

(Esta traducción al español de la nota de prensa en inglés se distribuye con intención estrictamente informativa. Su versión inglesa es la oficial)

Airbus publica sus resultados del primer semestre (1S) de 2020

- Sistema industrial adaptado a los nuevos niveles de producción, contención del efectivo y de la redimensionamiento de la actividad.
- Las cifras del primer semestre reflejan el impacto por covid-19 mitigado por las medidas de adaptación
- Ingresos de 18.900 millones de euros; EBIT ajustado de -900 millones de euros que incluye -900 millones de euros de cargos relacionados con covid-19
- EBIT (declarado) de -1.600 millones de euros; pérdida por acción (declarada) de -2,45 euros
- Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes de -12.400 millones de euros, de los que -4.400 millones de euros corresponden al segundo semestre
- La fuerte liquidez sostiene la resiliencia y la flexibilidad de la compañía

Ámsterdam, 30 de julio de 2020 – Airbus SE (símbolo bursátil: AIR) ha presentado sus resultados financieros consolidados correspondientes al primer semestre (1S) finalizado el 30 de junio de 2020.

“El impacto de la pandemia de covid-19 en nuestros resultados financieros se ha hecho muy evidente en el segundo trimestre, con unas entregas de aviones comerciales que se han reducido a la mitad en el primer semestre en comparación con el año pasado”, afirmó el Chief Executive Officer de Airbus Guillaume Faury. “Hemos dimensionado la actividad desde una perspectiva industrial para enfrentarnos al nuevo entorno del mercado, y la cadena de suministro está trabajando de acuerdo con el nuevo plan. No queremos emplear efectivo antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes en el segundo semestre de 2020. Nos enfrentamos a una situación compleja y rodeada de incertidumbres, pero consideramos que, con las decisiones que hemos tomado, estamos preparados adecuadamente para atravesar estos momentos tan difíciles para nuestro sector”.

Los pedidos netos de aviones comerciales ascendieron a 298 (1S 2019: 88 aviones), de los cuales 8 aviones correspondieron al segundo trimestre, y la cartera de pedidos alcanzó los 7.584 aviones comerciales a 30 de junio de 2020. Airbus Helicopters registró 75 pedidos netos (1S 2019: 123 unidades), entre ellos, 3 H145, 1 Super Puma y 1 H160 durante el segundo trimestre. Los pedidos recibidos de Airbus Defence and Space se incrementaron hasta los 5.600 millones de euros.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Los **ingresos** consolidados se redujeron hasta los 18.900 millones de euros (1S 2019: 30.900 millones de euros), debido al difícil entorno de mercado que afecta al negocio de los aviones comerciales y que supone alrededor de un 50% menos de entregas respecto al mismo periodo del año anterior. Esta situación se vio compensada en parte por unos tipos de cambio más favorables. Se entregaron un total de 196 aviones comerciales (1S 2019: 389 aviones) que consistieron en 11 aviones A220, 157 aviones de la familia A320, 5 aviones A330 y 23 aviones A350. Airbus Helicopters registró unos ingresos estables debido a una cantidad inferior de entregas, que ascendieron a 104 unidades (1S 2019: 143 unidades), compensada en parte por una mayor facturación en servicios. Los ingresos de Airbus Defence and Space se vieron afectados por un menor volumen y mix –especialmente en Space Systems– y por los retrasos provocados por la situación por covid-19 en diversos programas.

El **EBIT ajustado** consolidado –una medida alternativa de rendimiento e indicador clave que registra el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios derivados de movimientos en las provisiones en relación con programas, reestructuración o efectos de los tipos de cambio, así como plusvalías/minusvalías resultantes de la enajenación y adquisición de empresas– se situó en -945 millones de euros (1S 2019: 2.529 millones de euros).

El EBIT ajustado de -1.307 millones de euros (1S 2019: 2.193 millones de euros⁽¹⁾) reflejó principalmente unas entregas de aviones comerciales inferiores y una menor eficiencia de los costes. Se han tomado medidas para adaptar la estructura de los costes a los nuevos niveles de producción y según se ejecuta el plan, se están materializando sus beneficios. En el EBIT ajustado se incluyen asimismo -900 millones de euros por cargos asociados por covid-19.

En estos momentos la cadencia de fabricación de aviones comerciales se ha ajustado al nuevo plan de producción en respuesta a la situación por covid-19 anunciado en abril de 2020. La actual situación del mercado ha provocado un ligero ajuste en la cadencia del A350 de 6 a 5 aviones al mes por el momento. En cuanto al A220, se prevé que la línea de montaje final (FAL) de Mirabel (Canadá) vuelva progresivamente a la cadencia de 4 aviones, el nivel previo al covid-19. Por su parte, la nueva FAL de Mobile (EE.UU.) se puso en marcha en mayo, según lo previsto. A finales de junio, no se pudieron entregar unos 145 aviones comerciales debido a la situación por covid-19.

El EBIT ajustado de Airbus Helicopters se incrementó hasta los 152 millones de euros (1S 2019: 125 millones de euros), reflejando un mix favorable, especialmente en el sector militar, y una mayor facturación de servicios, pero reduciéndose en parte debido a unas entregas inferiores. La Agencia Europea de Seguridad Aérea certificó recientemente los helicópteros H145 de cinco palas y el H160.

Follow us

If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

El EBIT ajustado de Airbus Defence and Space se redujo hasta los 186 millones de euros (1S 2019: 233 millones de euros), reflejando el impacto del covid-19 –principalmente en Space Systems– y compensándose en parte por las medidas de reducción de costes. El plan de reestructuración de la división se actualizó para reflejar también el impacto de la pandemia de coronavirus.

Durante el primer semestre de 2020 se entregaron tres aviones de transporte A400M. Asimismo, en el primer semestre de 2020 se consiguió la certificación de la capacidad de vuelo automático a bajo nivel y el lanzamiento simultáneo de paracaidistas, importantes hitos para lograr el pleno desarrollo del avión. Las actividades de retrofit del A400M progresan en estrecha colaboración con los clientes.

Los **gastos de I+D autofinanciado** consolidados ascendieron en total a 1.396 millones de euros (1S 2019: 1.423 millones de euros).

El **EBIT** (declarado) consolidado fue de -1.559 millones de euros (1S 2019: 2.093 millones de euros), incluyendo ajustes por un total neto de -614 millones de euros. Estos ajustes comprendieron:

- -332 millones de euros relacionados con el coste del programa A380, de los que -299 millones de euros correspondieron al segundo trimestre;
- -165 millones de euros relacionados con el desajuste de pagos previos a la entrega en dólares y a la valoración del balance, de los que -31 millones de euros correspondieron al segundo trimestre;
- -117 millones de euros de otros costes, como los de cumplimiento, de los que -82 millones de euros correspondieron al segundo trimestre.

La **pérdida por acción** consolidada declarada de -2,45 euros (beneficio por acción del 1S 2019: 1,54 euros) incluye el resultado financiero de -429 millones de euros (1S 2019: -215 millones de euros). El resultado financiero refleja -212 millones de euros netos asociados a Dassault Aviation, así como al deterioro de un crédito a OneWeb contabilizado en el primer trimestre de 2020 por un importe de -136 millones de euros. La **pérdida neta** consolidada⁽²⁾ se situó en -1,919 millones de euros (beneficio neto 1S 2019: 1.197 millones de euros).

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes** ascendió a -12.440 millones de euros (1S 2019: -3.981 millones de euros) de los cuales -4.400 millones de euros correspondieron al segundo trimestre. La cifra correspondiente al primer trimestre de 2020 excluyendo el pago de penalizaciones (relacionada con el acuerdo alcanzado en enero con las autoridades sobre el cumplimiento) también se situó en -4.400 millones de euros, demostrando que las medidas de contención del efectivo y los ajustes de

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

suministros entrantes han comenzado a surtir efecto. Estas medidas han compensado en parte una menor entrada de efectivo debido a la reducción en las entregas de aviones comerciales durante el segundo trimestre.

Los gastos de capital se mantuvieron estables en el primer semestre en unos 900 millones de euros en comparación con el mismo periodo del año anterior, y el objetivo es llegar a los 1.900 millones de euros a final de 2020 en este concepto. El **flujo de caja libre** consolidado fue de -12.876 millones de euros (1S 2019: -4.116 millones de euros). La **posición de deuda neta** consolidada a 30 de junio de 2020 se situó en -586 millones de euros (posición de deuda neta cierre ejercicio 2019: 12.500 millones de euros), con una **posición de tesorería bruta** de 17.450 millones de euros (cierre ejercicio 2019: 22.700 millones de euros).

En el mes de marzo se retiró la previsión de la compañía para el ejercicio 2020. Las repercusiones del covid-19 en el negocio continúan evaluándose y, dada la visibilidad limitada que existe actualmente, concretamente en lo relativo a las entregas, no se realizan nuevas previsiones.

Acontecimientos clave posteriores al cierre

Las conversaciones con los interlocutores sociales en torno al covid-19 continúan avanzando. Se espera que se contabilice una provisión para la reestructuración una vez que se cumplan las condiciones necesarias. Se espera que el importe se sitúe entre 1.200 y 1.600 millones de euros.

La Serious Fraud Office del Reino Unido (SFO) ha solicitado la comparecencia de GPT Special Project Management Ltd (GPT) para su procesamiento por un único cargo de corrupción. GPT es una empresa del Reino Unido que operaba en Arabia Saudí, que fue adquirida por Airbus en 2007 y cesó en sus operaciones en abril de 2020. La investigación de la SFO se refería a acuerdos contractuales que se habían originado antes de la adquisición de GPT y que continuaron después. Una resolución sobre GPT, cualquiera que sea su contenido, no afectará al Deferred Prosecution Agreement del Reino Unido del 31 de enero de 2020 y se ha provisionado un importe en las cuentas de Airbus⁽³⁾.

El 24 de julio de 2020, la compañía anunció que había acordado con los Gobiernos de Francia y España modificar los contratos de inversión inicial reembolsable (IIR) del A350 para poner fin a una larga disputa en la Organización Mundial del Comercio (OMC) y dejar sin base la justificación de los aranceles impuestos por EE.UU. Tras 16 años de litigio en la OMC, este último paso elimina el último punto de controversia al modificar los contratos franceses y españoles e introducir el tipo de interés y la referencia para la evaluación de riesgos que la OMC considera apropiados⁽³⁾.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Nota para la prensa: webcast en directo de la conferencia telefónica con analistas

El 30 de julio de 2020 a las **8:15 horas (CEST)** podrá escuchar **la conferencia telefónica con analistas sobre los resultados del primer semestre de 2020** con el **Chief Executive Officer Guillaume Faury** y el **Chief Financial Officer Dominik Asam** a través de la web de Airbus. La presentación a los analistas puede encontrarse en el sitio web de la empresa. A su debido tiempo habrá una grabación disponible. La conciliación de los KPI de Airbus con los “datos declarados según NIIF” puede consultarse en la presentación a los analistas.

Acerca de Airbus

Airbus es líder mundial en aeronáutica, espacio y servicios relacionados. En 2019, con una plantilla de alrededor de 135.000 empleados, generó unos ingresos de 70.000 millones de euros. Airbus ofrece la gama más completa de aviones de pasajeros. Airbus es asimismo líder europeo en la fabricación de aviones de repostaje, de combate, de transporte y para misiones, y además es una de las empresas espaciales líderes a nivel mundial. En helicópteros, Airbus proporciona las soluciones más eficientes del mundo en helicópteros civiles y militares.

Contacto para los medios**Guillaume Steuer**

+33 (0) 6 7382 1168

guillaume.steuer@airbus.com

Rod Stone

+33 (0) 531 085 826

rod.stone@airbus.com

Justin Dubon

+33 (0) 6 7497 4951

justin.dubon@airbus.com

Martin Agüera

+49 (0) 175 227 4369

martin.aguera@airbus.com

Laurence Petiard

+33 (0)6 18 79 75 69

laurence.petiard@airbus.com

Follow us

If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Consolidado Airbus - Resultados del primer semestre (1S) de 2020

(Cifras en euros)

Consolidado Airbus	1S 2020	1S 2019	Variación
Ingresos , en millones	18.948	30.866	-39%
de esta cifra Defensa, en millones	4.092	4.085	0%
EBIT ajustado , en millones	-945	2.529	-
EBIT (declarado) , en millones	-1.559	2.093	-
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	1.396	1.423	-2%
Beneficio neto / pérdida neta ⁽²⁾ , en millones	-1.919	1.197	-
Beneficio / pérdida por acción	-2,45	1,54	-
Flujo de Caja Libre (FCL) , en millones	-12.876	-4.116	-
Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones , en millones	-12.373	-3.998	-
Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes , en millones	-12.440	-3.981	-

Consolidado Airbus	30 de junio de 2020	31 dic. 2019	Variación
Posición de tesorería / pérdida neta , en millones	-586	12.534	-
Empleados	135.154	134.931	0%

Notas a pie: consúltese la página 11.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Por segmento de negocio	Ingresos			EBIT (declarado)			
	(Cifras en millones de euros)	1S 2020	1S 2019 ⁽¹⁾	Variación	1S 2020	1S 2019 ⁽¹⁾	Variación
Airbus		12.533	24.043	-48%	-1.808	2.006	-
Airbus Helicopters		2.333	2.371	-2%	152	124	+23%
Airbus Defence and Space		4.551	5.015	-9%	73	-15	-
Eliminaciones		-469	-563	-	24	-22	-
Total		18.948	30.866	-39%	-1.559	2.093	-

Por segmento de negocio	EBIT ajustado			
	(Cifras en millones de euros)	1S 2020	1S 2019 ⁽¹⁾	Variación
Airbus		-1.307	2.193	-
Airbus Helicopters		152	125	+22%
Airbus Defence and Space		186	233	-20%
Eliminaciones		24	-22	-
Total		-945	2.529	-

Por segmento de negocio	Pedidos recibidos (netos)			Cartera de pedidos		
	1S 2020	1S 2019	Variación	30 de junio de 2020	30 de junio de 2019	Variación
Airbus, en unidades	298	88	+239%	7.584	7.276	+4%
Airbus Helicopters, en unidades	75	123	-39%	666	697	-4%
Airbus Defence and Space, en millones de euros	5.588	4.220	+32%	N/A	N/A	N/A

Notas a pie: consúltese la página 11.

Follow us


If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Consolidado Airbus – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2020

(Cifras en euros)

Consolidado Airbus	2T 2020	2T 2019	Variación
Ingresos , en millones	8.317	18.317	-55%
EBIT ajustado , en millones	-1.226	1.980	-
EBIT (declarado) , en millones	-1.638	1.912	-
Beneficio neto/pérdida neta⁽²⁾ , en millones	-1.438	1.157	-
Beneficio / pérdida por acción (BPA)	-1,84	1,49	-

Por segmento de negocio (Cifras en millones de euros)	Ingresos			EBIT (declarado)		
	2T 2020	2T 2019 ⁽¹⁾	Variación	2T 2020	2T 2019 ⁽¹⁾	Variación
Airbus	4.964	14.346	-65%	-1.865	1.687	-
Airbus Helicopters	1.131	1.364	-17%	99	115	-14%
Airbus Defence and Space	2.440	2.903	-16%	126	102	+24%
Eliminaciones	-218	-296	-	2	8	-75%
Total	8.317	18.317	-55%	-1.638	1.912	-

Por segmento de negocio (Cifras en millones de euros)	EBIT ajustado		
	2T 2020	2T 2019 ⁽¹⁾	Variación
Airbus	-1.498	1.730	-
Airbus Helicopters	99	110	-10%
Airbus Defence and Space	171	132	+30%
Eliminaciones	2	8	-75%
Total	-1.226	1.980	-

Notas a pie: consúltese la página 11.

Follow us


If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Los ingresos del segundo trimestre de 2020 disminuyeron en un 55% debido, principalmente, a la reducción de las entregas de Airbus y de Airbus Helicopters, y a unos menores ingresos de Airbus Defence and Space.

Un **EBIT ajustado del segundo trimestre de 2020** de -1.226 millones de euros reflejó el bajo número de entregas de aviones comerciales y los cargos asociados por covid-19.

El **EBIT (declarado) del segundo trimestre de 2020** de -1.638 millones de euros incluye los ajustes netos de -412 millones de euros. Los ajustes netos en el segundo trimestre de 2019 ascendieron a -68 millones de euros.

Las **pérdidas netas del segundo trimestre de 2020** de -1.438 millones de euros reflejaron principalmente el EBIT (declarado) y un menor tipo impositivo efectivo.

Conciliación EBIT (declarado) / EBIT ajustado

El cuadro siguiente concilia el EBIT (declarado) con el EBIT ajustado

Consolidado Airbus (Cifras en millones de euros)	1S 2020
EBIT (declarado)	-1.559
de esta cifra:	
Coste del programa A380	-332
Desajuste pagos \$ ant. entrega / revaluación del balance	-165
Otros	-117
EBIT ajustado	-945

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Glosario

KPI	DEFINICIÓN
EBIT	La compañía sigue usando el término EBIT (Beneficios antes de intereses e impuestos). Es idéntico a Beneficio antes del resultado financiero e impuestos sobre beneficios según lo definido por las NIIF.
Ajuste	Ajuste, una medida alternativa de rendimiento , es un término utilizado por la Sociedad que incluye gastos o beneficios sustanciales derivados de movimientos en las provisiones en relación con programas, reestructuración o efectos de los tipos de cambio, así como plusvalías/minusvalías resultantes de la enajenación y adquisición de empresas.
EBIT ajustado	La Sociedad utiliza una medida alternativa de rendimiento , el EBIT ajustado, como indicador clave que registra el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios derivados de movimientos en las provisiones en relación con programas, reestructuración o efectos de los tipos de cambio, así como plusvalías/minusvalías resultantes de la enajenación y adquisición de empresas.
BPA ajustado	El BPA ajustado es una medida alternativa de rendimiento del beneficio por acción básico declarado, en la que el beneficio neto como numerador incluye los ajustes. La conciliación puede verse en la Presentación a los analistas.
Posición de tesorería bruta	La compañía define su posición de tesorería bruta consolidada como la suma de (i) efectivo y equivalentes de efectivo y (ii) valores (todo ello tal como está contabilizado en el estado de situación financiera consolidado).
Posición de tesorería neta	Para la definición de la medida alternativa de rendimiento posición de tesorería neta, véase el Documento de Registro Universal, sección MD&A 2.1.6.
FCL	Para la definición de la medida alternativa de rendimiento flujo de caja libre, véase el Documento de Registro Universal, sección MD&A 2.1.6.1. Es un indicador clave que permite que la compañía mida la cuantía del flujo de caja generado por las operaciones después del efectivo utilizado en actividades de inversión.
FCL antes de fusiones y adquisiciones	El flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones hace referencia al flujo de caja libre según se define en el Documento de Registro Universal, sección MD&A 2.1.6.1, ajustado en cuanto al producto neto de enajenaciones y adquisiciones. Se trata de una medida alternativa de rendimiento y un indicador clave que refleja el flujo de caja libre, excluyendo los flujos de caja resultado de enajenaciones y adquisiciones de empresas.
FCL antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes	El flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes hace referencia al flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones ajustado en cuanto al flujo de caja relativo a actividades de financiación de aviones. Es una medida alternativa de rendimiento y un indicador que la Sociedad puede utilizar ocasionalmente en sus provisiones financieras, en particular, cuando existe más incertidumbre en torno a las actividades de financiación a clientes.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Notas a pie de página:

- 1) Las cifras del año anterior se han reformulado para reflejar la adopción de una nueva estructura de segmentos en los informes relativa a las actividades “transversales” a partir del 1 de enero de 2020. Las actividades relacionadas con la innovación y con la transformación digital, que antes se incluían en los informes como “transversales” ahora se incluyen en el segmento de negocio “Airbus” formando parte de la nueva estructura de segmentos. Las “eliminaciones” se siguen registrando de forma separada.
- 2) Airbus SE sigue usando el término ‘beneficio neto / pérdida neta’. Es idéntico a ‘beneficio / pérdida’ del período atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.
- 3) Para una información más detallada sobre estos procedimientos legales, consúltense los Estados Financieros y, en particular, la nota 24, “Litigios y reclamaciones”, de la Información Financiera intermedia condensada no auditada y consolidada según las NIIF de Airbus SE correspondiente al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020, disponibles en la web de Airbus (www.airbus.com).

Declaración al amparo de las normas “Safe-Harbour”:

Esta nota de prensa incluye declaraciones de proyecciones a futuro (“forward-looking statements”). Las palabras tales como “prevé”, “cree”, “estima”, “espera”, “tiene intención de”, “planifica”, “proyecta”, “puede” y expresiones similares se usan para identificar estas declaraciones “forward-looking”. Entre los ejemplos de declaraciones “forward-looking” se encuentran aquellas relativas a estrategia, calendarios de aumento de la cadencia de producción y entregas, introducción de nuevos productos y servicios y expectativas de mercado, así como declaraciones relativas al rendimiento y a las perspectivas en el futuro.

Por su naturaleza, las declaraciones “forward-looking” entrañan riesgos e incertidumbre porque están relacionadas con acontecimientos y circunstancias futuros y puede haber muchos factores que hagan que los resultados y los acontecimientos reales difieran sustancialmente de los expresados o implícitos en dichas declaraciones “forward-looking”.

Estos factores incluyen, a título enunciativo, pero sin limitación:

- Cambios de las condiciones económicas, políticas o del mercado en general, incluyendo la naturaleza cíclica de algunas de las actividades empresariales de Airbus.
- Disrupciones significativas en los viajes aéreos (incluidas las derivadas de propagación de enfermedades o de atentados terroristas).
- Fluctuaciones de los tipos de cambio de divisas extranjeras, en particular entre el euro y el dólar estadounidense.
- El cumplimiento exitoso de los planes internos, incluyendo esfuerzos de productividad y de reducción de costes.
- Riesgos de comportamiento de los productos, así como riesgos de desarrollo y gestión de programas.
- Comportamiento de clientes, proveedores y subcontratistas, o negociaciones contractuales, incluyendo temas de financiación.
- Competencia y consolidación en el sector aeroespacial y de defensa.
- Conflictos laborales significativos en la negociación de convenios colectivos.
- El resultado de procesos políticos y jurídicos, incluyendo la disponibilidad de financiación gubernamental de determinados programas y el volumen de los presupuestos para adquisiciones en defensa y espacio.
- Costes de investigación y desarrollo en relación con productos nuevos.
- Riesgos jurídicos, financieros y gubernamentales relativos a operaciones internacionales.
- Procesos jurídicos y de investigación, y otros riesgos e incertidumbres de carácter económico, político y tecnológico.

Follow us

If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

- El impacto total de la pandemia de covid-19 y la crisis sanitaria y económica derivada.

Como consecuencia, los resultados reales de Airbus SE pueden diferir considerablemente de los planes, objetivos y expectativas expuestos en dichas declaraciones “forward-looking”.

Para el análisis de los factores que podrían hacer que los resultados futuros difieran de dichas declaraciones “forward-looking”, véase “Documento de Registro Universal de Airbus SE de 2019” de fecha 23 de marzo de 2020, incluyendo la sección de Factores de Riesgo. Para más información sobre el impacto de la pandemia de covid-19, consulte la nota 2 “Impacto de la propagación de la pandemia de covid-19” de las Notas de la Información Financiera intermedia condensada no auditada y consolidada según las NIIF del periodo de seis meses que finalizó el 30 de junio de 2020 publicado el 30 de julio de 2020.

Toda declaración de carácter “forward-looking” incluida en esta nota de prensa se refiere a la fecha de publicación de esta nota de prensa. Airbus SE no asume ninguna obligación de revisar o actualizar públicamente ninguna declaración “forward-looking” a la vista de información nueva o acontecimientos futuros ni de ningún otro modo.

Redondeo

Debido al redondeo, las cifras presentadas pueden no cuadrar exactamente con los totales proporcionados, y los porcentajes pueden no reflejar con precisión las cifras absolutas.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com