

FCA contiene nel secondo trimestre l'impatto del COVID-19 con una perdita netta e perdita netta adjusted entrambe a 1,0 miliardi di euro e EBIT adjusted negativo per 0,9 miliardi di euro. Nord America in positivo. Free cash flow industriale negativo per 4,9 miliardi di euro. La liquidità disponibile di 17,5 miliardi di euro a fine giugno esclude la quota inutilizzata, pari a 4,5 miliardi di euro, della linea di credito Intesa Sanpaolo. Risultati e flusso di cassa operativo in significativo miglioramento a giugno.

RISULTATI FINANZIARI DEL SECONDO TRIMESTRE 2020 CONTINUING OPERATION

(in milioni di euro salvo quando diversamente indicato
Confronti vs il secondo trimestre 2019)⁽¹⁾

IFRS	NON-GAAP ⁽²⁾
Ricavi netti	EBIT adjusted ⁽³⁾ / Margine
11.707 (56)%	(928) ^{(161)%} (7,9)% -1.360 pb
Perdita netta ⁽⁴⁾	Perdita netta adjusted ⁽⁴⁾
(1.048) (232)%	(1.039) (212)%
Perdita per azione diluita (in euro)	Perdita per azione diluita adjusted ⁽⁵⁾ (in euro)
(0,66) (232)%	(0,65) (210)%
Cash flow delle attività operative	Free cash flow industriale ⁽⁶⁾
(3.212) (207)%	(4.898) (5.652) m

- **Consegne globali complessive⁽⁷⁾** pari a 424.000 unità, in calo del 63% per la sospensione della produzione e la caduta della domanda conseguenti alla pandemia
- **EBIT adjusted** negativo per 0,9 miliardi di euro. Nord America registra un risultato positivo per 39 milioni di euro, nonostante un calo delle consegne del 62%, che riflette l'efficacia del riavvio produttivo e le azioni sui costi
- **Free cash flow industriale** negativo per 4,9 miliardi di euro, con un impatto negativo del capitale di funzionamento e altre voci di bilancio pari a 3,5 miliardi di euro, principalmente derivante dalle ripercussioni della pandemia. Investimenti pari a 1,7 miliardi di euro, in calo di 0,3 miliardi di euro

La liquidità disponibile è pari a 17,5 miliardi di euro a fine trimestre ed esclude la quota inutilizzata, pari a 4,5 miliardi di euro, della nuova linea di credito da 6,3 miliardi di euro sottoscritta con Intesa Sanpaolo a giugno. Inoltre, a luglio è stato emesso un prestito obbligazionario multi-tranche per 3,5 miliardi di euro nell'ambito del Medium Term Note Programme che sostituisce la linea di credito ponte di 3,5 miliardi di euro sindacata ad aprile.



"Il nostro secondo trimestre ha mostrato come le azioni decisive e il contributo straordinario delle nostre persone abbiano consentito a FCA di contenere l'impatto della crisi dovuta al COVID-19. Mentre l'azienda resta vigile sulla salute e sulla sicurezza dei propri dipendenti, i nostri stabilimenti sono ora operativi, la rete ha ripreso le vendite sia nelle sedi che online e abbiamo la flessibilità e la forza finanziaria per portare avanti i nostri piani."

- Mike Manley, CEO

Il riavvio in sicurezza e con successo delle attività produttive nella seconda metà di maggio e le azioni di controllo dei costi hanno portato il Nord America in positivo, con un EBIT adjusted di 39 milioni di euro. Negli Stati Uniti, la domanda è stata superiore alle aspettative, con FCA che ha migliorato la quota del mercato retail nel trimestre. Inoltre, Dodge è diventato il primo marchio americano ad aver raggiunto il primo posto assoluto nell'indagine annuale sulla qualità J.D. Power Initial Quality Study.

In LATAM, per la prima volta FCA è al primo posto in termini di vendite e quota di mercato, che si è attestata al 15,9% per il trimestre. Questo risultato è stato trainato dal mercato brasiliano dove FCA si è posizionata al primo posto, con una quota del 19,8%, grazie alla forte domanda per i pickup e i SUV del Gruppo. A fine giugno è avvenuto il lancio commerciale del nuovo Fiat Strada che sta registrando una domanda sostenuta.

In EMEA, gli stabilimenti produttivi sono progressivamente ritornati operativi durante il trimestre. Mentre il mercato continua il recupero, il Gruppo si è concentrato sul lancio dei veicoli elettrificati Made in Europe: le Jeep Renegade e Compass "4xe" PHEV, iniziandone la produzione nel trimestre e la nuova Fiat 500 totalmente elettrica che sarà prodotta a partire dal terzo trimestre.

Sempre nel trimestre, Maserati ha anticipato la presentazione della nuova Ghibli Hybrid con una serie di immagini in attesa dell'anteprima mondiale del veicolo a luglio. Ad ulteriore dimostrazione dell'impegno ad investire ed elevare questo brand iconico, Maserati ha confermato che il "Maserati Day" si terrà il 9-10 settembre a Modena, con la presentazione della nuova super sportiva Maserati MC20 e altri futuri modelli.

Per rafforzare ulteriormente la posizione finanziaria ed accrescere la flessibilità, ci siamo assicurati liquidità aggiuntiva con la sottoscrizione di una linea di credito da 6,3 miliardi di euro a tre anni con Intesa Sanpaolo, la maggiore banca italiana, che sarà destinata esclusivamente alle attività italiane del Gruppo e al sostegno delle oltre 10.000 piccole e medie imprese che costituiscono il settore automotive in Italia. Il 13 maggio PSA e FCA hanno annunciato la decisione di non distribuire nel 2020 un dividendo ordinario a valere sull'esercizio 2019 alla luce dell'impatto della crisi dovuta al COVID-19. A luglio, il Gruppo ha confermato il prezzo di un'emissione obbligazionaria per 3,5 miliardi di euro nell'ambito del Medium Term Note Programme.

La crisi del COVID-19 ha sottolineato ulteriormente la logica stringente della fusione tra Groupe PSA e FCA. Il lavoro di entrambi i team per portare a termine la fusione è proseguito a ritmo sostenuto e prevediamo di raggiungere l'obiettivo di diventare un'unica società entro il primo trimestre 2021. Le approvazioni antitrust sono già state ottenute in dodici delle ventidue giurisdizioni coinvolte. Non si prevede che l'indagine avviata dalla Commissione Europea possa causare ritardi nelle tempistiche della fusione. A inizio luglio, FCA e PSA hanno fatto un ulteriore importante passo annunciando che il nome del nuovo gruppo derivante dalla fusione sarà **STELLANTIS**.

Nord America

	2° Trim 2020	vs 2° Trim 2019	
Consegne (in migliaia di unità)	225	(371)	• Consegne in calo del 62% per la sospensione della produzione dovuta al COVID-19 e per il significativo calo dei volumi flotte
Ricavi netti (in milioni di euro)	8.209	(9.430)	• Ricavi netti in flessione del 53% per le minori consegne, in parte compensate dal positivo mix dei canali di vendita e dei modelli
EBIT adjusted (in milioni di euro)	39	(1.526)	• EBIT adjusted in calo, principalmente per effetto dei minori volumi in parte compensati dal favorevole mix dei canali di vendita, dal positivo effetto prezzi e dai minori costi pubblicitari, generali e amministrativi
Margine EBIT adjusted	0,5%	-840 pb	• Gli stabilimenti sono tornati ai livelli produttivi pre-COVID, con una forte domanda da parte della rete

APAC

	2° Trim 2020	vs 2° Trim 2019	
Consegne complessive ⁽⁷⁾ (in migliaia di unità)	21	(14)	• Consegne complessive e consolidate in calo rispettivamente del 40% e del 50% per le ripercussioni del COVID-19 su tutti i mercati della Region, principalmente al di fuori della Cina, soprattutto per effetto della sospensione temporanea della produzione in India e delle minori importazioni dovute alla sospensione produttiva in Nord America e in EMEA
Consegne consolidate ⁽⁷⁾ (in migliaia di unità)	11	(11)	• Ricavi netti in calo del 44% per le minori consegne consolidate
Ricavi netti (in milioni di euro)	427	(335)	• EBIT adjusted peggiore, principalmente per i minori ricavi, in parte compensati da minori costi generali amministrativi e di marketing
EBIT adjusted (in milioni di euro)	(59)	(47)	
Margine EBIT adjusted	(13,8)%	-1.220 pb	

EMEA

	2° Trim 2020	vs 2° Trim 2019	
Consegne complessive ⁽⁷⁾ (in migliaia di unità)	129	(244)	• Consegne complessive e consolidate in calo rispettivamente del 65% e del 70% per la sospensione della produzione dovuta al COVID-19 e il significativo impatto della pandemia sulla domanda dei consumatori
Consegne consolidate ⁽⁷⁾ (in migliaia di unità)	107	(250)	• Ricavi netti in flessione del 60% per i minori volumi
Ricavi netti (in milioni di euro)	2.232	(3.332)	• Calo dell'EBIT adjusted dovuto essenzialmente ai minori volumi, al mix sfavorevole e all'aumento dei costi regolatori, in parte compensati dai minori ammortamenti e dalle azioni di contenimento dei costi, incluse le azioni di ristrutturazione implementate in periodi precedenti, e minori spese pubblicitarie
EBIT adjusted (in milioni di euro)	(589)	(611)	• Il successo della ripresa produttiva consente di procedere come da programma con il lancio di quattro veicoli elettrificati ad alta tensione nel 2020
Margine EBIT adjusted	(26,4)%	-2.680 pb	

LATAM

	2° Trim 2020	vs 2° Trim 2019	
Consegne (in migliaia di unità)	47	(101)	• Consegne in calo del 68% per la sospensione della produzione dovuta al COVID-19 e il calo della domanda
Ricavi netti (in milioni di euro)	477	(1.573)	• Ricavi netti in flessione del 77% a causa delle minori consegne e dell'effetto negativo dei cambi dovuto principalmente all'indebolimento del real brasiliano
EBIT adjusted (in milioni di euro)	(96)	(206)	• EBIT adjusted in calo del 187%, principalmente per i minori ricavi in parte compensati dai minori costi pubblicitari e dall'effetto positivo dei cambi, principalmente di conversione
Margine EBIT adjusted	(20,1)%	-2.550 pb	

MASERATI

	2° Trim 2020	vs 2° Trim 2019	
Consegne (in migliaia di unità)	2,0	(2,2)	• Consegne in calo del 52% per le ripercussioni del COVID-19 su tutti i mercati, specialmente in Nord America e in EMEA
Ricavi netti (in milioni di euro)	185	(158)	• Ricavi netti in calo del 46%, principalmente per effetto della contrazione dei volumi in parte compensata dal venir meno degli incentivi offerti lo scorso anno in relazione all'accelerazione della transizione alla nuova normativa sulle emissioni China 6
EBIT adjusted (in milioni di euro)	(99)	+20	• Perdita EBIT adjusted in riduzione del 17%, principalmente per il venir meno della rettifica dei valori residui dello stock effettuata lo scorso anno negli USA, nonché minori ammortamenti e spese generali, amministrative e di vendita in parte compensati dai minori ricavi netti
Margine EBIT adjusted	(53,5)%	-1.880 pb	

Riconciliazioni

Utile/(perdita) netta con EBIT adjusted

2° Trim 2020 (in milioni di euro)	NORD AMERICA	APAC	EMEA	LATAM	MASERATI	ALTRI ^(*)	FCA
Ricavi	€ 8.209	€ 427	€ 2.232	€ 477	€ 185	€ 177	€ 11.707
Ricavi da operazioni con altri segmenti	(2)	(11)	(18)	(1)	(1)	33	—
Ricavi da clienti esterni	€ 8.207	€ 416	€ 2.214	€ 476	€ 184	€ 210	€ 11.707
Perdita netta delle Continuing Operation							€ (1.048)
Imposte sul reddito							€ (135)
Oneri finanziari netti							€ 237
Rettifiche:							
<i>Oneri di ristrutturazione, al netto delle rettifiche^(A)</i>	18	—	—	—	3	2	€ 23
<i>Minusvalenze da cessioni partecipazioni</i>	—	—	—	—	—	1	€ 1
<i>Altri</i>	(9)	—	—	—	(1)	4	€ (6)
Totale rettifiche	9	—	—	—	2	7	€ 18
EBIT adjusted⁽³⁾	€ 39	€ (59)	€ (589)	€ (96)	€ (99)	€ (124)	€ (928)

(*) Altre attività, poste non allocate ed elisioni

A. Costi di ristrutturazione principalmente in Nord America e per Maserati

2° Trim 2019 (in milioni di euro)	NORD AMERICA	APAC	EMEA	LATAM	MASERATI	ALTRI ^(*)	FCA
Ricavi	€ 17.639	€ 762	€ 5.564	€ 2.050	€ 343	€ 383	€ 26.741
Ricavi da operazioni con altri segmenti	(13)	(14)	(20)	9	(2)	40	—
Ricavi da clienti esterni	€ 17.626	€ 748	€ 5.544	€ 2.059	€ 341	€ 423	€ 26.741
Utile netto delle Continuing Operation							€ 793
Imposte sul reddito							€ 317
Oneri finanziari netti							€ 260
Rettifiche:							
<i>Svalutazioni di attivo fisso e impegni verso fornitori</i>	51	—	—	—	62	—	€ 113
<i>Oneri di ristrutturazione, al netto delle rettifiche</i>	(9)	—	—	—	—	1	€ (8)
<i>Plusvalenze da cessioni partecipazioni</i>	—	—	—	—	—	(7)	€ (7)
<i>Altri</i>	39	—	—	2	9	9	€ 59
Totale rettifiche	81	—	—	2	71	3	€ 157
EBIT adjusted⁽³⁾	€ 1.565	€ (12)	€ 22	€ 110	€ (119)	€ (39)	€ 1.527

Utile/(perdita) netta con utile/(perdita) netta adjusted

<i>(in milioni di euro)</i>	<i>2° Trim 2020</i>	<i>2° Trim 2019</i>
Utile/(perdita) netta	(1.048)	4.652
Meno: Utile netto - <i>Discontinued Operation</i>	—	3.859
di cui: Plusvalenza sulla cessione di Magneti Marelli, al netto delle imposte	—	3.809
di cui: Utile netto Magneti Marelli ^(B)	—	50
Utile/(perdita) netta delle <i>Continuing Operation</i>	(1.048)	793
Rettifiche (come sopra)	18	157
Impatto fiscale sulle rettifiche ^(C)	(9)	(22)
Totale rettifiche, al netto delle imposte	9	135
Utile/(perdita) netta adjusted⁽⁴⁾	(1.039)	928

- B. Risultati di Magneti Marelli fino al completamento della vendita avvenuta il 2 maggio 2019
C. Impatto fiscale sulle rettifiche escluse dall'EBIT adjusted precedentemente illustrate

EPS diluito con EPS diluito adjusted

	<i>2° Trim 2020</i>	<i>2° Trim 2019</i>
(Perdita)/Utile per azione diluita delle <i>Continuing Operation</i> ("EPS diluito") (€/azione)	(0,66)	0,50
Impatto delle rettifiche, al netto delle imposte, su EPS diluito (€/azione)	0,01	0,09
EPS diluito adjusted (€/azione)⁽⁵⁾	(0,65)	0,59
Numero medio ponderato di azioni considerato ai fini del calcolo dell'EPS diluito (in migliaia)	1.571.440	1.570.180

Cash flow delle attività operative con free cash flow industriale

<i>(in milioni di euro)</i>	<i>2° Trim 2020</i>	<i>2° Trim 2019</i>
Cash flow delle attività operative	(3.212)	3.052
Meno: Cash flow delle attività operative - <i>Discontinued Operation</i>	—	63
Cash flow delle attività operative - <i>Continuing Operation</i>	(3.212)	2.989
Meno: Attività operative non attribuibili alle attività industriali	22	17
Meno: Investimenti per le attività industriali	1.664	1.953
Più: Pagamenti intercompany netti tra le <i>Continuing Operation</i> e le <i>Discontinued Operation</i>	—	(265)
Più: Versamenti discrezionali a piani pensionistici, al netto delle imposte	—	—
Free cash flow industriale⁽⁶⁾	(4.898)	754

NOTE

- (1) I dati del secondo 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) netta e EBIT adjusted, pagina 4 per la riconciliazione tra Utile/(perdita) netta e Utile/(perdita) netta adjusted, tra EPS diluito e EPS diluito adjusted e tra Cash flow delle attività operative e Free cash flow industriale per il secondo trimestre 2020 e 2019.
- (3) L'EBIT adjusted esclude le seguenti rettifiche apportate all'Utile/(perdita) netta 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/(perdita) netta adjusted è calcolata escludendo dall'Utile/(perdita) netta 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/(perdita) netta 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 dal Gruppo

DISCLAIMER – DICHIARAZIONI PROSPETTICHE

Il presente documento 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 con 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 31 luglio 2020, alle ore 1:00 p.m. BST, i risultati del secondo 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, 31 luglio 2020