



Nota de prensa



EADS hace públicos sus resultados del primer semestre

- Excelentes entregas de Airbus con 254 aviones comerciales
- EBIT* antes de extraordinarios: 1.300 millones de euros
- EBIT* de 888 millones de euros
- Generación de Beneficio Neto de 400 millones de euros
- Sólida posición de Tesorería Neta de 8.100 millones de euros
- Aumento de la previsión de Cash-Flow Libre para 2009
- Nueva fase de las negociaciones sobre el A400M con los clientes



Ámsterdam, 28 de julio de 2009 – Los resultados de EADS' (símbolo en bolsa: EAD) en el primer semestre de 2009 demuestran que el Grupo sigue comportándose bien en todas sus actividades. Para conseguirlo, EADS sigue realizando un activo seguimiento de su clientela y de su notable cartera de pedidos de más de 390.000 millones de euros. La cifra de pedidos recibidos, de 17.200 millones de euros, refleja la desaceleración en el sector comercial. Los ingresos se sitúan en 20.200 millones de euros, el EBIT* antes de extraordinarios en 1.300 millones de euros. El EBIT* de EADS en el primer semestre, que asciende a 888 millones de euros, se ha visto afectado principalmente por efectos de los tipos de cambio. La posición de Tesorería Neta sigue siendo firme, situada en 8.100 millones de euros. Así pues, en la actual fase de limitada visibilidad económica, EADS sigue estando bien posicionada para afrontar la crisis.



“Gracias al sólido rendimiento de nuestro negocio tradicional en todas las Divisiones y a nuestra disciplinada gestión financiera, EADS se encuentra en buena forma. Al mismo tiempo, los retos de los nuevos programas siguen estando ahí y han de ser afrontados. Somos fieles a nuestras prioridades: proteger la tesorería, gestionar la cartera de pedidos y las entregas y asegurar que EADS esté competitivamente posicionada en sus diferentes segmentos de mercado. Esto ha quedado demostrado con nuestro reciente logro del contrato de seguridad de fronteras con Arabia Saudí”, afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Agradecemos el compromiso de nuestros clientes de lanzamiento del A400M con el programa. Junto con nuestros clientes y proveedores, seguimos trabajando duro a fin de volver a encarrilar el programa A400M.”

Los **ingresos** del Grupo han experimentado un leve aumento del 2%, ascendiendo a 20.200 millones de euros (19.700 millones en el primer semestre de 2008). En Airbus, las entregas se han mantenido en un nivel elevado gracias a la mejora del segundo trimestre en comparación con el año pasado. Los ingresos se han visto negativamente afectados por efectos de los tipos de cambio y por un desfavorable mix de clientes, incluyendo pocas entregas del A380. La División Astrium ha contribuido especialmente a incrementar los ingresos del Grupo.

Sobre la base de un fuerte EBIT* en el segundo trimestre –que aumentó casi un 70% en comparación con el año pasado– en el primer semestre EADS ha registrado un **EBIT*** de 888 millones de euros (1.160 millones en el primer semestre de 2008). El EBIT* ha acusado especialmente efectos negativos extraordinarios de los tipos de cambio. Antes de estas partidas extraordinarias, el EBIT* antes de no recurrentes se situaba en 1.300 millones de euros (2.000 millones en el primer semestre de 2008). En comparación con el año pasado, el EBIT* antes de no recurrentes se ha visto afectado por el deterioro de los precios en las entregas de aviones y por el empeoramiento de las tasas de cobertura, todo ello mitigado en parte por el volumen y los ahorros conseguidos con el programa Power8. Los costes del A380 son aún más altos de lo previsto.

El Grupo ha logrado un **Beneficio Neto** de 378 millones de euros (403 millones en el primer semestre de 2008), o un beneficio por acción de 0,47 euros (BPA de 0,50 euros en el primer semestre de 2008). Los gastos de **I+D autofinanciado** han aumentado levemente, a 1.172 millones de euros (1.130 millones en el primer semestre de 2008). Esto refleja los continuos programas de desarrollo de aviones de Airbus, así como el ímpetu innovador del Grupo.

El **Cash-Flow Libre** antes de financiación a clientes ha descendido a -948 millones de euros (894 millones en el primer semestre de 2008). La variación en relación con el mismo período del año pasado, en el que el Cash-Flow Libre se benefició de fuertes entradas de pagos anticipados de clientes, refleja el deterioro del capital circulante y el descenso del cash flow bruto de explotación en función de la reducción del EBIT* antes de extraordinarios y del menor volumen de coberturas. El deterioro del capital circulante se debe a una acumulación de existencias en Airbus y a la retención de pagos anticipados de clientes para el programa A400M. Los desembolsos para el A400M ascienden a -400 millones de euros. Los pagos previos a la entrega recibidos en el primer semestre de 2009 siguen ajustados al nivel del primer semestre de 2008. A pesar del entorno de mercado, desfavorable en la actualidad, las necesidades de financiación de clientes siguen limitadas en el primer semestre. Por consiguiente, el Cash-Flow Libre incluyendo financiación a clientes asciende a -1.169 millones de euros (975 millones en el primer semestre de 2008). La

posición de Tesorería Neta del Grupo es sólida, situada en 8.100 millones de euros (9.200 millones al final de 2008) representando un fuerte activo en la actual situación de limitada visibilidad económica.

Por el número menor de pedidos de aviones comerciales y helicópteros, debido al actual clima económica, los **pedidos recibidos** del Grupo han descendido a 17.200 millones de euros (51.200 millones en el primer semestre de 2008). Al final de junio de 2009, la **cartera de pedidos** de EADS se mantenía elevada, en la cifra de 391.000 millones de euros (400.200 millones a final de 2008), incluyendo una revalorización de -4.300 millones de euros correspondiente al tipo de cambio más bajo del dólar estadounidense al final de junio en comparación con el final de diciembre de 2008. Los pedidos en el negocio de aviones comerciales están basados en precios de catálogo. La fuerte cifra de pedidos recibidos en el negocio de defensa ha dado lugar a una estable cartera de pedidos de defensa, situada en 55.200 millones de euros (54.900 millones al final de 2008). Al final de junio de 2009, EADS tenía 117.661 **empleados** (118.349 al final de 2008).

El cliente OCCAR y las naciones de lanzamiento han reiterado su compromiso con el **programa A400M**: el 24 de julio, han confirmado que se ceñirán al programa A400M para permitir que continúen las negociaciones hasta final de año. Esta ampliación proporciona una oportunidad para que todas las partes implicadas realineen el programa sobre una base viable. EADS está aprovechando esta fase para celebrar conversaciones con sus proveedores y socios a fin de establecer un calendario firme, incluyendo una fecha para el primer vuelo. Además, este período de moratoria da la posibilidad de establecer una nueva base para el contrato en unas condiciones realistas aceptables para todas las partes. EADS tiene intención de reducir cualquier pérdida potencial adicional, pero las plenas consecuencias financieras de los retrasos sólo se conocerán una vez hayan finalizado las negociaciones.

El programa ha seguido avanzando durante los últimos meses. El primer avión A400M de desarrollo está siendo preparado para la instalación del motor. El segundo avión está ensamblado y ha entrado en la fase de prueba de sistemas, y el ensamblaje final de la tercera unidad ha comenzado. El banco de pruebas de vuelo para el motor ha realizado doce vuelos con éxito, con más de 35 horas de vuelo. Se ha recibido una primera versión del FADEC, el software revisado del motor, que está mostrando buenos resultados iniciales en las pruebas.

Debido al constante y elevado nivel de incertidumbre sobre el programa, EADS ha mantenido el tratamiento contable de los primeros estadios de realización en este programa.** Esto ha ocasionado un efecto en el EBIT* de

-191 millones de euros en los seis primeros meses (de esta cifra, -120 millones de euros cargados en el primer trimestre).

En períodos futuros aún es posible que se contabilicen considerables efectos negativos para la cuenta de resultados, dependiendo de los progresos en el desarrollo y del resultado de las negociaciones sobre el programa A400M.

Perspectiva

El primer semestre de 2009 confirma las tendencias identificadas al comenzar el año. El análisis detallado del Grupo sobre la cartera de pedidos sigue mostrando un *overbooking* para los próximos años. No obstante, esto se ve cuestionado por el deterioro de los indicadores macroeconómicos y de tráfico, incluso aunque la tendencia negativa se haya frenado o levemente invertido recientemente. No existe ningún signo claro de estabilización, puesto que el deterioro del tráfico y la rentabilidad, así como las condiciones de financiación, están suponiendo un desafío para las cuentas de las líneas aéreas. Por consiguiente, EADS sigue haciendo un cauteloso seguimiento del mercado, de su clientela y sus proveedores, y continúa aplicando un concepto de plan móvil. Además de la cartera de pedidos comerciales, la sólida cartera de pedidos de defensa e institucionales del Grupo proporciona un cierto nivel de protección y estabilidad.

EADS espera que Airbus capte hasta 300 nuevos pedidos brutos en 2009, aunque éste sea un desafiante objetivo en la actual coyuntura de mercado. Sobre la base de la buena tendencia de las entregas en el primer semestre, las entregas de 2009 deberían al menos igualar el nivel de 2008. Con la hipótesis de un tipo de cambio del dólar estadounidense de 1 EUR = 1,39 USD, los ingresos de EADS básicamente deberían igualar el nivel de 2008.

Con estas hipótesis, el EBIT* antes de extraordinarios en el segundo semestre de 2009 debería ser positivo, aunque inferior que en el primer semestre del ejercicio. En comparación con los seis primeros meses del año, acusará efectos negativos, principalmente por el aumento de los gastos de Investigación y Desarrollo y por un notable deterioro de las tasas de cobertura. Los gastos de I+D de EADS deberían ascender a unos 3.000 millones de euros en el ejercicio 2009. Por otro lado, este empeoramiento se contrarrestará parcialmente con un deterioro de los precios menor que en el primer semestre y con favorables efectos estacionales en parte del negocio. Respecto a efectos extraordinarios que afecten al segundo semestre, el rango y la magnitud del potencial cargo para el programa A400M son elevados. Por último, la aceleración del A380 está progresando y Airbus espera entregar 14 A380 en 2009. Los costes del A380 son aún más altos de lo previsto y EADS analizará la repercusión potencial en la curva de aprendizaje en el segundo semestre.

EADS está aumentando su previsión sobre el Cash-Flow Libre. En la actualidad, EADS prevé utilizar unos 1.000 millones de euros de Cash-Flow Libre después de financiación a clientes en 2009, sin tener en cuenta el programa A400M.

Divisiones: Solidez del comportamiento empresarial

Como ya se anunció, EADS ha ajustado su estructura operativa. La antigua División Aviones de Transporte Militar se está integrando totalmente en Airbus y ha pasado a ser –con el nombre de Airbus Military– la parte militar de Airbus. Las nuevas empresas de aerestructuras Aerolia (Francia) y Premium AEROTEC (Alemania) son plenamente operativas y están consolidadas en las cuentas de Airbus, al igual que EADS EFW (anteriormente incluida en Otras Actividades). La nueva organización ha entrado en vigor en 2009.

Los ingresos consolidados de **Airbus** han ascendido a 13.951 millones de euros (14.140 millones en el primer semestre de 2008 ajustado), respaldados por mayores volúmenes con 254 aviones comerciales entregados frente a 245 en el mismo período del año pasado. Los ingresos se han visto afectados por un efecto negativo de los tipos de cambio, deterioro de precios y un menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M. El EBIT* de Airbus, de 519 millones de euros (primer semestre de 2008 ajustado: 710 millones) se ha visto afectado por unos efectos extraordinarios de los tipos de cambio y un cargo del A400M. Antes de estas partidas extraordinarias, el EBIT* antes de partidas no recurrentes se situaba en 900 millones de euros (primer semestre de 2008 ajustado: 1.600 millones de euros). En comparación con el año pasado, los mayores volúmenes y los ahorros derivados del programa Power8 han quedado contrarrestados con creces por el deterioro de los precios, el deterioro de las tasas de cobertura y crecientes costes en la actividad de soporte. Los costes del A380 son aún más altos de lo esperado.

En junio, Airbus entregó el primer avión A320 ensamblado en su línea de ensamblaje final en Tianjin, China. Este acontecimiento marca un importante logro en la estrategia de internacionalización de Airbus. Teniendo en cuenta el declive económico, Airbus logró un gran éxito de mercado durante el Salón Aeronáutico de París 2009, con 58 nuevos pedidos y 69 compromisos. Esto confirma la atractiva gama de productos de Airbus y demuestra que los clientes siguen invirtiendo en el avión más ecoeficiente del mercado. Al final de junio de 2009, Airbus había recibido 90 pedidos brutos (68 pedidos netos) de aviones comerciales (primer semestre de 2008: 525 pedidos brutos, 487 pedidos netos). El desarrollo del A350 XWB avanza según lo previsto. Hasta la fecha, 31 clientes han decidido comprar 493 aviones del nuevo A350 XWB.

Al 30 de junio de 2009, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 343.600 millones de euros (357.800 millones al final de 2008 ajustado) sobre la base de precios de catálogo. La cartera de pedidos de aviones comerciales ascendía a 331.200 millones de euros, representando 3.529 unidades (3.715 aviones al final de 2008).

Los ingresos de Airbus Military ascienden a 855 millones de euros (898 millones en el primer semestre de 2008) del total de Airbus, beneficiándose de un aumento en aviones de reabastecimiento en vuelo así como en las actividades de aviones medios y ligeros. Esto ha quedado contrarrestado con creces por la diferencia entre la falta del hito 'Power-On' –registrado en el primer trimestre del año pasado– y los ingresos contabilizados como la parte recuperable de los costes del A400M. Por ello, el EBIT* se ha situado en -36 millones (-20 millones en el primer semestre de 2008).

En julio, Airbus Military ha marcado otro hito en el negocio de aviones de reabastecimiento: el primer Airbus A330 para el programa Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) de Reino Unido ha llegado a Madrid para su conversión en un Multi-Role Tanker Transport (MRTT). Al final de junio de 2009, la cartera de pedidos de Airbus Military ascendía a 21.700 millones de euros (22.300 millones al final de 2008).

Los ingresos de la División **Eurocopter** han aumentado un 6% en el primer semestre de 2009, a 1.908 millones de euros (1.795 millones en el primer semestre de 2008). Con 236 helicópteros, Eurocopter ha entregado a sus clientes algunas unidades menos que el año pasado (254 helicópteros en el primer semestre de 2008), reflejando indicios de debilitamiento del mercado civil. No obstante, un mejor mix y mayores actividades de apoyo a clientes han dado lugar a un aumento de los ingresos. El EBIT* de la División ha descendido un 5%, a 99 millones de euros (104 millones en el primer semestre de 2008), a pesar de la mejora de los ingresos. El EBIT* se ha visto afectado por mayores gastos de I+D (debido al desarrollo del EC 175 así como grandes esfuerzos en innovación y mejoras tecnológicas) y un efecto negativo de los tipos de cambio. Además, la presión de los márgenes en el programa NH90 ha repercutido en el EBIT* en el segundo trimestre de 2009, reflejando la constante complejidad de la homologación, la aceptación y el programa.

En respuesta a la creciente importancia de Asia-Pacífico como mercado para Eurocopter, la División está reforzando sus asociaciones en China, aumentando su participación en C-GAMEC, el mayor centro de mantenimiento cualificado del país. Además, la División ha adquirido un 60% de las actividades de mantenimiento de helicópteros de All Nippon Airways (ANA) en Japón. Asimismo, Eurocopter sigue reforzando sus servicios a clientes y sus actividades del negocio de seguridad de los vuelos y actualmente está estableciendo diversos simuladores de vuelo y empresas

de formación alrededor del mundo, por ejemplo en Brasil, Reino Unido y Malasia. Esto contribuirá a sostener la posición de mercado a largo plazo de la División en este segmento.

La tendencia de las reservas en el primer semestre de 2009 demuestra una significativa desaceleración del mercado, especialmente para los helicópteros ligeros. La tendencia a la cancelación continúa, si bien casi todos los productos terminados se han reasignado con éxito. Los niveles de producción están siendo objeto de un estrecho seguimiento y se adaptarán como corresponda. Pese a la baja cifra de nuevos pedidos –138 en comparación con 475 el año pasado– la cartera de pedidos sigue siendo fuerte, incluyendo nuevos contratos militares, como el del EC635 (24 unidades para Irak) así como el del EC725 (6 helicópteros para México, 5 para Francia). La cartera de pedidos de Eurocopter ascendía a 14.200 millones de euros (13.800 millones al final de 2008), equivaliendo a 1.420 helicópteros.

Astrium ha confirmado su fuerte comportamiento comercial y ha generado un crecimiento de los ingresos del 29%, a 2.194 millones de euros, frente al mismo período del año pasado (1.701 millones en el primer semestre de 2008). Este desarrollo obedece a un fuerte aumento en el negocio de satélites de observación en navegación y en tierra, además de la consolidación de Spot Image, así como mayores aportaciones de las actividades de defensa. Además, los ingresos del segundo trimestre incluían un efecto positivo extraordinario debido a planes de incentivos para satélites de telecomunicaciones comerciales. El EBIT* ha mejorado un 13%, a 99 millones de euros (88 millones en el primer semestre de 2008), impulsado por el crecimiento en los servicios de observación en tierra y una aceleración de las actividades de defensa. No obstante, este crecimiento se ha visto parcialmente contrarrestado por un efecto desfavorable del descenso de la libra esterlina frente al euro en el programa Paradigm.

En la actividad de satélites de telecomunicaciones, Astrium ha conseguido su 20º pedido de satélites desde 2006, el Atlantic Bird 7 para Eutelsat. Astrium Services ha cumplido el hito del pleno servicio operacional del Skynet 5. Paradigm es el primer operador comercial del mundo que presta servicios de comunicaciones militares con su sistema Skynet 5. La DGA francesa ha aceptado el Spirale, un demostrador de un sistema de alerta temprana con base en el espacio, incluyendo los segmentos de control en tierra y misiones, preparando el camino para los sistemas operacionales.

En julio, Ariane 5 ha lanzado con éxito el TerreStar-1, que es el mayor satélite de telecomunicaciones comerciales del mundo. Ha constituido el 45º lanzamiento y su 31º éxito consecutivo y es otra prueba del excelente comportamiento del Ariane 5. Astrium ha seguido expandiendo su cartera de pedidos, que ascendía a 15.600 millones de euros al final del primer semestre (11.000 millones al final de 2008).

Los ingresos de la División **Defensa & Seguridad** se han mantenido estables en la cifra de 2.161 millones de euros frente a los 2.167 millones del primer semestre de 2008. El crecimiento de los ingresos en Eurofighter y la consolidación de PlantCML contrarrestan la transferencia de las actividades de aeroestructuras a Premium AEROTEC, la filial de EADS. El EBIT* ha aumentado un 7%, a 143 millones de euros (134 millones en el primer semestre de 2008) gracias a mejores márgenes en programas básicos. Esta evolución se ha visto parcialmente contrarrestada por mayores gastos de I+D.

En el primer semestre de 2009, Defensa & Seguridad de EADS ha promovido nuevas áreas de crecimiento y ha reforzado su liderazgo en sistemas integrados de seguridad mundial, abriendo nuevas oportunidades de expansión más allá de los clásicos mercados nacionales. Después de tener ya un contrato para la seguridad de la frontera norte de Arabia Saudí, la División ha logrado la adjudicación de un contrato que cubre todas las fronteras del reino. El pedido corresponde al mayor contrato de la historia abierto a concurso mundial como solución completa. Todavía no está incluido en la cartera de pedidos de la División. En Qatar se ha logrado un importante hito al completar el diseño del proyecto National Security Shield (escudo de seguridad nacional) del país, el primer sistema de seguridad totalmente integrado del mundo. Promoviendo otra área de crecimiento, la División ha concluido con éxito el estudio de reducción de riesgos y ha presentado una propuesta para el desarrollo y la producción del Talarion UAV europeo (anteriormente conocido como Advanced UAV).

Además, la terminación de un programa de investigación sobre tecnología de radares (Active Electronically Scanning Array) asegura la capacidad de la División en este creciente segmento de mercado. Nuevos pedidos de redes de comunicaciones seguras, incluyendo los de Rusia y Eslovaquia, confirman la sólida posición de mercado de la División. La cartera de pedidos de la División se situaba en 16.400 millones de euros (17.000 millones al final de 2008).

Sedes Centrales y otras actividades (no pertenecientes a ninguna División):

En 2009, la composición de Otras Actividades difiere en comparación con 2008. Dado que EADS sólo es titular de una participación minoritaria del 30% en DAHER Socata, esta unidad se consolida por el método de la participación en Otras Actividades. También a partir de 2009, EADS EFW se consolida en las cuentas de Airbus. Por consiguiente, Otras Actividades ahora comprende ATR, EADS Sogerma y EADS Norteamérica y un 30% de DAHER Socata por el método de la participación.

Los ingresos de Otras Actividades han descendido a 480 millones de euros (597 millones en el primer semestre de 2008 ajustado), debido principalmente a los cambios en el perímetro de consolidación. Esta reducción se ha compensado en parte con la aceleración del programa Light Utility Helicopter (LUH) en EADS Norteamérica. El EBIT* de Otras Actividades ha alcanzado 2 millones de euros frente a los 17 millones del año pasado. La positiva evolución de costes en EADS Sogerma ha quedado contrarrestada por efectos negativos de los tipos de cambio y costes financieros no recurrentes en ATR así como por un mix desfavorable en EADS Norteamérica.

ATR, un importante fabricante de aviones turbopropulsados, ha entregado 21 aviones a sus clientes (22 unidades en el primer semestre de 2008). ATR ha recibido 12 nuevos pedidos en 2009 (7 en el primer semestre de 2008), llevando la cartera de pedidos a 151 unidades. Esto demuestra el gran atractivo de los aviones turbopropulsados de ATR, que combinan bajos costes operacionales con una gran comodidad para los pasajeros. Además, EADS Norteamérica, junto con Eurocopter, está trabajando con Lockheed Martin para mantener el objetivo de la sustitución del Armed Reconnaissance Helicopter para el Ejército estadounidense. A 30 de junio de 2009, la cartera de pedidos de Otras Actividades ascendía a 2.100 millones de euros (3.200 millones al final de 2008 ajustado). La disminución se debe al cambio de consolidación de DAHER Socata.

* 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.

** Dado que no puede estimarse con fiabilidad el resultado del contrato de construcción del A400M, EADS no cumple en este momento todos los requisitos para contabilizar el programa según la metodología de contabilización de estimación en relación con el estado de terminación. Por consiguiente, y de conformidad con la NIC 11 (Contratos de Construcción), EADS ha suspendido la aplicación de la metodología de contabilización con referencia al estado de terminación (“contabilización de hitos”) y ha reconocido los costes del contrato ya soportados directamente en la cuenta de resultados, así como los correspondientes ingresos en la medida en que dichos costes contractuales soportados sean recuperables según el método de contabilización “a los primeros estadios de realización”. La provisión para el coste a la terminación se ha actualizado sólo para cubrir las pérdidas adicionales del contrato que EADS podía estimar con fiabilidad. (Información más detallada en el “Informe Financiero del primer semestre de 2009”).

EADS es un líder global de la industria aeroespacial, de defensa y servicios relacionados. En 2008, EADS generó ingresos por valor de 43.300 millones de euros con una plantilla de unos 118.000 empleados. EADS incluye a Airbus, el fabricante líder en aviones comerciales, también responsable de

aviones de reabastecimiento en vuelo, de transporte militar y de misión; a Eurocopter, el mayor proveedor de helicópteros del mundo; y a EADS Astrium, líder europeo en programas espaciales que abarcan desde el Ariane al Galileo. La División de Defensa & Seguridad es proveedora de soluciones de sistemas globales además de convertir a EADS en el socio principal del consorcio Eurofighter y accionista de la empresa de misiles MBDA.

EADS Corporate Communications:

| | |
|--------------------------|-------------------------------------|
| Alexander Reinhardt | +33 1 42 24 2757 / +49 89 607 34066 |
| Edmund Reitter | +49 89 607 34510 |
| Charles-Etienne Lebatard | +33 1 42 24 2425 |
| José María Palomino | +34 91 585 77 89 |

Nota para la prensa:

Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica con Analistas

Puede escuchar la **Conferencia Telefónica** del Consejero Delegado Louis Gallois y Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS con **Analistas** hoy a las 11:00 horas (horario continental europeo) en el sitio web de EADS, www.eads.com.

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

EADS – Resultados del primer semestre (1S) de 2009

(Cifras en euros)

| Grupo EADS | 1S 2009 | 1S 2008 | Variación |
|---|----------------|---------|-----------|
| Ingresos, en millones | 20.195 | 19.739 | +2% |
| de esta cifra, Defensa, en millones | 4.555 | 3.970 | +15% |
| EBITDA⁽¹⁾ , en millones | 1.663 | 1.944 | -14% |
| EBIT⁽²⁾ , en millones | 888 | 1.158 | -23% |
| Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones | 1.172 | 1.130 | +4% |
| Beneficio Neto⁽³⁾ , en millones | 378 | 403 | -6% |
| Beneficio por Acción (BPA)⁽³⁾ | 0,47 | 0,50 | -0,03 € |
| Cash-Flow Libre (CFL)⁽⁴⁾ , en millones | -1.169 | 975 | – |
| Cash-Flow Libre antes de financiación a clientes⁽⁴⁾ , en millones | -948 | 894 | – |
| Pedidos recibidos⁽⁵⁾ , en millones | 17.159 | 51.198 | -66% |

| Grupo EADS | 30 de junio 2009 | 31 de diciembre 2008 | Variación |
|---|-------------------------|----------------------|-----------|
| Cartera de pedidos⁽⁵⁾ , en millones | 390.979 | 400.248 | -2% |
| de esta cifra, Defensa, en millones | 55.212 | 54.884 | +1% |
| Posición de Tesorería Neta , en millones | 8.106 | 9.193 | -12% |
| Empleados | 117.661 | 118.349 | -1% |

Notas al pie: consúltese la página 14.

| por División | Ingresos | | | EBIT ⁽²⁾ | | |
|---|----------------------|----------------------|------------|---------------------|------------|-----------|
| (Cifras en millones de euros) | 1S 2009 | 1S 2008 | Variación | 1S 2009 | 1S 2008 | Variación |
| Segmento Airbus ⁽⁶⁾ de esta cifra, Airbus Military | 13.951 855 | 14.140 898 | -1% -5% | 519 -36 | 710 -20 | -27% - |
| Eurocopter | 1.908 | 1.795 | +6% | 99 | 104 | -5% |
| Astrium | 2.194 | 1.701 | +29% | 99 | 88 | +13% |
| Defensa & Seguridad | 2.161 | 2.167 ⁽⁸⁾ | 0% | 143 | 134 | +7% |
| Sedes Centrales/ Consolidación | -499 | -661 | - | 26 | 105 | - |
| Otras Actividades ⁽⁷⁾ | 480 | 597 | -20% | 2 | 17 | -88% |
| Total | 20.195 | 19.739 | +2% | 888 | 1.158 | -23% |

| por División | Pedidos recibidos ⁽⁵⁾ | | | Cartera de pedidos ⁽⁵⁾ | | |
|---|----------------------------------|-----------------|--------------|-----------------------------------|-------------------|------------|
| (Cifras en millones de euros) | 1S 2009 | 1S 2008 | Variación | 30 de junio 2009 | 31 dic. 2008 | Variación |
| Segmento Airbus ⁽⁶⁾ de esta cifra, Airbus Military | 6.194 247 | 44.094 4.209 | -86% -94% | 343.584 21.680 | 357.824 22.269 | -4% -3% |
| Eurocopter | 2.252 | 2.933 | -23% | 14.167 | 13.824 | +2% |
| Astrium | 6.396 | 1.871 | +242% | 15.597 | 11.035 | +41% |
| Defensa & Seguridad | 2.346 | 2.383 | -2% | 16.440 | 17.032 | -3% |
| Sedes Centrales/ Consolidación | -393 | -797 | - | -948 | -2.636 | - |
| Otras Actividades ⁽⁷⁾ | 364 | 714 | -49% | 2.139 | 3.169 | -33% |
| Total | 17.159 | 51.198 | -66% | 390.979 | 400.248 | -2% |

Notas al pie: consúltese la página 14.

EADS – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2009
(Cifras en euros)

| Grupo EADS | 2T 2009 | 2T 2008 | Variación |
|---|----------------|---------|-----------|
| Ingresos, en millones | 11.728 | 9.886 | +19% |
| EBIT⁽¹⁾ , en millones | 679 | 389 | +69% |
| Beneficio Neto⁽³⁾ , en millones | 231 | 118 | +76% |
| Beneficio por Acción (BPA)⁽³⁾ | 0,29 | 0,15 | +0,11 € |

| por División | Ingresos | | | EBIT⁽¹⁾ | | |
|-----------------------------------|-----------------|----------------------|-----------|---------------------------|---------|-----------|
| | 2T 2009 | 2T 2008 | Variación | 2T 2009 | 2T 2008 | Variación |
| (Cifras en millones de euros) | | | | | | |
| Segmento Airbus ⁽⁶⁾ | 8.068 | 6.710 | +20% | 430 | 75 | 473% |
| de esta cifra, Airbus Military | 399 | 262 | +52% | -31 | -19 | – |
| Eurocopter | 1.150 | 1.063 | +8% | 61 | 67 | -9% |
| Astrium | 1.290 | 950 | +36% | 63 | 55 | +15% |
| Defensa & Seguridad | 1.227 | 1.177 ⁽⁸⁾ | +4% | 122 | 101 | +21% |
| Sedes Centrales/ Consolidación | -273 | -354 | – | -22 | 83 | – |
| Otras Actividades ⁽⁷⁾ | 266 | 340 | -22% | 2 | 8 | -75% |
| Total | 11.728 | 9.886 | +19% | 656 | 389 | +69% |

Notas al pie: consúltese la página 14.

El **EBIT*** del segundo trimestre de 2009 ha aumentado a la cifra de 679 millones de euros frente a los 389 millones del año pasado. En Airbus, el **EBIT*** ha experimentado un notable incremento en comparación con el segundo trimestre de 2008, cuando tuvo que afrontar un importante cargo del programa A380 así como efectos negativos de los tipos de cambio. El **EBIT*** del segundo trimestre ha aumentado en Defensa & Seguridad (incremento del 21%) y Astrium (incremento del 15%) gracias al mejor comportamiento operativo en comparación con el año pasado. El **EBIT*** de Eurocopter se ha visto afectado por costes más altos en el programa NH90 y por una repercusión negativa de los tipos de cambio. El **EBIT*** de Sedes Centrales de EADS se ha visto afectado por una menor aportación de su participación en Dassault Aviation y por costes inmobiliarios.

Notas a pie páginas 11 a 13:

- 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) Año anterior ajustado al cambio de presentación del cash flow.
- 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) En el contexto de la plena integración de la anterior División Aviones de Transporte Militar en Airbus y la consolidación de EADS EFW en Airbus a partir de 2009, las cuentas de Airbus en 2008 se han reexpresado para reflejar dicha situación. Además, la planta de Augsburg es consolidada en las cuentas de Airbus desde 2009.
- 7) A partir de 2009, la composición de Otras Actividades difiere en comparación con 2008. Puesto que EADS sólo es titular de una participación minoritaria en DAHER Socata, esta unidad se consolida por el método de la participación en las cuentas de EADS. También a partir de 2009, EADS EFW se consolida en las cuentas de Airbus. Por consiguiente, Otras Actividades ahora abarca ATR, EADS Sogerma y EADS Norteamérica y un 30% de Daher Socata por el método de la participación. Las cuentas de Otras Actividades en 2008 se han ajustado con el traspaso de EADS EFW al segmento Airbus.
- 8) Ingresos de la sede de Augsburg incluidos en Defensa & Seguridad en el primer semestre de 2008 por 119 millones de euros. La cifra correspondiente a los ingresos del segundo trimestre de 2008 es 118 millones de euros. A partir de 2009, la planta de Augsburg está integrada en Premium AEROTEC.

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 22 de abril de 2009, se ofrece información adicional sobre estos factores.