

FCA riporta risultati record a livello di Gruppo e in Nord America, con l'EBIT adjusted del terzo trimestre rispettivamente a 2,3 e 2,5 miliardi di euro e margini all'8,8% e al 13,8%. Utile netto a 1,2 miliardi di euro e utile netto adjusted a 1,5 miliardi di euro, con un free cash flow industriale di 6,7 miliardi di euro.

RISULTATI FINANZIARI DEL TERZO TRIMESTRE 2020 CONTINUING OPERATION

(in milioni di euro salvo quando diversamente indicato – confronto con 3° Trim 2019)⁽¹⁾

IFRS	NON-GAAP ⁽²⁾
Ricavi netti	EBIT adjusted ⁽³⁾ / Margine
25.814 (6)%	2.276 +16% 8,8% +160 pb
Utile netto ⁽⁴⁾	Utile netto adjusted ⁽⁴⁾
1.205 +773%	1.530 +21%
Utile per azione diluito (in euro)	Utile per azione diluito adjusted ⁽⁵⁾ (in euro)
0,76 +791%	0,97 +20%
Cash flow delle attività operative	Free cash flow industriale ⁽⁶⁾
8.930 +281%	6.740 +6.562 m

- **Consegne globali complessive⁽⁷⁾ pari a 1.026.000 unità, in calo del 3%, con un mix forte sul retail**
- **EBIT adjusted record a 2,3 miliardi di euro, con risultati record in Nord America; LATAM in positivo nonostante la perdurante flessione del mercato**
- **Free cash flow industriale a 6,7 miliardi di euro con un impatto positivo di 5,6 miliardi di euro per il recupero del capitale di funzionamento. Investimenti a 2,2 miliardi di euro; prosegue il forte impegno sui prodotti futuri**
- **Liquidità disponibile pari a 27,1 miliardi di euro a fine trimestre che esclude la quota inutilizzata di 1,1 miliardi di euro della linea di credito Intesa Sanpaolo da 6,3 miliardi di euro**

"I risultati record sono stati trainati dalla fenomenale performance del nostro team in Nord America. Nel trimestre, con diversi brand abbiamo presentato prodotti in segmenti in cui non eravamo presenti, abbiamo aperto un nuovo capitolo nella storia del marchio Maserati, confermato la leadership di mercato in America Latina e proseguito nel rapido percorso globale di investimenti nell'elettrificazione. Ancora una volta, il nostro team ha dimostrato la sua straordinaria resilienza e creatività e, con la fusione che a breve vedrà la nascita di Stellantis, siamo più forti e concentrati sull'obiettivo di creare un valore significativo per tutti i nostri stakeholder".

- Mike Manley, CEO -

La salute e la sicurezza delle nostre persone continuano a rivestire priorità assoluta con il ritorno delle attività produttive globali di FCA pressoché ai livelli pre-Covid-19 e la continuità nell'adozione di modalità di lavoro a distanza ove possibile.

In Nord America, la forte domanda di Ram e Jeep e la disciplina su incentivi e costi di gestione, ha generato un EBIT adjusted record di 2,5 miliardi di euro e un margine del 13,8%. Nel trimestre, la nostra quota del mercato retail U.S. è rimasta forte al 12,3% con gli ordini dei dealer per gli ultimi mesi dell'anno su livelli robusti. Il Gruppo ha presentato tre nuovi modelli che evolvono e ampliano la gamma di Ram e Jeep: il Ram 1500 TRX, il truck di serie più veloce e potente al mondo; la Grand Wagoneer, che segna il ritorno nel segmento dei SUV di lusso; e la Jeep Wrangler PHEV 4xe, che rafforza l'offerta di veicoli elettrificati ad alto voltaggio di FCA e rappresenta la Wrangler più performante, tecnologicamente avanzata ed ecologica di sempre.

In EMEA, il Gruppo ha guadagnato quote di mercato in Europa (EU27 + EFTA +UK) sia nel segmento delle automobili sia in quello dei veicoli commerciali leggeri con prezzi in miglioramento. Inoltre, sono iniziate le consegne alla rete della nuova Fiat 500 totalmente elettrica e delle versioni ibride plug-in di Jeep Renegade e Jeep Compass. Leasys, società di FCA Bank che offre servizi di mobilità, ha proseguito con l'espansione della rete di Mobility Store in Europa con l'obiettivo di raggiungere le 500 sedi e 1.200 stazioni di ricarica di proprietà entro la fine dell'anno.

In LATAM, FCA ha mantenuto la leadership di mercato con una quota del 18,0% nel trimestre grazie a una crescita nei principali mercati, trainata dalla robusta domanda per il nuovo Fiat Strada, il veicolo più venduto in Brasile nel mese di settembre.

Maserati ha tenuto in settembre l'evento "MMXX: Time to be Audacious" con cui ha gettato le basi per una nuova era del marchio, svelato la nuova super sportiva MC20 e presentato i suoi piani per il rinnovo dell'intera gamma prodotto con una frequenza di lanci regolare nel corso dei prossimi quattro anni e l'implementazione di un'articolata strategia di elettrificazione.

FCA e Groupe PSA hanno modificato il *Combination Agreement* in settembre preservandone l'equilibrio originario e indirizzando l'impatto sulla liquidità che la pandemia da COVID-19 ha determinato per l'industria automobilistica. Nello specifico, il dividendo speciale destinato agli azionisti di FCA è fissato a 2,9 miliardi di euro (era prima di 5,5 miliardi di euro) con il 46% di Faurecia detenuto da Groupe PSA che sarà distribuito a tutti gli azionisti Stellantis subito dopo la fusione previa approvazione da parte del Board e degli Azionisti di Stellantis. Come annunciato oggi, FCA e Groupe PSA hanno concordato di permettere a Group PSA di cedere prima della fusione una parte della sua partecipazione in Faurecia non superiore al 7% del capitale, con il ricavato da tale cessione e la quota restante del 46% oggi detenuta da Groupe PSA in Faurecia da distribuirsi a tutti gli azionisti di Stellantis. Le sinergie annuali a regime di Stellantis sono state aggiornate a oltre 5 miliardi di euro, rispetto ai 3,7 miliardi di euro stimati in origine. Inoltre, la stima dei costi *una-tantum* necessari per conseguire tali sinergie passa da 2,8 miliardi di euro sino ad un massimo di 4 miliardi di euro. Il perfezionamento della fusione è previsto entro la fine del primo trimestre 2021.

Reintrodotta la guidance per l'intero esercizio 2020 con EBIT adjusted tra €3,0 e €3,5 miliardi di euro e Free cash flow industriale tra €(1,0) e €0,0 miliardi di euro. Questa guidance assume che non vi siano ulteriori significative interruzioni a causa del Covid-19.



Nord America

	3° Trim 2020	vs 3° Trim 2019	
Consegne (in migliaia di unità)	554	(46)	• Consegne in calo dell'8%, principalmente per minori volumi del Ram 1500 Classic, a seguito della fermata produttiva programmata per l'avvio della produzione della nuova Grand Wagoneer, oltre all'uscita di produzione del Dodge Grand Caravan
Ricavi netti (in milioni di euro)	18,483	(583)	• Ricavi netti in flessione del 3%, con il mix favorevole e l'effetto prezzi positivo che hanno quasi totalmente compensato i minori volumi e l'effetto negativo dei cambi di conversione
EBIT adjusted (in milioni di euro)	2,544	+525	• EBIT adjusted record, in crescita del 26% principalmente per il favorevole mix di modelli e canali di vendita, l'effetto prezzi positivo e i minori costi pubblicitari, in parte compensati dai minori volumi e dagli effetti negativi dei cambi di conversione
Margine EBIT adjusted	13,8%	+320 pb	

APAC

	3° Trim 2020	vs 3° Trim 2019	
Consegne complessive ⁽⁷⁾ (in migliaia di unità)	25	(10)	• Consegne complessive in calo del 29% per effetto dei minori volumi della JV cinese e consegne consolidate in flessione del 12% principalmente per effetto della riduzione dei volumi in Giappone e Cina
Consegne consolidate ⁽⁷⁾ (in migliaia di unità)	15	(2)	• Ricavi netti in calo del 17%, principalmente per i minori volumi e gli effetti negativi dei cambi
Ricavi netti (in milioni di euro)	570	(117)	• Aumento della perdita EBIT adjusted causato principalmente dal calo dei ricavi netti e dai minori risultati della JV cinese, in parte compensati dalle azioni di contenimento dei costi
EBIT adjusted (in milioni di euro)	(32)	(22)	
Margine EBIT adjusted	(5,6)%	-410 pb	

EMEA

	3° Trim 2020	vs 3° Trim 2019	
Consegne complessive ⁽⁷⁾ (in migliaia di unità)	297	+27	• Consegne complessive in crescita del 10%, principalmente per l'aumento dei volumi della JV in Turchia
Consegne consolidate ⁽⁷⁾ (in migliaia di unità)	248	(12)	• Consegne consolidate in flessione del 5% principalmente per effetto del calo del mercato
Ricavi netti (in milioni di euro)	4.595	(65)	• Ricavi netti sostanzialmente stabili, principalmente per effetto della contrazione dei volumi compensata dall'effetto prezzi positivo conseguente ai recenti lanci di modelli elettrificati e dal favorevole mix di canali di vendita
EBIT adjusted (in milioni di euro)	(125)	(70)	• EBIT adjusted in flessione, principalmente per i minori volumi e l'aumento dei costi legati all'elettrificazione dei prodotti, in parte compensati dall'effetto prezzi positivo, dalle azioni di contenimento dei costi e dal miglioramento dei risultati delle JV
Margine EBIT adjusted	(2,7)%	-150 pb	

LATAM

	3° Trim 2020	vs 3° Trim 2019	
Consegne (in migliaia di unità)	145	(5)	• Consegne in calo del 3% a causa del perdurare della flessione del mercato, in parte compensata dalla forte domanda per il nuovo Fiat Strada nonché Fiat Cronos e Fiorino
Ricavi netti (in milioni di euro)	1.532	(659)	• Ricavi netti in calo del 30%, principalmente per il mix modelli meno favorevole, il venir meno del beneficio non ricorrente di crediti per imposte indirette riconosciuto lo scorso anno in Brasile e gli effetti negativi dei cambi di conversione a seguito dell'indebolimento del Real brasiliano
EBIT adjusted (in milioni di euro)	46	(106)	• EBIT adjusted in calo del 70% principalmente a causa del calo dei ricavi netti, dell'inflazione sui prezzi di acquisto e degli effetti negativi dei cambi sulle transazioni
Margine EBIT adjusted	3,0%	-390 pb	

MASERATI

	3° Trim 2020	vs 3° Trim 2019	
Consegne (in migliaia di unità)	4,9	+0,3	• Consegne in aumento del 7%, principalmente in Nord America e Cina
Ricavi netti (in milioni di euro)	394	—	• Ricavi netti stabili, con i maggiori volumi compensati dai maggiori incentivi, soprattutto in Cina, e dagli effetti negativi dei cambi di conversione
EBIT adjusted (in milioni di euro)	(70)	(19)	• Perdita EBIT adjusted in aumento, principalmente per effetto dell'incremento dei costi di marketing a supporto della nuova strategia del marchio, dei costi per il lancio di nuovi modelli e dell'effetto prezzi negativo, in parte compensati dai minori ammortamenti
Margine EBIT adjusted	(17,8)%	-490 pb	

Riconciliazioni

Utile/(perdita) netto con EBIT adjusted

3° Trim 2020 (in milioni di euro)	NORD AMERICA	APAC	EMEA	LATAM	MASERATI	ALTRI ^(*)	FCA
Ricavi	€ 18.483	€ 570	€ 4.595	€ 1.532	€ 394	€ 240	€ 25.814
Ricavi da operazioni con altri segmenti	(6)	(16)	(23)	(2)	1	46	—
Ricavi da clienti esterni	€ 18.477	€ 554	€ 4.572	€ 1.530	€ 395	€ 286	€ 25.814
Utile netto delle Continuing Operation							€ 1.205
Imposte sul reddito							€ 435
Oneri finanziari netti							€ 295
Rettifiche:							
Accantonamento per investigazioni In corso negli U.S. ^(A)	—	—	—	—	—	222	€ 222
Svalutazioni di attivo fisso e impegni verso fornitori ^(B)	—	—	87	—	—	—	€ 87
Oneri di ristrutturazione, al netto delle rettifiche	3	—	6	—	—	3	€ 12
Altri	—	—	2	—	—	18	€ 20
Totale rettifiche	3	—	95	—	—	243	€ 341
EBIT adjusted⁽³⁾	€ 2.544	€ (32)	€ (125)	€ 46	€ (70)	€ (87)	€ 2.276

(*) Altre attività, poste non allocate ed elisioni

A. Accantonamento per la stima di probabili oneri per la definizione di materie oggetto di investigazione, principalmente correlate alle emissioni dei motori diesel in U.S.

B. Svalutazioni di attivo fisso e impegni verso fornitori in EMEA principalmente a seguito del cambio di strategia per la futura piattaforma del segmento B

3° Trim 2019 (in milioni di euro)	NORD AMERICA	APAC	EMEA	LATAM	MASERATI	ALTRI ^(*)	FCA
Ricavi	€ 19.066	€ 687	€ 4.660	€ 2.191	€ 394	€ 324	€ 27.322
Ricavi da operazioni con altri segmenti	3	(11)	(26)	(4)	(2)	40	—
Ricavi da clienti esterni	€ 19.069	€ 676	€ 4.634	€ 2.187	€ 392	€ 364	€ 27.322
Perdita netta delle Continuing Operation							€ (179)
Imposte sul reddito							€ 440
Oneri finanziari netti							€ 280
Rettifiche:							
Svalutazioni di attivo fisso e impegni verso fornitori	—	—	435	—	148	793	€ 1.376
Oneri di ristrutturazione, al netto delle rettifiche	(3)	—	—	—	—	2	€ (1)
Altri	(2)	—	5	—	1	39	€ 43
Totale rettifiche	(5)	—	440	—	149	834	€ 1.418
EBIT adjusted⁽³⁾	€ 2.019	€ (10)	€ (55)	€ 152	€ (51)	€ (96)	€ 1.959

Utile/(perdita) netto con utile netto adjusted

<i>(in milioni di euro)</i>	3° Trim 2020	3° Trim 2019
Utile/(perdita) netto	1.205	(179)
Meno: Utile netto - <i>Discontinued Operation</i>	—	—
Utile/(perdita) netto delle <i>Continuing Operation</i>	1.205	(179)
Rettifiche (come sopra)	341	1.418
Impatto fiscale sulle rettifiche ^(C)	(16)	(54)
Svalutazione di imposte differite attive e altre rettifiche di natura fiscale	—	77
Totale rettifiche, al netto delle imposte	325	1.441
Utile netto adjusted⁽⁴⁾	1.530	1.262

C. Impatto fiscale sulle rettifiche escluse dall'EBIT adjusted precedentemente illustrate

EPS diluito con EPS diluito adjusted

	3° Trim 2020	3° Trim 2019
Utile/(perdita) per azione diluito delle <i>Continuing Operation</i> ("EPS diluito") (€/azione)	0,76	(0,11)
Impatto delle rettifiche, al netto delle imposte, su EPS diluito (€/azione)	0,21	0,92
EPS diluito adjusted (€/azione)⁽⁵⁾	0,97	0,81
Numero medio ponderato di azioni considerato ai fini del calcolo dell'EPS diluito (in migliaia)	1.579.505	1.571.155

Cash flow delle attività operative con free cash flow industriale

<i>(in milioni di euro)</i>	3° Trim 2020	3° Trim 2019
Cash flow delle attività operative	8.930	2.343
Meno: Cash flow delle attività operative - <i>Discontinued Operation</i>	—	—
Cash flow delle attività operative - <i>Continuing Operation</i>	8.930	2.343
Meno: Attività operative non attribuibili alle attività industriali	2	13
Meno: Investimenti per le attività industriali	2.188	2.152
Più: Pagamenti intercompany netti tra le <i>Continuing Operation</i> e le <i>Discontinued Operation</i>	—	—
Più: Versamenti discrezionali a piani pensionistici, al netto delle imposte	—	—
Free cash flow industriale⁽⁶⁾	6.740	178

NOTE

- (1) I dati del terzo trimestre 2019 escludono Magneti Marelli in quanto riportata come Discontinued Operation fino al completamento della vendita avvenuta il 2 maggio 2019;
- (2) Vedasi pagina 3 per la riconciliazione tra Utile/(perdita) netto e EBIT adjusted, pagina 4 per la riconciliazione tra Utile/(perdita) netto e Utile netto adjusted, tra EPS diluito e EPS diluito adjusted e tra Cash flow delle attività operative e Free cash flow industriale per il terzo trimestre 2020 e 2019;
- (3) L'EBIT adjusted esclude le seguenti rettifiche apportate all' Utile/(perdita) netto delle Continuing Operation: plusvalenze/(minusvalenze) da cessione partecipazioni, oneri di ristrutturazione, svalutazioni di attività e proventi/(oneri) atipici considerati eventi rari o isolati di natura non ricorrente. L'EBIT adjusted esclude inoltre gli Oneri finanziari netti e le Imposte sul reddito;
- (4) L'Utile netto adjusted è calcolato escludendo dall'Utile/(perdita) netto delle Continuing Operation le stesse voci escluse dall'EBIT adjusted e i relativi effetti fiscali nonché i proventi/(oneri) finanziari e proventi/(oneri) per imposte considerati rari o isolati e di natura non ricorrente;
- (5) L'EPS diluito adjusted è calcolato rettificando l'EPS diluito delle Continuing Operation per tenere conto degli effetti delle voci escluse dall'Utile netto adjusted;
- (6) Il Free cash flow industriale è calcolato sottraendo dai flussi di cassa delle attività operative le seguenti voci: flussi di cassa delle attività operative delle Discontinued Operation; flussi di cassa delle attività operative relativi ai servizi finanziari, al netto delle elisioni; investimenti in attività materiali e immateriali delle attività industriali; pagamenti intercompany netti tra le Discontinued Operation e le Continuing Operation; ulteriormente rettificato per escludere i versamenti discrezionali effettuati ai piani pensionistici in misura superiore a quanto richiesto dalle normative dei piani stessi, al netto delle imposte. Le tempistiche del free cash flow industriale possono essere influenzate dalle tempistiche di incasso dei crediti e pagamento dei debiti commerciali così come dalle variazioni di altri elementi del circolante, che possono variare tra i periodi per effetto, tra l'altro, dell'attività di gestione della tesoreria e di altri fattori, alcuni dei quali al di fuori del controllo del Gruppo;
- (7) Le consegne complessive includono anche tutte le consegne effettuate dalle joint venture non consolidate del Gruppo, mentre le consegne consolidate includono solamente le consegne effettuate dalle società consolidate del Gruppo.

DISCLAIMER – DICHIARAZIONI PROSPETTICHE

Il presente documento, con riferimento in particolare alla guidance per l'intero esercizio 2020, contiene dichiarazioni prospettiche. In particolare, dichiarazioni relative alla performance finanziaria futura e le aspettative della Società relativamente al raggiungimento di determinate grandezze obiettivo, tra cui ricavi, free cash flow industriale, consegne di veicoli, investimenti, costi di ricerca e sviluppo, e altri costi in date future o in periodi futuri sono dichiarazioni prospettiche. In alcuni casi, tali dichiarazioni possono essere caratterizzate da termini quali "può", "sarà", "ci si attende", "potrebbe", "dovrebbe", "intende", "stima", "prevede", "crede", "rimane", "in linea", "pianifica", "target", "obiettivo", "scopo", "previsione", "proiezione", "aspettativa", "prospettiva", "piano", o termini simili. Le dichiarazioni prospettiche non costituiscono una garanzia o promessa da parte del Gruppo riguardo ai risultati futuri. Piuttosto, sono basate sulla conoscenza attuale a disposizione del Gruppo, sulle aspettative e proiezioni future del Gruppo circa eventi futuri e, per loro stessa natura, sono soggette a rischi inerenti e incertezze. Tali dichiarazioni si riferiscono a eventi, e dipendono da circostanze, che potrebbero effettivamente verificarsi in futuro oppure no. Pertanto, è opportuno non fare indebito affidamento su tali affermazioni. I risultati futuri del Gruppo potrebbero differire significativamente da quelli contenuti nelle dichiarazioni prospettiche a causa di una molteplicità di fattori, tra cui: l'estensione e la durata degli impatti della pandemia da COVID-19 sulla catena di fornitura, sulla produzione del Gruppo e sui canali di distribuzione, la domanda nei mercati di riferimento del Gruppo nonché più in generale l'impatto complessivo sui mercati finanziari e sull'economia globale; la capacità del Gruppo di lanciare prodotti con successo e di mantenere determinati volumi di consegne di veicoli; cambiamenti nei mercati finanziari globali, nel contesto economico generale e variazioni della domanda nel settore automobilistico, che è soggetto a ciclicità; variazioni delle condizioni economiche e politiche locali, variazioni delle politiche commerciali e l'imposizione di dazi a livello globale e regionale o dazi mirati all'industria automobilistica, l'adozione di riforme fiscali o altri cambiamenti nelle normative e regolamentazioni fiscali; la capacità del Gruppo di ampliare il livello di penetrazione di alcuni dei propri marchi nei mercati globali; la capacità del Gruppo di offrire prodotti innovativi e attraenti; la capacità del Gruppo di sviluppare, produrre e vendere veicoli con caratteristiche avanzate tra cui potenziate funzionalità di elettrificazione, connettività e guida autonoma; vari tipi di reclami, azioni legali, indagini governative e altre potenziali fonti di responsabilità a carico del Gruppo, inclusi procedimenti concernenti responsabilità da prodotto, garanzie sui prodotti e questioni, indagini e altre azioni legali in ambito di tutela dell'ambiente; costi operativi di importo significativo correlati alla conformità con le normative di tutela dell'ambiente, della salute e della sicurezza sul lavoro; l'intenso livello di concorrenza nel settore automobilistico, che potrebbe aumentare a causa di consolidamenti; la capacità del Gruppo di completare l'aggregazione proposta da Peugeot S.A. e successivamente di realizzare le sinergie previste da tale aggregazione, inclusi i costi cumulativi di implementazione previsti; l'eventuale incapacità del Gruppo di finanziare taluni piani pensionistici; la capacità del Gruppo di fornire o organizzare accesso ad adeguate fonti di finanziamento per i concessionari del Gruppo e per la clientela finale e rischi correlati alla costituzione e gestione di società di servizi finanziari, tra cui il capitale necessario a supporto dei servizi finanziari; la capacità del Gruppo di accedere a fonti di finanziamento al fine di realizzare il piano industriale del Gruppo e migliorare le attività, la situazione finanziaria e i risultati operativi del Gruppo; significativi malfunzionamenti, interruzioni o violazioni della sicurezza dei sistemi di information technology del Gruppo o dei sistemi di controllo elettronici contenuti nei veicoli del Gruppo; la capacità del Gruppo di realizzare benefici previsti da joint venture in alcuni mercati emergenti; la capacità del Gruppo di implementare e portare a termine iniziative e operazioni strategiche, tra cui i piani del Gruppo di separare determinati business; interruzioni dovute a instabilità di natura politica, sociale ed economica; rischi correlati ai rapporti con dipendenti, concessionari e fornitori; aumento dei costi, interruzioni delle forniture o carenza di materie prime; sviluppi nelle relazioni sindacali, industriali e nella normativa giuslavoristica, incluse interruzioni del lavoro; fluttuazioni dei tassi di cambio, variazioni dei tassi d'interesse, rischio di credito e altri rischi di mercato; rischi di natura politica e tensioni sociali; terremoti o altri disastri e altri rischi e incertezze.

Le dichiarazioni prospettiche contenute nel presente documento devono considerarsi valide solo alla data del presente documento e la Società non si assume alcun obbligo di aggiornare o emendare pubblicamente tali dichiarazioni. Ulteriori informazioni riguardanti il Gruppo e le sue attività, inclusi taluni fattori in grado di influenzare significativamente i risultati futuri della Società, sono contenute nei documenti depositati dalla Società presso la Securities and Exchange Commission, l'AFM e la CONSOB.

PRESENTAZIONE DEI RISULTATI

Il 28 ottobre 2020, alle ore 12 pm GMT, i risultati del terzo trimestre 2020 saranno presentati dal management in una conferenza call accessibile in diretta e, successivamente, in forma registrata sul sito del Gruppo (<https://www.fcagroup.com/it-it/pages/home.aspx>). Precedentemente alla conferenza call, la relativa documentazione sarà resa disponibile sul medesimo sito.

Londra, 28 ottobre 2020