



Nota de Prensa

Firme ímpetu: EADS declara unos sólidos resultados del primer semestre de 2012

- EADS mejora sus previsiones debido al fuerte comportamiento subyacente
- Los ingresos aumentan un 14%, hasta 24.900 millones de euros
- El EBIT* antes de partidas no recurrentes aumenta un 89%: 1.400 millones de euros
- El Beneficio Neto* antes de partidas no recurrentes⁽⁴⁾ aumenta a 814 millones de euros; el Beneficio Neto aumenta a 594 millones de euros
- El Cash Flow Libre de -1.800 millones de euros refleja aumentos de existencias relacionados con la aceleración de la producción y entregas diferidas
- Los nuevos contratos de cobertura de 19.000 millones de euros realzan la estabilidad financiera
- La entrada en servicio del A350 XWB se aplaza al segundo semestre de 2014; se contabiliza un cargo de 124 millones de euros que corresponde al retraso real de unos tres meses

Leiden, 27 de julio de 2012 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) logró unos sólidos resultados financieros en la primera mitad de 2012, superando las expectativas. Los pedidos recibidos⁽⁵⁾ en los seis primeros meses alcanzaron la cifra de 28.200 millones de euros, impulsados por una sólida actividad de pedidos en Eurocopter, Astrium, Cassidian y Airbus Military y un ímpetu comercial constante en Airbus. A finales de junio, la cartera de pedidos⁽⁵⁾ de EADS se situaba en un nivel record de 551.700 millones de euros, proporcionando estabilidad y visibilidad en el entorno macroeconómico actual. Los ingresos ascendieron a 24.900 millones de euros. El EBIT* antes de partidas no recurrentes, de unos 1.400 millones de euros, se benefició de un fuerte comportamiento subyacente. El EBIT* declarado ascendió a 1.100 millones de euros, cifra considerablemente superior a la de 2011. La posición de Tesorería Neta se elevó a 9.700 millones de euros.

“El Grupo tuvo un buen comportamiento en los seis primeros meses y nuestros resultados financieros demuestran un firme ímpetu. El nuevo equipo directivo está unido en el afán de mejorar la rentabilidad mediante una atención claramente centrada en la ejecución de programas. Otro foco de atención de nuestros esfuerzos es seguir integrando y globalizando

EADS. Un paso importante en esta dirección es nuestra decisión de construir una línea de montaje final para aviones de Airbus en EE.UU.”, afirma Tom Enders, Consejero Delegado de EADS. “Nuestros principales programas, especialmente en Airbus, siguen exigiendo nuestra máxima atención. Especialmente en el A350, la madurez de las secciones entregadas para el montaje final es de importancia clave para nosotros a medida que nos preparamos para una enérgica aceleración de la producción.”

En los seis primeros meses de 2012, los **ingresos** de EADS aumentaron un 14%, a 24.900 millones de euros (1S 2011: 21.900 millones €), impulsados por el crecimiento en todas las Divisiones. Las empresas recientemente adquiridas en 2011 aportaron unos 800 millones de euros a este crecimiento. Hasta finales de junio, las entregas físicas se mantuvieron en un nivel elevado, con 279 aviones en Airbus Commercial y 198 helicópteros en Eurocopter. En julio, Astrium logró el 49 lanzamiento consecutivo del Ariane 5 con éxito.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes** –un indicador que registra el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios no recurrentes derivados de movimientos en las provisiones o efectos de los tipos de cambio– se situó en torno a 1.400 millones de euros (1S 2011: en torno a 700 millones €) para EADS y en torno a 830 millones de euros para Airbus (1S 2011: en torno a 310 millones €). El aumento en comparación con el mismo período del año pasado se debe a un mejor comportamiento en Airbus Commercial, Eurocopter y Astrium. La mejora operacional en Airbus Commercial incluye volúmenes favorables y mejores precios. El comportamiento de Eurocopter refleja efectos de volumen y mix de las actividades comerciales y de apoyo, mientras que el aumento en Astrium se debe a mejoras en productividad y a la integración de Vizada.

Durante el primer semestre de 2012, EADS aceleró su actividad de coberturas e implantó nuevos contratos de cobertura por 19.200 millones de dólares a un tipo de cambio medio de 1 EUR = 1,31 USD, que mejora la estabilidad del rendimiento financiero del Grupo. Al final de junio, la cartera de coberturas de EADS se situaba en un total de 84.100 millones de dólares.

El **EBIT* declarado** de EADS aumentó un 91%, a 1.078 millones de euros (1S 2011: 563 millones €), impulsado por la mejora del EBIT* antes de partidas no recurrentes.

En el primer semestre de 2012, el desajuste del dólar y la revaluación del balance tuvieron un efecto positivo de unos 20 millones de euros en el EBIT*.

Este trimestre, con la entrada en servicio del A350 XWB desplazada al segundo semestre de 2014, Airbus Commercial registró un cargo de 124 millones de euros que corresponde al retraso real de unos tres meses.

Se está desarrollando la solución técnica para el amarre de las alas del A380. Para los A380 ya entregados, los cargos totales registrados en el primer semestre de 2012 ascendieron a 181 millones de euros, de los cuales 23 millones se contabilizaron en el segundo trimestre.

El **Beneficio Neto** aumentó significativamente, a 594 millones de euros (1S 2011: 109 millones €), equivalente a un beneficio por acción de 0,73 euros (BPA en el 1S 2011: 0,13 €). El Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes⁽⁴⁾ aumentó a 814 millones de euros (1S 2011: 389 millones €), en línea con el fuerte comportamiento subyacente.

El resultado financiero asciende a -239 millones de euros (1S 2011: -366 millones €). El resultado por intereses de -143 millones de euros (1S 2011: -97 millones €) se deterioró en comparación con el nivel de 2011, principalmente a causa de menos ingresos por intereses relacionados con un saldo medio menor de tesorería y tipo de interés más bajos en comparación con el año pasado.

Otros resultados financieros, de -96 millones de euros (1S 2011: -269 millones €) incluyen un mejor efecto de la revaluación de monedas extranjeras en comparación con el primer semestre de 2011. Esta partida incluye asimismo la aplicación de provisiones descontadas.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado** permanecieron prácticamente estables, en 1.425 millones de euros (1S 2011: 1.409 millones €).

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes se situó en -1.671 millones de euros (1S 2011: -286 millones €). En la mejora del rendimiento operacional influye negativamente un deterioro del capital circulante. Esto se debe principalmente a un fuerte aumento de existencias a medida que EADS sigue acelerando la producción, mientras que las entregas y los logros de hitos tienen carácter diferido en el año, especialmente en el caso del A380. Sin embargo, el principal deterioro en Airbus se produjo en el primer trimestre de 2012.

En el primer semestre de 2012, se proporcionó un bajo apoyo de financiación a clientes por -80 millones de euros.

El nivel de las inversiones aumentó en comparación con el año pasado, principalmente en Airbus y Eurocopter.

El Cash Flow Libre después de financiación a clientes se situó en -1.751 millones de euros (1S 2011: -184 millones €).

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se elevó a 9.700 millones de euros (final de 2011: 11.700 millones €), reflejando asimismo una aportación en efectivo a activos de pensiones de unos 320 millones de euros así como el pago de dividendos de unos 370 millones de euros.

Los **pedidos recibidos**⁽⁵⁾ de EADS se situaron en 28.200 millones de euros (1S 2011: 58.100 millones de euros). Esta cifra se vio impulsada por una sólida actividad de pedidos en Eurocopter, Astrium, Cassidian y Airbus Military y el constante ímpetu comercial en Airbus Commercial.

A finales de junio de 2012, la **cartera de pedidos**⁽⁵⁾ del Grupo se situaba en el nivel record de 551.700 millones de euros (final de 2011: 541.000 millones €), proporcionando estabilidad y visibilidad en la actual coyuntura macroeconómica.

La cartera de pedidos de Airbus Commercial ha mejorado gracias a un efecto positivo de revaluación de unos 12.000 millones de euros por la apreciación del tipo de cambio spot del dólar al cierre desde el final de 2011.

La cartera de pedidos de la División se mantuvo estable en 51.900 millones de euros (final de 2011: 52.800 millones €).

A finales de junio de 2012, EADS tenía una plantilla de 135.634 **empleados** (final de 2011: 133,115).

Perspectiva

Como base para las previsiones de EADS en 2012, el Grupo prevé que la economía mundial y el tráfico aéreo aumenten de acuerdo con los pronósticos independientes actuales y no prevé ninguna distorsión importante a causa de la crisis del euro.

Los resultados de EADS en los seis primeros meses confirman la tendencia de crecimiento y mejora del Grupo. Estas dinámicas positivas han conducido a EADS a mejorar sus previsiones para 2012.

En 2012, Airbus debería entregar unos 580 aviones comerciales, entre ellos los 30 aviones A380 previstos.

Los pedidos brutos deberían ser superiores al número de entregas, entre 600 y 650 aviones.

Sobre la base de una hipótesis de tipo de cambio de 1 EUR = 1,35 USD, los ingresos de EADS en 2012 deberían seguir creciendo en torno al 10%.

Sobre la base del buen comportamiento en el primer semestre, especialmente en Airbus, Eurocopter y Astrium, EADS prevé que el EBIT* antes de partidas no recurrentes del Grupo en 2012 se sitúe en torno a 2.700 millones de euros.

En consecuencia y con un tipo impositivo previsto para el ejercicio algo inferior al 30%, el BPA* de EADS en 2012, antes de partidas no recurrentes⁽⁴⁾, debería ser de aproximadamente 1,95 euros (ejercicio 2011: 1,39 €).

De cara al futuro, el comportamiento del EBIT* declarado y del BPA de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para cumplir en programas complejos como el A400M, A380 y A350 XWB de acuerdo con los compromisos contraídos con sus clientes.

Sobre la base de la previsión de entregas de 30 A380, EADS debería seguir generando un Cash Flow Libre positivo después de financiación a clientes y antes de adquisiciones.

Divisiones de EADS: Constante ímpetu comercial en Airbus Commercial, sólida actividad de pedidos en Eurocopter, Astrium y Cassidian

Los ingresos consolidados de **Airbus** aumentaron un 13%, situándose en 17.246 millones de euros (1S 2011: 15.312 millones €). El EBIT* consolidado de Airbus aumentó un 174%, a 553 millones de euros (1S 2011: 202 millones €).

Los ingresos de Airbus Commercial se elevaron a 16.585 millones de euros (1S 2011: 14.464 millones €). En comparación con el año pasado, los ingresos de Airbus Commercial se beneficiaron de efectos favorables de volumen y precios. Se registraron 278 entregas con reconocimiento de ingresos, frente a las 279 entregas físicas, dado que un avión se entregó en arrendamiento operativo.

El EBIT* de Airbus Commercial antes de partidas no recurrentes aumentó a 830 millones de euros (1S 2011: alrededor de 330 millones €), beneficiándose de un mejor comportamiento operacional que incluía efectos favorables de volumen y precios netos de subidas. Se produjo un pequeño contratiempo transitorio debido al deterioro del tipo del dólar en las coberturas del Grupo con vencimiento en el primer semestre de 2012, y los gastos de I+D se mantuvieron estables respecto al nivel del primer semestre de 2011.

El EBIT* declarado de Airbus Commercial también mejoró significativamente, elevándose a 548 millones de euros (1S 2011: 223 millones €). Incluye el cargo registrado para el A350 WXB así como la actualización de la provisión para el amarre de las alas del A380.

Los ingresos en Airbus Military, de 843 millones de euros, descendieron en comparación con el año pasado (1S 2011: 1.112 millones €), principalmente a causa de un menor reconocimiento de ingresos en el A400M, así como menores ingresos en aviones de reabastecimiento.

El EBIT* de Airbus Military permaneció prácticamente estable, situándose en 2 millones de euros (1S 2011: 3 millones €), reflejando el menor volumen en el periodo, que no queda totalmente compensado por los menores gastos de I+D.

Al final de junio, Airbus Commercial tenía contabilizados 230 pedidos netos (1S 2011: 640 pedidos netos). El dato del primer semestre de 2011 incluía las reservas conseguidas en el Salón Aeronáutico de Le Bourget el año pasado, cuando Airbus logró un nivel récord de pedidos gracias al A320 con nueva opción de motor (neo).

La actividad en el Salón Aeronáutico de Farnborough este año fue alentadora e incluyó importantes pedidos para el A330 y el A320 con la opción de motor actual (ceo). Así mismo, la mejora en el diseño del A350-100 recibió un importante espaldarazo de Cathay Pacific. Airbus también ha anunciado que ofrecerá otra versión mejorada del A330, que proporcionará más autonomía y mayor capacidad de carga útil, facilitando el acceso a rutas de más larga distancia.

Airbus está avanzando en el programa A350 XWB. El montaje del avión estático de pruebas continúa y la sección del fuselaje frontal totalmente equipado del primer avión de vuelo ha sido entregada en la línea de montaje final. La entrada en servicio se ha desplazado al segundo semestre de 2014, debido, principalmente, al tiempo necesario para la implantación del proceso de perforación automatizado para las alas. En el segundo trimestre se ha registrado un cargo de 124 millones de euros, que corresponde al retraso real de unos tres meses. El programa A350 XWB sigue representando un desafío y cualquier nuevo retraso daría lugar a cargos superiores.

En el primer semestre de 2012, Airbus Military registró 21 pedidos, entre ellos 15 aviones C295 MT para Omán, Polonia, Egipto y Kazajstán. En el primer semestre se entregaron 7 aviones medianos y ligeros. El ratio libros/facturación en Airbus Military se situó en más de 1 en el primer semestre de 2012, gracias al crecimiento en los mercados de exportación.

El programa A400M continúa con su programa de vuelos de prueba, que al final de junio había acumulado más de 3.525 horas de vuelo. Debido a los problemas técnicos del motor, la Initial Operating Capability (IOC) se retrasará, pero Airbus Military se está preparando para la aceptación del primer avión por parte de las Fuerzas Aéreas francesas, que según el contrato debe producirse en el primer trimestre de 2013.

Al final de junio de 2012, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 506.100 millones de euros (final de 2011: 495.500 millones €).

La cartera de pedidos de Airbus Commercial se elevaba a 485.700 millones de euros (final de 2011: 475.500 millones €) con 4.388 unidades (final de 2011: 4.437 aviones). Mejoró gracias a un efecto positivo de revaluación de unos 12.000 millones de euros por la apreciación del tipo de cambio spot del dólar al cierre desde el final del ejercicio 2011.

La cartera de pedidos de Airbus Military ascendía a 231 aviones por un valor de 21.700 millones de euros (final de 2011: 21.300 millones €).

Los ingresos de **Eurocopter** aumentaron un 28%, a 2.771 millones de euros (1S 2011: 2.171 millones €). Las entregas alcanzaron 198 helicópteros (1S 2011: 205 helicópteros).

El EBIT* de la División aumentó un 112%, hasta 199 millones de euros (1S 2011: 94 millones €). El significativo crecimiento de los ingresos y del EBIT* se debe principalmente a un efecto favorable de mix con más entregas del Super Puma y una mayor actividad de soporte en reparaciones y revisiones. Incluye asimismo la aportación de la consolidación del negocio de Vector Aerospace. El EBIT* en el primer semestre de 2011 incluía un cargo neto de 60 millones de euros.

La cifra neta de pedidos recibidos en el primer semestre de 2012 en comparación con el mismo período de 2011, con 195 pedidos netos nuevos este año y el nivel de cancelaciones con 2 helicópteros, han retrocedido claramente al nivel anterior a la crisis. El valor de los pedidos aumentó significativamente en comparación con el año pasado, principalmente debido al mix favorable en el EC175 y el Super Puma y a la consolidación por primera vez de Vector Aerospace.

En el segundo trimestre, la División obtuvo importantes pedidos de Kazajstán, entre ellos pedidos para otros ocho EC145 y una carta de intenciones para la adquisición de 20 helicópteros multifuncionales EC725. Se firmó un contrato con Indonesian Aerospace para el suministro y la adaptación de seis helicópteros EC725.

La División subrayó su estrategia de innovación con el despliegue del EC130T2 mejorado, cuya introducción en el mercado ha sido un éxito. Eurocopter también reforzó su cartera de servicios con la adquisición de una participación del 80% en el Centro de Servicio de Helicópteros de Sabadell en España.

La División sigue inmersa en complejas conversaciones con el Gobierno alemán sobre el futuro de sus principales programas de defensa, cuyo resultado aún está pendiente.

El Gobierno portugués ha anunciado recientemente su intención de iniciar conversaciones con NAHEMA respecto a la resolución de un contrato para 10 NH90.

La cartera de pedidos de la División experimentó un leve descenso, a 13.500 millones de euros (final de 2011: 13.800 millones €) con 1.073 helicópteros (final de 2011: 1.076 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** en el primer semestre de 2012 aumentaron un 13%, situándose en 2.661 millones de euros (1S 2011: 2.347 millones €), debido, principalmente, a la inclusión del grupo Vizada, recientemente adquirido, en el perímetro de consolidación de Astrium.

El EBIT* aumentó un 26%, hasta 130 millones de euros (1S 2011: 103 millones €), debido a la aportación positiva de Vizada y a mejoras en márgenes gracias al programa de transformación AGILE con mayor eficiencia y productividad. Este resultado se redujo parcialmente por inversiones anticipadas en I+D.

Los pedidos recibidos en el primer semestre alcanzaron la cifra de 2.200 millones de euros (1S 2011: 1.700 millones €), que representa un aumento del 29% en comparación con el año pasado.

Además de la integración de Vizada, los pedidos del segundo trimestre incluían asimismo un pedido para la fase 1 de la misión Solar Orbiter, que realizará observaciones en primer plano del sol. También en el segundo trimestre se registró un contrato con EE.UU. para servicios de comunicación en el sector público en toda la flota de satélites Skynet 5, confirmando las actividades de globalización y exportación ya iniciadas en el primer trimestre.

Se espera que el Consejo Ministerial de la Agencia Espacial Europea (ESA), que se celebrará a finales de 2012, proporcione perspectivas claras sobre el rumbo futuro de los programas espaciales europeos.

En julio, Ariane 5 ha registrado su 49º lanzamiento consecutivo con éxito, marcando un récord mundial en cuanto a fiabilidad para un lanzador comercial. Astrium pasó con éxito las pruebas de la ESA para aceptación en órbita para sus satélites Galileo primero y segundo, confirmando su cualificación y rendimiento, y puso en órbita con éxito el satélite Yahsat 1B.

Al final de junio de 2012, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 14.300 millones de euros (final de 2011: 14.700 millones €).

Los ingresos de **Cassidian** experimentaron un leve aumento, a 2.186 millones de euros (1S 2011: 2.133 millones €). El EBIT* permaneció estable en 88 millones de euros (1S 2011: 89 millones €). Los ingresos y el EBIT* se ajustan, como se preveía, al nivel del año pasado. El descenso en I+D autofinanciado se vio contrarrestado por inversiones continuas en globalización y transformación.

Tras la exitosa terminación del complejo programa de desarrollo de misiles guiados METEOR, MBDA está a punto de completar la cualificación y hacer las primeras entregas para final de año.

Cassidian amplió su cartera con la formalización de alianzas estratégicas. Se ha completado el acuerdo con Rheinmetall sobre actividades UAS (sistemas aéreos no tripulados). Esta nueva entidad seguirá dando soporte a las Fuerzas Armadas alemanas en Afganistán, proporcionando servicios de reconocimiento aéreo no tripulados. La División también firmó un contrato de compra de un 75,1% de las acciones del negocio Carl Zeiss Optronics, que permite a Cassidian desarrollar un “sensor house” orientado al futuro. Los ingresos combinados de 2011 de ambos negocios adquiridos se sitúan en

torno a 230 millones de euros, con una plantilla compuesta por 940 empleados aproximadamente.

Cassidian generó una cifra significativa de pedidos recibidos que, situada en 2.800 millones de euros en los seis primeros meses, era superior al nivel del año pasado (1S 2011: 1.800 millones €), pese a la constante volatilidad macroeconómica y al estancamiento en los presupuestos de defensa.

La actividad de pedidos se vio impulsada principalmente por Eurofighter, exportaciones de misiles y un contrato dentro del programa Alliance Ground Surveillance (AGS). Este último contrato, adjudicado por Northrop Grumman –contratista principal de la OTAN– cubre el suministro de los segmentos móviles de tierra para vigilancia desde sistemas aéreos no tripulados a elevada altitud.

Cassidian continúa haciendo un estrecho seguimiento de las oportunidades de exportación para Eurofighter en Oriente Próximo y Asia.

Al final de junio de 2012, la cartera de pedidos de Cassidian se elevaba a 16.300 millones de euros (final de 2011: 15.500 millones €).

Sedes Centrales y Otras Actividades (no pertenecientes a ninguna División)

Los ingresos de Otras Actividades aumentaron un 38%, a 721 millones de euros (1S 2011: 524 millones €), impulsados por aumentos de volumen en EADS Norteamérica y ATR.

El EBIT* de Otras Actividades mejoró a 13 millones de euros (1S 2011: 12 millones €) debido a mejoras de rentabilidad en Sogerma. El EBIT* del primer semestre de 2011 incluía una ganancia de 10 millones de euros por la desinversión de Defense Security and System Solutions –DS3– en EADS Norteamérica.

ATR recibió 11 pedidos en firme en el primer semestre (1S 2011: 84) y entregó 22 aviones (1S 2011: 17). La cartera de pedidos de ATR se situaba en 213 aviones. En el segundo trimestre, ATR celebró la entrega de su avión número 1.000, un ATR 72-600, a la línea aérea española Air Nostrum. Además, el ATR 42-600 obtuvo la certificación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). Este avión turbopropulsado de 50 plazas hará de ATR el único fabricante en este mercado.

En EADS Norteamérica, la flota de 219 UH-72A Lakota del Ejército estadounidense cumplió el hito de 100.000 horas de vuelo en mayo, subrayando el continuo éxito del programa.

Al final de junio de 2012, la cartera de pedidos de Otras Actividades se situaba en 2.800 millones de euros (final de 2011: 3.000 millones €).

* EADS 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 EADS, la combinación de Airbus y la formación de MBDA, así como pérdidas por deterioro de valor.

EADS es líder mundial en aeronáutica, defensa y servicios relacionados. En 2011, el Grupo –compuesto por Airbus, Astrium, Cassidian y Eurocopter– generó unos ingresos de 49.100 millones de euros con una plantilla de más de 133.000 empleados.

Contactos:

Martin Agüera	+49 175 227 4369
Matthieu Duvelleroy	+33 629 431 564
Philipp Lehmann	+49 151 151 42921
Rod Stone	+33 1 42 24 27 75

www.eads.com



<http://twitter.com/EADSPress>

El **dossier** sobre los resultados económicos de EADS está disponible en www.eads.com/prensa-dosieres-finanzas

Suscríbase a nuestro RSS Feed en www.eads.com/RSS. Más información sobre EADS –fotos, vídeos, archivos de sonido, documentos de información general– disponible en www.eads.com/press y www.eads.com/broadcast-room.

Nota para la prensa:

Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica con analistas

Puede escuchar la conferencia telefónica de Tom Enders, Consejero Delegado, y Harald Wilhelm, Director Financiero, con analistas hoy a las 10:00 horas (horario central europeo) en el sitio web de EADS, www.eads.com.

Haga clic en el banner de la página inicial. Después de la retransmisión en directo habrá una grabación de la conferencia disponible.

EADS - Resultados del primer semestre (1S) de 2012

(Cifras en euros)

Grupo EADS	1S 2012	1S 2011	<i>Variación</i>
Ingresos , en millones	24.934	21.936	+14%
de esta cifra Defensa, en millones	4.837	4.924	-2%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millones	1.972	1.344	+47%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	1.078	563	+91%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	1.425	1.409	+1%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	594	109	+445%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,73	0,13	+0,60 €
Cash Flow Libre (CFL) , en millones	-1.751	-184	-
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes , en millones	-1.671	-286	-
Pedidos recibidos ⁽⁵⁾ , en millones	28.248	58.099	-51%

Grupo EADS	30 jun. 2012	31 dic. 2011	<i>Variación</i>
Cartera de Pedidos ⁽⁵⁾ , en millones	551.711	540.978	+2%
de esta cifra Defensa, en millones	51.909	52.775	-2%
Posición de Tesorería Neta , en millones	9.705	11.681	-17%
Empleados	135.634	133.115	+2%

Notas a pie: consúltese la página 14.

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
(Cifras en millones de euros)	1S 2012	1S 2011	Variación	1S 2012	1S 2011	Variación
Airbus ⁽⁶⁾	17.246	15.312	+13%	553	202	+174%
Airbus Commercial	16.585	14.464	+15%	548	223	+146%
Airbus Military	843	1.112	-24%	2	3	-33%
Eurocopter	2.771	2.171	+28%	199	94	+112%
Astrium	2.661	2.347	+13%	130	103	+26%
Cassidian	2.186	2.133	+2%	88	89	-1%
Sedes Centrales / Consolidación	-651	-551	-	95	63	-
Otras Actividades	721	524	+38%	13	12	+8%
Total	24.934	21.936	+14%	1.078	563	+91%

por División	Pedidos recibidos ⁽⁵⁾			Cartera de pedidos ⁽⁵⁾		
(Cifras en millones de euros)	1S 2012	1S 2011	Variación	30 jun. 2012	31 dic. 2011	Variación
Airbus ⁽⁶⁾	20.955	52.394	-60%	506.120	495.513	+2%
Airbus Commercial	19.782	52.086	-62%	485.682	475.477	+2%
Airbus Military	1.271	319	+298%	21.661	21.315	+2%
Eurocopter	2.448	1.736	+41%	13.491	13.814	-2%
Astrium	2.198	1.701	+29%	14.317	14.666	-2%
Cassidian	2.766	1.825	+52%	16.326	15.469	+6%
Sedes Centrales / Consolidación	-576	-545	-	-1.360	-1.467	-
Otras Actividades	457	988	-54%	2.817	2.983	-6%
Total	28.248	58.099	-51%	551.711	540.978	+2%

Notas a pie: consúltese la página 14.

EADS – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2012

Grupo EADS	2T 2012	2T 2011	<i>Variación</i>
Ingresos , en millones	13.530	12.082	+12%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	735	371	+98%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	461	121	+281%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,56	0,15	+0,41 €

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
(Cifras en millones de euros)	2T 2012	2T 2011	<i>Variación</i>	2T 2012	2T 2011	<i>Variación</i>
Airbus ⁽⁶⁾	9.337	8.299	+13%	370	87	+325%
Airbus Commercial	9.086	7.757	+17%	402	98	+310%
Airbus Military	418	678	-38%	-9	2	-
Eurocopter	1.572	1.348	+17%	134	63	+113%
Astrium	1.336	1.176	+14%	65	51	+27%
Cassidian	1.261	1.255	0%	80	81	-1%
Sedes Centrales / Consolidación	-336	-274	-	67	74	-
Otras Actividades	360	278	+29%	19	15	+27%
Total	13.530	12.082	+12%	735	371	+98%

Los ingresos del segundo trimestre de 2012 aumentaron un 12% en comparación con el segundo trimestre de 2011, impulsados principalmente por mayores volúmenes y un efecto favorable de los tipos de cambio en Airbus Commercial así como la integración de Vector Aerospace en Eurocopter y Vizada en Astrium.

El EBIT* del segundo trimestre mejoró un 98%, a 735 millones de euros, principalmente gracias a Airbus Commercial y Eurocopter.

En Airbus Commercial, el fuerte comportamiento subyacente y menos gastos de I+D compensaron con creces los cargos de los programas A350 XWB y A380.

En Eurocopter, el segundo trimestre de 2011 incluyó un cargo negativo de 60 millones de euros. Este año, Eurocopter se ha beneficiado de un mix favorable en entregas comerciales y actividades de soporte.

Notas a pie: consúltese la página 14.

Notas a pie:

- 1) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.
- 2) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.
- 3) EADS 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) El Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes es el Beneficio Neto del que se han deducido las partidas no recurrentes del EBIT*. Excluye otros resultados financieros (salvo la aplicación de provisiones descontadas) y todos los efectos fiscales de las partidas mencionadas. El Beneficio Neto* antes de partidas no recurrentes es el Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes de fondo de comercio y extraordinarios, después de impuestos. Por consiguiente, el BPA* antes de partidas no recurrentes es el BPA basado en el Beneficio Neto* antes de partidas no recurrentes.
- 5) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos recibidos y la Cartera de Pedidos de EADS están basadas en precios brutos de catálogo.
- 6) Los segmentos sobre los que se informa, Airbus Commercial y Airbus Military, forman la División Airbus. Las eliminaciones se tratan a escala de División.

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 EADS 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 EADS, 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 EADS; 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 12 de abril de 2012, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.eads.com.