



## Nota de Prensa

### **Por el buen camino: EADS comunica sus resultados del primer trimestre (1T) de 2012**

- Los ingresos aumentan un 16%, hasta 11.400 millones de euros
- El EBIT\* antes de partidas no recurrentes aumenta un 109%: 480 millones de euros
- El Beneficio Neto\* antes de partidas no recurrentes<sup>(4)</sup> aumenta un 156%, a 259 millones de euros
- Cash Flow Libre de -1.200 millones de euros: el deterioro se debe al escalonamiento de las entregas y a la actual aceleración de la producción
- Airbus define una solución permanente para los problemas de los amarres de las alas del A380, que da lugar a un cargo no recurrente en el primer trimestre de 158 millones de euros
- EADS añade nuevas coberturas por casi 10.000 millones de dólares en el primer trimestre
- La previsión de Beneficio por Acción\* antes de partidas no recurrentes<sup>(4)</sup> se eleva a más de 1,85 euros

Leiden, 16 de mayo de 2012 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) comenzó bien el año con un sólido comportamiento financiero en el primer trimestre, especialmente gracias al continuo y fuerte ímpetu comercial. Como se preveía, los mercados de defensa en el mundo occidental siguieron sometidos a tensiones. Sin embargo, el ímpetu del negocio institucional y público de EADS en los tres primeros meses fue alentador. Los pedidos recibidos<sup>(5)</sup> en los tres primeros meses alcanzaron los 12.000 millones de euros. Al final de marzo, la cartera de pedidos<sup>(5)</sup> de EADS se situaba en 526.200 millones de euros. Los ingresos ascendieron a 11.400 millones de euros. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes, de unos 500 millones de euros, se benefició de un buen comportamiento en Airbus, Eurocopter y Astrium, mientras que Cassidian permaneció estable. El EBIT\* declarado se elevó a 300 millones de euros. La posición de Tesorería Neta siguió sólida, en 10.700 millones de euros.

“La demanda de aviones comerciales y helicópteros civiles sigue siendo vigorosa, y nuestro negocio institucional ha tenido un comportamiento razonablemente bueno a pesar de las presiones presupuestarias europeas y de un incierto panorama económico. Esto condujo a unos ingresos y EBIT\*

antes de partidas no recurrentes mejores de lo esperado para el primer trimestre, lo que confirma decididamente el nivel de nuestros objetivos de rendimiento para 2012. Además, el equipo de Airbus ha encontrado una solución permanente al problema de los amarres de las alas del A380”, afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “En nuestra transición al nuevo equipo de liderazgo, la Dirección seguirá centrándose en programas clave, especialmente el A380, el A350 y el A400M que se encaminan a su entrada en servicio. También seguiremos tratando de lograr un resultado satisfactorio a los debates sobre el futuro de los programas del sector público.”

En los tres primeros meses, los **ingresos** de EADS aumentaron un 16%, a 11.400 millones de euros (1T 2011: 9.900 millones €) con un escalonamiento más favorable que en el primer trimestre de 2011. El crecimiento de los ingresos se debe principalmente a una mayor actividad en todas las divisiones. Los ingresos de defensa aumentaron un 18%. Las entregas siguieron en un nivel elevado, con 131 aviones en Airbus Commercial, 72 helicópteros en Eurocopter y el 47º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5.

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 480 millones de euros (1T 2011: en torno a 230 millones €) para EADS y en torno a 320 millones de euros para Airbus (1T 2011: en torno a 160 millones €). En comparación con el 1T 2011, la mejora del EBIT\* antes de partidas no recurrentes se debió a la rentabilidad de los programas en serie de Airbus junto con la mejora en el A380, a pesar de mayores gastos de Investigación y Desarrollo y del deterioro de tipos en coberturas vencidas. Un mix favorable y los precios en Eurocopter y la aportación de Vizada en Astrium también contribuyeron a la mejora del EBIT\* del Grupo antes de partidas no recurrentes. Por último, el EBIT\* antes de partidas no recurrentes también mejoró en Sedes Centrales debido a una eliminación positiva en el Grupo y a una mayor asignación de gastos de gestión a las Divisiones.

Durante el primer trimestre, EADS implantó cerca de 10.000 millones de dólares de nuevas coberturas a un tipo de cambio medio de 1 EUR = 1,32 USD, que mejora la estabilidad del rendimiento financiero del Grupo en el futuro. Al final de marzo, la cartera de coberturas de EADS se situaba en un total de 80.300 millones de dólares.

El **EBIT\* declarado** de EADS aumentó a 343 millones de euros (1T 2011: 192 millones €), impulsado por la mejora del EBIT\* antes de partidas no recurrentes. El desajuste del dólar y la revaluación del balance en el trimestre tuvieron un efecto positivo de unos 20 millones de euros en el

EBIT\*. La solución técnica para el amarre de las alas del A380 ya está definida. La aplicación de la actualización tendrá una repercusión negativa en costes, que ha hecho que EADS asuma un cargo adicional no recurrente de 158 millones de euros para cubrir los costes de reparación de los 71 aviones entregados al final de marzo.

El **Beneficio Neto** aumentó a 133 millones de euros (1T 2011: -12 millones €), equivalente a un beneficio por acción de 0,16 euros (BPA en el 1T 2011: € -0.01). El Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes<sup>(4)</sup> aumentó a 259 millones de euros (1T 2011: 101 millones €). Estos aumentos se deben principalmente a la mejora operacional reflejada en el EBIT\*, que está transmitiéndose al Beneficio Neto.

El resultado financiero asciende a -143 millones de euros (1T 2011: -197 millones €). El resultado por intereses de -73 millones de euros (1T 2011: -47 millones €) se deterioró en comparación con el nivel de 2011, principalmente a causa de menos ingresos por intereses relacionados con un nivel más bajo de tesorería bruta y una reducción del tipo de interés medio en comparación con el año pasado. Por otra parte, la partida de otros resultados financieros mejoró en 80 millones de euros, a -70 millones de euros (1T 2011: -150 millones €). Se produjeron cambios importantes como resultado de una revaluación de las opciones en moneda extranjera de EADS y un efecto de revaluación de los activos en dólares y libras menos negativo que el año pasado. En el primer trimestre de 2012, el tipo spot de cierre se deterioró en 5 céntimos, pasando a ser 1 EUR = 1,34 USD al final de marzo en comparación con 1 EUR = 1,29 USD al final de diciembre de 2011, mientras que el año pasado el deterioro fue de 8 céntimos.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado** aumentaron a 726 millones de euros (1T 2011: 650 millones €), debido principalmente al desarrollo del A350 XWB en Airbus y a la inversión en líneas de producto de Eurocopter. Tras el comienzo del montaje final del A350 XWB en abril, la capitalización de los gastos de I+D según la NIC 38 empezará en el segundo trimestre.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes se situó en -1.303 millones de euros (1T 2011: 208 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 tienen carácter retroactivo, especialmente en el caso del A380. La financiación a clientes generó una tesorería de 65 millones de euros en el trimestre gracias a que los arrendadores y los bancos siguieron interesándose por los aviones. 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 -1.238 millones de euros (1T 2011: 309 millones €).

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se elevó a 10.700 millones de euros (final de 2011: 11.700 millones €).

Los **pedidos recibidos**<sup>(5)</sup> de EADS aumentaron un 92%, a 12.000 millones de euros (1T 2011: 6.300 millones €), principalmente debido a los pedidos del A320neo recibidos en Airbus. También incluye una prometedor cifra de pedidos recibidos en Cassidian, de 1.800 millones de euros. Al final de marzo de 2012, la **cartera de pedidos**<sup>(5)</sup> del Grupo se mantenía fuerte, en 526.200 millones de euros (final de 2011: 541.000 millones €), respaldando el crecimiento en el futuro. La cartera de pedidos de Airbus Commercial se vio reducida por un efecto negativo de revaluación de unos 13.000 millones de euros debido al deterioro del tipo de cambio spot de cierre del dólar desde el final de 2011. La cartera de pedidos de defensa se mantuvo estable en 51.900 millones de euros (final de 2011: 52.800 millones €).

Al final de marzo de 2012, EADS tenía una plantilla de 134.614 **empleados** (final de 2011: 133,115).

### **Perspectiva**

Para todas las partidas aparte del Beneficio por Acción (BPA)\* antes de partidas no recurrentes<sup>(4)</sup>, EADS confirma las previsiones dadas en marzo de 2012, basadas en una hipótesis de tipo de cambio spot al cierre del ejercicio de 1 EUR = 1,35 USD.

En 2012, Airbus debería entregar unos 570 aviones comerciales, entre ellos los 30 aviones A380 previstos. Los pedidos brutos deberían ser superiores al número de entregas. Los ingresos de EADS en 2012 deberían seguir creciendo por encima del 6%. El EBIT\* del Grupo antes de partidas no recurrentes debería mejorar significativamente gracias a aumentos de volumen en Airbus y Eurocopter, a mejores precios en Airbus y a una mejora en el A380. Con mayor confianza, EADS espera que el EBIT\* antes de partidas no recurrentes sea superior a 2.500 millones de euros. Sobre la base de los logros del primer trimestre y con un tipo impositivo previsto para el ejercicio algo inferior al 30%, el BPA\* de EADS en 2012, antes de partidas no recurrentes<sup>(4)</sup>, debería ser superior a 1,85 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 esta previsión de EBIT\* y de los objetivos del plan de entregas, EADS debería seguir generando un Cash Flow Libre positivo después de financiación a clientes y antes de adquisiciones. Dado que es la partida más volátil, especialmente en épocas de incertidumbre macroeconómica, EADS dará una previsión más exacta más adelante.

### **Divisiones de EADS: El crecimiento en el negocio comercial continúa; comienzo alentador en 2012 para el negocio institucional y de defensa**

Los ingresos consolidados de **Airbus** aumentaron un 13%, situándose en 7.909 millones de euros (1T 2011: 7.013 millones €), impulsados principalmente por el aumento en las entregas. El EBIT\* consolidado de Airbus aumentó un 59%, a 183 millones de euros (1T 2011: 115 millones €).

Los ingresos de Airbus Commercial se elevaron a 7.499 millones de euros (1T 2011: 6.707 millones €). Airbus entregó 131 aviones comerciales. En comparación con el año pasado, los ingresos de Airbus Commercial se beneficiaron de efectos favorables de volumen y precios. El EBIT\* declarado de Airbus Commercial se elevó a 146 millones de euros (1T 2011: 125 millones €). En comparación con el año pasado, el EBIT\* de Airbus Commercial antes de partidas no recurrentes, de 288 millones de euros (1T 2011: unos 170 millones €) se benefició de efectos positivos de volumen y precios así como de una mejora en el A380, aunque dichos efectos se redujeron en parte por un deterioro de los tipos de cambio en coberturas vencidas de unos 50 millones de euros y mayores gastos de I+D, especialmente para el programa A350 XWB. Los ingresos en Airbus Military, de 425 millones de euros, permanecieron estables en comparación con el año pasado (1T 2011: 434 millones €). Los mayores ingresos en la actividad de aviones de reabastecimiento y servicios se vieron contrarrestados por menos ingresos en el A400M. El EBIT\* de Airbus Military mejoró a 11 millones de euros (1T 2011: 1 millón €) debido principalmente al escalonamiento de los gastos de I+D.

En los tres primeros meses, Airbus Commercial registró 90 pedidos netos (1T 2011: 1 pedido neto). La historia de éxito global de la familia A320 continúa: la entrega del avión de pasillo único número 5.000 en febrero marcó un hito significativo para Airbus. La tasa de producción de la familia A320 también aumentó de 38 a 40 aviones al mes durante el primer trimestre, mientras los continuos pedidos para el nuevo A320neo reafirmaban los aviones de la familia de pasillo único de Airbus como los más populares del mundo. Noruega firmó compromisos por 100 A320neo, mientras que AviancaTaca de Ecuador, Spirit Airlines en EE.UU. y la kuwaití ALACFO confirmaban acuerdos preliminares anteriores para el A320neo y también para el A320 con la opción de motor actual.

En el mercado de aviones de carga, Airbus registró un nuevo pedido de Etihad Airways en enero por otros dos cargueros A330-200F. En febrero, Airbus lanzó un programa de conversión del A330 de avión de pasajeros a avión de carga con la singapurense ST Aerospace y EADS EFW en Dresden para abordar la creciente demanda de este avión de carga. Airbus sigue examinando la implantación de una aceleración de la producción del A330 a

una tasa de 11 aviones al mes en el segundo trimestre de 2014, siempre que el Sistema de Comercio de Emisiones (ETS) no influya negativamente en los pedidos de aviones.

El programa A350 XWB está progresando. A principios de abril, Airbus inició el montaje final del primer fuselaje del A350 XWB, según el calendario previsto. El programa sigue representando un gran desafío a medida que Airbus avanza hacia los próximos hitos.

En los tres primeros meses se entregaron cuatro A380 (1T 2011: 4 aviones), dando lugar a un total de 71 unidades entregadas a siete operadoras al final de marzo. Airbus ha definido una solución permanente a los problemas del amarre de las alas y colabora estrechamente con las operadoras del A380 para dar respuesta a sus necesidades operacionales. Esta actualización definitiva es más compleja de lo que inicialmente se preveía en marzo; por consiguiente, el Grupo actualizó el coste de la solución, lo que dio lugar a un cargo adicional de 158 millones de euros en el primer trimestre. Este cargo se trata ahora como una partida no recurrente puesto que los costes previstos de la actualización van más allá de los niveles de garantía habituales. La implantación en la producción del arreglo definitivo generará transitoriamente un contratiempo en la mejora interanual del EBIT\* del A380 en 2012 y 2013, para tener en cuenta los costes no recurrentes y los ajustes en las entregas. Airbus sigue teniendo previsto entregar 30 A380 en 2012, un objetivo que se está volviendo más desafiante con una pauta de entregas de carácter más retroactivo. Continúan las conversaciones generales con clientes. Sin embargo, esto no debería poner en peligro el alcanzar el umbral de rentabilidad para principios de 2015.

Airbus Military entregó 4 aviones en el primer trimestre, recibiendo 5 pedidos para el avión C295. En el programa A400M, al final de abril se recibió la certificación inicial de tipo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

La atención sigue totalmente centrada en la entrega puntual del primer avión a un cliente, que contractualmente está prevista para principios de 2013. El programa del Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) en el Reino Unido alcanzó el hito de “entrada en servicio” al final de enero. Entretanto, el primer avión hizo su primer vuelo operacional, marcando el comienzo del servicio FSTA a la Royal Air Force.

Al final de marzo de 2012, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 480.300 millones de euros (final de 2011: 495.000 millones €). La cartera de pedidos de Airbus Commercial se elevaba a 460.300 millones de euros (final de 2011: 475.500 millones €) con 4.396 unidades (final de 2011: 4.437 aviones). Se vio reducida por un efecto negativo de revaluación de unos 13.000 millones de euros debido al deterioro del tipo de cambio spot de cierre del dólar desde el final de 2011.

La cartera de pedidos de Airbus Military se situó en 218 aviones, por un valor de 21.300 millones de euros (final de 2011: 21.300 millones €).

Los ingresos de **Eurocopter** aumentaron un 46%, a 1.199 millones de euros (1T 2011: 823 millones €). Las entregas alcanzaron 72 helicópteros (1T 2011: 81 helicópteros). El EBIT\* de la División aumentó un 110%, hasta 65 millones de euros (1T 2011: 31 millones €). Los aumentos de los ingresos y el EBIT\* en comparación con el año pasado se deben principalmente a un mix favorable a causa de más entregas del Super Puma en el primer trimestre, así como a unos precios favorables. Los ingresos incluyen asimismo la aportación de la consolidación del negocio de Vector Aerospace.

El ímpetu del mercado comercial mejoró significativamente en comparación con el año pasado, y el número de cancelaciones (1 helicóptero en el 1T 2012) volvió al nivel anterior a la crisis. En los tres primeros meses, Eurocopter registró 93 pedidos netos (1T 2011: 99 pedidos netos). Entre otras cosas, la División dio a conocer su nuevo helicóptero EC130 T2 en la feria estadounidense Heli-Expo en febrero. En ella, siete clientes de lanzamiento hicieron pedidos y suscribieron compromisos por 105 EC130 T2. En la siguiente feria comercial, India Aviation 2012, se anunciaron contratos para el AS350 B3e, EC135 y EC155. Además, Eurocopter registró otros 11 pedidos de helicópteros durante la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE) en Chile. Otros pedidos en firme correspondieron a 15 bimotores EC175 medianos. La División reforzó su presencia internacional con la entrada en servicio del nuevo simulador de vuelo Dauphin AS365 N3/N3+ en sus instalaciones de Singapur, que se han convertido en el centro de formación y MRO en Asia Pacífico para todos los helicópteros Dauphin. Eurocopter sigue inmersa en complejas conversaciones con el Gobierno alemán sobre el futuro de sus principales programas de defensa, que todavía no han concluido. La cartera de pedidos de la División se mantuvo estable en 13.900 millones de euros (final de 2011: 13.800 millones €) con 1.097 helicópteros (final de 2011: 1.076 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** en el primer trimestre aumentaron un 13%, a 1.325 millones de euros (1T 2011: 1.171 millones €), principalmente debido a la inclusión inicial del grupo Vizada, recientemente adquirido, en el perímetro de consolidación de Astrium. El EBIT\* aumentó un 25%, hasta 65 millones de euros (1T 2011: 52 millones €). La mejora global del EBIT\*, debida principalmente a Vizada y a los primeros éxitos del programa de transformación AGILE, se vio reducida en parte por mayores gastos de I+D relacionados con innovación.

Los pedidos recibidos en el primer trimestre alcanzaron los 1.200 millones de euros. Los nuevos contratos incluyeron un pedido ruso para dos satélites de telecomunicaciones y un contrato con Arabia Saudí para servicios de

telecomunicaciones. Astrium también consiguió un contrato de la Agencia Espacial Europea (ESA) para adaptar el vehículo de lanzamiento Ariane 5 con el fin de permitir el lanzamiento simultáneo de cuatro satélites Galileo. En el primer trimestre se produjo el 47º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5, con el que puso en órbita el tercer vehículo de transferencia automatizado (ATV). Unos días después, el ATV se acopló con éxito a la Estación Espacial Internacional. Tanto el Ariane 5 como el ATV son construidos por Astrium como contratista principal. Se espera que el Consejo Ministerial de la ESA, que se celebrará a finales de 2012, proporcione perspectivas claras sobre el rumbo futuro de los programas espaciales europeos. Al final de marzo de 2012, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 14.500 millones de euros (final de 2011: 14.700 millones €).

Los ingresos de **Cassidian** aumentaron un 5%, hasta 925 millones de euros (1T 2011: 878 millones €). El aumento refleja un escalonamiento favorable de las entregas de Eurofighter. El EBIT\* permaneció estable en 8 millones de euros (1T 2011: 8 millones €). Los efectos positivos de volumen de Eurofighter quedan contrarrestados por mayores costes de globalización y transformación, no relacionados con programas. Cassidian continúa manteniendo un elevado nivel de inversión en productos y servicios de nueva generación. Con su programa de transformación, Cassidian sigue concentrada en el crecimiento mundial, especialmente en seguridad.

A pesar de que los presupuestos de defensa se mantuvieron planos, Cassidian generó una cifra significativa de pedidos recibidos, que alcanzaron los 1.800 millones de euros. Incluye un importante contrato de soporte de Eurofighter por valor de unos 840 millones de euros, que cubre el soporte a la flota durante los cinco próximos años. Además, la División fue adjudicataria de un importante contrato de exportación de India por valor de unos 400 millones de euros, basado en la participación del 37,5% de EADS en MBDA. Cassidian y Rheinmetall están ultimando su acuerdo para continuar juntas las actividades de sistemas aéreos no tripulados (UAS) de la segunda, en una entidad por separado. Además, Cassidian anunció la creación de una entidad de seguridad cibernética, que comenzará su actividad el 1 de julio de 2012. En un estudio realizado bajo contrato para la agencia de compras de defensa alemana, Cassidian demostró las ventajas operacionales del futuro radar e-scan de Eurofighter que realzará las capacidades operacionales de este avión. Cassidian sigue haciendo un cuidadoso seguimiento de las oportunidades de exportación para el Eurofighter y de la evolución en India y Suiza. La División también ha alcanzado un hito importante con la entrega del último software de aviónica ASSTA 3.0 para los aviones Tornado de las Fuerzas Aéreas alemanas. Al final de marzo de 2012, la cartera de pedidos de Cassidian se elevaba a 16.200 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 47%, a 361 millones de euros (1T 2011: 246 millones €), principalmente gracias a más entregas del avión de transporte militar CN235 en EADS Norteamérica y unos ingresos algo mayores en ATR. Pese al aumento de los ingresos, el EBIT\* de Otras Actividades descendió a -6 millones de euros (1T 2011: -3 millones €). En este descenso influyó un efecto negativo de mix en EADS Norteamérica y un escalonamiento negativo de costes en ATR en el primer trimestre.

ATR recibió 2 pedidos en firme en el primer trimestre (1T 2011: 25) and delivered 8 aircraft (Q1 2011: 6). La cartera de pedidos de ATR se situaba en 218 aviones, cifra que refleja la fuerte demanda de aviones regionales turbopropulsados en una coyuntura de elevados precios del combustible. La cartera de pedidos de Sogerma se ha beneficiado del aumento de las tasas de producción en Airbus y ATR. En EADS Norteamérica, el programa LUH sigue ajustado al presupuesto y al calendario al entrar en su séptimo año. En marzo, el Ejército estadounidense recibió la entrega del helicóptero UH-72A Lakota nº 200, que es el primer avión que se entrega con el nuevo 'Security and Support Battalion Mission Equipment Package'. Al final de marzo 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:**

Alexander Reinhardt	+49 171 765 0320
Martin Agüera	+49 175 227 4369
Matthieu Duvelleroy	+33 629 431 564
Philipp Lehmann	+49 151 151 42921

[www.eads.com](http://www.eads.com)

 <http://twitter.com/EADSPress>

El **dossier** sobre los resultados económicos de EADS está disponible en [www.eads.com/prensa-dosieres-finanzas](http://www.eads.com/prensa-dosieres-finanzas)

Suscríbase a nuestro RSS Feed en [www.eads.com/RSS](http://www.eads.com/RSS). Más información sobre EADS –fotos, vídeos, archivos de sonido, documentos de información general– disponible en [www.eads.com/press](http://www.eads.com/press) y [www.eads.com/broadcast-room](http://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 Hans Peter Ring, Director Financiero con analistas hoy a las 10:00 horas (horario central europeo) en el sitio web de EADS, [www.eads.com](http://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.

## Resultados del primer trimestre (1T) de 2012

(Cifras en euros)

<b>Grupo EADS</b>	<b>1T 2012</b>	<b>1T 2011</b>	<i>Variación</i>
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>11.404</b>	9.854	<i>+16%</i>
de esta cifra Defensa, en millones	<b>2.293</b>	1.951	<i>+18%</i>
<b>EBITDA</b> <sup>(1)</sup> , en millones	<b>776</b>	589	<i>+32%</i>
<b>EBIT</b> <sup>(2)</sup> , en millones	<b>343</b>	192	<i>+79%</i>
<b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones	<b>726</b>	650	<i>+12%</i>
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>133</b>	-12	-
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(3)</sup>	<b>0,16</b>	-0,01	<i>0,17€</i>
<b>Cash Flow Libre (CFL)</b> , en millones	<b>-1.238</b>	309	-
<b>Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes</b> , en millones	<b>-1.303</b>	208	-
<b>Pedidos recibidos</b> <sup>(5)</sup> , en millones	<b>12.004</b>	6.268	<i>+92%</i>

<b>Grupo EADS</b>	<b>31 mar. 2012</b>	<b>31 dic. 2011</b>	<i>Variación</i>
<b>Cartera de Pedidos</b> <sup>(5)</sup> , en millones	<b>526.178</b>	540.978	<i>-3%</i>
de esta cifra Defensa, en millones	<b>51.913</b>	52.775	<i>-2%</i>
<b>Posición de Tesorería Neta</b> , en millones	<b>10.674</b>	11.681	<i>-9%</i>
<b>Empleados</b>	<b>134.614</b>	133.115	<i>+1%</i>

Notas a pie: consúltese la página 13.

por División	Ingresos			EBIT <sup>(2)</sup>		
(Cifras en millones de euros)	1T 2012	1T 2011	Variación	1T 2012	1T 2011	Variación
Airbus <sup>(6)</sup>	<b>7.909</b>	7.013	+13%	<b>183</b>	115	+59%
Airbus Commercial	<b>7.499</b>	6.707	+12%	<b>146</b>	125	+17%
Airbus Military	<b>425</b>	434	-2%	<b>11</b>	1	+1,000%
Eurocopter	<b>1.199</b>	823	+46%	<b>65</b>	31	+110%
Astrium	<b>1.325</b>	1.171	+13%	<b>65</b>	52	+25%
Cassidian	<b>925</b>	878	+5%	<b>8</b>	8	0%
Sedes Centrales / Consolidación	<b>-315</b>	-277	-	<b>28</b>	-11	-
Otras Actividades	<b>361</b>	246	+47%	<b>-6</b>	-3	-
<b>Total</b>	<b>11.404</b>	9.854	+16%	<b>343</b>	192	+79%

por División	Pedidos recibidos <sup>(5)</sup>			Cartera de pedidos <sup>(5)</sup>		
(Cifras en millones de euros)	1T 2012	1T 2011	Variación	31 Mar 2012	31 dic. 2011	Variación
Airbus <sup>(6)</sup>	<b>7.877</b>	3.748	+110%	<b>480.322</b>	495.513	-3%
Airbus Commercial	<b>7.530</b>	3.647	+106%	<b>460.288</b>	475.477	-3%
Airbus Military	<b>372</b>	105	+254%	<b>21.272</b>	21.315	0%
Eurocopter	<b>1.248</b>	779	+60%	<b>13.863</b>	13.814	0%
Astrium	<b>1.163</b>	781	+49%	<b>14.515</b>	14.666	-1%
Cassidian	<b>1.806</b>	821	+120%	<b>16.178</b>	15.469	+5%
Sedes Centrales / Consolidación	<b>-295</b>	-255	-	<b>-1.505</b>	-1.467	-
Otras Actividades	<b>205</b>	394	-48%	<b>2.805</b>	2.983	-6%
<b>Total</b>	<b>12.004</b>	6.268	+92%	<b>526.178</b>	540.978	-3%

Notas a pie: consúltese la página 13.

### **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](http://www.eads.com).