



Ricavi netti forti nel primo trimestre 2021 con tutte le Region in crescita

- Ricavi netti pari a 34,3 miliardi di euro, 37,0 miliardi di euro su base pro-forma⁽¹⁾ (+14%)
- Consegne consolidate pari a 1.477.000 unità, 1.567.000 unità su base pro-forma⁽¹⁾ (+11%)
- Leader di mercato⁽²⁾ in Europa a 30⁽³⁾ con una quota di mercato in aumento di 150 punti base anno-su-anno al 23,6% e in Sud America dove la quota è cresciuta di 530 punti base anno-su-anno al 22,2%
- Distribuzione straordinaria agli azionisti di 0,32 euro per azione pagata il 28 aprile

“Nel primo trimestre dopo la Fusione, Stellantis ha riportato forti ricavi, con il portafoglio di marchi diversificato che ha trainato la crescita dei volumi, un effetto prezzi positivo e un miglioramento del mix di prodotto nonostante le difficoltà dovute alla carenza di semiconduttori a livello globale.” - **Richard Palmer, Stellantis CFO**

1° Trimestre 2021			1° Trim 2021 Pro-forma ⁽¹⁾	1° Trim 2020 Pro-forma ⁽¹⁾	1° Trim 2021 Pro-forma vs. 1° Trim 2020 Pro-forma
RISULTATI DELLE CONTINUING OPERATION	1° Trim 2021	1° Trim 2020			
Consegne complessive (in migliaia di unità)	1.526	626	1.618	1.444	+12%
Consegne consolidate (in migliaia di unità)	1.477	620	1.567	1.417	+11%
Ricavi netti (in miliardi di euro)	€34,3	€11,9	€37,0	€32,4	+14%

Le **consegne consolidate⁽⁴⁾ pari a 1.567.000 unità** su base pro-forma⁽¹⁾ (+11%) riflettono la robusta domanda e il mix della clientela retail, nonché l'impatto della sospensione temporanea della produzione nel primo trimestre 2020 dovuta al COVID, parzialmente compensati da perdite pari all'11% circa (circa 190.000 unità) della produzione programmata nel primo trimestre 2021 per la carenza di semiconduttori. Visibilità limitata sugli effetti della carenza di semiconduttori a livello annuo ma con l'aspettativa di un secondo trimestre 2021 più impattato del primo e con miglioramenti nel secondo semestre. **Consegne complessive⁽²⁾ pari a 1.618.000 unità** su base pro-forma⁽¹⁾, in aumento del 12%.

Stellantis ha conseguito ricavi netti pari a 37,0 miliardi di euro nel primo trimestre 2021 su base pro-forma⁽¹⁾, rispetto a 32,4 miliardi di euro nel primo trimestre 2020 su base pro-forma⁽¹⁾, principalmente per i maggiori volumi complessivi, l'effetto prezzi positivo, il miglior mix di mercato, principalmente in North America e Enlarged Europe, nonché il favorevole mix di veicoli in parte compensati dagli effetti negativi dei cambi di conversione.

Il lancio commerciale della nuova **Opel Mokka** è iniziato in Europa a marzo 2021, segnando il ritorno sul mercato di un modello uscito di produzione nel 2019. I lanci produttivi delle nuove **Grand Wagoneer/Wagoneer** e della nuova generazione della **Jeep Grand Cherokee** sono confermati, rispettivamente, per fine secondo trimestre 2021 e per il terzo trimestre 2021. Avviata la produzione della nuova **Grand Cherokee L (a 3 file di posti)** con il lancio commerciale previsto verso la fine del secondo trimestre 2021.

Stock complessivo a 1.234.000 unità a fine marzo 2021 (compreso lo stock dei concessionari indipendenti) rispetto a 1.256.000 unità di fine dicembre 2020⁽⁵⁾. Stock dei concessionari in calo in tutte le Region rispetto a fine 2020 principalmente per la carenza di semiconduttori.

Previsione per il mercato dell'auto nel 2021⁽⁶⁾: invariata per le principali Region del Gruppo con North America +8%, South America +20% e Enlarged Europe +10%. Middle East & Africa +15% (in rialzo rispetto a +3%), India & Asia Pacific +10% (in rialzo rispetto a +3%) e China +5% (invariata).

Confermata la guidance per il 2021: Margine operativo adjusted⁽⁷⁾ al 5,5 – 7,5%; assumendo che non vi siano lockdown significativi dovuti al COVID-19.

Calendario Finanziario:

Electrification Day – 8 luglio 2021

Primo Semestre 2021 – Risultati Finanziari Completi – 3 agosto 2021

Principi per la predisposizione dei dati: "1° Trim 2021" e "1° Trim 2020" rappresentano i risultati in base agli IFRS che includono FCA dal 17 gennaio 2021 a seguito del completamento della fusione; "1° Trim 2021 Pro-forma" e "1° Trim 2020 Pro-forma" sono stati predisposti assumendo che la Fusione sia stata completata il 1 gennaio 2020. Ulteriori dettagli sono riportati nella sezione "Note".

Si invita a fare riferimento alla sezione "Dichiarazioni Prospettiche" del presente documento.



ANDAMENTO DELLE REGIONI

NORTH AMERICA

	1° Trim 2021 Pro-forma ⁽¹⁾	1° Trim 2020 Pro-forma ⁽¹⁾	vs 1° Trim 2020 Pro-forma	
Consegne (in migliaia di unità)	451	471	(20)	• Consegne in calo del 4%, principalmente per le perdite produttive del primo trimestre 2021 dovute alla carenza di semiconduttori e l'uscita di produzione del Dodge Grand Caravan e Dodge Journey, in parte compensati dalla nuova Chrysler Voyager e dall'impatto della sospensione temporanea della produzione nel primo trimestre 2020 dovuta al COVID
Ricavi netti (in milioni di euro)	15.916	14.546	+1.370	• Ricavi netti in aumento del 9%, principalmente per il favorevole mix veicoli/mercato, nonché il positivo effetto prezzi, in parte compensati dagli effetti negativi dei cambi di conversione e dai minori volumi

SOUTH AMERICA

	1° Trim 2021 Pro-forma ⁽¹⁾	1° Trim 2020 Pro-forma ⁽¹⁾	vs 1° Trim 2020 Pro-forma	
Consegne (in migliaia di unità)	189	127	+62	• Consegne in crescita del 49%, essenzialmente per la forte domanda del nuovo Fiat Strada e l'impatto della sospensione temporanea della produzione nel primo trimestre 2020 dovuta al COVID
Ricavi netti (in milioni di euro)	2.101	1.605	+496	• Ricavi netti in aumento del 31%, per lo più per i maggiori volumi, l'effetto prezzi positivo e il miglioramento del mix di veicoli, in parte compensati dagli effetti negativi dei cambi di conversione, prevalentemente il real brasiliano

ENLARGED EUROPE

	1° Trim 2021 Pro-forma ⁽¹⁾	1° Trim 2020 Pro-forma ⁽¹⁾	vs 1° Trim 2020 Pro-forma	
Consegne (in migliaia di unità)	823	743	+80	• Consegne in rialzo dell'11%, principalmente per effetto delle nuove Peugeot 208 e 2008, Citroën C4 e Opel Mokka, e l'impatto della sospensione temporanea della produzione nel primo trimestre 2020 dovuta al COVID, parzialmente compensate dalle perdite produttive del primo trimestre 2021 dovute alla carenza di semiconduttori
Ricavi netti (in milioni di euro)	16.029	13.966	+2.063	• Ricavi netti in aumento del 15%, essenzialmente per i maggiori volumi, il miglioramento del mix di veicoli, l'effetto prezzi positivo e l'aumento dei ricavi dai concessionari di proprietà

MIDDLE EAST & AFRICA

	1° Trim 2021 Pro-forma ⁽¹⁾	1° Trim 2020 Pro-forma ⁽¹⁾	vs 1° Trim 2020 Pro-forma	
Consegne complessive (in migliaia di unità)	100	67	+33	• Consegne in crescita del 32%, principalmente per le nuove Opel Corsa, Peugeot 208 e 2008, e Citroën C3 nonché l'impatto della sospensione temporanea della produzione nel primo trimestre 2020 dovuta al COVID, parzialmente compensate dalle perdite produttive del primo trimestre 2021 dovute alla carenza di semiconduttori
Consegne (in migliaia di unità)	70	53	+17	• Ricavi netti in aumento del 20%, principalmente per i maggiori volumi e il positivo effetto prezzi, in parte compensati dagli effetti negativi dei cambi, essenzialmente riferiti alla lira turca
Ricavi netti (in milioni di euro)	1.311	1.093	+218	

CHINA E INDIA & ASIA PACIFIC

	1° Trim 2021 Pro-forma ⁽¹⁾	1° Trim 2020 Pro-forma ⁽¹⁾	vs 1° Trim 2020 Pro-forma	
Consegne complessive (in migliaia di unità)	50	33	+17	• Consegne in aumento del 45%, principalmente per i maggiori volumi di Jeep Wrangler, delle nuove Peugeot 208, 2008 e 3008, nonché l'impatto della sospensione temporanea della produzione nel primo trimestre 2020 dovuta al COVID
Consegne (in migliaia di unità)	29	20	+9	• Ricavi netti in crescita del 35%, essenzialmente per l'aumento dei volumi
Ricavi netti (in milioni di euro)	865	643	+222	

MASERATI

	1° Trim 2021 Pro-forma ⁽¹⁾	1° Trim 2020 Pro-forma ⁽¹⁾	vs 1° Trim 2020 Pro-forma	
Consegne (in migliaia di unità)	5,4	3,1	+2,3	• Consegne in rialzo del 74%, principalmente grazie al lancio della gamma di prodotto rinnovata, con incrementi per tutti i modelli, specialmente in Cina, nonché l'impatto della sospensione temporanea della produzione nel primo trimestre 2020 dovuta al COVID
Ricavi netti (in milioni di euro)	442	258	+184	• Ricavi netti in crescita del 71%, principalmente per i maggiori volumi e il favorevole mix di mercato, essenzialmente in Cina



Riconciliazioni

1° Trim 2021: Ricavi netti da clienti esterni con Ricavi netti Pro-forma

1° Trim 2021 (in milioni di euro)	NORTH AMERICA	SOUTH AMERICA	ENLARGED EUROPE	MIDDLE EAST & AFRICA	CHINA E INDIA & ASIA PACIFIC	MASERATI	ALTRI ^(*)	STELLANTIS
Ricavi netti da clienti esterni ^(A)	€ 13.892	€ 1.912	€ 15.658	€ 1.275	€ 811	€ 420	€ 331	€ 34.299
Più: Ricavi netti di FCA da clienti esterni 1 gennaio – 16 gennaio 2021 ^(B)	2.015	189	335	36	51	18	60	2.704
Più: Rettifiche Pro-forma ^(C)	3	—	(7)	—	—	—	—	(4)
Ricavi netti da clienti esterni, 1 gennaio – 31 marzo 2021 Pro-forma	€ 15.910	€ 2.101	€ 15.986	€ 1.311	€ 862	€ 438	€ 391	€ 36.999
Ricavi netti da operazioni con altri segmenti	6	—	43	—	3	4	(56)	—
Ricavi netti Pro-forma^(D)	€ 15.916	€ 2.101	€ 16.029	€ 1.311	€ 865	€ 442	€ 335	€ 36.999

(*) Altre attività, poste non allocate ed elisioni

(A) Groupe PSA ("PSA") è stato identificato come acquirente contabile nella fusione FCA-PSA, contabilizzata come un'acquisizione inversa ai sensi del IFRS 3 – Aggregazioni Contabili, e in quanto tale ha contribuito ai risultati del Gruppo a partire dal 1 gennaio 2021. FCA è stata consolidata in Stellantis a partire dal 17 gennaio 2021, il giorno successivo all'efficacia della fusione

(B) Ricavi netti consolidati di FCA 1 gennaio - 16 gennaio 2021, con l'esclusione delle operazioni infragruppo

(C) Riclassifiche per presentare i ricavi netti di FCA 1 gennaio – 16 gennaio 2021 coerentemente con quelli di PSA

(D) Ricavi netti consolidati pro-forma di Stellantis 1 gennaio – 31 marzo 2021

1° Trim 2020: Ricavi netti da clienti esterni con Ricavi netti Pro-forma

1° Trim 2020 (in milioni di euro)	NORTH AMERICA	SOUTH AMERICA	ENLARGED EUROPE	MIDDLE EAST & AFRICA	CHINA E INDIA & ASIA PACIFIC	MASERATI	ALTRI ^(*)	STELLANTIS
Ricavi netti da clienti esterni, riesposti ^(A)	€ 32	€ 306	€ 10.793	€ 611	€ 191	€ —	€ 9	€ 11.942
Più: Ricavi netti di FCA da clienti esterni ^(B)	14.537	1.296	3.237	476	441	252	328	20.567
Più: Rettifiche Pro-forma ^(C)	(27)	3	(84)	—	(3)	4	(5)	(112)
Ricavi netti da clienti esterni Pro-forma	€ 14.542	€ 1.605	€ 13.946	€ 1.087	€ 629	€ 256	€ 332	€ 32.397
Ricavi netti da operazioni con altri segmenti	4	—	20	6	14	2	(46)	—
Ricavi netti Pro-forma^(D)	€ 14.546	€ 1.605	€ 13.966	€ 1.093	€ 643	€ 258	€ 286	€ 32.397

(*) Altre attività, poste non allocate ed elisioni

(A) Ricavi netti da clienti esterni di PSA pubblicati, riesposti in coerenza con i segmenti presentati dal Gruppo, e per escludere i risultati di Faurecia S.E., che sarà classificata come *Discontinued Operation* nel Conto Economico comparativo del Gruppo per il primo semestre 2020

(B) Ricavi netti da clienti esterni di FCA come pubblicati, riesposti in coerenza con i segmenti presentati dal Gruppo

(C) Riclassifiche effettuate per presentare i ricavi netti di FCA coerentemente con quelli di PSA

(D) Ricavi netti consolidati pro-forma di Stellantis assumendo che la fusione FCA-PSA sia stata completata il 1 gennaio 2020

NOTE

(1) La fusione di Peugeot S.A. ("PSA") in Fiat Chrysler Automobiles N.V. ("FCA") è stata completata il 16 gennaio 2021 (la "Fusione"). Il 17 gennaio 2021, il gruppo ha assunto la denominazione Stellantis N.V. ("Stellantis" o "Gruppo"). PSA è stata identificata come acquirente ai fini contabili e, pertanto, i dati storici di Stellantis rappresentano le Continuing Operation di PSA, che riflettono anche la perdita del controllo e la classificazione di Faurecia S.E. (Faurecia) come Discontinued Operation a partire dal 1 gennaio 2021, con restatement dei periodi comparativi di riferimento. La data di acquisizione ai fini dell'aggregazione aziendale è il 17 gennaio 2021 e, pertanto, i risultati di FCA per il periodo 1-16 gennaio 2021 sono esclusi dai risultati del primo trimestre 2021 salvo diversa indicazione. I risultati del primo trimestre 2021 Pro-forma sono presentati assumendo che la Fusione sia stata completata il 1 gennaio 2020 e includono anche i risultati di FCA per il periodo 1-16 gennaio 2021. I risultati del primo trimestre 2020 rappresentano i soli risultati delle Continuing Operation di PSA e non sono direttamente comparabili con i risultati precedentemente pubblicati da PSA e riflettono le politiche contabili e classificazioni di reporting del Gruppo. I risultati del primo trimestre 2020 Pro-forma sono presentati assumendo che la Fusione sia stata completata il 1 gennaio 2020. Gli importi possono subire variazioni in quanto la contabilizzazione dell'allocatione del prezzo di acquisto non è ancora stata finalizzata.

(2) Automobili e veicoli commerciali leggeri. Le informazioni sulla quota di mercato sono derivate da dati forniti da parti terze del settore (come ad esempio European Automobile Manufacturers Association (ACEA), Ward's Automotive, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA)) e informazioni interne.

(3) EU 27 (esclusa Malta) + Islanda + Norvegia + Svizzera + Regno Unito.

(4) Le consegne complessive includono sia le consegne effettuate dalle società consolidate del Gruppo Stellantis sia quelle delle joint venture non consolidate dal Gruppo. Le consegne consolidate includono solamente le consegne effettuate dalle società consolidate del Gruppo.

(5) Rappresenta l'aggregazione delle unità in stock di FCA e PSA e fine periodo.

(6) Fonte: IHS Global Insight, Wards, China Passenger Car Association e stime di Gruppo.

(7) L'utile/(perdita) operativa adjusted esclude rettifiche apportate all'utile/(perdita) netta delle Continuing Operation tra cui oneri di ristrutturazione, svalutazioni di attività, cessione di partecipazioni e proventi/(oneri) atipici considerati eventi rari o isolati di natura non ricorrente in quanto l'inclusione di tali voci non è considerata indicativa dell'andamento operativo ordinario del Gruppo ed esclude inoltre gli oneri finanziari netti, imposte sul reddito e quota di utile delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto. La Guidance non considera gli impatti correlati alle rettifiche che saranno rilevate in sede di Purchase accounting o a seguito di variazioni nell'applicazione di principi contabili come richiesto dagli IFRS.

DICHIARAZIONI PROSPETTICHE

Il presente documento, con riferimento in particolare alla guidance per il 2021, 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 potrebbero differire significativamente da quelli contenuti nelle dichiarazioni prospettiche a causa di una molteplicità di fattori, tra cui: l'impatto della pandemia da COVID-19; la capacità del Gruppo di lanciare nuovi 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, 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; l'eventuale incapacità del Gruppo di finanziare taluni piani pensionistici; la capacità di fornire o organizzare accesso ad adeguate fonti di finanziamento per i concessionari e per la clientela finale e rischi correlati alla costituzione e gestione di società di servizi finanziari; la capacità di accedere a fonti di finanziamento al fine di realizzare i piani industriali 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 o dei sistemi di controllo elettronici contenuti nei veicoli del Gruppo; la capacità del Gruppo di realizzare benefici previsti da joint venture; 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, parti, componenti e sistemi utilizzati nei veicoli del Gruppo; sviluppi nelle relazioni sindacali, industriali e nella normativa giuslavoristica; 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; il rischio che le attività di Peugeot S.A. e Fiat Chrysler Automobiles N.V. non siano integrate con successo e altri rischi e incertezze.

Le dichiarazioni prospettiche contenute nel presente documento devono considerarsi valide solo alla data del presente documento e il Gruppo 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 del Gruppo, sono contenute nei documenti depositati dal Gruppo presso la Securities and Exchange Commission, l'AFM e la CONSOB.

Il 5 maggio 2021 alle ore 2:00 p.m. CEST / 8:00 a.m. EDT, i ricavi e le consegne del primo trimestre 2021 di Stellantis saranno presentati tramite un live webcast audio e conference call. La call sarà accessibile in diretta e, successivamente, in forma registrata sul sito corporate del Gruppo (<https://www.stellantis.com/it>). Precedentemente alla conference call, la relativa documentazione sarà resa disponibile sul medesimo sito.

Amsterdam, 5 maggio 2021