



Nota de Prensa

EADS comunica sus resultados del primer semestre de 2010

- La cifra de pedidos recibidos, de 30.800 millones de euros, es una señal del ímpetu de los aviones comerciales
- Airbus aumentará la tasa de producción de aviones de pasillo único a 40 al mes
- Ingresos estables de 20.300 millones de euros
- EBIT* antes de partidas no recurrentes situado en 600 millones de euros
- EBIT* de 406 millones de euros
- Beneficio neto: 185 millones de euros
- La Tesorería Neta, situada en 8.900 millones de euros, sigue siendo un activo clave

Leiden, 30 de julio de 2010 – El entorno macroeconómico y comercial de EADS (símbolo en bolsa: EAD) sigue mejorando mientras persisten los desafíos, especialmente en el sector institucional. Los ingresos se han situado en 20.300 millones de euros. El EBIT* antes de partidas no recurrentes, de 600 millones de euros, se ha beneficiado de un buen comportamiento en los programas tradicionales de Airbus y otras actividades empresariales. El EBIT* de EADS ha ascendido a 406 millones de euros después de efectos extraordinarios de cambio de monedas. La cifra de pedidos recibidos, de 30.800 millones de euros, refleja el mejor impulso de la aviación comercial. La cartera de pedidos de EADS, que se eleva a más de 454.000 millones de euros, proporciona una sólida plataforma para futuras entregas. La posición de Tesorería Neta del Grupo, de 8.900 millones de euros, sigue siendo un activo clave.

“Los pedidos de los Salones Aeronáuticos de Berlín y Farnborough reflejan una mejora en el mercado de aviación comercial. Me complace especialmente ver el regresode los arrendadores de aviones. No obstante, la perspectiva institucional presenta un mayor reto, dado que los presupuestos públicos en nuestros mercados nacionales están sometidos a un estricto análisis”, afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Nuestras prioridades clave siguen estando claras: mejorar la eficiencia en la producción del A380, desarrollar el A350, y finalizar la modificación del

contrato del A400M con las naciones clientes. Quiero añadir que hemos presentado nuestra oferta para el programa del avión cisterna) de las Fuerzas Aéreas estadounidenses y que lucharemos con entusiasmo para ganar el concurso otra vez.”

En los seis primeros meses, los **ingresos** de EADS han permanecido estables en 20.300 millones de euros (primer semestre de 2009: 20.200 millones). Las entregas en Airbus Commercial (250 unidades) y Eurocopter (249 helicópteros) han permanecido prácticamente estables, a un nivel elevado. Se ha reanudado el método de porcentaje de terminación en el programa A400M. En el segundo trimestre, sobre la base de la asignación de hitos internos, se contabilizaron unos ingresos de unos 300 millones de euros en el programa. Las naciones clientes y EADS siguen trabajando en la modificación del contrato. Entretanto, el programa de vuelos de prueba del A400M está progresando mejor de lo esperado; sin embargo, el desarrollo del sistema de gestión de vuelos se encuentra en un estado crucial, con más retos de lo esperado. Se están emprendiendo acciones para mitigar el riesgo. Las hipótesis de la Dirección de marzo de 2010 que respaldan el cálculo de la provisión para el A400M siguen siendo válidas. Según lo anteriormente indicado, una nueva evaluación de estas hipótesis podría tener una repercusión significativa en los resultados en el futuro.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes** (EBIT* ajustado) –un indicador que captura el margen subyacente del negocio excluyendo los cargos o beneficios no recurrentes derivados de movimientos en las provisiones o efectos de los tipos de cambio– se ha situado en 600 millones de euros (primer semestre de 2009: 1.300 millones) para EADS y a unos 300 millones de euros para Airbus. Se ha beneficiado de un buen comportamiento de los programas tradicionales de Airbus y de otras actividades empresariales. Como se preveía, el A380 sigue teniendo un peso considerable en el comportamiento subyacente. En comparación con el primer semestre de 2009, el EBIT* antes de partidas no recurrentes se ha visto afectado por el deterioro de los tipos en las coberturas y por una mayor inversión en Investigación y Desarrollo.

El **EBIT*** declarado de EADS, de 406 millones de euros (primer semestre de 2009: 888 millones) también se ha visto afectado por efectos negativos extraordinarios de los tipos de cambio. EADS ha seguido ajustando su estrategia de coberturas naturales de acuerdo con las NIIF, lo que afecta al EBIT* declarado y a otros resultados financieros pero no tiene ninguna repercusión en el EBIT* antes de partidas no recurrentes ni en el beneficio neto. El efecto de los tipos de cambio ha influido en el EBIT* declarado del primer semestre de 2010 en unos 550 millones de euros en comparación con el primer semestre de 2009.

El **Beneficio Neto** fue de 185 millones de euros (primer semestre de 2009: 378 millones), es decir, representa un beneficio por acción de 0,23 euros (beneficio por acción del primer semestre de 2009: 0,47 euros). Los resultados financieros reflejan el descenso de los tipos de interés en los mercados financieros. Otros resultados financieros han mejorado considerablemente, en torno a 270 millones de euros en tasa interanual. Esta línea comprende la revaluación positiva de los activos líquidos del Grupo en dólares estadounidenses y libras esterlinas.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado** se han elevado a 1.301 millones de euros (primer semestre de 2009: 1.172 millones), impulsados por aumentos en Airbus debido a una aceleración en la actividad del A350 XWB así como a una mayor inversión en productos en Defensa & Seguridad y Eurocopter.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes, de -470 millones de euros (primer semestre de 2009: -948 millones) refleja un menor deterioro del capital circulante pero también una disminución del EBIT* antes de partidas no recurrentes. La variación en el capital circulante asciende a -815 millones de euros (primer semestre de 2009: -1.898 millones). La variación en el capital circulante refleja, como se preveía, un aumento en las existencias, principalmente en Airbus, si bien a un nivel muy inferior al del primer semestre de 2009. El primer semestre de 2009 incluyó una aceleración en la producción del A380, pero un bajo nivel de entregas del A380, así como un desfase entre las tasas de producción y de entrega en los aviones tanto de pasillo único como de largo alcance. La entrada de anticipos ligados a la actividad comercial de Airbus es superior a la de hace un año, lo que representa un aumento en los pedidos de aviones comerciales. Algunos retrasos en pagos en la actividad de defensa e institucional se han compensado con cantidades recibidas de gobiernos para programas de desarrollo. Las necesidades de financiación de los clientes en el primer semestre han alcanzado unos 270 millones de euros. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes ascendía a -737 millones de euros (primer semestre de 2009: -1.169 millones).

La **posición de Tesorería Neta** de EADS, de 8.900 millones de euros (final de 2009: 9.800 millones) sigue proporcionando una sólida base para las necesidades operacionales así como para el crecimiento futuro del Grupo. Refleja la utilización de Cash Flow Libre en el primer semestre del año así como una aportación de 300 millones de euros al patrimonio de fondos de pensiones.

Los **pedidos recibidos** de EADS han aumentado significativamente en comparación con el mismo período del año pasado, alcanzando los 30.800 millones de euros (primer semestre de 2009: 17.200 millones) debido al aumento en los pedidos de aviones comerciales. Esta cifra no incluye los pedidos recibidos en el Salón Aeronáutico de Farnborough. Al final de junio de 2010, la **cartera de pedidos** de EADS se situaba en 454.500 millones de euros

(final de 2009: 389.100 millones), reflejando incrementos en Airbus y Astrium. La cartera de pedidos de Airbus Commercial se benefició de un efecto positivo de revaluación de unos 56.000 millones de euros debido al tipo spot de cierre del dólar estadounidense, que se ha fortalecido significativamente desde final de año. La cartera de pedidos de defensa ascendía a 56.600 millones de euros (final de 2009: 57.300 millones).

El fortalecimiento del dólar, de mantenerse, mejorará la rentabilidad después de 2012. A corto plazo, la exposición neta de EADS está cubierta casi en su totalidad. Al final de junio de 2010, el valor de la cartera de coberturas del Grupo a precio de mercado, al tipo spot de cierre, representaba una cifra negativa de 4.200 millones de euros neta de impuestos, que afecta al patrimonio neto. Estos efectos negativos en el patrimonio neto se revertirán a medida que venzan los contratos de cobertura actuales y/o se debilite más el dólar estadounidense. Durante el segundo trimestre de 2010, EADS ha invertido en opciones de cambio así como en contratos a plazo. Las opciones consumen menos capacidad de cobertura, dejando al mismo tiempo margen para un potencial avance por tipos más favorables.

En el caso de un fortalecimiento drástico del dólar estadounidense frente al euro, el volumen de la cartera de coberturas y la volatilidad de los mercados financieros podrían limitar la disponibilidad de capacidad de cobertura a largo plazo mediante contratos a plazo y repercutir más en el patrimonio neto.

Al final de junio de 2010, la plantilla de EADS estaba compuesta por 120.038 **empleados** (final de 2009: 119.506).

Perspectiva

Las previsiones de EADS se basan en la hipótesis de un tipo de cambio 1 € / 1,35 \$ como media del segundo semestre y tipo spot de cierre en diciembre.

El Grupo está aumentando sus previsiones respecto a pedidos, ingresos, rentabilidad subyacente y cash flow libre.

Teniendo en cuenta el reciente éxito comercial en Farnborough y el número de campañas actuales, Airbus ha aumentado su objetivo de pedidos brutos en el ejercicio a más de 400. Las tasas de producción de aviones de pasillo único aumentarán a 36 al mes para final de este año, a 38 en el tercer trimestre de 2011 y a 40 al mes en el primer trimestre de 2012.

Por otra parte, se prevé que el mercado de helicópteros civiles y su correspondiente flujo de pedidos sean flojos en el segundo semestre de 2010. Por el momento, en 2010 no se espera ningún efecto significativo de la presión en los presupuestos institucionales y para defensa.

Las entregas de Airbus deberían situarse en unos 500 aviones en el ejercicio 2010. Las entregas de Eurocopter serán levemente inferiores a las del año pasado.

Con estas hipótesis sobre tipos de cambio y entregas, los ingresos de EADS deberían elevarse a más de 44.000 millones de euros.

Gracias al aumento esperado en las entregas y al potencial alcista de la rentabilidad subyacente del grupo, el EBIT* de EADS antes de partidas no recurrentes debería alcanzar unos 1.200 millones de euros en 2010. En Airbus, el EBIT* del segundo semestre antes de partidas no recurrentes será inferior al del primer semestre. En comparación con el primer semestre, el efecto positivo de los mayores volúmenes y los mejores precios se verá contrarrestado con creces por mayores gastos de I+D y por el deterioro de los tipos de las coberturas en relación con el primer semestre del año.

Más adelante, el comportamiento del EBIT* de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para llevar a cabo los programas A400M, A380 y A350 XWB según los compromisos contraídos con sus clientes. A un tipo de 1 € = 1,35 \$, EADS mantiene su previsión de EBIT* de unos 100 millones de euros a pesar de los efectos negativos extraordinarios de los tipos de cambio acumulados en el primer semestre.

EADS también está mejorando su previsión de cash flow libre. Con unas entradas sostenibles de efectivo procedente de negocio institucional y público y con sujeción a pagos anticipados a la entrega para el programa A400M, el Cash Flow Libre antes de financiación a clientes debería ser neutral. El cash-flow libre después de financiación a clientes debería ser negativo debido a desembolsos de efectivo para financiación a clientes de unos 600 millones de euros.

Divisiones de EADS: reactivación en el mercado de aviones comerciales; desafiante entorno del negocio institucional

Los ingresos consolidados de **Airbus**, de 13.853 millones de euros, han permanecido estables en comparación con el mismo período del año pasado (primer semestre de 2009: 13.951 millones). El EBIT* consolidado de Airbus ascendía a 104 millones de euros (primer semestre de 2009: 519 millones).

Los ingresos de Airbus Commercial han ascendido a 12.965 millones de euros (primer semestre de 2009: 13.204 millones). Las entregas se han mantenido prácticamente estables, en 250 aviones comerciales (primer semestre de 2009: 254 aviones). En comparación con los datos de hace un año, los ingresos de Airbus Commercial reflejan volúmenes más bajos, pero un efecto de mix favorable que incluye un mayor número de entregas del A380. El efecto negativo de los tipos de cambio representa unos 800 millones de euros. El EBIT* de Airbus Commercial EBIT* ha descendido

a 241 millones de euros frente a los 737 millones del primer semestre de 2009. Incluye una mejora neta en precios en el segundo trimestre. Los efectos negativos de los tipos de cambio han tenido una repercusión en el EBIT* de unos 500 millones de euros frente al primer semestre del año pasado y los gastos de I+D han aumentado debido a una aceleración de las inversiones en el programa A350 XWB. El desarrollo del programa A350 XWB está avanzando, pero sigue representando un desafío. Además, como se preveía, el A380 sigue influyendo considerablemente en el comportamiento subyacente.

Los ingresos de Airbus Military han aumentado a 1.007 millones de euros (primer semestre de 2009: 855 millones), beneficiándose de un aumento en volúmenes tanto de la actividad de aviones de reabastecimiento como de las entregas de aviones medianos y ligeros (M&L). En el programa A400M se ha establecido una serie de hitos internos como parte del retorno al método de porcentaje de terminación. Durante el segundo trimestre se han atravesado tres hitos de ingresos, que han dado lugar a unos ingresos de aproximadamente 300 millones de euros. El EBIT* de Airbus Military se ha situado en -161 millones de euros (primer semestre de 2009: -218 millones de euros, afectado por la provisión para el A400M). Incluye la revaluación de monedas correspondiente a la provisión para el A400M y un déficit en la recuperación de costes fijos del programa A400M por un importe de -176 millones de euros.

En los seis primeros meses, Airbus Commercial ha contabilizado 117 pedidos en firme de aviones comerciales, netos. Durante este período, ha registrado 14 cancelaciones de aviones frente a las 22 del primer semestre de 2009. Hasta el final de junio, Airbus Commercial ha entregado 250 aviones, incluyendo los pedidos de siete A380 y cinco aviones de pasillo único en arrendamiento operativo. Estos cinco aviones de pasillo único no cuentan a efectos de reconocimiento de ingresos y margen. Airbus Military ha registrado dos nuevos pedidos del avión militar C-295 para México en el segundo trimestre. Hasta el final de junio, Airbus Military ha entregado nueve aviones.

Lufthansa recibió su primer A380 en mayo. Durante el Salón Aeronáutico ILA de Berlín en junio, Airbus consiguió compromisos por valor de 15.300 millones de euros, entre ellos pedidos para otros 32 A380 para Emirates, la compañía aérea con sede en Dubai.

Con 133 pedidos en firme de aviones y 122 cartas de intenciones (MOU), el Salón Aeronáutico de Farnborough en julio ha sido un gran éxito para Airbus. El valor total de los 255 compromisos recibidos es de 28.000 millones de euros y confirma una clara reactivación de la demanda de aviones, respaldada por los países emergentes y por arrendadores que vuelven al

mercado. Este hecho ha impulsado la decisión de aumentar la tasa de producción de aviones de pasillo único de Airbus.

En Airbus Military, el programa de vuelos de prueba del A400M está progresando mejor de lo previsto; sin embargo, el desarrollo del sistema de gestión de vuelos se encuentra en un estado crucial, con más retos de lo esperado. Se están emprendiendo acciones para mitigar el riesgo. Además, el A330 Multi Role Tanker Transport (MRTT) está avanzando rápidamente hacia su certificación, y la primera entrega a su operador de lanzamiento, la Royal Australian Air Force, está prevista para el cuarto trimestre de 2010. Hay dos aviones ya en vuelo y otros cinco en proceso de conversión. La fiabilidad y el rendimiento de los diversos dispositivos de reabastecimiento han sido validados en más de 1.000 contactos secos y húmedos con una amplia gama de aviones durante las horas del día y de la noche.

A 30 de junio de 2010, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 405.000 millones de euros (final de 2009: 339.700 millones). Airbus Commercial es responsable de 385.700 millones de euros (final de 2009: 320.300 millones), cifra equivalente a 3.355 unidades (final de 2009: 3.488 aviones) tras un efecto positivo de revaluación de unos 56.000 millones de euros debido al tipo spot de cierre del dólar estadounidense, que se ha fortalecido significativamente desde final de año. La cartera de pedidos de Airbus Military se ha mantenido estable en 20.800 millones de euros (final de 2009: 20.700 millones).

En los seis primeros meses de 2010, los ingresos de **Eurocopter** han aumentado un 11%, elevándose a 2.109 millones de euros (primer semestre de 2009: 1.908 millones). Este crecimiento se ha visto impulsado por mayores volúmenes, un favorable escalonamiento de ingresos en las actividades de soporte y el progreso de los hitos en el Korean Utility Helicopter (KUH). El EBIT* de la División ha descendido a 71 millones de euros (primer semestre de 2009: 99 millones). La aportación positiva de los mayores ingresos se ha visto afectada por un cargo por reestructuración de 40 millones de euros contabilizado en el segundo trimestre, ligado a la implantación del programa SHAPE, un ajuste de cargos y margen en el programa NH90, así como una mayor inversión en productos.

En el segundo trimestre se entregaron a Francia y Países Bajos los primeros NH90 NFH (variante naval). La entrega de los dos primeros NH90 TTH a Omán también se realizó a tiempo, haciendo de Omán el 8º cliente en recibir el NH90. Eurocopter lanzó dos nuevas versiones de su helicóptero EC145: el EC145 "Mercedes-Benz Style", una edición especial caracterizada por un interior VIP desarrollado junto con Mercedes-Benz, y el EC645, una versión militarizada del EC145.

La tendencia de las reservas durante los seis primeros meses ha sido estable, con 140 pedidos netos registrados frente a los 138 del primer semestre de

2009. La tendencia de las cancelaciones se está desacelerando, con 27 helicópteros en el primer semestre de 2010 frente a 59 hace un año. Sin embargo, la incertidumbre persiste en el mercado comercial, con una demanda todavía muy inferior a los niveles de 2007/2008. Las entregas en los seis primeros meses han ascendido a 249 helicópteros, entre ellos 13 NH90/Tigres. En el programa NH90 se están haciendo progresos. La cartera de pedidos de Eurocopter se ha mantenido estable en la cifra de 14.700 millones de euros (final de 2009: 15.100 millones) con 1.194 helicópteros (final de 2009: 1.303 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** en el primer semestre de 2010 se situaron en 2.110 millones de euros (primer semestre de 2009: 2.194 millones), reflejando una aportación positiva de las actividades de defensa y servicios de telecomunicaciones. Sin embargo, en el segundo trimestre de 2009, Astrium contabilizó un efecto aislado de actualización para satélites de telecomunicaciones comerciales de 200 millones de euros aproximadamente, que no está compensado en este trimestre. El EBIT* ha mejorado un 7%, a 106 millones de euros (primer semestre de 2009: 99 millones), gracias a una mayor productividad y a la aceleración en actividades de defensa, así como crecimiento en servicios de telecomunicaciones militares, parcialmente afectado por un menor volumen en servicios de observación en tierra.

Astrium ha registrado un trimestre histórico con el Ariane 5 realizando su 37º lanzamiento consecutivo con éxito y con el lanzamiento de siete satélites construidos por Astrium en el primer semestre del año, seis de ellos en tan sólo un mes entre mayo y junio. El ímpetu comercial también se mantiene, con dos nuevos pedidos de satélites comerciales en el trimestre de Eutelsat Communications y SES WORLD SKIES. Ambos satélites están basados en la plataforma Eurostar E3000 de Astrium. Kazajstán ha hecho un pedido de dos satélites de observación en tierra.

Los pedidos recibidos por Astrium se situaron en 2.700 millones de euros en el primer semestre de 2010. El ímpetu de los pedidos se ha mantenido en los clientes tanto comerciales como institucionales. No obstante, ha sido considerablemente inferior al del primer semestre de 2009 (6.400 millones) que incluyó el lote de 35 lanzadores Ariane 5 PB. Al final de junio de 2010, la cartera de pedidos de Astrium ascendía a 15.500 millones de euros (final de 2009: 14.700 millones).

Los ingresos de la División **Defensa & Seguridad** en el primer semestre de 2010, de 2.183 millones de euros, se han mantenido estables en comparación con el año pasado (primer semestre de 2009: 2.161 millones). Los ingresos reflejan un mayor volumen de actividades básicas y de exportación en Eurofighter y programas de misiles, pero un menor volumen en actividades de servicios. El EBIT* ha ascendido a 110 millones de euros

(primer semestre de 2009: 143 millones). Esto refleja un crecimiento significativo en I+D autofinanciado que se centra principalmente en los segmentos de vehículos aéreos no tripulados (UAS) y comunicaciones seguras. El EBIT* antes de I+D es estable.

DS ha seguido expandiendo su red mundial en el segundo trimestre, constituyendo varias alianzas estratégicas: con la suiza RUAG para cooperar en programas internacionales como el Eurofighter, incluyendo mantenimiento, reparaciones y revisiones, diseño, desarrollo y fabricación; con ODEBRECHT en Brasil para crear una base industrial local brasileña, y con Atlas Elektronik para crear Sofrelog Atlas Maritime Security, un importante proveedor mundial de soluciones de seguridad marítima. Además, DS ha cumplido objetivos en el segmento UAS, con el EuroHawk – construido por Northrop Grumman y DS– habiendo realizado con éxito su primer vuelo.

Al final de junio de 2010, la cartera de pedidos de la División se mantenía estable en 18.500 millones de euros (final de 2009: 18.800 millones). Proporciona una sólida plataforma para futuras entregas. Los pedidos recibidos en el primer semestre de 2010 han alcanzado los 1.900 millones de euros e incluyen un pedido para el Eurofighter Integrated Logistic Support en el segundo trimestre.

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

Los ingresos de Otras Actividades han aumentado un 15%, a 554 millones de euros (primer semestre de 2009: 480 millones). Este aumento se ha visto impulsado por más entregas y actividad de gestión de activos en ATR así como por una aceleración en las entregas del Light Utility Helicopter (LUH) en EADS North America. El EBIT* de Otras Actividades se situaba en 0 millones de euros (primer semestre de 2009: 2 millones). El deterioro de debe principalmente a efectos negativos de los tipos de cambio en ATR.

ATR ha entregado 27 aviones en los seis primeros meses (primer semestre de 2009: 12 unidades). No se han registrado cancelaciones. La perspectiva de entregas de 2010 sigue estable, con una tasa de producción inferior a la esperada. Aunque el mercado está mejorando, con 31 pedidos y 30 opciones registrados en el Salón Aeronáutico de Farnborough, el entorno de la financiación sigue siendo difícil. Al final de junio de 2010, la cartera de pedidos de ATR se situaba en 117 aviones.

A principios de julio, EADS North America ha presentado su propuesta como contratista principal para el programa de modernización de los aviones cisterna de la U.S. Air Force. El Departamento de Defensa estadounidense ha afirmado claramente que EADS North America es un proveedor cualificado y capaz de cumplir todas las responsabilidades de un contratista principal, incluso el trabajo clasificado.

La aceleración del programa LUH continúa. Todos los helicópteros se han entregado a tiempo o antes del plazo acordado. Junto con su equipo industrial de American Eurocopter y Lockheed Martin, EADS Norteamérica construirá tres aviones Armed Aerial Scout (AAS) 72X Technology Demonstration para la misión Armed Aerial Scout del ejército estadounidense, que proporcionará reconocimiento aéreo y seguridad durante operaciones de combate. El AAS-72X se deriva del helicóptero UH-72A Lakota Light Utility, que se considera uno de los programas de adquisición más exitosos en la historia del ejército estadounidense. A 30 de junio de 2010, la cartera de pedidos de Otras Actividades permanecía estable en 2.000 millones de euros (final de 2009: 2.000 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 2009, el Grupo –compuesto por Airbus, Eurocopter, EADS Astrium y EADS Defence & Security– generó unos ingresos de 42.800 millones de euros con una plantilla de más de 119.000 empleados.

EADS Investor Relations contacts:

Nathalie ERRARD	tel. + 33 1 42 24 24 26	nathalie.errard@eads.net
Julie KITCHER	tel. + 33 1 42 24 26 36	julie.kitcher@eads.net
Oliver VOGELGESANG	tel. +49 89 607 34430	oliver.vogelgesang@eads.net
Christopher EMERSON	tel. +1 703 236 3320	christopher.emerson@eads-na.com

EADS – Resultados del primer semestre de 2010 (revisados)

(Cifras en euros)

Grupo EADS	1S 2010	1S 2009	Variación
Ingresos , en millones	20.308	20.195	+1%
de esta cifra, Defensa, en millones	5.120	4.555	+12%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millones	1.148	1.663	-31%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	406	888	-54%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	1.301	1.172	+11%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	185	378	-51%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,23	0,47	-0,24 €
Cash Flow Libre (CFL) , en millones	-737	-1.169	-
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes , en millones	-470	-948	-
Pedidos Recibidos ⁽⁴⁾ , en millones	30.768	17.159	+79%

Grupo EADS	30 jun. 2010	31 dic. 2009	Variación
Cartera de Pedidos ⁽⁴⁾ , en millones	454.498	389.067	+17%
de esta cifra, Defensa, en millones	56.571	57.306	-1%
Posición de Tesorería Neta , en millones	8.864	9.797	-10%
Empleados	120.038	119.506	+0%

Notas al pie: consúltese la página 14.

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
(Cifras en millones de euros)	1S 2010	1S 2009	Variación	1S 2010	1S 2009	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	13.853	13.951	-1%	104	519	-80%
Airbus Commercial	12.965	13.204	-2%	241	737	-67%
Airbus Military	1.007	855	+18%	-161	-218	-
Eurocopter	2.109	1.908	+11%	71	99	-28%
Astrium	2.110	2.194	-4%	106	99	+7%
Defensa & Seguridad	2.183	2.161	+1%	110	143	-23%
Sedes Centrales / Consolidación	-501	-499	-	15	26	-
Otras Actividades	554	480	+15%	0	2	-100%
Total	20.308	20.195	+1%	406	888	-54%

por División	Pedidos Recibidos ⁽⁴⁾			Cartera de Pedidos ⁽⁴⁾		
(Cifras en millones de euros)	1S 2010	1S 2009	Variación	30 jun. 2010	31 dic. 2009	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	24.542	6.194	+296%	405.027	339.722	+19%
Airbus Commercial	24.302	6.025	+303%	385.677	320.321	+20%
Airbus Military	285	247	+15%	20.773	20.686	+0%
Eurocopter	1.785	2.252	-21%	14.740	15.064	-2%
Astrium	2.667	6.396	-58%	15.524	14.653	+6%
Defensa & Seguridad	1.856	2.346	-21%	18.548	18.796	-1%
Sedes Centrales / Consolidación	-454	-393	-	-1.348	-1.120	-
Otras Actividades	372	364	+2%	2.007	1.952	+3%
Total	30.768	17.159	+79%	454.498	389.067	+17%

Notas al pie: consúltese la página 14.

EADS – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2010
(Cifras en euros)

Grupo EADS	2T 2010	2T 2009	Variación
Ingresos , en millones	11.358	11.728	-3%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	323	656	-51%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	82	208	-61%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,10	0,26	-0,16 €

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
(Cifras en millones de euros)	2T 2010	2T 2009	Variación	2T 2010	2T 2009	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	7.589	8.068	-6%	97	430	-77%
Airbus Commercial	6.976	7.734	-10%	235	532	-56%
Airbus Military	623	399	+56%	-162	-102	-
Eurocopter	1.311	1.150	+14%	45	61	-26%
Astrium	1.186	1.290	-8%	65	63	+3%
Defensa & Seguridad	1.255	1.227	+2%	89	122	-27%
Sedes Centrales / Consolidación	-291	-273	-	26	-22	-
Otras Actividades	308	266	+16%	1	2	-50%
Total	11.358	11.728	-3%	323	656	-51%

Notas al pie: consúltese la página 14.

Los **ingresos del segundo trimestre de 2010** han permanecido prácticamente estables en comparación con el segundo trimestre de 2009. El aumento de los ingresos en Airbus Military está ligado al reconocimiento de ingresos de los hitos del A400M, así como a una mayor actividad en aviones de reabastecimiento y M&L. Los ingresos de Eurocopter han aumentado un 14% gracias a un mayor volumen y un mejor mix. Los ingresos de Astrium han sido más bajos porque los correspondientes al segundo trimestre de 2009 incluían un efecto aislado de actualización de planes de incentivos para satélites de telecomunicaciones.

El **EBIT*** del segundo trimestre de 2010 ha descendido a 323 millones de euros en comparación con los 656 millones de euros del año pasado. En Airbus, el EBIT* ha caído a 97 millones de euros (segundo trimestre de 2009: 430 millones), principalmente por el deterioro de los tipos de las coberturas, menores volúmenes y gastos de I+D más elevados. Airbus Military se ha visto menos afectada por cargos no recurrentes en el A400M. El EBIT* de Astrium y Otras Actividades en el segundo trimestre de 2010 ha permanecido estable, pero en Defensa & Seguridad ha descendido un 27% debido a mayores gastos en I+D y a un escalonamiento desfavorable de SG&A. En Eurocopter, el EBIT* del segundo trimestre de 2010, de 45 millones de euros (2T 2009: 61 millones), incluye cargos de reestructuración y del NH90, parcialmente compensados por la aceleración de la actividad en el KUH. El EBIT* de Sedes Centrales ha mejorado debido a que el EBIT* del segundo trimestre de 2009 se vio afectado por costes inmobiliarios.

Notas al 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) 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.
- 5) Tras la integración de Airbus Military en Airbus, Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. El perímetro de Airbus Commercial comprende EFW y la ya completada reorganización de aerestructuras, pero excluye el A400M. Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así como las operaciones de Airbus con el A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División. Las cifras de Airbus Commercial para el semestre y el segundo trimestre de 2009 se muestran detalladamente y el EBIT* de Airbus Military para el primer semestre y el segundo trimestre de 2009 se ha reexpresado para reflejar los cambios.

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 21 de abril de 2010, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.eads.com.