

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

### **Airbus anuncia sus resultados de los nueve primeros meses de 2017**

- Ingresos de 43.000 millones de euros; EBIT Ajustado de 1.800 millones de euros; EBIT (declarado de) 2.300 millones de euros; BPA (declarado) de 2,39 euros
- El mercado de la aviación comercial se mantiene firme, la sólida cartera de pedidos respalda los planes de aumento de la cadencia de producción
- Los retrasos con los motores afectan a los resultados de los nueve primeros meses; prioridad a las entregas y al aumento de la cadencia de producción en el cuarto trimestre
- Se confirman las previsiones para 2017

Ámsterdam, 31 de octubre de 2017 – Airbus SE (símbolo en bolsa: AIR) anuncia sus resultados de los nueve primeros meses de 2017 y confirma sus previsiones para el ejercicio.

"La fuerte cartera de pedidos y el firme entorno del mercado continúan respaldando nuestros planes de aumento de la cadencia de producción de aviones comerciales", ha afirmado Tom Enders, consejero delegado de Airbus. "Confirmamos nuestras previsiones pese a que el calendario de entregas de este año se ha desplazado considerablemente hacia finales de año, en gran parte debido a los conocidos problemas con el motor que afectan a nuestra familia A320neo".

Los **pedidos recibidos**<sup>(1)</sup> se situaron en 50.800 millones de euros (9m 2016: 73.200 millones de euros), con una **cartera de pedidos**<sup>(1)</sup> valorada en 945.000 millones de euros a 30 de septiembre de 2017 (final de 2016: 1,060 billones de euros). En total se recibieron 271 pedidos netos de aviones comerciales (9m 2016: 380 aviones), y la cartera de pedidos comprendía 6.691 aviones a finales de septiembre. Los pedidos netos de helicópteros

## Press Release

ascendieron a un total de 210 (9m 2016: 211 unidades), incluyendo 14 H175 en el tercer trimestre. En Defence and Space, el buen momento de los pedidos continuó en Military Aircraft, con los cinco A330 MRTT en total para Alemania y Noruega en el tercer trimestre. La recepción global de pedidos en la división se vio afectada por cambios de perímetro derivados de la reconfiguración de la cartera y del lento mercado de los satélites de telecomunicaciones.

Los **ingresos** se mantuvieron estables en 43.000 millones de euros (9m 2016: 42.700 millones de euros), pese a los cambios de perímetro en Defence and Space, y fueron más elevados sobre una base comparable. Los ingresos de Commercial Aircraft aumentaron un 4%, con la entrega de 454 aviones<sup>(2)</sup> (9m 2016: 462 aviones), cifra compuesta por 350 de la familia A320, 50 A350 XWB, 45 A330 y nueve A380. Los ingresos de Helicopters fueron ligeramente superiores, con la entrega de 266 unidades (9m 2016: 258 unidades). Los ingresos en Defence and Space reflejaron un efecto negativo de alrededor de 1.400 millones de euros correspondiente a los cambios de perímetro.

El **EBIT ajustado** –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– ascendió a un total de 1.796 millones de euros (9m 2016: 2.408 millones de euros).

El EBIT Ajustado de Commercial Aircraft, de 1.545 millones de euros (9m 2016: 1.836 millones de euros), reflejó el *mix* y el escalonamiento en la entrega de aviones, así como la fijación de precios en la transición.

El aumento de la cadencia de producción industrial del A350 continúa haciendo buenos progresos para cumplir el objetivo de producción mensual de 10 aviones al mes para finales de 2018. También se avanzó en la convergencia de costes recurrentes del A350. Se firmó un acuerdo con Qatar Airways tras la cancelación de cuatro turnos de entrega para el A350, para que la compañía siga recibiendo cuatro aviones acabados asociados para final de año. En el programa A320neo, se entregaron 90 aviones a 19 clientes. El aumento de la cadencia

## Press Release

de producción del A320neo sigue representando un reto, con un perfil de entregas muy concentrado en el cuarto trimestre. Se está dando prioridad a entregas de motores a clientes para que se usen como repuestos, como se acordó con los fabricantes de los motores. Al comienzo de 2017, se preveían unas 200 entregas del A320neo en el ejercicio. Debido a problemas con la disponibilidad de motores y a la asignación entre OEM y repuestos, actualmente se prevé que las entregas del A320neo sean ligeramente inferiores a ese objetivo. El programa A330neo alcanzó un importante hito en octubre, con el exitoso vuelo inicial.

El EBIT\* Ajustado de Helicopters descendió a 165 millones de euros (9m 2016: 200 millones de euros), reflejando un *mix* desfavorable principalmente por el menor número de horas de vuelos comerciales en servicio y por el efecto relacionado con la anterior inmovilización del H225. Esto se vio parcialmente compensado por los esfuerzos de transformación de la división. Airbus continúa trabajando con sus clientes para que la flota civil del H225 esté de nuevo plenamente operativa.

El EBIT Ajustado de Defence and Space se situó en 357 millones de euros (9m 2016: 436 millones de euros) en reflejo del cambio de perímetro, y se mantuvo estable en general sobre una base comparable.

Se entregaron 12 A400M, frente a los 11 aviones de los nueve primeros meses de 2016. Las hipótesis operativas y comerciales que se mantuvieron en 2016 siguen siendo la mejor evaluación actual del equipo directivo. Entretanto, no obstante, los niveles de producción se ajustaron para absorber las existencias, estando los calendarios de entrega todavía en fase de debate con los clientes. Continuaron las actividades de desarrollo para cumplir la hoja de ruta de capacidad revisada. No obstante, la consecución de las capacidades técnicas contractuales y los costes asociados siguen representando un gran desafío. También continúan los retos para asegurarse suficientes pedidos de exportación a tiempo, así como en cuanto a reducciones de costes, eficiencia industrial y exposición comercial, todo lo cual podría afectar al programa de forma significativa. Continúan las conversaciones con las naciones y la OCCAR para la eliminación de riesgos en el programa A400M.

## Press Release

Los **gastos de I+D autofinanciado** descendieron a 1.918 millones de euros (9m 2016: 2.015 millones de euros).

El **EBIT** (declarado) de 2.312 millones de euros (9m 2016: 2.356 millones de euros) incluía Ajustes por un total neto de +516 millones de euros en comparación con unos Ajustes netos de -52 millones de euros en los nueve primeros meses de 2016. Los Ajustes de los nueve primeros meses de 2017 comprenden:

- Un cargo de 150 millones de euros del programa A400M, incluyendo 80 millones de euros en el tercer trimestre que reflejan el ajuste de producción e indemnizaciones soportadas.
- Un efecto positivo de 43 millones de euros relacionado con el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance.
- Una plusvalía neta actualizada de 604 millones de euros por la desinversión del negocio de Defence Electronics.
- Un efecto positivo neto de 19 millones de euros relacionado con otros cambios de cartera en Defence and Space.

El **Beneficio Neto**<sup>(3)</sup> se situó en 1.851 millones de euros (9m 2016: 1.811 millones de euros), con un **beneficio por acción** de 2,39 euros (9m 2016: 2,34 euros). El BPA y el beneficio neto incluyeron un efecto positivo, principalmente de la revaluación de instrumentos financieros y partidas en el balance. El resultado financiero se situó en 92 millones de euros (9m 2016: -342 millones de euros).

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes** mejoró, situándose en -3.344 millones de euros (9m 2016: -4.184 millones de euros), si bien su desarrollo se vio afectado por la acumulación de existencias relacionadas con el aumento de la cadencia de producción y los retrasos del motor para la versión NEO. El **flujo de caja libre**, de -3.208 millones de euros (9m 2016: -2.649 millones de euros), incluyó un producto neto de unos 600 millones de euros correspondiente a la venta de Defence Electronics. El flujo de caja para la financiación de aviones experimentó una mejora interanual de unos 100 millones de euros, situándose en unos -440 millones de euros. El entorno global de la financiación de aviones sigue siendo bueno, con un alto nivel de liquidez disponible en el

## Press Release

mercado. Airbus continúa colaborando constructivamente con las agencias de crédito a la exportación (ECA) para devolver parte de la financiación obtenida con su respaldo.

La **posición de tesorería neta** a 30 de septiembre de 2017 se situaba en 6.700 millones de euros (final de 2016: 11.100 millones de euros) tras el pago de dividendo de 2016 de alrededor de 1.000 millones de euros en el segundo trimestre, con una posición de tesorería bruta de 18.000 millones de euros (final de 2016: 21.600 millones de euros).

Continúan las investigaciones iniciadas por la Serious Fraud Office (SFO) británica y el Parquet National Financier (PNF) francés a raíz de la comunicación de Airbus a las autoridades británicas. Airbus está cooperando plenamente con ambas autoridades, incluso en relación con los posibles asuntos que podrían afectar al negocio de Airbus. Las investigaciones de la SFO y el PNF y toda penalización potencialmente impuesta como consecuencia de las mismas podrían tener repercusiones negativas para Airbus. La potencial imposición de penalizaciones monetarias (y la cuantía de las mismas) o cualquier otra sanción proveniente de las investigaciones de la SFO y el PNF dependerán de las conclusiones objetivas y jurídicas definitivas de la investigación y podrían tener un efecto sustancial en los estados financieros, las actividades empresariales y las operaciones de Airbus. No obstante, por el momento es demasiado pronto para determinar la probabilidad o el alcance de cualquier posible consecuencia<sup>(4)</sup>.

Tras una revisión de sus procedimientos sobre cumplimiento reglamentario en EE.UU., Airbus ha descubierto e informado posteriormente a las autoridades estadounidenses correspondientes de sus conclusiones respecto a determinadas inexactitudes en las comunicaciones efectuadas al Departamento de Estado de EE.UU. conforme a la Parte 130 del reglamento estadounidense sobre el tráfico internacional de armas ("US International Traffic in Arms Regulations", ITAR). Airbus está cooperando con las autoridades estadounidenses. Airbus no puede ofrecer una estimación razonable del tiempo que puede ser necesario para resolver este asunto ni de la cuantía o la gama de potenciales indemnizaciones, penalizaciones u otras acciones gubernamentales, en su caso, en las que se incurra en relación con este asunto.

### Perspectivas

Como base para sus previsiones con respecto a 2017, Airbus espera que la economía mundial y el tráfico aéreo crezcan de acuerdo con los pronósticos independientes actuales, que no presuponen distorsiones importantes.

Las previsiones de Airbus sobre los beneficios y el Flujo de Caja Libre de 2017 se basan en un perímetro constante:

- Airbus espera entregar más de 700 aviones comerciales, con sujeción a que los fabricantes de motores cumplan sus compromisos
- Antes de fusiones y adquisiciones, Airbus espera un crecimiento porcentual del EBIT Ajustado y el BPA Ajustado de un solo dígito medio en comparación con 2016
- Se espera que el flujo de caja libre sea similar al de 2016 antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes

Se espera que el cambio de perímetro en Defence and Space reduzca el EBIT\* Ajustado y el flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones en unos 150 millones de euros y el BPA Ajustado en unos 14 céntimos.

### Acerca de Airbus

Airbus es un líder mundial en aeronáutica, espacio y servicios relacionados. En 2016 generó unos ingresos de 67.000 millones de euros con una plantilla de unos 134.000 empleados. Airbus ofrece la gama más completa de aviones de pasajeros desde 100 hasta más de 600 y aviones de negocios. Airbus es asimismo un 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 de comunicación:

Martin Agüera	+49 (0) 175 227 4369	<a href="mailto:martin.aguera@airbus.com">martin.aguera@airbus.com</a>
Rod Stone	+33 (0) 6 3052 1993	<a href="mailto:rod.stone@airbus.com">rod.stone@airbus.com</a>

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

Puede escuchar la conferencia telefónica de Harald Wilhelm, director financiero con los analistas sobre los **resultados de los nueve primeros meses de 2017** hoy a las 8:30 horas (CET) a través de [www.airbus.com](http://www.airbus.com). 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.

## Press Release

### Airbus – Resultados de los nueve primeros meses (9m) de 2017

(Cifras en euros)

Airbus	9m 2017	9m 2016	Variación
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>42.953</b>	42.705	+1%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>6.408</b>	7.190	-11%
<b>EBIT Ajustado</b> , en millones	<b>1.796</b>	2.408	-25%
<b>EBIT (declarado)</b> , en millones	<b>2.312</b>	2.356	-2%
<b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones	<b>1.918</b>	2.015	-5%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>1.851</b>	1.811	+2%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b>	<b>2,39</b>	2,34	+2%
<b>Flujo de Caja Libre (FCF)</b> , en millones	<b>-3.208</b>	-2.649	-
<b>Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones</b> , en millones	<b>-3.781</b>	-4.729	-
<b>Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes</b> , en millones	<b>-3.344</b>	-4.184	-
<b>Pedidos recibidos</b> <sup>(1)</sup> , en millones	<b>50.790</b>	73.218	-31%

Airbus	30 sept. 2017	31 dic. 2016	Variación
<b>Cartera de pedidos</b> <sup>(1)</sup> , en millones	<b>945.186</b>	1.060.447	-11%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>38.153</b>	39.811	-4%
<b>Posición de tesorería neta</b> , en millones	<b>6.718</b>	11.113	-40%
<b>Empleados</b>	<b>130.917</b>	133.782	-2%

Notas a pie: consúltese la página 13.

## Press Release

Por segmento de negocio	Ingresos			EBIT (declarado)			
	(Cifras en millones de euros)	9m 2017	9m 2016	Variación	9m 2017	9m 2016	Variación
Commercial Aircraft		<b>32.643</b>	31.511	+4%	<b>1.518</b>	773	+96%
Helicopters		<b>4.388</b>	4.282	+2%	<b>165</b>	200	-18%
Defence and Space		<b>6.733</b>	7.714	-13%	<b>900</b>	579	+55%
Sedes Centrales / Eliminaciones		<b>-811</b>	-802	-	<b>-271</b>	804	-
<b>Total</b>		<b>42.953</b>	42.705	+1%	<b>2.312</b>	2.356	-2%

Por segmento de negocio	EBIT Ajustado			
	(Cifras en millones de euros)	9m 2017	9m 2016	Variación
Commercial Aircraft		<b>1.545</b>	1.836	-16%
Helicopters		<b>165</b>	200	-18%
Defence and Space		<b>357</b>	436	-18%
Sedes Centrales / Eliminaciones		<b>-271</b>	-64	-
<b>Total</b>		<b>1.796</b>	2.408	-25%

Por segmento de negocio	Pedidos recibidos <sup>(1)</sup>			Cartera de pedidos <sup>(1)</sup>			
	(Cifras en millones de euros)	9m 2017	9m 2016	Variación	30 sept. 2017	31 dic. 2016	Variación
Commercial Aircraft		<b>40.814</b>	63.103	-35%	<b>897.128</b>	1.010.200	-11%
Helicopters		<b>4.729</b>	3.588	+32%	<b>11.636</b>	11.269	+3%
Defence and Space		<b>5.714</b>	8.189	-30%	<b>38.551</b>	41.499	-7%
Sedes Centrales / Eliminaciones		<b>-467</b>	-1.662	-	<b>-2.129</b>	-2.521	-
<b>Total</b>		<b>50.790</b>	73.218	-31%	<b>945.186</b>	1.060.447	-11%

Notas a pie: consúltese la página 13.

### Airbus – Resultados del tercer trimestre (3T) de 2017

(Cifras en euros)

Airbus	3T 2017	3T 2016	Variación
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>14.244</b>	13.950	+2%
<b>EBIT Ajustado</b> , en millones	<b>697</b>	729	-4%
<b>EBIT (declarado)</b> , en millones	<b>521</b>	505	+3%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>348</b>	50	+596%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b>	<b>0,45</b>	0,06	+650%

Por segmento de negocio	Ingresos			EBIT (declarado)		
	3T 2017	3T 2016	Variación	3T 2017	3T 2016	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Commercial Aircraft	<b>10.854</b>	10.450	+4%	<b>440</b>	353	+25%
Helicopters	<b>1.467</b>	1.595	-8%	<b>72</b>	56	+29%
Defence and Space	<b>2.108</b>	2.274	-7%	<b>84</b>	104	-19%
Sedes Centrales / Eliminaciones	<b>-185</b>	-369	-	<b>-75</b>	-8	-
<b>Total</b>	<b>14.244</b>	13.950	+2%	<b>521</b>	505	+3%

Por segmento de negocio	EBIT Ajustado		
	3T 2017	3T 2016	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Commercial Aircraft	<b>591</b>	567	+4%
Helicopters	<b>72</b>	56	+29%
Defence and Space	<b>109</b>	114	-4%
Sedes Centrales / Eliminaciones	<b>-75</b>	-8	-
<b>Total</b>	<b>697</b>	729	-4%

Notas a pie: consúltese la página 13.

## Press Release

Los **Ingresos del tercer trimestre de 2017** aumentaron un 2% impulsados principalmente por Commercial Aircraft, contrarrestados por un nivel menor de ingresos a causa de menos entregas y servicios en Helicopters y por cambios de perímetro en Defence and Space.

El **EBIT Ajustado del tercer trimestre de 2017** disminuyó un 4%, reflejando un comportamiento estable en Commercial Aircraft debido a que el efecto desfavorable de las entregas y el escalonamiento, los precios de transición y los costes de aumento de la cadencia de producción se vieron contrarrestados por el efecto favorable de I+D y el aumento de la cadencia de producción industrial del A350. Airbus continuó asimismo invirtiendo en innovación en sus sedes centrales.

El **EBIT (declarado) del tercer trimestre de 2017** aumentó a 521 millones de euros. Refleja Ajustes negativos netos de -176 millones de euros contabilizados en el tercer trimestre en relación con un cargo de -80 millones de euros en el programa A400M, que refleja el ajuste de producción y las indemnizaciones soportadas, Ajustes de cartera en Defence and Space de 35 millones de euros, y el efecto del cambio de moneda resultante del desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y revaluación del balance por -131 millones de euros. Los ajustes del tercer trimestre de 2016 ascendieron a -224 millones de euros.

Además, el **beneficio neto del tercer trimestre de 2017** aumentó hasta alcanzar 348 millones de euros impulsado principalmente por efectos de cambio positivos.

## Press Release

(Al final del ejercicio fiscal 2016, Airbus implementó las directrices sobre Medidas Alternativas de Rendimiento (APM por su sigla en inglés) publicadas por la ESMA (European Securities and Markets Authority). En consecuencia, algunas partidas ya no tienen la calificación de "no recurrentes". Dichas partidas tienen ahora la calificación de "Ajustes". Airbus ya no mide ni comunica su rendimiento sobre la base del "EBIT", sino sobre la base del "EBIT (declarado)", pues la diferencia entre los dos KPI, la partida denominada "antes de fondo de comercio y extraordinarios", se ha vuelto menos importante. No se ha producido ningún cambio en cuanto a la esencia de las directrices. La terminología ha cambiado, de manera que "EBIT\* antes de partidas no recurrentes" se ha sustituido por "EBIT Ajustado" y "BPA\* antes de partidas no recurrentes" se ha sustituido por "BPA Ajustado". Las definiciones de las Medidas Alternativas de Rendimiento pueden consultarse en el Glosario de la página 12.)

### Conciliación EBIT (declarado) / EBIT Ajustado

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

Airbus	9m 2017
<b>EBIT (declarado)</b> , en millones	<b>2.312</b>
<b>de esta cifra:</b>	
<b>Cargo A400M</b> , en millones	<b>-150</b>
<b>Desajuste pagos \$ ant. entrega / Revaluación del balance</b> , en millones	<b>43</b>
<b>Desinversión de Defence Electronics</b> , en millones	<b>604</b>
<b>Otros cambios de cartera netos en Defence and Space</b> , en millones	<b>19</b>
<b>EBIT Ajustado</b> , en millones	<b>1.796</b>

### Conciliación del EBIT\* antes de partidas no recurrentes de 9m 2016 con el EBIT Ajustado

Airbus	9m 2016
<b>EBIT* antes de partidas no recurrentes</b> , en millones	<b>2.415</b>
<b>Extraordinarios</b> , en millones	<b>-7</b>
<b>EBIT Ajustado</b> , en millones	<b>2.408</b>

\*Antes de deterioro de fondo de comercio y extraordinarios.

### Glosario

KPI	DEFINICIÓN
<b>EBIT</b>	La Sociedad 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>Ajustes</b>	Ajustes, 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>	Una <b>medida alternativa de rendimiento</b> 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.
<b>BPA Ajustado</b>	El BPA Ajustado es una <b>medida alternativa de rendimiento</b> 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, diapositiva 20.
<b>Posición de tesorería bruta</b>	La Sociedad 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>	Para la definición de la <b>medida alternativa de rendimiento</b> posición de tesorería neta, véase el Documento de Registro, sección MD&A 2.1.6.
<b>FCF</b>	Para la definición de la <b>medida alternativa de rendimiento</b> flujo de caja libre, véase el Documento de Registro, sección MD&A 2.1.6.1. Es un indicador clave que permite que la Sociedad mida la cuantía del flujo de caja generado por las operaciones después del efectivo utilizado en actividades de inversión.
<b>FCF 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, sección MD&A 2.1.6.1, ajustado en cuanto al producto neto de enajenaciones y adquisiciones. Es una <b>medida alternativa de rendimiento</b> y un indicador que es importante para medir el FCF, excluyendo los flujos de caja derivados de la enajenación y adquisición 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 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, como durante la suspensión del apoyo financiero de las agencias de crédito a la exportación.

### Notas a pie:

- 1) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos recibidos y la Cartera de Pedidos están basadas en precios brutos de catálogo.
- 2) De esta cifra, 452 entregas con reconocimiento de ingresos.
- 3) Airbus sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.
- 4) Para una información más detallada sobre estas investigaciones y otros litigios y reclamaciones, consúltense los Estados Financieros y, en particular, la nota 20, "Litigio y reclamaciones", de la Información Financiera intermedia condensada no auditada de Airbus SE correspondiente al período de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, disponibles en el sitio web de Airbus ([www.airbus.com](http://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 (incluso las derivadas 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.

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

## Press Release

Para el análisis de los factores que podrían hacer que los resultados futuros difieran de dichas declaraciones "forward-looking", véase el "Documento de Registro" de Airbus de fecha 4 de abril de 2017, 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 no asume ninguna obligación de revisar o actualizar públicamente ninguna declaración "forward-looking" a la vista de información nueva, 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.