costo. Tali valutazioni, che non superano i valori risultanti dal bilancio delle società partecipate, sono state ritenute dagli Amministratori conformi al prudente apprezzamento.

Per una maggiore informativa di bilancio, in presenza di importanti partecipazioni di maggioranza come nel caso in oggetto, riteniamo che, anche in accordo ai principi contabili enunciati dagli organi professionali, il bilancio della Società debba essere corredato dal bilancio consolidato. Va peraltro rilevato che il bilancio consolidato della Fiat Auto S.p.A. e controllate al 31 dicembre 1984, in via di finalizzazione, redatto secondo criteri omogenei di Gruppo, evidenzierà un patrimonio netto ed un risultato di esercizio che non si discostano sostanzialmente dai corrispondenti valori indicati nell'allegato bilancio, rettificati dell'effe-

to degli ammortamenti anticipati e dei contributi per spese di ricerca menzionati nei paragrafi 3A. e 3B. Pur non essendo ancora disponibile il bilancio consolidato della Fiat Auto S.p.A. da integrare al bilancio d'esercizio, come richiesto dai principi contabili enunciati dagli Organi Professionali, per quanto indicato precedentemente e per la mancanza di una legislazione specifica in materia non ravvisiamo impedimenti al rilascio della presente certificazione.

4. Tutto ciò premesso quale parte integrante del nostro giudizio, ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. n° 136 del 31 marzo 1975, rilasciamo certificazione che il bilancio (stato patrimoniale) ed il conto dei profitti e delle perdite della Fiat Auto S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 1984, corredati dalla relazione del Consiglio di Amministrazione come precisato nel paragrafo 2, corrispondono alle risultanze delle scritture contabili e degli accertamenti fatti e sono conformi alle norme per la redazione ed il contenuto del bilancio e del conto dei profitti e delle perdite e che i fatti di gestione sono esattamente rilevati nelle scritture predette, secondo corretti principi contabili.

Torino, 10 aprile 1985

Arthur Andersen & Co. S.a.s.
Vincenzo Ceppa
(Socio Accomandatario)

Destinazione del risultato economico 1984

Sunto delle deliberazioni dell'assemblea del 7 maggio 1985

Il Consiglio di Amministrazione, considerato che l'utile di esercizio ammonta a L. 234.879.772.510

propone la seguente ripartizione:

- a riserva legale 5% pari a L. 11.743.988.625
 - a riserva utili da reinvestire nel Mezzogiorno, art. 102, DPR 6/3/78, n° 218 L. 101.000.000.000
 - dividendo L. 120.000.000.000
 - a nuovo l'utile residuo pari a L. 2.135.783.885
- L. 234.879.772.510

Torino, 26 marzo 1985

p. Il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Umberto Agnelli

L'Assemblea ha deliberato di:
— approvare il bilancio al 31 dicembre 1984 e la relazione del Consiglio di Amministrazione;
— approvare la proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio 1984.

* * *

L'Assemblea ha riconfermato gli organi sociali precedentemente in carica.

Il Consiglio di Amministrazione, riunitosi dopo l'Assemblea, ha riconfermato Presidente Umberto Agnelli, Vice Presidente Cesare Romiti, Amministratore Delegato e Direttore Generale Vittorio Ghidella rieleggendoli anche membri del Comitato Esecutivo.

Allegati e prospetti supplementari del Bilancio al 31 Dicembre 1984

Stato Patrimoniale riclassificato al 31 Dicembre 1984 e raffronto con il 31 Dicembre 1983

(Importi espressi in milioni di lire)

Attività	31/12/1984	31/12/1983
ATTIVITÀ A BREVE		
Cassa e disponibilità presso Banche	195.678	157.409
Crediti finanziari		
Società controllante	671.901	119.057
Società controllate	68	10.204
Altre consociate del Gruppo Fiat	20.000	164.000
	691.969	293.261
Crediti per forniture e servizi		
Clienti e cambiali attive	1.304.192	1.135.877
Meno: fondo svalutazione crediti	(62.134)	(40.205)
Società controllante	1.845	2.445
Società controllate e collegate	194.471	195.071
Altre consociate del Gruppo Fiat	85.979	89.258
	1.524.353	1.382.446
Altri crediti e anticipi a fornitori	205.298	201.475
Giacenze di magazzino	1.177.339	1.191.030
Ratei e risconti attivi	42.291	33.783
Totale attività a breve	3.836.928	3.259.404
ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE		
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
Partecipazioni	120.493	313.307
Titoli di credito a reddito fisso	2.114	4.446
Crediti finanziari		
Terzi	52.625	55.345
Società collegate	16.764	16.764
Crediti per forniture e servizi		
Clienti e cambiali attive	34.239	36.013
Società controllate	4.561	1.655
Altre consociate del Gruppo Fiat	46.282	33.727
	277.078	461.257
IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE		
Beni materiali	5.807.369	5.000.075
Meno: fondo ammortamento	(2.484.888)	(1.637.276)
	3.322.481	3.362.799
Anticipi a fornitori per immobilizzazioni tecniche	35.950	70.475
	3.358.431	3.433.274
BENI IMMATERIALI E ONERI PLURIENNALI		
in corso di ammortamento	8.178	11.644
Totale attività	7.480.615	7.165.579

	31/12/1984	31/12/1983
PASSIVITÀ A BREVE		
Debiti finanziari		
Banche	248.141	192.102
Quota corrente dei mutui passivi	388.462	372.500
Società controllate	2.579	10.170
Altre consociate del Gruppo Fiat	—	25.904
Debiti per forniture e servizi		
Fornitori	1.356.874	1.376.601
Società controllante	2.521	1.404
Società controllate e collegate	162.820	191.255
Altre consociate del Gruppo Fiat	1.003.468	1.105.514
Altri debiti e anticipi da clienti	321.105	319.857
Ratei e risconti passivi	213.449	247.901
Fondo imposte	18.195	203
Fondo rischi ed oneri futuri	247.301	163.957
Fondo oscillazione cambi	21.342	—
Totale passività a breve	3.986.257	4.007.368
PASSIVITÀ A MEDIO E LUNGO TERMINE		
Debiti finanziari		
Società controllante	12.203	12.957
Società controllate	9.523	1.842
Mutui passivi, al netto della quota corrente		
Con garanzia reale	566.399	461.698
Altri	205.980	313.133
Debiti per forniture e servizi		
Fornitori	6.470	—
	800.575	789.630
FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	939.956	869.114
Totale passività	5.726.788	5.666.112
PATRIMONIO NETTO		
Capitale sociale	1.390.350	1.390.350
Riserva legale	4.032	—
Riserva straordinaria	209	209
Fondo art. 55 DPR 29/9/73 n° 597	96.504	28.274
Residuo utili esercizio precedente	27.852	—
Utile di esercizio	234.880	80.634
Totale patrimonio netto	1.753.827	1.499.467
Totale passività e patrimonio netto	7.480.615	7.165.579

**Passività
e patrimonio
netto**

Conto economico riclassificato dell'esercizio 1984 e raffronto con l'esercizio 1983

(Importi espressi in milioni di lire)

	1984	1983
RICAVI	10.923.961	9.693.526
COSTI E SPESE DI ESERCIZIO		
Acquisti di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci	6.049.170	5.530.620
Spese per prestazioni di lavoro subordinato	1.952.774	1.887.647
Accantonamento fondo trattamento di fine rapporto	157.987	156.172
Spese per prestazioni di servizi	1.353.263	1.163.372
Ammortamenti su beni materiali e immateriali	904.590	513.411
Accantonamenti ai fondi	133.148	40.884
Altre spese	54.260	47.095
Produzioni interne e rimborsi all'esportazione	(101.046)	(97.300)
Variazione scorte	13.691	243.203
Totale costi e spese di esercizio	10.517.837	9.485.104
Utile operativo	406.124	208.422
PROVENTI E (ONERI) FINANZIARI		
Interessi attivi, importo netto	62.991	(86.214)
Altri oneri finanziari, importo netto	(14.755)	56.179
Minusvalenze su partecipazioni e titoli di credito a reddito fisso	(250.764)	(115.753)
Dividendi da partecipazioni	1.799	820
Totale proventi e (oneri) finanziari	(200.729)	(144.968)
ALTRI PROVENTI E (ONERI)		
Su disinvestimenti di:		
Immobilizzazioni tecniche, importo netto	3.014	(10.560)
Partecipazioni e titoli di credito a reddito fisso	527	(2.496)
Sopravvenienze, proventi e oneri diversi, importo netto	43.944	30.236
Totale altri proventi e (oneri)	47.485	17.180
Utile ante imposte	252.880	80.634
IMPOSTE SUL REDDITO	18.000	—
Utile di esercizio	234.880	80.634

Prospetto delle variazioni nei conti di patrimonio netto avvenute negli esercizi chiusi al 31 dicembre 1983 e 1984

(Importi espressi in milioni di lire)

	Capitale sociale	Riserva da leggi di allineam. monetario	Fondo art. 55 DPR 29/9/73 n° 597	Utile di eserc. e risultati eserc. prec.	Altre riserve	Totale
SALDI AL 31 DICEMBRE 1982	1.950.000	704.982	—	(1.264.423)	—	1.390.559
Delibere assembleari del 28 novembre 1983						
Utilizzo riserva da rivalutazioni a copertura perdite	—	(704.982)	—	704.982	—	—
Riduzione valore nominale azioni da lire 1.000 a lire 713 a copertura perdite	(559.650)	—	—	559.441	209	—
Contributi DPR 6/3/78 n° 218	—	—	28.274	—	—	28.274
Utile di esercizio	—	—	—	80.634	—	80.634
SALDI AL 31 DICEMBRE 1983	1.390.350	—	28.274	80.634	209	1.499.467
Destinazione dell'utile netto dell'esercizio 1983, come da delibera dell'Assemblea dell'11 maggio 1984						
Dividendi ad azionisti Lit. 25 per azione	—	—	—	(48.750)	—	(48.750)
Destinazione del 5% a riserva legale	—	—	—	(4.032)	4.032	—
Trasferimento dell'utile residuo	—	—	—	(27.852)	27.852	—
Fondo art. 55 DPR 29/9/73 n° 597	—	—	68.230	—	—	68.230
Utile di esercizio	—	—	—	234.880	—	234.880
SALDI AL 31 DICEMBRE 1984	1.390.350	—	96.504	234.880	32.093	1.753.827

Rendiconto dei flussi finanziari generati nell'esercizio 1984 e raffronto con il 1983

(Importi espressi in milioni di lire)

	1984	1983
FONTI DI FINANZIAMENTO		
Fondi generati dalla gestione		
Utile di esercizio	234.880	80.634
Ammortamenti	904.590	513.411
Accantonamento al fondo trattamento di fine rapporto	157.987	156.172
Minusvalenze su partecipazioni e titoli di credito a reddito fisso	250.764	115.753
	1.548.221	865.970
Altre fonti di finanziamento		
Fondo art. 55 DPR 29/9/73 n° 597	68.230	28.274
Valore netto contabile dei beni materiali dismessi	25.566	55.664
Accensioni di nuovi mutui	386.010	697.068
Diverse	16.029	—
Totale	2.044.056	1.646.976
IMPIEGHI DEI FONDI		
Investimenti in attività immobilizzate		
Beni materiali	885.791	758.409
Anticipi a fornitori per beni materiali	(34.525)	21.998
Beni immateriali e costi pluriennali	581	763
Partecipazioni	58.250	580.798
Crediti a medio e lungo termine	10.967	5.627
	921.064	1.367.595
Quote di mutui passivi*	388.462	372.500
Indennità di fine rapporto	87.145	87.478
Dividendi distribuiti	48.750	—
Altri impieghi	—	7.312
Totale	1.445.421	1.834.885
AUMENTO (DIMINUZIONE) DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	598.635	(187.909)

L'aumento (diminuzione) del capitale circolante netto è determinata dalle seguenti variazioni:

Attività a breve

Cassa e disponibilità verso Banche	38.269	(32.222)
Crediti finanziari	398.708	274.453
Crediti per forniture e servizi	141.907	54.367
Altri crediti e anticipi a fornitori	3.823	15.790
Giacenze di magazzino	(13.691)	(243.203)
Ratei e risconti attivi	8.508	(5.076)
	577.524	64.109

Passività a breve

Debiti verso Banche	(56.039)	452.624
Quota corrente dei debiti a medio e lungo termine	(15.962)	(294.846)
Debiti finanziari	33.495	67.188
Debiti per forniture e servizi	149.091	(333.432)
Altri debiti e anticipi da clienti	(1.248)	(29.509)
Ratei e risconti passivi	34.452	(88.612)
Fondo imposte	(17.992)	22
Fondo rischi e oneri futuri	(83.344)	(25.453)
Fondo oscillazione cambi	(21.342)	—
	21.111	(252.018)
AUMENTO (DIMINUZIONE) DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	598.635	(187.909)

* A medio e lungo termine trasferite tra le passività a breve.

Elenco delle partecipazioni al 31/12/1984 e raffronto con il 31/12/1983

(Importi espressi in milioni di lire)

Capitale di proprietà Fiat Auto al 31/12/1984		Società	Valori al 31/12/83	Variazioni dell'eser- cizio 1984	Valori al 31/12/84
%	Val. nom. (*)				
SOCIETÀ CONTROLLATE					
Investimenti in Italia					
100	500	Autogestioni S.p.A. - Torino	805	—	805
100	1.000	Sasn S.p.A. - Autopiste Sperimentali Nardò - Santa Chiara di Nardò	1.362	—	1.362
100	20	Sira S.r.l. - Società Industriale Ricerche Automotoristiche - Torino	20	—	20
55,41	665	Uica S.p.A. - Unione Italiana Costruttori Autoveicoli - Torino	699	—	699
50	500	Ferrari S.p.A. - Esercizio Fabbriche Automobili e Corse - Modena	1.620	—	1.620
Investimenti all'estero					
84,38	121.192	Fiat Automóveis S.A. - Betim	235.004	58.192	293.196
100	48.516	Fiat Auto International Holding B.V. - Amsterdam	441.596	(421.724)	19.872
	172.393	Totale Società Controllate	681.106	(363.532)	317.574
SOCIETÀ COLLEGATE					
Investimenti in Italia					
50	22.500	Sevel S.p.A. - Società Europea Veicoli Leggeri - Atessa	28.224	—	28.224
37	222	Isvor Fiat S.p.A. - Società di Sviluppo e Addestramento Industriale - Torino	222	—	222
45	4.500	Centro Ricerche Fiat S.p.A. - Orbassano (Torino)	4.399	—	4.399
24,48	612	Fiat SE.P.IN. S.p.A. - Servizi per l'Industria - Torino	483	—	483
25	50	Società Distribuzione Ricambi S.p.A. - Torino	47	—	47
—	—	Thermotec S.p.A. - Torino	300	(300)	—
Investimenti all'Estero					
41,50	6.580	Tofas - Turk Otomobil Fabrikasi A.S. - Istanbul	14.339	—	14.339
24	9.800	Van Doorne's Transmissie B.V. - Tilburg	8.073	—	8.073
	44.264	Totale Società Collegate	56.087	(300)	55.787
ALTRE SOCIETÀ					
0,02	14	Indesit S.p.A. - Torino	—	58	58
	216.671	Totale	737.193	(363.774)	373.419

(*) I valori nominali espressi in valuta estera sono convertiti ai cambi in essere al 31/12/1984.

A fronte di tali partecipazioni il passivo comprende un fondo oscillazione valori partecipazioni di lire 252.926 milioni al 31 dicembre 1984 (lire 423.886 milioni al 31 dicembre 1983).

Società del Settore Automobili del Gruppo Fiat

Fiat Auto S.p.A.

Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italia.
Stabilimenti a Torino Mirafiori, Torino San Paolo, Rivalta, Chivasso, Verrone, Vado Ligure, Desio, Firenze, Sulmona, Termoli, Cassino, Termini Imerese.

Fiat Auto International Holding B.V.

LocatelliKade, 1 - 1076 AZ. Amsterdam - Olanda

Autogestioni S.p.A.

Corso Giulio Cesare 360, 10154 Torino - Italia.

Sasn S.p.A.

73050 Santa Chiara di Nardò (Lecce) - Italia.

* Ferrari S.p.A.

Via Abetone Inferiore 4 - 41053 Maranello (Modena) - Italia.

Stabilimenti a Maranello e a Modena.

* Sevel S.p.A.

Zona Industriale - Strada Statale 154 Valle di Sangro, 66041 Atesa (Chieti) - Italia.
Stabilimento ad Atesa.

Fiat Athlon S.A.

Syngrou Ave. 25 - Atene 403 - Grecia.

Fiat Auto (Belgio) S.A.

Boulevard des Invalides 210/220 - Bruxelles 1160 - Belgio

Fiat Auto (France) S.A.

82 Quai Michelet, 92532 Levallois - Perret - Cedex - Hauts de Seine - Francia.

Fiat (Ireland) Ltd.

Kylemore Road - Ballyfermot - Dublino 10 - Irlanda.

Fiat Auto Nederland B.V.

Gebouw Vijverdam, Dalsteindreef 65-69
1112 XC Amsterdam/Diemen - Olanda.

Fiat Auto Norge A.S.

Stottumvein 9
1540 Vestby - Norvegia

Fiat Auto (Svizzera) S.A.

108 rue de Lyon, 1211 Ginevra 13 - Svizzera.

Fiat Auto Sverige A.B.

Karlsbodavägen 17-19, S-161 20 Bromma - Svezia.

Fiat Auto (U.K.) Ltd.

Bakers Court, Bakers Road
Uxbridge UB 8 1RG - Gran Bretagna.

Fiat Automobili AG.

Salzstrasse 140, 7100 Heilbronn/Neckar - Germania Federale.

Fiat Automobiler Danmark A/S

Gammel Køge Landevej 78/80,
2500 Copenhagen - Valby - Danimarca.

Fiat Hispania S.A.

Paseo de la Habana 74, Apartado 506 Madrid - Spagna.

Fiat Portuguesa S.a.r.l.

Av. Eng. Duarte Pacheco 15, 1092 Lisbona - Portogallo.

Oesterreichische Fiat G.m.b.H.

Schoenbrunnerstrasse 297-307, 1120 Vienna - Austria.

Somave S.a.r.l.

Stabilimento a Vendas Novas - Setubal - Portogallo.

* Van Doorne's Transmissie B.V.

Dr. Hub Van Doorneveg 120, Tilburg - Olanda.
Stabilimento a Tilburg.

* Livingstone Motor Assemblers Ltd.

P.O. Box 60-593, Industrial Road - Livingstone - Zambia.

Stabilimento a Livingstone.

* Auto-Hall

44 Avenue Lalla Yacout - Casablanca - Marocco.

* Somaca S.A.

km 12 autoroute de Rabat - Casablanca - Marocco.

Stabilimento a Casablanca.

* Tofas A.S.

Zincirlikuyu Buyukdere Caddesi 145 Kat 4-5
Levent - Istanbul - Turchia.

Stabilimento a Bursa.

Fiat Automóvels S.A.

Rodovia Fernao Dias km 429 - Betim - Minas Gerais - Brasile.

Stabilimento a Betim.

Fiat Automóviles Venezuela C.A.

Urbanizacion Industrial Soco - La Victoria - Estado Aragua - Venezuela.

Stabilimento a La Victoria.

Società licenziatarie

Italia - Industrie Pininfarina S.p.A.

Stabilimento a Grugliasco.

Italia - Carrozzeria Bertone S.p.A.

Stabilimento a Grugliasco.

Jugoslavia - Zavodi Crvena Zastava - ZCZ

Stabilimenti a Kragujevac, Ohrid, Surdulica, Raca, Pec, Topola, Knic, Sombor, Senta, Resavic.

Polonia - Polmot

Fabryka Samochodow Osobowych - FSO
Stabilimenti a Varsavia, Grojec, Ptock, Elblag, Elk, Kozuchow, Siedlce, Opole, Zuromin, Wyszkw.

Fabryka Samochodow Malolitrazowych - FSM

Stabilimenti a Bielsko Biala, Tychy, Stoczw, Skoczow, Sosnowiec, Wapienice, Ustron, Czechowice, Czestochowa.

Spagna - SEAT, Sociedad Española de Automóviles de Turismo S.A.

Stabilimenti a Barcellona, Martorell, Pamplona, Prat.

Turchia - Tofas - Türk Otomobil Fabrikası A.S.

Stabilimento a Bursa.

Thailandia - Karnasuta General Assembly Co. Ltd.

Stabilimento a Bangkok.

Indonesia - P.T. Brava Perkasa Motors - c/o P.T. Daha Motors.

Stabilimento a Giacarta.

Egitto - El Nasr Automotive Mfg. Co.

Stabilimento a Wadi Hof.

Marocco - SO.MA.CA.

Stabilimento a Casablanca.

Zambia - Livingstone Motors Assemblers Ltd.

Stabilimento a Livingstone.

Argentina - Sevel Argentina S.A.

Stabilimenti a El Palomar - Villa Bosch (Buenos Aires) - Ferreira (Cordoba) - Brandsen (Buenos Aires).

Uruguay - Sevel Uruguay S.A.

Stabilimento a Montevideo.

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

Vetture e veicoli commerciali

All'interno della copertina tutti i modelli della gamma Fiat, Lancia, Autobianchi e veicoli derivati rappresentati attraverso alcune versioni scelte tra le oltre cento disponibili.

Attività Commerciale

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

Italia, Andorra, Austria, Belgio, Bulgaria, Canarie, Cecoslovacchia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania Federale, Gibilterra, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Islanda, Jugoslavia, Repubblica Democratica Tedesca, Romania, Ungheria, URSS, Malta, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Spagna, Svezia, Svizzera, Arabia Saudita, Bahrayn, Cipro, Dubai, Giordania, Iran, Iraq, Israele, Kuwait, Libano, Oman, Qatar, Siria, Yemen del Nord, Yemen del Sud.

Bangladesh, Birmania, Giappone, Hong Kong, India, Indonesia, Malesia, Nepal, Pakistan, Singapore, Sri Lanka, Taiwan, Thailandia, Turchia.

Algeria, Angola, Rep. Popolare del Congo, Egitto, Gabon, Gambia, Ghana, Gibuti, Kenia, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Mali, Marocco, Mauritania, Mauritius, Nigeria, Reunion, Ruanda, Senegal, Seycelles, Sierra Leone, Somalia, Sud Africa, Sudan, Tanzania, Togo, Tunisia, Uganda, Zaire, Zambia, USA.

Antille, Barbados, Bermuda, Cile, Costa Rica, El Salvador, Giamaica, Guadalupa, Guatemala, Haiti, Martinica, Nicaragua, Panama, S. Pierre e Miquelon, Bolivia, Brasile, Ecuador, Paraguay, Perù, Guyana Francese, Repubblica Dominicana, Uruguay, Venezuela.

Australia, Nuova Caledonia, Nuova Zelanda, Tahiti.

Uffici operativi

FIAT AUTO S.p.A.

Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italia - Tel. 33331 - Telex 212280 FIATAU I

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

Direzione Marketing e Commerciale: Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italia - Tel. 33331 - Telex 212280 FIATAU I

Pubblicità e Immagine: Corso Matteotti 26, 10121 Torino - Italia - Tel. 57411 - Telex 212280 FIATAU I

Direzione Vendite Area Europa

Direzione Vendite Area Mediterraneo

Direzione Vendite Area Extra Europa

Direzione Vendite Mercato Italia

Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italia - Tel. 33331 - Telex 212280 FIATAU I

Direzione Ricambi

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

Direzione Attività Internazionali

Via Giuditta Sidoli 35, 10135 Torino - Italia - Tel. 6190006 -

Telex 212280 FIATAU I

Uffici all'estero

Belgrado - Ufficio Fiat per la Jugoslavia - Sanje Zivanovica 17b, Belgrado - Jugoslavia - Tel. 650753 - Telex 12188 FIAT YU

Varsavia - Intraco Bldg. ul. Stawki 2, Varsavia 00-943 - Polonia - Tel. 395395 - Telex 815604 FIAT PL

Algeri - Bureau de Liaison Fiat - 22 rue Mont d'Or - El Biar, Algeri - Algeria - Tel. 783744 - Telex 52105 FIAT DZ

Tripoli - c/o Italian Institute for Foreign Trade (ICE) - P.O. Box 12368 - Tripoli - Libia - Tel. 48207 - Telex ICE 20291

Cairo - Fiat Technical Consulting Office 1097, Cornish el Nil Street - Mobiloil Bldg - Garden City P.O. Box 1023 - Cairo - Egitto - Tel. 847573 - Telex 21223 FIAT UN

Nairobi - Direzione Regionale Africa - P.O. Box 49935 - Nairobi - Kenia - Tel. 332590 - Telex 22785 FREPCAR

Baghdad - Fiat - Al Masbah - Babil Area n. 929 - Street 17 - House n° 62 - P.O. Box 846 - Baghdad - Iraq - Tel. 7190956 - Telex 213771 FIATTR IK.

Kuwait - P.O. Box 36513 Raas - Salmiah - Kuwait - Tel. 316447 - Telex 46846 FIAT KT

Singapore - 268 Orchard Road - 0923 Singapore P.O. Box Tanglin 188 - Singapore 9124 Tel. 7324811 - Telex 23001 FIATREP RS

Tokyo - Giappone - Fiat Representative Office for Japan - 10th Sogo Building - 11/28 Nagata-cho 1 chome - Chiyoda-Ku-Tokyo - Giappone - Tel. 5801081 - Telex 24514 FREPJAP J

Lidcombe - Ufficio Regionale Australia e Pacifico - Silverwater Road - P.O. Box 26 - Lidcombe - Sydney - 2141 NSW - Australia - Tel. 6485611 - Telex 21458 FIAT - AA

Panama - Apartado Postal 104 - Panama 9A - Tel. 649600 - Telex 2768 PANAMA

San Paolo - Av. Brig. Faria Lima 2020 8 Andar-conj 84 - Torre Sul - CEP 01452 San Paolo - Brasile - Tel. 8152028 - 8151443

Telex 1134141 FIAT BR