

(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 trimestre (1T) de 2022

- Sólidos resultados en el primer trimestre del año en un complejo entorno geopolítico y económico
- 142<sup>(1)</sup> aviones comerciales entregados en el primer trimestre de 2022
- Familia A320: la tasa de producción mensual se incrementará a 75 en 2025 para responder a la demanda de los clientes
- Ingresos de 12.0 mil millones de euros; EBIT ajustado de 1.3 mil millones de euros
- EBIT (reportado) de 1.4 mil millones de euros; BPA (reportado) de 1,55 euros
- Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes de 0.2 mil millones de euros
- No se modifica la previsión; perfil de riesgo más acentuado para el resto de 2022

**Ámsterdam, 4 de mayo de 2022** – Airbus SE (símbolo bursátil: AIR) ha anunciado los resultados financieros consolidados del primer trimestre (1T) que finalizó el 31 de marzo de 2022.

“Los resultados del primer trimestre reflejan el sólido rendimiento de nuestras actividades de aviones comerciales, helicópteros y defensa. Nuestras previsiones para 2022 se mantienen, aunque el perfil de riesgo para el resto del año se acentúa debido al complejo entorno geopolítico y económico actual”, afirmó Guillaume Faury, Chief Executive Officer de Airbus. “Más allá de 2022, vemos un fuerte crecimiento sostenido de la demanda de aviones comerciales, impulsado por la familia A320. Por tanto, hemos empezado a trabajar con nuestros socios del sector para aumentar la tasa de producción de la familia A320 a 75 aviones al mes en 2025. Este incremento beneficiará a la cadena de valor global de la industria aeroespacial”.

Los pedidos brutos de aviones comerciales ascendieron a 253 (1T 2021: 39 aviones) y los pedidos netos a 83 aviones tras las cancelaciones (1T 2021: -61 aviones). La cartera de pedidos alcanzó los 7.023 aviones comerciales a 31 de marzo de 2022. Airbus Helicopters registró 56 pedidos netos (1T 2021: 40 unidades) y consiguió un contrato para el programa de actualización del helicóptero de ataque Tigre MkIII. Los pedidos recibidos en Airbus Defence and Space se incrementaron hasta los 3.2 mil millones de euros (1T 2021: 2.0 mil millones de euros) en valor, lo que corresponde a un ratio de contratación sobre ventas del período en torno a 1,3. En ellos se incluye el contrato global del Eurodrone firmado en febrero de 2022, que cubre el desarrollo y la fabricación de 20 sistemas y 5 años de soporte inicial en servicio para Alemania, Francia, Italia y España.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

Los **ingresos** consolidados se incrementaron un 15% con respecto al año anterior, hasta los 12,0 mil millones de euros (1T 2021: 10.5 mil millones de euros), lo que refleja principalmente un número superior de entregas de aviones comerciales y un mix favorable. Se entregaron un total de 142<sup>(1)</sup> aviones comerciales (1T 2021: 125 aviones) que comprendieron 11 aviones A220, 109 aviones de la familia A320, 6 aviones A330 y 16 aviones A350. Los resultados financieros reflejan 140 entregas de aviones comerciales tras la deducción de dos aviones previamente contabilizados como vendidos en diciembre de 2021, cuya transferencia no fue posible debido a las sanciones internacionales en vigor. Los ingresos generados por las actividades de aviones comerciales de Airbus aumentaron un 17% reflejando, principalmente, unas entregas superiores y un mix favorable. Airbus Helicopters entregó 39 unidades (1T 2021: 39 unidades), y los ingresos aumentaron un 7%, lo que refleja el crecimiento de los servicios y un mix más favorable en los programas. Los ingresos de Airbus Defence and Space aumentaron un 16% debido principalmente a la actividad de Military Aircraft y a la firma del contrato del Eurodrone. En el primer trimestre de 2022 se entregó un avión de transporte A400M.

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 incrementó hasta los 1.263 millones de euros (1T 2021: 694 millones de euros). Este resultado incluye un efecto positivo no recurrente de 0.4 mil millones de euros relacionado con el recálculo del coste de servicios pasados relativos a las obligaciones de retiro y también refleja el esfuerzo realizado en materia de competitividad y el impacto de la contención de costes. En el primer trimestre de 2022 se registraron -0.2 mil millones de euros derivados del impacto de las sanciones internacionales contra Rusia.

El EBIT ajustado de las actividades de aviones comerciales de Airbus creció hasta los 1.065 millones de euros (1T 2021: 533 millones de euros), lo que refleja principalmente unas entregas superiores, así como el esfuerzo realizado en competitividad y el efecto de la contención de costes. También incluye el impacto no recurrente de las obligaciones de retiro, contrarrestado parcialmente por el impacto de las sanciones internacionales contra Rusia.

La producción de la familia A320 de aviones comerciales sigue avanzando para alcanzar una tasa mensual de 65 aviones en el verano de 2023 dentro de un entorno complejo. Tras un análisis de la demanda de los clientes a nivel mundial, así como una evaluación de la preparación del ecosistema industrial, la compañía ha empezado a colaborar con sus proveedores y socios para conseguir una tasa mensual de producción de 75 aviones en 2025. Este aumento de la producción beneficiará a la cadena de valor global. Airbus alcanzará estas mayores tasas de producción aumentando la capacidad de sus actuales plantas industriales y ampliando su presencia industrial en Mobile (EE.UU.) mientras invierte para garantizar que todas las plantas de ensamblaje de aviones comerciales tengan capacidad para el A321.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

En cuanto al A321XLR, la compañía continúa preparando su primer vuelo a finales del segundo trimestre de 2022. Su puesta en servicio, inicialmente planificada para finales de 2023, está prevista ahora para principios de 2024 con el fin de cumplir los requisitos de certificación.

El EBIT ajustado de Airbus Helicopters se incrementó hasta los 90 millones de euros (1T 2021: 62 millones de euros), impulsado en parte por el crecimiento de los servicios y un mix más favorable de los programas. También refleja factores no recurrentes, incluyendo el impacto de las obligaciones de retiro.

El EBIT ajustado de Airbus Defence and Space fue de 106 millones de euros (1T 2021: 59 millones de euros), impulsado principalmente por Military Aircraft y la firma del contrato del Eurodrone. También refleja el impacto no recurrente de las obligaciones de retiro, que se ve parcialmente contrarrestado por la repercusión de las sanciones internacionales contra Rusia en la actividad espacial.

En cuanto al programa A400M, continuaron las actividades de desarrollo para cumplir la hoja de ruta de capacidades revisada. Las actividades de retrofit progresan en estrecha colaboración con el cliente. Persisten los riesgos respecto a la cualificación de las capacidades técnicas y los costes asociados, a la fiabilidad operativa de los aviones –sobre todo en cuanto a los motores–, a la reducción de los costes y a la consecución de pedidos de exportación en el plazo previsto según la línea de base revisada.

Los **gastos de I+D autofinanciados** consolidados ascendieron a un total de 586 millones de euros (1T 2021: 620 millones de euros).

El **EBIT (reportado)** consolidado fue de 1.429 millones de euros (1T 2021: 462 millones de euros), incluyendo ajustes netos por valor de +166 millones de euros.

Estos ajustes comprendieron:

- +190 millones de euros relacionados con el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance general;
- -11 millones de euros relacionados con el programa A380;
- -13 millones de euros de otros costes incluyendo los de cumplimiento.

El resultado financiero se situó en 166 millones de euros (1T 2021: 59 millones de euros). Refleja, principalmente, el impacto neto positivo de la revaluación de una serie de inversiones de capital, parcialmente contrarrestado por la revaluación de instrumentos financieros, así como un resultado neto de los intereses de -76 millones de euros. El **beneficio neto** consolidado<sup>(2)</sup> fue de 1.219 millones de euros (pérdida neta 1T 2021: 362

millones de euros) con un **beneficio por acción** reportado consolidado de 1,55 euros (1T 2021: 0,46 euros).

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes** alcanzó los 213 millones de euros (1T 2021: 1.202 millones de euros), reflejando el nivel de las entregas, la competitividad y el impacto de las medidas de contención de costes, todo ello parcialmente contrarrestado por un incremento del capital circulante debido principalmente al inventario. El **flujo de caja libre** consolidado fue de 161 millones de euros (1T 2021: 1.164 millones de euros).

La **posición de tesorería bruta** a 31 de marzo de 2022 se situó en los 22.8 mil millones de euros (final de 2021: 22.7 mil millones de euros), con una **posición de tesorería neta** consolidada<sup>(3)</sup> de 7.7 mil millones de euros (final de 2021: 7.7 mil millones de euros). La situación de liquidez de la compañía sigue siendo sólida, alcanzando los 28.8 mil millones de euros el 31 de marzo de 2022.

## Perspectivas

Se mantiene sin variación la previsión anunciada en febrero de 2022.

La compañía asume como base de sus previsiones para 2022 que no se producirán más perturbaciones en la economía mundial, en el tráfico aéreo, en las operaciones internas de la compañía o en su capacidad de entregar productos y servicios.

Las previsiones de la compañía para 2022 se refieren a cifras antes de fusiones y adquisiciones.

Sobre esta base, la compañía se propone conseguir en 2022 aproximadamente:

- La entrega de 720 aviones comerciales;
- Un EBIT ajustado de 5.5 mil millones de euros;
- Un flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes de 3.5 mil millones de euros.

El Departamento de Estado de EE.UU. ha concedido a Airbus una prórroga de nueve meses del Acuerdo de Consentimiento por el que se resuelven las infracciones civiles del Reglamento de Tráfico Internacional de Armas (ITAR). Airbus solicitó esta prórroga al Departamento de Estado de EE.UU. ante la necesidad de reorientar los recursos internos dedicados al control de las exportaciones para la implantación y el seguimiento de las recientes restricciones de control de las exportaciones y las sanciones internacionales contra Rusia y Bielorrusia. La compañía no espera que la prórroga del Acuerdo de Consentimiento repercuta en el resto de los acuerdos alcanzados con las autoridades británicas, francesas y estadounidenses el 31 de enero de 2020.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

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

El 4 de mayo de 2022 a las 19:15 horas (CEST) podrá escuchar la conferencia telefónica con analistas sobre los resultados del primer trimestre de 2022 con el Chief Executive Officer Guillaume Faury y el Chief Financial Officer Dominik Asam a través de la web de Airbus <https://www.airbus.com>. La presentación a los analistas puede encontrarse también en el sitio web. A su debido tiempo habrá una grabación disponible. La conciliación de los KPI de Airbus con los “datos reportados según NIIF” puede consultarse en la presentación a los analistas.

[Newsroom](#)**Contactos para los medios:****Guillaume Steuer**

Airbus  
+33 (0) 6 73 82 11 68

[Correo electrónico](#)**Stefan Schaffrath**

Airbus  
+33 (0) 6 16 09 55 92

[Correo electrónico](#)**Justin Dubon**

Airbus  
+33 (0) 6 74 97 49 51

[Correo electrónico](#)**Martin Agüera**

Airbus Defence and Space  
+49 (0) 175 227 4369

[Correo electrónico](#)**Laurence Petiard**

Airbus Helicopters  
+33 (0) 6 18 79 75 69

[Correo electrónico](#)**Matthieu Duvelleroy**

Airbus  
+33 (0) 6 29 43 15 64

[Correo electrónico](#)**Follow us**

If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

**Consolidado Airbus – Resultados del primer trimestre (1T) de 2022**

(cifras en euros)

Consolidado Airbus	1T 2022	1T 2021	Variación
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>12.000</b>	10.460	+15%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>2.392</b>	2.027	+18%
<b>EBIT ajustado</b> , en millones	<b>1.263</b>	694	+82%
<b>EBIT (reportado)</b> , en millones	<b>1.429</b>	462	+209%
<b>Gastos de investigación y desarrollo</b> , en millones	<b>586</b>	620	-5%
<b>Beneficio neto<sup>(2)</sup></b> , en millones	<b>1.219</b>	362	+237%
<b>Beneficio por acción</b>	<b>1,55</b>	0,46	+237%
<b>Flujo de caja libre (FCL)</b> , en millones	<b>161</b>	1.164	-86%
<b>Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones</b> , en millones	<b>167</b>	1.171	-86%
<b>Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes</b> , en millones	<b>213</b>	1.202	-82%

Consolidado Airbus	31 de marzo de 2022	31 dic. 2021	Variación
<b>Posición de tesorería neta<sup>(3)</sup></b> en millones de euros	<b>7.711</b>	7.740	0%
<b>Número de empleados</b>	<b>127.120</b>	126.495	0%

Notas a pie: consúltese la página 10.

**Follow us**


If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

Por segmento de negocio	Ingresos			EBIT (reportado)		
	1T 2022	1T 2021	Variación	1T 2022	1T 2021	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Airbus	<b>8.541</b>	7.272	+17%	<b>1.242</b>	343	+262%
Airbus Helicopters	<b>1.265</b>	1.177	+7%	<b>90</b>	62	+45%
Airbus Defence and Space	<b>2.453</b>	2.115	+16%	<b>95</b>	17	+459%
Eliminaciones	<b>-259</b>	-104	-	<b>2</b>	40	-95%
<b>Total</b>	<b>12.000</b>	10.460	+15%	<b>1.429</b>	462	+209%

Por segmento de negocio	EBIT ajustado		
	1T 2022	1T 2021	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Airbus	<b>1.065</b>	533	+100%
Airbus Helicopters	<b>90</b>	62	+45%
Airbus Defence and Space	<b>106</b>	59	+80%
Eliminaciones	<b>2</b>	40	-95%
<b>Total</b>	<b>1.263</b>	694	+82%

Por segmento de negocio	Pedidos recibidos (netos)			Cartera de pedidos		
	1T 2022	1T 2021	Variación	31 de marzo de 2022	31 de marzo de 2021	Variación
Airbus, en unidades	<b>83</b>	-61	-	<b>7.023</b>	6.998	0%
Airbus Helicopters, en unidades	<b>56</b>	40	+40%	<b>756</b>	664	+14%
Airbus Defence and Space, en millones de euros	<b>3.211</b>	1.962	+64%	<b>N/A</b>	N/A	N/A

**Follow us**


If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

**Conciliación EBIT (reportado) / EBIT ajustado**

La siguiente tabla concilia el EBIT (reportado) con el EBIT ajustado

<b>Consolidado Airbus</b> (Cifras en millones de euros)	<b>1T 2022</b>
<b>EBIT (reportado)</b>	<b>1.429</b>
de esta cifra:	
Desajuste pagos \$ ant. entrega / revaluación del balance	<b>+190</b>
Programa A380	<b>-11</b>
Otros	<b>-13</b>
<b>EBIT ajustado</b>	<b>1.263</b>

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

## Glosario

KPI	DEFINICIÓN
<b>EBIT</b>	La compañía sigue usando el término EBIT (Beneficios antes de intereses e impuestos). Es idéntico a Beneficio antes de gastos financieros e impuestos sobre beneficios según lo definido por las NIIF.
<b>Ajuste</b>	Ajuste, una <b>medida alternativa de rendimiento</b> , 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.
<b>EBIT ajustado</b>	La Sociedad utiliza una <b>medida alternativa de rendimiento</b> , 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.
<b>BPA ajustado</b>	El BPA ajustado es una <b>medida alternativa de rendimiento</b> del beneficio por acción básico reportado, en la que el beneficio neto como numerador incluye los ajustes. La conciliación puede verse en la Presentación a los analistas.
<b>Posición de tesorería bruta</b>	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).
<b>Posición de tesorería neta</b>	La compañía define su posición de tesorería bruta consolidada como la suma de (i) efectivo y equivalentes de efectivo y (ii) valores, menos (iii) pasivos financieros, más o menos (iiii) contratos de tipos de interés relacionados con las coberturas de valor razonable (todo ello tal como está contabilizado en el estado de situación financiera consolidado).
<b>FCL</b>	Para la definición de la <b>medida alternativa de rendimiento</b> 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.
<b>FCL antes de fusiones y adquisiciones</b>	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 <b>medida alternativa de rendimiento</b> y un indicador clave que refleja el flujo de caja libre, excluyendo los flujos de caja resultado de enajenaciones y adquisiciones de empresas.
<b>FCL antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes</b>	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 <b>medida alternativa de rendimiento</b> 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](mailto:media@airbus.com)  
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

**Notas a pie de página:**

- 1) Antes de la deducción de dos aviones previamente contabilizados como vendidos en diciembre de 2021 cuya transferencia no fue posible debido a las sanciones internacionales contra Rusia.
- 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) La compañía ha decidido reajustar la definición de tesorería neta para que incorpore los contratos de tipos de interés relacionados con las coberturas de valor razonable, tal y como se refleja en el balance del primer trimestre de 2022.

**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.
- Cambios de las expectativas sociales y de los requisitos regulatorios sobre cambio climático;
- El impacto total de la pandemia de covid-19 y la crisis sanitaria y económica derivada;
- El agravamiento de la situación geopolítica, como la invasión de Ucrania por parte de Rusia con la consiguiente imposición de restricciones de control de las exportaciones y de sanciones internacionales, y el recrudecimiento de la tensión militar en todo el mundo.

Como consecuencia, los resultados reales de Airbus SE pueden diferir considerablemente de los planes, objetivos y expectativas expuestos en dichas declaraciones “forward-looking”. Para más información sobre el impacto de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, consulte la Nota 2 “Crisis de Ucrania” de las Notas de los Estados financieros intermedios condensados no auditados y consolidados según las NIIF del período de tres meses que finalizó el 31 de marzo de 2022. Para más información sobre el impacto de la pandemia de covid-19, consulte la Nota 3 “Impacto de la pandemia de covid-19” de las Notas de los Estados financieros intermedios condensados no auditados y consolidados según las NIIF del período de tres meses que finalizó el 31 de marzo de 2022. Para más información sobre los factores que podrían provocar que los resultados futuros difieran de

**Follow us**

If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

---

dichas declaraciones “forward-looking”, véanse los informes anuales de Airbus SE, incluyendo su Documento de Registro Universal de 2021 presentados el 6 de abril de 2022 y los Factores de Riesgo más actualizados. 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](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)