

Press Release

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

(Para su información financiera del ejercicio 2016, Airbus ha implementado 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 tendrán la calificación de "no recurrentes". A partir de ahora, dichas partidas se calificarán como "ajustes". Airbus ya no medirá ni comunicará 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. Cambiarán algunos términos, por ejemplo, "EBIT antes de partidas no recurrentes" se sustituirá por "EBIT Ajustado" y "BPA* antes de partidas no recurrentes" se sustituirá por "BPA Ajustado". Las definiciones de las Medidas Alternativas de Rendimiento pueden consultarse en el Glosario de la página 13.)*

Airbus anuncia sus resultados de 2016 en línea con sus previsiones

- El récord en la entrega de aviones comerciales y la cartera de pedidos respaldan el aumento de la cadencia de producción
- Ingresos de 67.000 millones de euros; EBIT Ajustado de 4.000 millones de euros; EBIT (declarado) de 2.300 millones de euros; BPA (declarado) de 1,29 euros
- Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes de 1.400 millones de euros
- Se confirma el crecimiento futuro del beneficio por acción / flujo de caja libre
- El dividendo propuesto para 2016, de 1,35 euros por acción, aumenta un 4% con respecto a 2015
- El cargo total del A400M en el ejercicio 2016 asciende a 2.200 millones de euros: una carga significativa para el BPA, el programa sigue siendo motivo de preocupación

Ámsterdam, 22 de febrero de 2017 – Airbus (símbolo en bolsa: AIR) anuncia sus resultados financieros de 2016 con sus previsiones cumplidas para todos los principales indicadores de rendimiento y ofrece sus perspectivas para 2017.

Press Release

"Hemos cumplido los compromisos que asumimos hace un año y hemos logrado nuestras previsiones y objetivos, con una excepción, el A400M, pues en 2016 tuvimos que realizar otro cargo significativo por un total de 2.200 millones de euros. La eliminación de riesgos del programa y el fortalecimiento de su ejecución son nuestras prioridades máximas para este avión en 2017", ha afirmado Tom Enders, consejero delegado de Airbus. "Registramos una ratio neta de pedidos a ingresos (*book-to-bill*) superior a uno, en un ejercicio en el que efectuamos más entregas de aviones comerciales que nunca en el pasado. La cartera de pedidos récord está respaldando los planes de aumento de la cadencia de producción y nuestro rendimiento en 2016 demuestra que podemos cumplirlos. Conseguimos gestionar con éxito el aumento de la cadencia de producción de los programas de aviones de pasillo único y del A350, al tiempo que realizábamos la transición a la versión más eficiente del A320. Nuestro comportamiento comercial en helicópteros fue bueno pese a un entorno de mercado difícil, y continuamos reforzando y reconfigurando la cartera de defensa y espacio. Estamos tomando medidas adicionales para incrementar la eficiencia por medio del proyecto de integración, mientras que nuestra competitividad mejorará más con las inversiones en transformación digital. En conjunto, los progresos que realizamos el año pasado nos dan la confianza de que tenemos los elementos básicos para que se materialice nuestro potencial de crecimiento de los beneficios y del flujo de caja".

Los **pedidos recibidos**⁽¹⁾ en 2016 ascendieron a 134.000 millones de euros (2015: 159.000 millones de euros), con la **cartera de pedidos**⁽¹⁾ valorada en 1,06 billones de euros a 31 de diciembre de 2016 (final de 2015: 1,006 billones de euros). Los pedidos netos de aviones comerciales se situaron en 731 unidades (2015: 1.080 unidades), incluyendo 41 A350 XWB y 83 A330. La ratio neta de pedidos a ingresos (*book-to-bill*) fue superior a uno, mientras que la cartera de pedidos alcanzó la cifra récord de 6.874 aviones comerciales al final del año. Los pedidos netos de helicópteros ascendieron a un total de 353 (2015: 333 pedidos netos), incluyendo el H225M para Singapur y el contrato UK Military Flying Training System. Defence and Space logró una ratio de pedidos a ingresos (*book-to-bill*) superior a 1, con un fuerte impulso en los pedidos de aviones militares y satélites. Entre los pedidos clave se encontraron 16 aviones C295W para misiones de búsqueda y rescate para Canadá y los contratos de mantenimiento y soporte para el Eurofighter.

Press Release

Los **ingresos** del Grupo aumentaron un 3%, hasta los 67.000 millones de euros (2015: 64.000 millones de euros). Los ingresos de Commercial Aircraft aumentaron un 7%, reflejando la cifra récord de entregas de 688 aviones (2015: 635 aviones) y la repercusión favorable de los tipos de cambio. Pese al mayor número de entregas, de 418 unidades (2015: 395 unidades), los ingresos de Helicopters se vieron mermados por un *mix* desfavorable y menos horas de vuelos comerciales en servicios. Los ingresos de Airbus Defence and Space retrocedieron un 9%, reflejando el efecto negativo de la reconfiguración de la cartera de unos mil millones de euros, pero se mantuvieron estables en general sobre una base comparable.

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, operaciones de 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 3.955 millones de euros (2015: 4.108 millones de euros).

El EBIT Ajustado de Commercial Aircraft aumentó a 2.811 millones de euros (2015: 2.766 millones de euros), reflejando unos volúmenes más altos en el A320 y una caída del 21% en los gastos de investigación y desarrollo (I+D), debido principalmente a la prevista disminución de I+D en el A350. El EBIT Ajustado se vio afectado negativamente por la tasa más baja de producción del A330, una mayor dilución del A350, la fijación de precios en la transición y los costes de aumento de la cadencia de producción.

En el programa A320neo, se entregaron 68 aviones a 17 clientes. Ambos proveedores de motores tienen el compromiso de efectuar sus entregas de acuerdo con las expectativas del cliente. Persisten los retos en el aumento de la cadencia de producción del A320neo y su perfil de entregas, que se prevé se desplace hacia la última parte de 2017.

El ambicioso objetivo de aumento de la cadencia de producción del A350 se cumplió, y durante 2016 se entregaron 49 aviones. Durante el año se realizaron progresos en cuanto a gestión de riesgos y reducción del trabajo pendiente en la línea de montaje final del A350. El foco de atención continúa puesto en la convergencia de los costes recurrentes a medida que

Press Release

progresará el aumento de la cadencia de producción, y la situación continúa representando un reto. La cadena de suministro ha mejorado, aunque persistan algunos cuellos de botella, pero la empresa va por buen camino para gestionar el aumento de la cadencia de producción en 2017 con el fin de cumplir el objetivo de producción de 10 aviones al mes para finales de 2018. Los vuelos de prueba del A350-1000 están en marcha.

En Helicopters, el EBIT Ajustado se situó en 350 millones de euros (2015: 427 millones de euros), reflejando el *mix* desfavorable y menos horas de vuelos comerciales en servicios así como el accidente del H225 en Noruega y algunos costes de campañas. No obstante, el rendimiento subyacente continúa respaldado por continuas medidas de transformación y esfuerzos para la adaptación a los retos del mercado.

El EBIT Ajustado de Defence and Space se situó en 1.002 millones de euros (2015: 1.051 millones de euros). El buen comportamiento subyacente palió en parte el efecto del cambio de perímetro derivado de la reconfiguración de la cartera. Contó con el soporte de un fuerte *mix* de contratos y de la reducción de riesgos, así como de los beneficios materializados gracias a los esfuerzos de reestructuración.

En el programa A400M, las entregas aumentaron a 17 aviones en 2016 (2015: 11 aviones), dos de ellos entregados en lo que va del año 2017. La crisis de la reductora del motor (PGB) fue abordada en el segundo semestre del año con una reparación provisional para aumentar los intervalos de tiempo entre inspecciones. La capacidad se aumentó y el avión se entrega ahora con capacidades tácticas. Durante el segundo semestre de 2016 se afrontaron más retos para cumplir los requisitos de mejora de la capacidad militar y la dirección revaluó el coste industrial del programa, que ahora incluye una estimación de la exposición comercial. Como consecuencia de estas revisiones, en 2016 se registró un cargo total de 2.200 millones de euros (incluyendo 1.200 millones de euros en el cuarto trimestre). Las retenciones de dinero por parte de los clientes continuarán influyendo significativamente en 2017 y 2018 en particular. Persisten retos –que podrían ser significativos– para cumplir los requisitos de capacidad contractual, asegurarse suficientes pedidos de exportación a tiempo, reducción de costes y exposición comercial. Dado el volumen de la pérdida acumulada en el programa A400M, el Consejo de Administración ha pedido a la alta dirección que dialogue con los clientes para limitar la exposición residual.

Press Release

Los **gastos de I+D autofinanciado** del Grupo descendieron a 2.970 millones de euros (2015: 3.460 millones de euros).

El **EBIT** (declarado) de 2.258 millones de euros (2015: 4.062 millones de euros), incluía ajustes por un total neto de -1.697 millones de euros. Estos ajustes de 2016 comprendieron:

- Un cargo neto total de 2.210 millones de euros relacionado con el programa A400M, incluido el mayor cargo del cuarto trimestre.
- Un efecto negativo de 930 millones de euros relacionado con el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance.
- Una provisión de 182 millones de euros relacionada con los programas de reestructuración y transformación.
- Un cargo neto de 33 millones de euros relacionado con ajustes de cartera en Commercial Aircraft y en Defence and Space.
- Una plusvalía neta de 1.175 millones de euros relacionada con la creación de la fase 2 de la *joint venture* Airbus Safran Launchers.
- Un cargo de 385 millones de euros en el programa A350 registrado en el primer semestre de 2016.
- Una plusvalía neta de 868 de euros registrada en el primer semestre relacionada con la venta de acciones de Dassault Aviation y un ajuste a precio de mercado de las acciones restantes.

El **Beneficio Neto**⁽²⁾ se situó en 995 millones de euros (2015: 2.696 millones de euros) tras los ajustes del EBIT. También se vio considerablemente afectado por efectos negativos de los tipos de cambio. El **Beneficio por Acción** ascendió a 1,29 euros (2015: 3,43 euros). El resultado financiero se situó en -967 millones de euros (2015: -687 millones de euros).

El Consejo de Administración propondrá a la junta general de accionistas el pago de un dividendo para 2016 de 1,35 euros por acción el día 20 de abril de 2017 (2015: 1,30 € por acción). La fecha de registro es el 19 de abril de 2017. "Tenemos la intención de cumplir nuestro compromiso de aumentar el dividendo por acción sobre una base sostenible con la propuesta de este pago, que es aproximadamente un cuatro por ciento más alto que el de

Press Release

2015. El valor, de forma excepcional, está fuera de la banda de la política de dividendo. Se basa en nuestro rendimiento subyacente en 2016 y demuestra nuestra confianza en la generación de flujo de caja operativo en el futuro", ha afirmado el director financiero de Airbus, Harald Wilhelm.

El flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes se situó en 1.408 millones de euros (2015: 1.325 millones de euros), reflejando el fuerte comportamiento de las entregas y el potencial de generación de flujo de caja.

El flujo de caja libre, de 3.181 millones de euros (2015: 2.825 millones de euros), incluyó unos -250 millones de euros de financiación de aviones. El entorno de la financiación de aviones sigue siendo bueno, con un alto nivel de liquidez disponible en el mercado a buenos tipos de interés para la cartera de productos de Airbus. En el cuarto trimestre no se materializó ningún apoyo de las Agencias de Crédito a la Exportación europeas (ECA por su sigla en inglés), pero Airbus continúa trabajando con ellas para reanudar la financiación respaldada por ECA. El flujo de caja libre incluye asimismo 1.200 millones de euros correspondientes al producto de la venta de acciones de Dassault Aviation y unos 750 millones de euros de la implementación de la Fase 2 de la *joint venture* Airbus Safran Launchers. Además, se emplearon unos 1.700 millones de euros para remunerar a los accionistas mediante el pago de dividendo y en el último tramo del programa de recompra de acciones. La **posición de tesorería neta** a 31 de diciembre de 2016 se situaba en 11.100 millones de euros (final de 2015: 10.000⁽³⁾ millones de euros), con una posición de tesorería bruta de 21.600 millones de euros (final de 2015: 19.100⁽³⁾ millones de euros).

Previsiones

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.

Press Release

- 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.

Acerca de Airbus

Airbus es 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 plazas hasta más de 600. Airbus es asimismo un líder europeo en la fabricación de aviones de repostaje, de combate, de transporte y para misiones, así como la primera empresa espacial europea y la segunda mayor del mundo. En helicópteros, Airbus proporciona las soluciones más eficientes del mundo en helicópteros civiles y militares.

(El cambio de denominación legal de Airbus Group SE a Airbus SE está sometido a la aprobación de la junta general de accionistas que se celebrará el 12 de abril de 2017.)

Contactos para los medios de comunicación:

Martin Agüera +49 (0) 175 227 4369

Rod Stone +33 (0) 6 3052 1993

Nota para la prensa: Conferencia de prensa anual digital / Webcast en directo de la conferencia telefónica con analistas

A las 08:00 horas (CET) de hoy se puede seguir la primera **conferencia de prensa anual digital** de Airbus en directo a través de: www.airbusgroup.com/fy2016

Puede escuchar asimismo la conferencia telefónica de Tom Enders, consejero delegado y Harald Wilhelm, director financiero con analistas sobre los **resultados del ejercicio 2016** hoy a las 9:30 horas (CET) en el sitio web de Airbus: www.airbusgroup.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.

Airbus – Resultados del ejercicio 2016

(Cifras en euros)

Airbus	Ejercicio 2016	Ejercicio 2015	Variación
Ingresos , en millones	66.581	64.450	+3%
de esta cifra Defensa, en millones	11.102	11.512	-4%
EBIT Ajustado , en millones	3.955	4.108	-4%
EBIT (declarado) , en millones	2.258	4.062	-44%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	2.970	3.460	-14%
Beneficio Neto ⁽²⁾ , en millones	995	2.696	-63%
Beneficio por Acción (BPA)	1,29	3,43	-62%
Flujo de Caja Libre (FCF) , en millones	3.181	2.825	+13%
Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones , en millones	1.156	1.175	-2%
Flujo de Caja Libre antes de financiación a clientes , en millones	1.408	1.325	+6%
Dividendo por Acción ⁽⁴⁾	1,35	1,30	+4%
Pedidos recibidos ⁽¹⁾ , en millones	134.480	158.967	-15%

Airbus	31 dic. 2016	31 dic. 2015	Variación
Cartera de pedidos ⁽¹⁾ , en millones	1.060.447	1.005.864	+5%
de esta cifra Defensa, en millones	39.811	38.411	+4%
Posición de tesorería neta , en millones	11.113	10.003 ⁽³⁾	+11%
Empleados	133.782	136.574	-2%

Notas a pie: consúltese la página 14.

Press Release

por División	Ingresos			EBIT (declarado)			
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2016	Ejercicio 2015	Variación	Ejercicio 2016	Ejercicio 2015	Variación
Commercial Aircraft		49.237	45.854	+7%	1.543	2.287	-33%
Helicopters		6.652	6.786	-2%	308	427	-28%
Defence and Space		11.854	13.080	-9%	-93	736	-
Sedes Centrales / Eliminaciones		-1.162	-1.270	-	500	612	-
Total		66.581	64.450	+3%	2.258	4.062	-44%

por División	EBIT Ajustado			
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2016	Ejercicio 2015	Variación
Commercial Aircraft		2.811	2.766	+2%
Helicopters		350	427	-18%
Defence and Space		1.002	1.051	-5%
Sedes Centrales / Eliminaciones		-208	-136	-
Total		3.955	4.108	-4%

por División	Pedidos recibidos ⁽¹⁾			Cartera de pedidos ⁽¹⁾			
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2016	Ejercicio 2015	Variación	31 dic. 2016	31 dic. 2015	Variación
Commercial Aircraft		114.938	139.062	-17%	1.010.200	952.450	+6%
Helicopters		6.057	6.168	-2%	11.269	11.769	-4%
Defence and Space		15.393	14.440	+7%	41.499	42.861	-3%
Sedes Centrales / Eliminaciones		-1.908	-703	-	-2.521	-1.216	-
Total		134.480	158.967	-15%	1.060.447	1.005.864	+5%

Notas a pie: consúltese la página 14.

Press Release

Airbus – Resultados del cuarto trimestre (4T) de 2016

(Cifras en euros)

Airbus	4T 2016	4T 2015	Variación
Ingresos , en millones	23.876	21.485	+11%
EBIT Ajustado , en millones	1.547	1.328	+16%
EBIT (declarado) , en millones	-98	1.140	-
Beneficio Neto ⁽²⁾ , en millones	-816	796	-
Beneficio por Acción (BPA)	-1,06	1,02	-

por División	Ingresos			EBIT (declarado)		
	4T 2016	4T 2015	Variación	4T 2016	4T 2015	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Commercial Aircraft	17.726	14.735	+20%	770	398	+93%
Helicopters	2.370	2.363	0%	108	186	-42%
Defence and Space	4.140	4.697	-12%	-672	596	-
Sedes Centrales / Eliminaciones	-360	-310	-	-304	-40	-
Total	23.876	21.485	+11%	-98	1.140	-

por División	EBIT Ajustado		
	4T 2016	4T 2015	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Commercial Aircraft	975	553	+76%
Helicopters	150	186	-19%
Defence and Space	566	629	-10%
Sedes Centrales / Eliminaciones	-144	-40	-
Total	1.547	1.328	+16%

Notas a pie: consúltese la página 14.

Press Release

Los **ingresos del cuarto trimestre de 2016** aumentaron un 11%, impulsados por el fuerte comportamiento de las entregas en Commercial Aircraft, pero se vieron influidos negativamente por el cambio de perímetro en Defence and Space.

El **EBIT Ajustado del cuarto trimestre de 2016** aumentó un 16%, respaldado por el fuerte incremento en Commercial Aircraft que reflejó principalmente la influencia positiva de I+D, volúmenes favorables, precios en la transición y costes de aumento de la cadencia de producción.

El **EBIT (declarado) del cuarto trimestre de 2016** descendió en -98 millones de euros. Refleja principalmente ajustes negativos por -1.600 millones de euros contabilizados en el cuarto trimestre en relación con un mayor cargo neto para el A400M de -1.200 millones de euros, aproximadamente -200 millones de euros en relación con el efecto de los tipos de cambio a causa del desajuste en pagos en dólares previos a la entrega y una revaluación del balance así como una provisión neta para reestructuración de -182 millones de euros.

Además, el beneficio neto del cuarto trimestre de 2016 se vio afectado de forma significativa por efectos negativos de los tipos de cambio en otros resultados financieros.

Conciliación EBIT (declarado) / EBIT Ajustado

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

Airbus	Ejercicio 2016	Ejercicio 2015	Variación
EBIT (declarado) , en millones	2.258	4.062	-44%
Actualización para el A400M , en millones	-2.210	-290	
Desajuste pagos \$ ant. entrega / Revaluación del balance , en millones	-930	-635	-
Reestructuración/Transformación , en millones	-182	41	-
Cartera en Defence and Space y Commercial Aircraft , en millones	-33	90	-
Fase 2 creación JV Airbus Safran Launchers , en millones	1.175	-	-
Actualización para el A350 , en millones	-385	-	
Venta de Dassault Aviation , en millones	868	748	+16%
EBIT Ajustado , en millones	3.955	4.108	-4%

Conciliación de EBIT (declarado), EBIT Ajustado y EBIT* antes de partidas no recurrentes

Airbus	Ejercicio 2016	Ejercicio 2015	Variación
EBIT* antes de partidas no recurrentes , en millones	3.999	4.132	-3%
Extraordinarios , en millones	-44	-24	-
EBIT Ajustado , en millones	3.955	4.108	-4%
Ajustes , en millones	-1.697	-46	-
EBIT (declarado) , en millones	2.258	4.062	-44%

Glosario

KPI	DEFINICIÓN
EBIT	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.
Ajustes	Ajustes, 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, operaciones de reestructuración o efectos de los tipos de cambio, así como plusvalías/minusvalías resultantes de la enajenación y adquisición de empresas.
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, operaciones de 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, diapositiva 23.
Posición de tesorería bruta	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).
Posición de tesorería neta	Para la definición de la medida alternativa de rendimiento posición de tesorería neta, véase el Documento de Registro, sección 2.1.6.
FCF	Para la definición de la medida alternativa de rendimiento flujo de caja libre, véase el Documento de Registro, sección 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.
FCF 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, sección 2.1.6.1, ajustado en cuanto al producto neto de enajenaciones y adquisiciones. Es una medida alternativa de rendimiento y un indicador que es importante para medir el FCF, excluyendo los flujos de caja derivados de la enajenación y adquisición de empresas.
FCF 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, 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) 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.
- 3) Excluida la reclasificación de determinados valores.
- 4) Se propondrá a la Junta General de Accionistas de 2017.

Declaración al amparo de las normas "Safe-Harbour":

Algunas de las declaraciones contenidas en esta nota de prensa no son hechos históricos sino más bien exposiciones de expectativas futuras y otras declaraciones de cara al futuro ("forward-looking statements") que se basan en las opiniones de la dirección. Estas declaraciones reflejan las opiniones y las hipótesis de Airbus Group a la fecha de las declaraciones y entrañan riesgos conocidos y desconocidos e incertidumbres que podrían hacer que los resultados, el comportamiento o los acontecimientos reales difirieran sustancialmente de los expresados o implícitos en dichas declaraciones.

Cuando se usan en esta nota, palabras tales como "prever", "creer", "estimar", "esperar", "poder", "tener intención de", "planificar" y "proyectar" tienen por objeto identificar declaraciones "forward-looking".

Esta información "forward-looking" se basa en una serie de hipótesis, incluyendo, sin limitación: hipótesis respecto a demanda, mercados actuales y futuros para los productos y servicios de Airbus Group, comportamiento interno, financiación a clientes, comportamiento de clientes, proveedores y subcontratistas o negociaciones de contratos, resultados favorables de determinadas campañas de ventas pendientes. Las declaraciones "forward-looking" están supeditadas a incertidumbres y los resultados y las tendencias futuros reales pueden diferir sustancialmente en función de una serie de factores, incluyendo, sin limitación: condiciones económicas y laborales generales, incluyendo, en especial, la situación económica en Europa, Norteamérica y Asia; riesgos legales, financieros y gubernamentales relacionados con las operaciones internacionales; la naturaleza cíclica de algunas de las actividades de Airbus Group; la volatilidad del mercado para determinados productos y servicios; riesgos de rendimiento de productos; conflictos en la negociación de convenios colectivos de trabajo; factores que den lugar a una distorsión considerable y prolongada de los viajes aéreos en el mundo entero; el resultado de procesos políticos y legales, incluyendo incertidumbre respecto a la financiación gubernamental de determinados programas; la consolidación entre empresas de la competencia en la industria aeroespacial; el coste de desarrollo, y el éxito comercial de productos nuevos; los tipos de cambio y las fluctuaciones de diferencial de tipos de interés entre el euro y el dólar estadounidense y otras divisas; procesos legales y otros riesgos e incertidumbres de orden económico, político y tecnológico. En el "Documento de Registro" de la Sociedad, de fecha 5 de abril de 2016, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.airbusgroup.com