

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

Airbus Group publica sus resultados del primer semestre de 2016

- Cartera de pedidos comercial fuerte y diversificada que respalda el aumento de la cadencia de producción
- Datos financieros del primer semestre impulsados por el calendario de entregas de aviones aplazado
- Ingresos de 29.000 millones de euros; EBIT* antes de partidas no recurrentes de 1.700 millones de euros; beneficio por acción de 2,27 euros
- Progreso significativo de la estrategia para concentrarse en las actividades principales con plusvalías sustanciales
- Cargos en los programas A400M y A350 XWB reconocidos en el segundo trimestre de 2016
- Se confirman las previsiones para 2016**

Ámsterdam, 27 de julio de 2016 – Airbus Group SE (símbolo en bolsa: AIR) anuncia sus resultados del primer semestre de 2016 y confirma sus previsiones para el ejercicio**.

"El comportamiento financiero subyacente del primer semestre refleja nuestro ya anunciado calendario de entregas de aviones aplazado para este año", ha afirmado Tom Enders, consejero delegado de Airbus Group. "Continuamos beneficiándonos de una buena demanda de nuestros productos, como demuestra la dinámica de los pedidos recibidos en el Salón Aeronáutico de Farnborough, con el aumento de la cadencia de producción respaldado por nuestra cartera comercial, fuerte y diversificada. Nuestra atención operativa sigue centrada directamente en el aumento de la cadencia de producción de los aviones A320 y A350 y en la transición a la nueva versión de motor del A320. Lamentablemente, tenemos que hacer frente a nuevos gastos en los programas A400M y A350. Las pérdidas de estos programas se vieron paliadas por plusvalías significativas provenientes de la reconfiguración de la cartera, pero no por ello son más aceptables. La eficiencia industrial y la introducción paulatina de las funcionalidades militares del A400M siguen llevando retraso respecto al calendario previsto y continúan representando un reto. Pero estamos avanzando, y el A400M, que ya da servicio a cinco fuerzas aéreas con un rendimiento impresionante, demuestra cada vez más que es un

**Con un perímetro de consolidación constante

avión excepcional. En el segundo trimestre, finalizamos con éxito la *joint venture* de Airbus Safran Launchers y salimos de Dassault Aviation. En resumen, a pesar de nuestros retos a corto plazo, mantenemos el compromiso de cumplir nuestra previsión de crecimiento de los beneficios y la tesorería”.

Los **pedidos recibidos**⁽¹⁾ del Grupo en los primeros seis meses de 2016 ascendieron a 39.100 millones de euros (1S 2015: 53.900 millones de euros), mientras que el valor de la **cartera de pedidos**⁽¹⁾ se situaba en 978.000 millones de euros a 30 de junio de 2016 (final de 2015: 1.006 billones de euros). La cartera de pedidos de Airbus Defence and Space descendió en 4.600 millones de euros debido a cambios en el perímetro de consolidación. Airbus recibió pedidos netos por 183 aviones comerciales (1S 2015: 348 pedidos brutos), con pedidos brutos por 227 aviones, incluidos 27 A350 XWB. El segundo semestre del año empezó de forma positiva con 279 pedidos y compromisos anunciados en Farnborough, incluyendo contratos en firme por ocho A350-1000 de Virgin Atlantic Airways y por 100 A321neo de AirAsia. Airbus Helicopters recibió 127 pedidos netos (1S 2015: 135 pedidos netos) y fue seleccionado como proveedor de servicios para aviones del contrato del sistema de formación para vuelos militares (Military Flying Training System) del Reino Unido. También firmó un contrato con un consorcio chino para 100 helicópteros H135. Los pedidos recibidos se mantuvieron estables en Defence and Space, y en Space Systems se observó un buen empujón gracias a los satélites de observación de la Tierra y de telecomunicaciones.

Los **ingresos** del Grupo se mantuvieron estables en 28.800 millones de euros (1S 2015: 28.900 millones de euros). Pese al menor número de entregas, de 298 aviones (1S 2015: 304 aviones), los ingresos de Airbus Commercial se mantuvieron estables, respaldados por el fortalecimiento del tipo del dólar estadounidense en las coberturas. Los ingresos de Helicopters bajaron un 9%, en reflejo de un *mix* desfavorable a pesar del mayor número de entregas, de 163 unidades (1S 2015: 152 unidades). Los ingresos de Defence and Space se mantuvieron estables en general.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes**⁽³⁾ del Grupo –un indicador que registra el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios no recurrentes derivados de movimientos en las provisiones en relación con programas y reestructuraciones o efectos de los tipos de cambio– ascendió a un total de 1.684 millones de euros (1S 2015: 1.883 millones de euros). El EBIT* antes de partidas no recurrentes de Airbus Commercial se situó en 1.270

millones de euros (1S 2015: 1.533 millones de euros), principalmente debido al perfil de entregas aplazadas, a una menor producción del A330 y a la transición en la fijación de precios en el A320 y el A330. El EBIT* antes de partidas no recurrentes de Helicopters se situó en 144 millones de euros (1S 2015: 162 millones de euros), reflejando principalmente un *mix* menos favorable. El EBIT* antes de partidas no recurrentes de Defence and Space aumentó un 22%, situándose en 325 millones de euros (1S 2015: 267 millones de euros), respaldado por una buena ejecución de programas, su replanteamiento de la cartera y medidas de eficiencia.

Los gastos de **I+D autofinanciado** del Grupo descendieron a 1.309 millones de euros (1S 2015: 1.506 millones de euros).

En el A380, la planificación de las entregas está siendo ajustada a 12 entregas al año a partir de 2018, y el crecimiento del tráfico respalda la perspectiva a largo plazo del programa. En el programa A320, los preparativos para el aumento de la cadencia de producción continúan con problemas transitorios, ligados principalmente a la cadena de suministro, que se espera estén resueltos para final de año. En el primer semestre se entregaron ocho A320neo a tres clientes, y en julio se entregó el primer avión equipado con motores CFM. En el primer semestre de 2016 se entregaron doce A350, y el aumento de la cadencia de producción está avanzando. La provisión para contratos en pérdidas del A350 se ha mantenido estable desde los resultados del ejercicio 2013 durante las fases de certificación del avión, entrada en servicio y aumento de la cadencia de producción. A medida que se acelera el aumento de la cadencia de producción, se afrontan retos en la capacidad y el comportamiento de la cadena de suministro, pues la cabina es todavía la partida crítica para mantener el ritmo y el trabajo pendiente está causando un progreso más lento de lo esperado en la convergencia de los costes recurrentes. Por este motivo, en el segundo trimestre se efectuó un cargo de 385 millones de euros, además de la provisión para contratos en pérdidas. El cargo incluye asimismo un ritmo más bajo de aumentos de precios y entregas. El objetivo de una tasa de producción mensual de diez A350 para el final de 2018 permanece invariable.

En el programa A400M, en el primer semestre de 2016 se entregaron cinco aviones. La Agencia Europea de Seguridad Aérea certificó una reparación provisional de la caja reductora del motor (PGB), que, una vez esté disponible, dará a las fuerzas aéreas al menos 650 horas de vuelo antes de la inspección inicial de las partes afectadas de la PGB. El primer hito de desarrollo de la hoja de ruta de capacidad de la misión, definido con clientes a principios de

este año, se completó con éxito en junio con la certificación y la entrega del "MSN 33", el noveno avión para el cliente francés. La eficiencia industrial y la capacidad militar siguen siendo un reto para el programa A400M. Además, la directiva de aeronavegabilidad de la EASA, relacionada con la caja reductora del motor, y diversos problemas de calidad de la PGB, han tenido una gran repercusión en el programa de entrega a clientes. El equipo directivo ha revisado posteriormente la evolución del programa y ha calculado el resultado del contrato incorporando las implicaciones actuales del programa del motor revisado y su correspondiente plan de recuperación, problemas técnicos relacionados con la aleación de aluminio utilizada para algunas partes del avión, problemas recurrentes de convergencia de costes y, por último, algunos retrasos y sobrecostes del programa de desarrollo. Como consecuencia de la revisión, incluyendo una hipótesis actualizada de pedidos de exportación durante la fase contractual de lanzamiento, Defence and Space registró un cargo neto adicional de 1.026 millones de euros. Todavía están pendientes las negociaciones comerciales con la OCCAR y las naciones interesadas con respecto al nuevo calendario de entrega y sus implicaciones. Hoy por hoy, no es posible hacer una estimación fiable acerca del resultado de estas negociaciones. Los efectos potenciales en los estados financieros podrían ser significativos.

En Helicopters, continúa la investigación del accidente del H225 en Noruega en el mes de abril y por el momento no se puede realizar una estimación fiable del impacto financiero.

El **EBIT* declarado**, de 1.856 millones de euros (1S 2015: 2.229 millones de euros), incluía partidas no recurrentes por un total de 172 millones de euros, que comprendían:

- El cargo neto de 1.026 millones de euros relacionado con el programa A400M
- El cargo neto de 385 millones de euros del programa A350
- Un efecto negativo de 509 millones de euros relacionado con el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance
- Una plusvalía neta de 1.139 millones de euros relacionada con la creación de la *joint venture* Airbus Safran Launchers
- Una ganancia neta de capital de €868 millones relativa a la venta de acciones en Dassault Aviation y al valor de mercado de las acciones restantes
- Una plusvalía neta total de 85 millones de euros relacionada con ajustes de cartera en Airbus Commercial y en Defence and Space

El **Beneficio Neto**⁽⁴⁾ se elevó a 1.761 millones de euros (1S 2015: 1.524 millones de euros), con un **beneficio por acción** de 2,27 euros (1S 2015: 1,94 euros), respaldado también por la suma de alrededor de un dos por ciento relacionado con la recompra de acciones. El resultado financiero se situó en -148 millones de euros (1S 2015: -344 millones de euros).

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones** ascendió a -3.236 millones de euros (1S 2015: -1.025 millones de euros), reflejando la atención en el aumento de la cadencia de producción y en la transición. El **flujo de caja libre** se situó en -1.119 millones de euros (1S 2015: 549 millones de euros) e incluyó 1.200 millones de euros de la venta de acciones de Dassault Aviation, 750 millones de euros de la implementación de la segunda fase de la JV Airbus Safran Launchers, y 310 millones de euros de la venta de las actividades de Business Communications. La **posición de tesorería neta** a 30 de junio de 2016 se situaba en 7.200 millones de euros (final de 2015: 10.000 millones de euros), con una posición de tesorería bruta de 19.500 millones de euros (final de 2015: 19.100 millones de euros).

Perspectiva

Como base para sus previsiones con respecto a 2016, Airbus Group espera que la economía mundial y el tráfico aéreo crezcan de acuerdo con los pronósticos independientes actuales, que no presuponen distorsiones importantes.

Airbus Group confirma sus previsiones sobre los beneficios y el flujo de caja libre de 2016 sobre la base de un perímetro constante:

- Airbus espera entregar más de 650 aviones y se espera que la cartera de pedidos comerciales aumente
- Antes de fusiones y adquisiciones, Airbus Group espera un EBIT* antes de partidas no recurrentes así como un BPA antes de partidas no recurrentes estables en comparación con 2015
- Antes de fusiones y adquisiciones, Airbus Group espera obtener un flujo de caja libre estable en comparación con 2015, si bien la situación industrial del A400M y la reprogramación de las entregas hace que sea más difícil cumplir las previsiones de flujo

de caja libre en 2016. Está previsto que la financiación de la Agencia de Crédito a la Exportación se reanude en el cuarto trimestre de 2016.

Se espera que el cambio de perímetro en Airbus Defence and Space implementado en el primer semestre de 2016 reduzca el EBIT* antes de partidas no recurrentes y el flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones en unos 200 millones de euros, y el PBA* antes de partidas no recurrentes en unos 20 céntimos.

* Airbus Group usa el **EBIT antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios** como un indicador clave de sus resultados económicos. El término "extraordinarios" hace referencia a partidas tales como los gastos de amortización de ajustes a valor de mercado relativos a la fusión de la antigua EADS y la combinación de Airbus, así como pérdidas por deterioro de valor.

Acerca de Airbus Group

Airbus Group es líder mundial en aeronáutica, espacio y servicios relacionados. En 2015, el Grupo –compuesto por Airbus, Airbus Defence and Space y Airbus Helicopters– generó unos ingresos de 64.500 millones de euros con una plantilla de unos 136.600 empleados.

Contactos para los medios de comunicación:

Martin Agüera +49 (0) 175 227 4369

Rod Stone +33 (0) 6 3052 1993

Nota para la prensa: Retransmisión en directo de la conferencia telefónica de Airbus Group con analistas

Puede escuchar la conferencia telefónica de Tom Enders, consejero delegado, y Harald Wilhelm, director financiero, con analistas sobre los **resultados del primer semestre de 2016** hoy a las 8:30 horas (CET) en el sitio web de Airbus Group: www.airbusgroup.com/H12016. A su debido tiempo habrá una grabación disponible. En el sitio web encontrará también una entrevista en vídeo con el director financiero Harald Wilhelm.

Airbus Group – Resultados del primer semestre (1S) de 2016
(Cifras en euros)

Airbus Group	1S 2016	1S 2015	Variación
Ingresos , en millones	28.755	28.893	0%
de esta cifra Defensa, en millones	4.731	4.869	-3%
EBITDA ⁽²⁾ , en millones	2.924	3.295	-11%
EBIT antes de partidas no recurrentes ⁽³⁾ , en millones	1.684	1.883	-11%
EBIT ⁽³⁾ , en millones	1.856	2.229	-17%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	1.309	1.506	-13%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	1.761	1.524	+16%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	2,27	1,94	+17%
Flujo de Caja Libre (FCF) , en millones	-1.119	549	-
Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones , en millones	-3.236	-1.025	-
Flujo de Caja Libre antes de financiación a clientes , en millones	-532	612	-
Pedidos recibidos ⁽¹⁾ , en millones	39.135	53.919	-27%

Airbus Group	30 de junio 2016	31 dic. 2015	Variación
Cartera de pedidos ⁽¹⁾ , en millones	978.087	1.005.864	-3%
de esta cifra Defensa, en millones	37.055	38.411	-4%
Posición de tesorería neta , en millones	7.196	10.003	-28%
Empleados	136.890	136.574	0%

Notas a pie: consúltese la página 10.

por División	Ingresos			EBIT ⁽³⁾			
	(Cifras en millones de euros)	1S 2016	1S 2015	Variación	1S 2016	1S 2015	Variación
Commercial Aircraft		21.061	21.081	0%	421	1.424	-70%
Helicopters		2.687	2.950	-9%	144	162	-11%
Defence and Space		5.440	5.531	-2%	478	-26	-
Sedes Centrales / Eliminaciones		-433	-669	-	813	669	+22%
Total		28.755	28.893	0%	1.856	2.229	-17%

por División	EBIT antes de part. no recurrentes ⁽³⁾			
	(Cifras en millones de euros)	1S 2016	1S 2015	Variación
Commercial Aircraft		1.270	1.533	-17%
Helicopters		144	162	-11%
Defence and Space		325	267	+22%
Sedes Centrales / Eliminaciones		-55	-79	-
Total		1.684	1.883	-11%

por División	Pedidos recibidos ⁽¹⁾			Cartera de pedidos ⁽¹⁾			
	(Cifras en millones de euros)	1S 2016	1S 2015	Variación	30 de junio 2016	31 dic. 2015	Variación
Commercial Aircraft		32.302	46.334	-30%	930.885	952.450	-2%
Helicopters		2.338	2.726	-14%	11.421	11.769	-3%
Defence and Space		5.189	5.371	-3%	37.665	42.861	-12%
Sedes Centrales / Eliminaciones		-694	-512	-	-1.884	-1.216	-
Total		39.135	53.919	-27%	978.087	1.005.864	-3%

Notas a pie: consúltese la página 10.

Airbus Group – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2016

Airbus Group	2T 2016	2T 2015	Variación
Ingresos , en millones	16.572	16.815	-1%
EBIT antes de partidas no recurrentes ⁽³⁾ , en millones	1.183	1.232	-4%
EBIT ⁽³⁾ , en millones	1.491	988	+51%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	1.362	732	+86%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	1,76	0,93	+89%

por División	Ingresos			EBIT ⁽³⁾		
	2T 2016	2T 2015	Variación	2T 2016	2T 2015	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Commercial Aircraft	12.393	12.516	-1%	131	1.005	-87%
Helicopters	1.529	1.665	-8%	111	110	+1%
Defence and Space	2.906	2.928	-1%	388	-159	-
Sedes Centrales / Eliminaciones	-256	-294	-	861	32	-
Total	16.572	16.815	-1%	1.491	988	+51%

por División	EBIT antes de part. no recurrentes ⁽³⁾		
	2T 2016	2T 2015	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Commercial Aircraft	863	964	-10%
Helicopters	111	110	+1%
Defence and Space	216	177	+22%
Sedes Centrales / Eliminaciones	-7	-19	-
Total	1.183	1.232	-4%

Notas a pie: consúltese la página 10.

Los **ingresos del segundo trimestre de 2016** disminuyeron un uno por ciento en comparación con el segundo trimestre de 2015, principalmente a causa de un mix desfavorable en el área de Helicópteros, a pesar de un número superior de entregas.

El EBIT* antes de partidas no recurrentes del segundo trimestre de 2016 disminuyó ligeramente, sobre todo debido a Airbus Commercial, quedando compensado en parte por un buen ímpetu en Airbus Defence and Space. El EBIT* antes de partidas no recurrentes de Airbus Commercial refleja el perfil de entregas aplazadas, la menor producción del A330 y la fijación de precios en la transición, compensado en parte por una pequeña ayuda en los gastos de I+D.

El EBIT* declarado del segundo trimestre de 2016 aumentó un 51%, hasta 1.491 millones de euros. Refleja unas "partidas no recurrentes" netas de unos 300 millones de euros. En el segundo trimestre se contabilizaron cargos netos de programas en el A400M (-1-026 millones de euros) y el A350 (-385 millones de euros) y una partida negativa de cambio, no recurrente, relacionada con el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance (-500 millones de euros). En el segundo trimestre, se registraron partidas no recurrentes positivas por la creación de la JV Airbus Safran Launchers (1.139 millones de euros), la venta de acciones de Dassault Aviation (868 millones de euros) y otros ajustes menores de cartera relacionados principalmente con Defence and Space. En el segundo trimestre de 2015, se contabilizó un cargo neto correspondiente al programa A400M (-290 millones de euros).

El beneficio neto del segundo trimestre de 2016 se vio afectado positivamente por un tipo impositivo efectivo bajo en el período que reflejó los cargos netos de los programas y las ganancias derivadas de la creación de la JV Airbus Safran Launchers, la desinversión en Dassault Aviation y otras desinversiones en Defence and Space.

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) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios
- 3) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios
- 4) Airbus Group 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

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.