



Nota de Prensa



Los resultados de EADS en el primer trimestre de 2009 reflejan puntos fuertes, pero los retos persisten



- Cartera de pedidos de 413.000 millones de euros, que permite una activa gestión de las entregas
- Sólida posición de tesorería neta de 8.700 millones de euros, ajustada a las expectativas (9.200 millones a final de 2008)
- EBIT* antes de partidas no recurrentes: 400 millones de euros
- EBIT* de 232 millones de euros, afectado principalmente por el efecto de los tipos de cambio
- Beneficio neto de 170 millones de euros



Ámsterdam, 12 de mayo de 2009 – Los resultados de EADS (símbolo en bolsa: EAD) en el primer trimestre de 2009 demuestran un constante y firme comportamiento subyacente. La fuerte cartera de pedidos permite una activa gestión de las entregas al nivel previsto, aunque la desaceleración del negocio comercial se refleja en la débil entrada de pedidos. Sobre la base de unas entregas trimestrales no proporcionales respecto al mismo período del ejercicio anterior y otros efectos de fase, los ingresos se han situado en 8.500 millones de euros, el EBIT* antes de extraordinarios en 400 millones de euros. El EBIT* del primer trimestre se ha visto afectado por efectos de los tipos de cambio y por un cargo contable del programa A400M. La posición de Tesorería Neta sigue firme en 8.700 millones de euros y proporciona una base estable para los años venideros. EADS está bien posicionada para afrontar la crisis, aunque la visibilidad sea limitada hacia final de año y más adelante.



Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS, afirma: “A pesar de todos los retos económicos, EADS se mantiene fuerte. Seguimos supervisando activamente nuestra cartera de pedidos y las entregas y estamos mejorando en eficiencia. Respecto al programa A400M, que representa una gran inquietud para todos nosotros, tenemos que encontrar soluciones comunes en el marco técnico y comercial del contrato para lograr un reparto equilibrado de los riesgos con nuestros clientes. No obstante, incluso en estos difíciles tiempos, continuamos plenamente comprometidos con invertir en nuestro negocio con vistas al largo plazo. Nuestros exitosos esfuerzos de integración están generando auténticas ventajas en sinergias que van más allá del ahorro en costes. La gama de capacidades disponibles en todo el Grupo nos sitúa en una posición única para ofrecer soluciones destacadas a las necesidades futuras de nuestros clientes.”



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– el núcleo militar de Airbus. Esto fortalecerá la gestión de programas y mejorará la asignación de recursos. La nueva organización ha entrado en vigor en 2009.

Los **Ingresos** del Grupo han ascendido a 8.500 millones de euros (9.900 millones en el primer trimestre de 2008), reflejando entregas no proporcionales en Airbus (116 aviones frente a 123 en el primer trimestre de 2008), otros efectos de fase, la repercusión de los tipos de cambio y menos ingresos reconocidos en el programa A400M. Sin embargo, los ingresos han mejorado en Astrium (aumento del 20%) y Eurocopter (aumento del 4%).

El **EBIT*** de EADS en el primer trimestre de 2009 ha ascendido a 232 millones de euros frente a los 769 millones de euros del ejercicio anterior. Esta reducción se ha debido principalmente a efectos negativos de los tipos de cambio y a un cargo contable correspondiente al A400M. Antes de estas partidas no recurrentes, el EBIT* de EADS había descendido a 400 millones de euros (700 millones en el primer trimestre de 2008), afectado principalmente por el deterioro de los precios en las entregas de Airbus, un menor volumen y un desfavorable *mix* de productos.

EADS ha logrado un **Beneficio Neto** de 170 millones de euros (285 millones en el primer trimestre de 2008), es decir, un beneficio por acción de 0,21 euros (BPA de 0,35 euros en el primer trimestre de 2008). Los gastos de **I+D Autofinanciado** han experimentado un leve aumento, a 562 millones de euros (534 millones en el primer trimestre de 2008). Este aumento refleja los continuos programas de desarrollo de aviones de Airbus y Eurocopter.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes se situaba en -600 millones de euros (1.022 millones en el primer trimestre de 2008). La variación en comparación con el mismo período del ejercicio anterior, en el que el Cash Flow Libre se benefició de un efecto estacional muy favorable, refleja la disminución del cash flow bruto de las actividades de explotación por menores beneficios del trimestre y deterioro del capital circulante. Este deterioro refleja la acumulación de existencias en Airbus debido al desfase entre las actuales tasas de producción y el escalonamiento no proporcional de las entregas frente a la previsión para el ejercicio completo. Pese al entorno de mercado, desfavorable en la actualidad, EADS no ha tenido que enfrentarse a ninguna necesidad real de dar apoyo a clientes en el primer trimestre, en términos netos. Por consiguiente, el Cash Flow Libre incluyendo financiación a clientes asciende a -585 millones de euros (1.079 millones en el primer trimestre de 2008). La **posición de Tesorería Neta** del Grupo ha alcanzado los 8.700 millones de euros (9.200 millones al final de 2008), dando a EADS una sólida base de liquidez en una época impredecible desde el punto de vista económico.

La estacionalidad de las actividades de defensa e institucionales de EADS implica que el comportamiento de los ingresos, los beneficios y la tesorería tiende a cargarse con efecto retroactivo.

Los **pedidos recibidos** han ascendido a 9.300 millones de euros (39.300 millones en el primer trimestre de 2008), reflejando claramente menos pedidos de aviones comerciales en Airbus y Eurocopter, pero también el respaldo del pedido de 35 Ariane 5 por valor de más de 4.000 millones de euros y el pedido de 22 helicópteros NH90 por parte de Francia registrado en el primer trimestre de 2009. A finales de marzo de 2009, la **cartera de pedidos** de EADS seguía en un máximo récord, situada en 412.600 millones de euros (400.200 millones al final de 2008), beneficiándose de un efecto favorable de 13.000 millones de euros por el tipo de cambio del dólar estadounidense. Los pedidos en la actividad de aviones comerciales están basados en precios de catálogo. La sólida cifra de pedidos recibidos en el negocio de defensa ha dado lugar a una estable cartera de pedidos de defensa situada en 54.900 millones de euros (54.900 millones al final de 2008). Al final de marzo de 2009, EADS tenía 117.198 **empleados** (118.349 al final de 2008).

En cuanto al **A400M**, el primer avión está avanzando hacia su primer vuelo. Actualmente pasa las pruebas de sistemas, en tanto que el segundo avión está terminado y a punto de empezar con las pruebas de sistemas. Respecto al motor, las pruebas están progresando satisfactoriamente en el banco de pruebas de vuelo con ocho vuelos hasta ahora que representan un total de más de 21 horas de vuelo. Para el tren de aterrizaje se han completado las pruebas estáticas, y la prueba de fatiga del avión está en marcha.

El cliente OCCAR ha anunciado recientemente que las siete naciones de lanzamiento han acordado un período de moratoria de tres meses hasta el final de junio de 2009. Este plazo proporciona una oportunidad para que todos los socios del programa se pongan de acuerdo sobre el modo de avanzar en una serie de cuestiones no resueltas. Además, da la posibilidad de realinear el contrato y volver a establecer una nueva base para el mismo en condiciones aceptables para todas las partes. Durante este período, EADS seguirá trabajando con sus proveedores y socios para establecer un calendario firme, incluyendo una fecha para el primer vuelo.

Además, este período abre el proceso de negociación durante el que se intercambiarán diferentes hipótesis. EADS tiene intención de reducir cualquier nueva pérdida potencial, pero las plenas consecuencias financieras de los retrasos no se conocerán hasta que concluyan dichas negociaciones. Entretanto, cualquier posible estimación es incompleta o inexacta.

Desde un punto de vista contable, aún es posible que se produzcan efectos negativos sustanciales que haya que contabilizar en la cuenta de resultados en períodos futuros, cuando los costes sean susceptibles de estimación o se produzcan acontecimientos que permitan volver al método contable de estimación en función del estado de terminación. Los potenciales resultados positivos de las actuales conversaciones con clientes podrían paliar esos efectos, pero sólo se tendrían en cuenta una vez acordados por la OCCAR y las naciones clientes de lanzamiento.

Debido al elevado nivel de incertidumbre que sigue existiendo en el programa, EADS ha mantenido el tratamiento contable del mismo a las primeras fases de ejecución.** La repercusión de -120 millones de euros en el EBIT* del primer trimestre en Airbus no refleja una nueva estimación completa del coste a la terminación. Una vez que EADS tenga más visibilidad sobre estimaciones fiables de sobrecostes, retornará al método de estimación de coste en relación con el estado de terminación.

Perspectiva

El primer trimestre de 2009 confirma las tendencias descritas al comienzo del año. El análisis *bottom-up* de la cartera de pedidos del Grupo sigue mostrando un overbooking para los próximos años. No obstante, la cartera de pedidos y la sobrecontratación son un reto a causa del deterioro de los indicadores macroeconómicos y del tráfico. Por lo tanto, EADS sigue haciendo un seguimiento del mercado, de su clientela y de 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 consiga hasta 300 nuevos pedidos brutos en 2009, aunque esto represente un reto cada vez mayor en el actual entorno de mercado. Sobre la base de unas entregas estables y un tipo de cambio del dólar de 1 EUR = 1,39 USD, los ingresos de EADS deberían ser aproximadamente iguales a los de 2008.

Según estas hipótesis, el EBIT* antes de partidas no recurrentes debería descender en 2009, aunque situado en una notable cifra positiva, respaldado por el sólido comportamiento subyacente. En comparación con 2008, el EBIT* se verá negativamente afectado por mayores gastos de Investigación y Desarrollo (I+D), por un notable deterioro de las coberturas, deterioro de los precios, la mayor financiación a clientes y los costes de soporte en servicio en comparación, aunque estos efectos negativos quedarán parcialmente contrarrestados por nuevos ahorros en costes del programa Power8. En cuanto a efectos no recurrentes, los nuevos planes industriales para terminar el programa A400M podrían dar lugar a un cargo sustancial en el primer semestre de 2009, que repercutiría en el EBIT*. Cuando EADS tenga una visión exacta de los costes en el primer semestre –si la tiene para entonces–, el Grupo volverá a la metodología de estimación de coste a la terminación. Cualquier potencial resultado positivo de la negociación con clientes y proveedores habrá de ser corroborado antes de tenerlo en cuenta.

El Cash Flow Libre de 2009 reflejará algunos efectos negativos de menos pagos anticipados de clientes en Airbus y una cierta acumulación de existencias en el cuarto trimestre de 2009, reflejando la reducción de la tasa de producción de aviones de pasillo único. El recorte en las entregas del A380 recientemente anunciado será igualmente un desafío para el Cash Flow Libre debido a una nueva acumulación de existencias que se

verá mitigada en parte por la optimización de la producción y la gestión de la cadena de suministro. EADS tiene previsto dar apoyo a sus clientes en la financiación de entregas sobre una base discrecional en 2009. El consumo de provisiones realizadas durante los últimos años también influirá en el cash flow. Por el momento, con el actual nivel de visibilidad, EADS no prevé dedicar más de unos 1.500 millones de euros de Cash Flow Libre después de financiación a clientes en 2009, excluyendo cualquier potencial efecto negativo del programa A400M.

Divisiones: Fuerte negocio subyacente

Tras la decisión de racionalizar la estructura organizativa, **Airbus** incluye ahora la anterior División Aviones de Transporte Militar, que forma parte integrante de Airbus y opera con el nombre de Airbus Military. Desde principios de 2009, las nuevas empresas de aeroestructuras 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).

Los ingresos consolidados de Airbus han descendido a 5.883 millones de euros (7.430 millones en el primer trimestre de 2008 ajustado), reflejando volúmenes no proporcionales, con 116 aviones comerciales entregados frente a los 123 del mismo período del año pasado y otros efectos de fase. Los ingresos se han visto afectados además por un efecto negativo de cambio, deterioro de precios y un menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M. El EBIT* de Airbus, de 89 millones de euros (primer trimestre de 2008 ajustado: 635 millones) se ha visto afectado por una repercusión extraordinaria de los tipos de cambio y un cargo contable del A400M. Antes de estas partidas extraordinarias, el EBIT* antes de partidas no recurrentes se situaba en 300 millones de euros (primer trimestre de 2008 ajustado: 600 millones); el descenso refleja el deterioro de los precios en los aviones entregados, un volumen más bajo, un *mix* desfavorable de productos y crecientes costes en la actividad de soporte.

Debido a la repercusión de la crisis económica, Airbus ha recibido 22 pedidos brutos (8 pedidos netos) de aviones comerciales en los tres primeros meses de 2009 (420 pedidos brutos, 395 netos en el primer trimestre de 2008), incluyendo otros dos A380 comprados por Korean Air.

En el primer trimestre, Airbus inició las obras de construcción de la línea de ensamblaje final del A350 XWB en Toulouse. Airbus acordó con un grupo de socios industriales chinos establecer un centro conjunto de fabricación de piezas en materiales compuestos en Harbin (China). A 31 de marzo de 2009, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 365.400 millones de euros (final de 2008 ajustado: 357.800 millones), basada en precios de catálogo y beneficiándose de un efecto favorable del dólar estadounidense. La cartera de pedidos de aviones comerciales ascendía a 3.607 unidades (3.715 unidades al final de 2008).

Los ingresos de Airbus Military están incluidos con 456 millones de euros (636 millones en el primer trimestre de 2008), cifra que representa una

fuerte aportación de las actividades de aviones de reabastecimiento y una parte recuperable de costes del A400M. En el primer trimestre del ejercicio pasado, los ingresos incluían el hito 'Power On' del programa A400M. Ajustado a la evolución de los ingresos, el EBIT* se situaba en -5 millones de euros (-1 millón en el primer trimestre de 2008).

Airbus Military ha recibido nuevos pedidos por cuatro aviones medianos y ligeros de México, Colombia y Tailandia. Al final de marzo de 2009, la cartera de pedidos de Airbus Military ascendía a 22.000 millones de euros (22.300 millones al final de 2008).

Eurocopter, el principal fabricante de helicópteros del mundo, ha aumentado sus ingresos un 4%, a 758 millones de euros (732 millones en el primer trimestre de 2008). Este crecimiento se debe a las entregas de 93 helicópteros, así como a una mejora en el negocio de servicios. El estable EBIT* de Eurocopter, de 38 millones de euros (37 millones en el primer trimestre de 2008) refleja el mejor *mix* y la mayor aportación de las actividades de apoyo. Estos efectos positivos se han visto parcialmente contrarrestados por gastos más altos de I+D, entre ellos del nuevo helicóptero civil de peso medio EC175.

Totalmente en línea con la estrategia de expansión global de Eurocopter, la División ha adquirido un 80% de su antiguo socio japonés Euroheli. Eurocopter es ahora el primer fabricante extranjero de helicópteros en Japón capaz de realizar ventas directas y actividades de apoyo a clientes para su gama completa de helicópteros civiles y militares. La importancia de Asia-Pacífico como mercado para Eurocopter destaca aún más con la apertura de un Centro de Servicio al Cliente en Hong Kong. El propósito es dar el mejor servicio a los clientes de la región Asia-Pacífico, donde actualmente hay más de 1.200 Eurocopter en servicio.

La tendencia de las contrataciones durante el primer trimestre de 2009 ha demostrado una notable desaceleración del mercado, especialmente en el caso de los helicópteros ligeros. Aumenta la tendencia a las cancelaciones, aunque se ha conseguido reasignar casi todos los aparatos terminados. Pese al bajo nivel de pedidos nuevos en los tres primeros meses, la cartera sigue siendo fuerte. En términos netos, la División ha vendido 66 helicópteros frente a los 299 del año pasado. Los nuevos pedidos incluyen 22 NH90 de Francia y 5 LUH para el ejército estadounidense. La cartera de pedidos de Eurocopter ascendía a 14.100 millones de euros (13.800 millones al final de 2008), equivalente a 1.488 helicópteros.

Astrium ha empezado 2009 con éxito y han aumentado un 20% los ingresos, que han alcanzado los 904 millones de euros (751 millones en el primer trimestre de 2008) respaldados por fuertes aportaciones del negocio de satélites y crecimiento en servicios. Este incremento en servicios así como la mayor rentabilidad en las actividades de satélites y transporte espacial ha hecho que el EBIT* aumente a 36 millones de euros (33 millones en el primer trimestre de 2008). No obstante, el crecimiento se ha visto parcialmente contrarrestado por un efecto desfavorable de la caída de la libra esterlina frente al euro en el programa Paradigm y unos gastos de I+D algo más altos.

Astrium ha resultado adjudicataria de un contrato de Arianespace por otros 35 lanzadores Ariane 5. El pedido subraya el compromiso de Arianespace y la industria espacial europea con la disponibilidad a largo plazo, la fiabilidad y la competitividad del Ariane 5. En febrero de 2009, el Ariane 5 realizó su vigésimo noveno lanzamiento consecutivo. Arabsat ha seleccionado a Astrium para que construya y ponga en órbita dos nuevos satélites. Ambos están basados en el modelo Eurostar E3000 equipado con diferentes tipos de transpondedores. Astrium Services y NavCom Technology Inc. han formado una asociación estratégica para aportar soluciones precisas de posicionamiento en toda Europa. Por medio de esta alianza, Astrium Services se convertirá en el único proveedor europeo de las soluciones de posicionamiento global de NavCom. Al final de marzo de 2009, la cartera de pedidos ascendía a 15.900 millones de euros (11.000 millones al final de 2008).

Los ingresos de la División **Defensa & Seguridad** han ascendido a 934 millones de euros frente a los 990 millones en el primer trimestre de 2008. Teniendo en cuenta la segregación de aeroestructuras de la sede de Augsburg, los ingresos han permanecido prácticamente estables. El crecimiento de ingresos en Eurofighter y por la consolidación de PlantCML se ha visto contrarrestado por un menor nivel de actividad exportadora en misiles, que fue especialmente fuerte en el primer trimestre de 2008. El EBIT* ha descendido a 21 millones de euros (33 millones en el primer trimestre de 2008) debido a la evolución de los ingresos y a menores aportaciones del negocio de misiles.

La División ha conseguido un pedido para modernizar los sistemas militares de identificación de Francia. La OTAN ha adjudicado a la División un contrato para suministrar el nuevo Sistema DCIS (Deployable Communication and Information System). Clientes de Brasil, Bulgaria, China y Sudáfrica han hecho pedidos para expandir o desplegar redes de comunicaciones seguras. En España se han completado con éxito los ensayos de armamento del Eurofighter, que han permitido una mejora de la capacidad operacional del avión. El éxito de mercado de la División en tecnologías de radar continuó con la entrega de tecnologías de gama alta para el programa trasatlántico MEADS (Medium Extended Air Defense System) así como para soluciones de Seguridad del Tráfico Aéreo en Filipinas, Alemania y Bulgaria. En su línea estratégica de globalización, la División ha expandido considerablemente su presencia en Oriente Medio –especialmente estableciendo su propia entidad en EAU– creando una joint venture en Abu Dhabi con la empresa C4 Advanced Solutions o participando en la exportación del Radar COBRA (Counter Battery Radar) a las fuerzas armadas de los Emiratos. Recientemente, la División se ha aliado con la empresa india Larsen & Toubro (L&T), especialmente para promover sus capacidades en el campo de electrónica para defensa. La cartera de pedidos de la División ascendía a 16.000 millones de euros (17.000 millones al final de 2008).

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

A partir de 2009, la composición de Otras Actividades difiere respecto a 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.

Los ingresos de Otras Actividades han descendido a 214 millones de euros (primer trimestre de 2008 ajustado: 257 millones), reflejando principalmente cambios en el perímetro de consolidación. Esto se ha visto compensado en parte por la aceleración del programa Light Utility Helicopter (LUH) en EADS Norteamérica. El EBIT* de Otras Actividades se ha situado en cero, en comparación con los 9 millones de euros del ejercicio anterior, afectado por un efecto negativo del dólar en ATR y una inversión en sistemas de pruebas y servicios en EE.UU. En el primer trimestre, EADS Sogerma ha recibido un pedido de Etihad Airways y ATR ha registrado varios contratos nuevos de soporte. A 31 de marzo de 2009, la cartera de pedidos de Otras Actividades ascendía a 2.300 millones de euros (final de 2008 ajustado: 3.200 millones). Esta notable reducción 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.

EADS es líder mundial en aeronáutica, defensa y servicios relacionados. En 2008, EADS generó unos ingresos de 43.300 millones de euros, con una plantilla de unos 118.000 empleados. El Grupo incluye Airbus como principal fabricante de aviones comerciales, con Airbus Military, que cubre los aviones de reabastecimiento, de transporte y para misiones, Eurocopter, que es el mayor fabricante de helicópteros del mundo y EADS Astrium, el líder europeo en programas espaciales, desde el Ariane hasta el Galileo. Su División Defensa & Seguridad suministra soluciones integrales de sistemas y hace de EADS el principal socio del consorcio Eurofighter, así como accionista de MBDA, el proveedor de sistemas de misiles.

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 trimestre (1T) de 2009
(Cifras en euros)

Grupo EADS	1T 2009	1T 2008	Variación
Ingresos , en millones	8.467	9.853	-14%
de esta cifra, Defensa, en millones	1.968	2.029	-3%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millones	585	1.178	-50%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	232	769	-70%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	562	534	+5%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	170	285	-40%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,21	0,35	-0,14 €
Cash Flow Libre (CFL) ⁽⁴⁾ , en millones	-585	1.079	–
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes ⁽⁴⁾ , en millones	-600	1.022	–
Pedidos Recibidos ⁽⁵⁾ , en millones	9.328	39.270	-76%

Grupo EADS	31 de marzo de 2009	31 de diciembre de 2008	Variación
Cartera de Pedidos ⁽⁵⁾ , en millones	412.629	400.248	+3%
de esta cifra, Defensa, en millones	54.945	54.884	+0%
Posición de Tesorería Neta , en millones	8.745	9.193	-5%
Empleados	117.198	118.349	-1%

Notas al pie: consúltense la página 12.

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
	(Cifras en millones de euros)	1T 2009	1T 2008	Variación	1T 2009	1T 2008
Segmento Airbus ⁽⁶⁾	5.883	7.430	-21%	89	635	-86%
de esta cifra, Airbus Military	456	636	-28%	-5	-1	-
Eurocopter	758	732	+4%	38	37	+3%
Astrium	904	751	+20%	36	33	+9%
Defensa & Seguridad	934	990 ⁽⁸⁾	-6%	21	33	-36%
Sedes Centrales/ Consolidación	-226	-307	-	48	22	-
Otras Actividades ⁽⁷⁾	214	257	-17%	0	9	-100%
Total	8.467	9.853	-14%	232	769	-70%

por División	Pedidos recibidos ⁽⁵⁾			Cartera de pedidos ⁽⁵⁾		
	(Cifras en millones de euros)	1T 2009	1T 2008	Variación	31 mar. 2009	31 dic. 2008
Segmento Airbus ⁽⁶⁾	1.792	35.286	-95%	365.412	357.824	+2%
de esta cifra, Airbus Military	164	3.836	-96%	21.999	22.269	-1%
Eurocopter	1.016	1.738	-42%	14.082	13.824	+2%
Astrium	5.641	874	+545%	15.877	11.035	+44%
Defensa & Seguridad	918	1.313	-30%	15.954	17.032	-6%
Sedes Centrales/ Consolidación	-173	-261	-	-1.002	-2.636	-
Otras Actividades ⁽⁷⁾	134	320	-58%	2.306	3.169	-27%
Total	9.328	39.270	-76%	412.629	400.248	+3%

Notas al pie: consúltese la página 12.

Notas al pie páginas 10 y 11:

- 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 Augsburgo está 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 –que no es una División independiente de EADS– ahora abarca ATR, EADS Sogerma y EADS Norteamérica. 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 Augsburgo incluidos en Defensa & Seguridad en 2008 por 81 millones de euros. A partir de 2009, la planta de Augsburgo 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.