

(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 2020

- El entorno del mercado, especialmente el de aviones comerciales, se ha visto muy afectado por la situación del COVID-19
- Impacto parcial del COVID-19 en el resultado del primer trimestre de 2020
- Ingresos de 10.600 millones de euros; EBIT ajustado de 281 millones de euros
- EBIT (declarado) de 79 millones de euros; pérdida por acción (declarada) de -0,61 euros
- Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes de -8.000 millones de euros / -4.400 millones de euros antes del pago de las penalizaciones de -3.600 millones de euros
- Especial atención a adecuar la producción a la demanda y a la contención del efectivo
- La valoración de las implicaciones de COVID-19 en los pronósticos está en curso. Debido a una visibilidad limitada no se ofrecerán nuevas previsiones

Ámsterdam, 29 de abril de 2020 – Airbus SE (símbolo bursátil: AIR) ha presentado los resultados financieros consolidados del primer trimestre (T1) de 2020, que finalizó el 31 de marzo.

“Observamos un sólido comienzo de año tanto comercial como industrial, pero rápidamente hemos sentido el impacto de la pandemia de COVID-19 en nuestras cifras”, afirmó Guillaume Faury, Chief Executive Officer de Airbus. “Nos encontramos ahora en medio de la crisis más grave que ha conocido nunca la industria aeroespacial. Estamos implementando una serie de medidas para garantizar el futuro de Airbus. Nos pusimos en marcha muy pronto, reforzando la liquidez disponible para apoyar nuestra flexibilidad financiera. Estamos ajustando las cadencias de producción de aviones comerciales a la demanda de los clientes y nos estamos centrando en la contención del efectivo y en la estructura de costes a más largo plazo a fin de garantizar que podamos volver a nuestra forma habitual de operar una vez que la situación mejore. La salud y la seguridad de los empleados de Airbus es en todo

momento nuestra principal prioridad. Ahora debemos trabajar como sector para restaurar la confianza de los pasajeros en los viajes aéreos mientras aprendemos a coexistir con esta pandemia. La resiliencia de nuestra compañía será la base para garantizar la continuidad de la actividad”, añadió.

Los pedidos netos de aviones comerciales ascendieron a 290 (1T 2019: -58 aviones) con una cartera de pedidos que incluye 7.650 aviones comerciales a 31 de marzo de 2020. Airbus Helicopters registró 54 pedidos netos (1T 2019: 66 unidades), que incluyen 21 H145, 15 UH-72 Lakotas para el Ejército de los EE.UU. y 2 Super Pumas. Los pedidos recibidos de Airbus Defence and Space de 1.700 millones de euros incluyeron servicios para aviones militares, así como nuevos contratos en telecomunicación y en inteligencia conectada. También se incluye el contrato del demostrador de la Fase 1A para el programa del Futuro Sistema Aéreo de Combate europeo.

Los **ingresos** consolidados disminuyeron hasta los 10.600 millones de euros (1T 2019: 12.500 millones de euros), lo que refleja la difícil coyuntura del mercado que afecta al negocio de los aviones comerciales con 40 entregas menos que el año anterior durante este periodo, compensadas parcialmente por un mejor mix y unos tipos de cambio más favorables. Se entregaron un total de 122 aviones comerciales (1T 2019: 162 aviones) que comprendieron 8 aviones A220, 96 aviones de la familia A320, 4 aviones A330 y 14 aviones A350. Airbus Helicopters entregó 47 helicópteros (1T 2019: 46 unidades) con un aumento de los ingresos de un 19% que refleja un mix de entregas favorable y el crecimiento de los servicios. Los ingresos de Airbus Defence and Space se mantuvieron estables en comparación con el año anterior. En este trimestre 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, reestructuraciones o efectos de los tipos de cambio, así como plusvalías/minusvalías resultantes de la enajenación y adquisición de empresas– descendió hasta los 281 millones de euros (1T 2019: 549 millones de euros) debido principalmente a Airbus.

El EBIT ajustado de Airbus de 191 millones de euros (1T 2019: 463 millones de euros⁽¹⁾) reflejó, principalmente, unas entregas inferiores de aviones comerciales y los costes relacionados, compensadas parcialmente por el efecto positivo de los tipos de cambio.

Airbus siguió realizando avances industriales en el primer trimestre, pero no pudieron entregarse unos 60 aviones debido a la pandemia de COVID-19. Tal y como se anunció a principios de abril, debido a la situación provocada por el COVID-19, la media de la cadencia mensual de producción se ha ajustado a 40 para la familia A320, 2 para el A330 y 6 para el A350, lo que representa una reducción de aproximadamente un tercio en comparación con las cadencias de producción previas a la crisis. En cuanto al A220, la línea de montaje final de Mirabel (Canadá) tiene previsto regresar progresivamente a una cadencia mensual de 4 aviones.

El EBIT ajustado de Airbus Helicopters se incrementó hasta los 53 millones de euros (1T 2019: 15 millones de euros), reflejando un mix de entregas favorable y el crecimiento de los servicios.

El EBIT ajustado de Airbus Defence and Space se redujo hasta los 15 millones de euros (1T 2019: 101 millones de euros), reflejando un rendimiento inferior de la actividad, lo que también incluye a Space Systems. Debido a la gravedad de la pandemia de coronavirus, se está evaluando el impacto adicional que esta puede tener en el negocio y se ajustará el plan de reestructuración en Defence and Space en consonancia.

Los **gastos de I+D autofinanciado** consolidados ascendieron a un total de 663 millones de euros (1T 2019: 654 millones de euros).

El **EBIT** (declarado) consolidado fue de 79 millones de euros (1T 2019: 181 millones de euros), incluyendo ajustes por un total neto de -202 millones de euros. Estos ajustes comprendieron:

- -33 millones de euros relacionados con el coste del programa A380
- -134 millones de euros relacionados con el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance

- -35 millones de euros de otros costes, incluyendo los de cumplimiento

La **pérdida por acción** consolidada declarada de -0,61 euros (beneficio por acción del 1T 2019: 0,05 euros) incluye el resultado financiero de -477 millones de euros (1T 2019: -43 millones de euros). El resultado financiero incluye -245 millones de euros netos asociados a instrumentos financieros de Dassault Aviation y -136 millones de euros por el deterioro total del préstamo a OneWeb, que se declaró en quiebra según el capítulo 11 a finales de marzo. La **pérdida neta** consolidada⁽²⁾ se situó en -481 millones de euros (beneficio neto 1T 2019: 40 millones de euros).

El **flujo de caja libre consolidado antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes** se situó en -8.030 millones de euros (1T 2019: -4.341 millones de euros), e incluyó el pago de -3.600 millones de euros en penalizaciones que corresponden al acuerdo de cumplimiento con las autoridades alcanzado en enero de 2020. A pesar de la reducción en las entregas de aviones comerciales y la importante acumulación de inventario, el flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes se situó a un nivel similar al del primer trimestre de 2019, si excluimos el pago de la sanción. El **flujo de caja libre** consolidado fue de -8.501 millones de euros (1T 2019: -4.448 millones de euros). La **posición de tesorería neta** consolidada a 31 de marzo de 2020 se situó en 3.600 millones de euros (cierre ejercicio 2019: 12.500 millones de euros), con una **posición de tesorería bruta** de 18.400 millones de euros (cierre ejercicio 2019: 22.700 millones de euros).

Dado el actual entorno por el COVID-19, se anunciaron una serie de medidas a finales de marzo de 2020 para proteger la liquidez financiera de la compañía y seguir financiando sus operaciones. Entre ellas se incluyó la apertura de una línea de crédito por valor de 15.000 millones de euros, la retirada de la propuesta de pago del dividendo para 2019 y la suspensión del complemento voluntario a la financiación de las pensiones. Además, se emitió un bono por 2.500 millones de euros que canceló parcialmente la línea de crédito de 15.000 millones de euros, y que se liquidó el 7 de abril de 2020. En los próximos trimestres, la compañía seguirá centrándose en la conservación del efectivo y reducirá el flujo de salidas de caja. Además de reducir los gastos de capital previstos en 2020 en unos 700 millones de euros hasta los 1.900 millones de euros, las medidas puestas en marcha

también incluyen el aplazamiento y la suspensión de las actividades que no sean críticas para la continuidad de la actividad y hacer frente a los compromisos con los clientes y con el cumplimiento.

Las previsiones para 2020 también se retiraron en marzo. Las repercusiones del COVID-19 en el negocio continúan evaluándose y, dada la visibilidad limitada que existe actualmente, en concreto en lo relativo a las entregas, no se realizan nuevas previsiones.

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.

Contactos para los medios:

Guillaume Steuer	guillaume.steuer@airbus.com	+33 (0) 6 7382 1168
Rod Stone	rod.stone@airbus.com	+33 (0) 6 3052 1993
Stefan Schaffrath	stefan.schaffrath@airbus.com	+33 (0) 6 1609 5592
Martin Agüera	martin.aguera@airbus.com	+49 (0) 175 227 4369

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

El 29 de abril a las **8:15 horas (CEST)** podrá escuchar **la conferencia telefónica con analistas sobre los resultados del primer trimestre 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.

Consolidado Airbus - Resultados del primer trimestre (1T) de 2020

(Cifras en euros)

Consolidado Airbus	1T 2020	1T 2019	Variación
Ingresos , en millones	10.631	12.549	-15%
de esta cifra Defensa, en millones	1.946	1.678	+16%
EBIT ajustado , en millones	281	549	-49%
EBIT (declarado) , en millones	79	181	-56%
Gastos de investigación y desarrollo , en millones	663	654	+1%
Beneficio neto / pérdida neta ⁽²⁾ , en millones	-481	40	-
Beneficio / pérdida por acción	-0,61	0,05	-
Flujo de Caja Libre (FCL) , en millones	-8.501	-4.448	-
Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones , en millones	-7.999	-4.393	-
Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes , en millones	-8.030	-4.341	-

Consolidado Airbus	31 marzo 2020	31 dic. 2019	Variación
Posición de tesorería neta , en millones	3.586	12.534	-71%
Empleados	136.518	134.931	+1%

Notas a pie: consúltese la página 10.

Por segmento de negocio	Ingresos			EBIT (declarado)		
	1T 2020	1T 2019 ⁽¹⁾	Variación	1T 2020	1T 2019 ⁽¹⁾	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Airbus	7.569	9.697	-22%	57	319	-82%
Airbus Helicopters	1.202	1.007	+19%	53	9	+489%
Airbus Defence and Space	2.111	2.112	0%	-53	-117	-
Eliminaciones	-251	-267	-	22	-30	-
Total	10.631	12.549	-15%	79	181	-56%

Por segmento de negocio	EBIT ajustado		
	1T 2020	1T 2019 ⁽¹⁾	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Airbus	191	463	-59%
Airbus Helicopters	53	15	+253%
Airbus Defence and Space	15	101	-85%
Eliminaciones	22	-30	-
Total	281	549	-49%

Por segmento de negocio	Pedidos recibidos (netos)			Cartera de pedidos		
	1T 2020	1T 2019	Variación	31 marzo 2020	31 marzo 2019	Variación
Airbus, en unidades	290	-58	-	7.650	7.357	+4%
Airbus Helicopters, en unidades	54	66	-18%	702	737	-5%
Airbus Defence and Space, en millones de euros	1.734	1.074	+61%	31.921	34.074	-6%

Notas a pie: consúltese la página 10.

Conciliación EBIT (declarado) / EBIT ajustado

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

Consolidado Airbus (Cifras en millones de euros)	1T 2020
EBIT (declarado)	79
de esta cifra:	
Coste del programa A380	-33
Desajuste pagos \$ ant. entrega / revaluación del balance	-134
Otros	-35
EBIT ajustado	281

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, reestructuraciones 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, reestructuraciones 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 previsiones financieras, en particular, cuando existe más incertidumbre en torno a las actividades de financiación a clientes.

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.

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.
- El pleno impacto del brote de la enfermedad COVID-19.

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 el “Documento de Registro Universal de Airbus SE de 2019” de fecha 23 de marzo de 2020, incluyendo la sección de Factores de Riesgo.

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.