



Nota de Prensa

EADS presenta resultados mejorados en los nueve primeros meses (9m) de 2013

- Los ingresos aumentan un 7%, hasta los 40.000 millones de euros
- El EBIT* antes de partidas no recurrentes aumenta un 22%, hasta los 2.300 millones de euros
- El Beneficio Neto aumenta un 36%, hasta los 1.200 millones de euros
- Respecto a pedidos de aviones, se eleva la previsión de entregas para reflejar la demanda del mercado
- Previsiones de *Free Cash Flow* ajustadas a -1.500 millones de euros
- El objetivo de EBIT* antes de partidas no recurrentes se confirma en 3.500 millones de euros para 2013

Ámsterdam, jueves, 14 de noviembre de 2013 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) registró mayores ingresos y beneficios en los nueve primeros meses de 2013, impulsados por el gran momento que atraviesa su actividad de aviación comercial.

Los pedidos recibidos⁽⁴⁾ se duplicaron con creces, ascendiendo a 138.200 millones de euros, y el valor de la cartera de pedidos alcanzaba los 642.500 millones de euros al final de septiembre. El *Cash Flow* neto se situaba en 5.200 millones de euros a 30 de septiembre de 2013.

“En los nueve primeros meses logramos una buena mejora en ingresos y rentabilidad en gran parte gracias a nuestro negocio de aviones civiles”, afirma Tom Enders, Consejero Delegado de EADS. “Sin embargo, nos aguardan retos significativos, especialmente en lo relativo a la generación de efectivo y al programa A350 XWB, que ha entrado en la siguiente fase crítica. Estoy satisfecho con el progreso realizado en la reorganización de los negocios de defensa y aeroespacial del Grupo en la nueva División Airbus Defence and Space, y proporcionaremos una nueva actualización en este sentido antes de final de año.”

En los nueve primeros meses de 2013, los **ingresos** de EADS aumentaron un 7%, hasta los 40.000 millones de euros (9m 2012: 37.300 millones de euros), reflejando la pauta de entrega de aviones de Airbus Commercial y la creciente actividad en Airbus Military (A400M). Los ingresos se mantuvieron estables en general en Eurocopter, Astrium y Cassidian.

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 en relación con programas y reestructuraciones o efectos de los tipos de cambio– aumentó

hasta 2.300 millones de euros (9m 2012: 1.900 millones de euros) para EADS y hasta 1.700 millones de euros para Airbus (9m 2012: 1.200 millones de euros). Esta mejora reflejó el sólido comportamiento operativo de Airbus Commercial. El margen de EBIT* antes de partidas no recurrentes del Grupo se situó en un 5,8%.

El **EBIT* declarado** de EADS aumentó hasta 2.100 millones de euros (9m 2012: 1.600 millones de euros). Los cargos no recurrentes se limitaron al efecto conocido relativo al problema del amarre de las alas del A380 y al desajuste del dólar en pagos previos a la entrega y la revaluación del balance en Airbus. El resultado financiero se situó en -445 millones de euros (9m 2012: -337 millones de euros) y el **beneficio neto**⁽³⁾ aumentó a 1.195 millones de euros (9m 2012: 880 millones de euros^a), equivalente a un beneficio por acción de 1,50 euros (beneficio por acción en el período 9m 2012: 1,08 euros^a). Los gastos de Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado (I+D) experimentaron un leve aumento, situándose en 2.179 millones de euros (9m 2012: 2.145 millones de euros).

El **Free Cash Flow** antes de adquisiciones se situó en 4.815 millones de euros (9m 2012: -3.235 millones de euros), reflejando la evolución del capital circulante vinculada al escalonado de las entregas, el aumento de la cadencia de producción, algo de actividad en financiación a clientes y la estacionalidad del negocio del Grupo con gobiernos. Las inversiones, de 2.100 millones de euros, se debieron principalmente al avance en el avión de desarrollo A350 XWB e incluyen costes de desarrollo capitalizados según la NIC 38 de 196 millones de euros para el A350 XWB. EADS terminó los primeros nueve meses de 2013 con un **Cash Flow Neto** de 5.200 millones de euros (final de 2012: 12.300 millones de euros) después de tener en cuenta los 1.900 millones de euros utilizados para financiar el programa de recompra de acciones y el pago del dividendo de 2012 de 468 millones de euros. El saldo bruto de tesorería a 30 de septiembre ascendía a 12.500 millones de euros, proporcionando flexibilidad y seguridad.

Los **pedidos recibidos**⁽⁴⁾ de EADS aumentaron de forma pronunciada, hasta 138.200 millones de euros (9m 2012: 50.400 millones de euros), mientras se mantenía un fuerte ímpetu en el tercer trimestre, especialmente en Airbus. Eurocopter registró una cierta recuperación de los pedidos comerciales en el tercer trimestre y Astrium obtuvo una cifra considerable de pedidos. Al final de septiembre de 2013, la **cartera de pedidos**⁽⁴⁾ total había aumentado en valor hasta 642.500 millones de euros (final de 2012: 566.500 millones de euros). La cartera de pedidos de defensa ascendió a 47.700 millones de euros (final de 2012: 49.600 millones de euros).

A 30 de septiembre de 2013, EADS tenía 144.156 empleados (final de 2012: 140.405).

Perspectiva

Como base para sus previsiones en 2013, EADS prevé que la economía mundial y el tráfico aéreo aumenten de acuerdo con los pronósticos independientes actuales y no espera distorsiones importantes. Sobre la base de los resultados de

los nueve meses, EADS ha realizado varios ajustes en sus provisiones para el ejercicio.

En 2013, los pedidos brutos de aviones comerciales deberían ser superiores a 1.200 aviones. Se espera que las entregas de Airbus aumenten hasta 620 aviones comerciales.

Debido al menor número de entregas del A380 y basándose en un tipo de cambio de 1 EUR = 1,35 USD, los ingresos de EADS deberían experimentar un crecimiento moderado en 2013.

Ampliando la mejora del margen subyacente de 2012, en 2013 EADS tiene como objetivo alcanzar un EBIT* antes de partidas no recurrentes de 3.500 millones de euros y un BPA* antes de partidas no recurrentes de aproximadamente 2,50 euros (ejercicio 2012: 2,24 €) antes de la recompra de acciones.

Excluyendo la repercusión de los amarres de las alas del A380 en 2013 de unos 85 millones de euros sobre la base de 25 entregas, de cara al futuro, desde el punto de vista actual, las "partidas no recurrentes" deberían limitarse a cargos potenciales en el programa A350 XWB, a efectos de los tipos de cambio vinculados al desajuste en pagos previos a la entrega y a la revaluación del balance.

El programa A350 XWB sigue constituyendo un desafío. Cualquier cambio en el calendario previsto podría tener una repercusión cada vez mayor en las provisiones.

En el cuarto trimestre de 2013 se llevará a cabo una evaluación de la necesidad de costes potenciales no recurrentes relativos a la creación de Airbus Defence and Space.

Se prevé que el *Free Cash Flow* después de financiación a clientes y antes de adquisiciones sea negativo, en torno a -1.500 millones de euros. Esta cifra refleja la inversión de la Compañía en el aumento de la cadencia de producción y programas de desarrollo así como las recientes limitaciones presupuestarias de clientes gubernamentales.

Divisiones de EADS: Airbus Commercial mantiene un sólido desempeño

Los ingresos consolidados de **Airbus'** aumentaron hasta 28.770 millones de euros (9m 2012: 26.051 millones de euros^a), reflejando un mayor número de entregas de aviones comerciales y militares. El EBIT* consolidado de la División aumentó hasta 1.502 millones de euros (9m 2012: 844 millones de euros^a) con un fuerte aumento de los pedidos netos recibidos hasta 127.100 millones de euros (9m 2012: 40.900 millones de euros^a). Los ingresos de Airbus Commercial se elevaron a 27.552 millones de euros (9m 2012: 25.155 millones de euros^a), con un aumento de las entregas de aviones de serie de Airbus hasta 445 unidades (9m 2012: 403 aviones con reconocimiento de ingresos). El EBIT* declarado de Airbus Commercial se elevó hasta 1.521 millones de euros (9m 2012: 823 millones de euros^a) y el EBIT* antes de partidas no recurrentes se situó en 1.710 millones de euros (9m 2012: 1.157 millones de euros^a). El EBIT* antes de partidas no recurrentes de Airbus Commercial se benefició de un mejor comportamiento operacional, con volúmenes favorables y mejores precios. Los ingresos de Airbus

Military aumentaron a 1.769 millones de euros (9m 2012: 1.194 millones de euros) con un EBIT* de 8 millones de euros (9m 2012: 8 millones de euros).

En los nueve primeros meses de 2013, Airbus Commercial recibió 1.062 pedidos netos de aviones (9m 2012: 382 pedidos netos) excluyendo los pedidos de ATR. Registró una demanda continua del A350 XWB con pedidos de Lufthansa por 25 A350-900 y de IAG/British Airways por 18 A350-1000. Este ímpetu se mantuvo al empezar el cuarto trimestre, con un pedido en octubre de un cliente nuevo, Japan Airlines, por 31 A350 XWB, entre ellos 13 A350-1000. La actividad en aviones de pasillo único también fue fuerte en el tercer trimestre, con un pedido de easyJet por 135 aviones de la familia A320 y un pedido de IAG/Vueling por 62. En septiembre, Airbus también firmó un pedido importante con Delta Air Lines por 30 aviones de pasillo único y diez A330-300. La campaña A380 sigue siendo una prioridad.

El programa A350 XWB avanza según lo previsto, y el segundo avión de pruebas realizó su primer vuelo en octubre. A pesar de que aún falta mucho para cumplir el programa de pruebas de vuelo de 2.500 horas y la certificación, el programa continúa en la senda para la puesta en servicio (EIS) en el segundo semestre de 2014. El creciente esfuerzo para preparar el aumento de la cadencia de producción y una EIS madura está dando lugar a costes un poco más altos.

Airbus Military recibió ocho pedidos netos (9m 2012: 30 pedidos netos) y entregó 18 aviones (9m 2012: 11 aviones). Ya se han entregado dos A400M a las Fuerzas Aéreas francesas y actualmente están preparándose las entregas siguientes. El aumento de la cadencia de producción sigue su curso. Actualmente se prevé que se entreguen tres aviones en total este año, de acuerdo con los clientes. La mejora paulatina de la capacidad militar irá seguida por actualizaciones posteriores, según acuerdos con los clientes.

A 30 de septiembre, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 602.300 millones de euros (final de 2012: 525.500 millones de euros^a). La cartera de pedidos de Airbus Commercial ascendió hasta 582.700 millones de euros (final de 2012: 505.300 millones de euros^a), cifra que comprendía 5.299 aviones Airbus excluyendo los pedidos de ATR (final de 2012: 4.682 unidades). La cartera de pedidos de Airbus Military estaba valorada en 20.200 millones de euros (final de 2012: 21.100 millones de euros).

Los ingresos de **Eurocopter** se mantuvieron estables en 4.132 millones de euros (9m 2012: 4.116 millones de euros) con la entrega de 312 helicópteros (9m 2012: 300 helicópteros). El EBIT* de la División descendió un 21%, hasta 217 millones de euros (9m 2012: 275 millones de euros^a), reflejando un mix más flojo de ingresos con la menor actividad del Super Puma, incluyendo los servicios correspondientes y gastos de I+D más elevados.

Eurocopter realizó un gran avance hacia la recuperación del EC225, pues recibió la aprobación para la plena operatividad para misiones en el mundo entero, y la flota mundial reanudó los vuelos. En cuanto a nuevos negocios, Avincis hizo un pedido por tres EC225, y Eurocopter entregó su cuarto EC225 a DanCopter para misiones de transporte *offshore* en el Mar del Norte. Eurocopter también entregó

el primer NH90 NFH (Helicóptero de Fragata OTAN) a las Fuerzas Armadas belgas.

En los nueve primeros meses de 2013, Eurocopter registró 276 pedidos netos (9m 2012: 286 pedidos netos). Al final de septiembre de 2013, su cartera de pedidos registraba un valor de 13.000 millones de euros (final de 2012: 12.900 millones de euros), comprendiendo 1.034 helicópteros (final de 2012: 1.070 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** en los nueve primeros meses de 2013 ascendieron a 4.014 millones de euros (9m 2012: 3.934 millones de euros) con un EBIT* de 205 millones de euros (9m 2012: 190 millones de euros). La mejora del EBIT* reflejó un buen comportamiento en el negocio de lanzadores y satélites, así como menos costes de I+D, si bien el avance se vio contrarrestado en parte por una menor actividad en servicios.

Durante el tercer trimestre, Astrium realizó con éxito los lanzamientos números 56 y 57 del Ariane 5. Recibió un contrato de 344 millones de euros para un satélite de reconocimiento por radar y firmó con Arianespace un acuerdo marco valorado en más de 400 millones de euros para iniciar la producción de otros 18 lanzadores de satélites de carga pesada Ariane 5 ECA. También recibió contratos de satélites de telecomunicaciones de Telesat y DIRECTV. En octubre, Astrium recibió la adjudicación de tres contratos de la Agencia Europea del Espacio por un valor conjunto de 414 millones de euros para el desarrollo de los vehículos de lanzamiento del Ariane 5 ME y del Ariane 6. Los pedidos recibidos por la División en los nueve primeros meses de 2013 registraron un aumento considerable, hasta alcanzar los 4.300 millones de euros (9m 2012: 2.900 millones de euros). A 30 de septiembre de 2013, su cartera de pedidos registraba un valor de 12.900 millones de euros (final de 2012: 12.700 millones de euros).

Los ingresos de **Cassidian** permanecieron invariables en 3.498 millones de euros (9m 2012: 3.484 millones de euros) con un EBIT* de 153 millones de euros (9m 2012: 145 millones de euros^a). El comportamiento operativo reflejó una buena ejecución en programas, especialmente en Eurofighter, que está respaldando los ingresos y la rentabilidad.

Dada la estacionalidad del negocio, se espera que el efecto del programa de transformación lanzado al final de 2012 sea visible en el último trimestre de 2013. Cassidian ha hecho buenos progresos en la eliminación de riesgos de contratos en el área de comunicaciones y soluciones de seguridad. Sin embargo, algunos contratos siguen representando un reto. Mientras se esfuerza por reducir el riesgo en esta área de negocio, Cassidian ha iniciado conversaciones con algunos clientes, con vistas al futuro. Durante el tercer trimestre, MBDA recibió un contrato de producción de Reino Unido para el sistema de armamento para defensa aérea Sea Ceptor. En noviembre, el Medium Extended Air Defense System (MEADS) interceptó y destruyó dos objetivos simultáneos. Los pedidos netos recibidos descendieron a 3.000 millones de euros (9m 2012: 3.400 millones de euros). Al final de septiembre de 2013, la cartera de pedidos de Cassidian registraba un valor de 14.800 millones de euros (final de 2012: 15.600 millones de euros).

* 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 constitución de MBDA, así como pérdidas por deterioro de valor.

- a. Algunas cifras de los nueve primeros meses de 2012 y de final de 2012 se han reexpresado para reflejar el cambio en la contabilización de pensiones según la NIC 19, y las cifras de Airbus también reflejan la inclusión de ATR y Sogerma en Airbus Commercial. Anteriormente, ATR y Sogerma estaban incluidas en Otras Actividades.

Acerca de EADS

EADS es líder mundial en aeronáutica, defensa y servicios relacionados. En 2012, el Grupo – compuesto por Airbus, Astrium, Cassidian y Eurocopter– generó unos ingresos de 56.500 millones de euros con una plantilla de más de 140.000 empleados.

Contactos:

Martin Agüera	+49 175 227 4369
Rod Stone	+33 630 521 993
Matthieu Duvelleroy	+33 629 431 564
Gregor v. Kursell	+49 89 607 34255

www.eads.com



<http://twitter.com/EADSpres>

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

Nota para la prensa: Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica de EADS con analistas

Puede escuchar la conferencia telefónica de Harald Wilhelm, Director Financiero con analistas sobre los resultados de los nueve primeros meses hoy a las 10:30 horas (CET) en el sitio web de EADS: www.eads.com. Haga clic en el banner de la página inicial. A su debido tiempo habrá una grabación de la conferencia disponible.

EADS – Resultados de los nueve primeros meses (9m) de 2013

(Cifras en euros)

Grupo EADS	9m 2013	9m 2012	Variación
Ingresos , en millones	39.966	37.258	+7%
de esta cifra Defensa, en millones	7.714	7.355	+5%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millones	3.485	2.906 ^a	+20%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	2.146	1.583 ^a	+36%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	2.179	2.145	+2%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	1.195	880 ^a	+36%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	1,50	1,08 ^a	+39%
Free Cash Flow (FCF) , en millones	-4.830	-3.376	-
Free Cash Flow antes de Adquisiciones , en millones	-4.815	-3.235	-
Free Cash Flow antes de Financiación a Clientes , en millones	-4.412	-3.279	-
Pedidos recibidos ⁽⁴⁾ , en millones	138.172	50.409	+174%

Grupo EADS	30 sep. 2013	31 dic. 2012	Variación
Cartera de pedidos ⁽⁴⁾ , en millones	642.463	566.493	+13%
de esta cifra Defensa, en millones	47.705	49.570	-4%
Cash Flow neto , en millones	5.244	12.292	-57%
Empleados	144.156	140.405	+3%

Notas a pie: consúltese la página 10.

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
(Cifras en millones de euros)	9m 2013	9m 2012	Variación	9m 2013	9m 2012	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	28.770	26.051 ^a	+10%	1.502	844 ^a	+78%
Airbus Commercial	27.552	25.155 ^a	+10%	1.521	823 ^a	+85%
Airbus Military	1.769	1.194	+48%	8	8	0%
Eurocopter	4.132	4.116	0%	217	275 ^a	-21%
Astrium	4.014	3.934	+2%	205	190 ^a	+8%
Cassidian	3.498	3.484	0%	153	145 ^a	+6%
Sedes Centrales / Consolidación	-744	-788 ^a	-	73	137 ^a	-47%
Otras Actividades	296	461 ^a	-36%	-4	-8 ^a	-
Total	39.966	37.258	+7%	2.146	1.583 ^a	+36%

por División	Pedidos recibidos ⁽⁴⁾			Cartera de pedidos ⁽⁴⁾		
(Cifras en millones de euros)	9m 2013	9m 2012	Variación	30 Sept 2013	31 dic. 2012	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	127.062	40.909 ^a	+211%	602.284	525.482 ^a	+15%
Airbus Commercial	126.410	39.359 ^a	+221%	582.691	505.333 ^a	+15%
Airbus Military	815	1.691	-52%	20.229	21.139	-4%
Eurocopter	4.177	3.586	+16%	12.986	12.942	0%
Astrium	4.250	2.866	+48%	12.895	12.734	+1%
Cassidian	2.953	3.406	-13%	14.808	15.611	-5%
Sedes Centrales / Consolidación	-466	-618 ^a	-	-893	-770 ^a	-
Otras Actividades	196	260 ^a	-25%	383	494 ^a	-22%
Total	138.172	50.409	+174%	642.463	566.493	+13%

Notas a pie: consúltese la página 10.

EADS – Resultados del tercer trimestre (3T) de 2013

Grupo EADS	3T 2013	3T 2012	Variación
Ingresos , en millones	13.634	12.324	+11%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	663	526 ^a	+26%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	436	301 ^a	+45%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,55	0,37 ^a	+49%

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
	3T 2013	3T 2012	Variación	3T 2013	3T 2012	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Airbus ⁽⁵⁾	9.846	8.526 ^a	+15%	409	281 ^a	+46%
Airbus Commercial	9.317	8.291 ^a	+12%	429	265 ^a	+62%
Airbus Military	702	351	+100%	-2	6	-133%
Eurocopter	1.548	1.345	+15%	89	77 ^a	+16%
Astrium	1.206	1.273	-5%	82	61	+34%
Cassidian	1.212	1.298	-7%	67	64 ^a	+5%
Sedes Centrales / Consolidación	-269	-248 ^a	-	22	45 ^a	-51%
Otras Actividades	91	130 ^a	-30%	-6	-2 ^a	-
Total	13.634	12.324	+11%	663	526 ^a	+26%

Los **ingresos del tercer trimestre de 2013** aumentaron un 11% en comparación con el tercer trimestre de 2012, impulsados por un mayor número de entregas en Airbus y Eurocopter.

El **EBIT* del tercer trimestre de 2013** aumentó un 26%, reflejando la continua mejora del rendimiento operacional.

Notas a pie: consúltese la página 10.

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) 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) 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 miércoles, 03 de abril de 2013, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.eads.com.