



## Nota de Prensa



### Los buenos resultados de EADS en 2008 proporcionan resistencia en un difícil entorno económico mundial



- El EBIT\* del Grupo asciende a 2.800 millones de euros, respaldado por un excelente comportamiento subyacente y los efectos positivos producidos por los tipos de cambio pero afectado por cargos de programas
- Beneficio Neto de 1.572 millones de euros (-446 millones en 2007)
- El Cash Flow Libre supera las expectativas y asciende a 2.600 millones de euros
- Sólido balance, con la Tesorería Neta situada en el nivel récord de 9.200 millones de euros
- Aumento de un 11% en los ingresos, hasta 43.300 millones de euros
- La cartera de pedidos crece un 18% y alcanza el récord de 400.000 millones de euros
- Se propone un dividendo de 0,20 euros por acción
- Pendientes temas del A400M con clientes y proveedores



Ámsterdam, 10 de marzo de 2009 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) ha conseguido unos resultados satisfactorios en el ejercicio 2008, registrando un EBIT\* de 2.800 millones de euros. El Grupo se ha beneficiado de su fuerte comportamiento subyacente y de los efectos de conversión de monedas, al tiempo que asume retos en programas críticos. La cartera de pedidos de EADS ha alcanzado un nuevo récord al superar los 400.000 millones de euros, y la Tesorería Neta ha alcanzado un nivel sin precedentes de 9.200 millones de euros gracias a una generación de Cash Flow Libre mejor de lo esperado.



EADS está en una buena posición para afrontar la crisis, aunque el Grupo se enfrenta a un bajo nivel de visibilidad a partir del segundo semestre de 2009 a causa de la debilidad de la economía mundial y de los mercados financieros, cuya repercusión en el tráfico aéreo es cada vez mayor.



“Hemos conseguido una serie de logros significativos. El Grupo ha registrado un sólido EBIT\* y ha alcanzado un nivel sobresaliente de tesorería. Hemos hecho avances notables en la reconfiguración de la compañía”, afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Aunque el programa A400M ha requerido una enorme atención, el Grupo ha recuperado estabilidad en 2008 y está demostrando su resistencia ante el turbulento entorno económico mundial. 2009 será un año lleno de desafíos para nuestra industria, pero podemos depositar nuestra confianza en una plantilla extremadamente motivada y una excelente cartera de productos. Gracias a nuestra amplia y bien diversificada cartera de



pedidos, las entregas de 2009 deberían mantenerse en niveles altos y nos darán margen de maniobra. La protección de la tesorería es esencial.”

El Grupo ha logrado niveles altos de entregas en 2008: Airbus ha entregado más aviones que nunca a sus clientes, 483 unidades. Esa cifra incluye 12 A380. Eurocopter también ha logrado un nuevo récord, entregando 588 helicópteros.

EADS ha registrado un sólido volumen de pedidos recibidos en toda su cartera de productos. Airbus ha recibido pedidos netos de 777 aviones y Eurocopter de 715 nuevos helicópteros. El buen dato de pedidos recibidos en las actividades de Defensa, especialmente de aviones de reabastecimiento, ha dado lugar a una estable cartera de pedidos de esta división de unos 55.000 millones de euros, proporcionando la base para un mayor equilibrio del negocio en los próximos años. Las actividades de Espacio y Defensa del Grupo han seguido creciendo con rentabilidad, demostrando la fuerte posición competitiva lograda con medidas de innovación y eficiencia.

En enero de 2009, EADS ha anunciado que había propuesto a las naciones clientes de lanzamiento un nuevo planteamiento para el **A400M** encaminado a avanzar en este programa. Con el nuevo enfoque propuesto, la primera entrega del A400M se produciría tres años después de su primer vuelo. Como es habitual en estos desarrollos militares de alta complejidad, EADS ha sugerido reanudar la producción en serie cuando se alcance la madurez adecuada, según indiquen los resultados de los vuelos de prueba. EADS sigue abordando los retos industriales de este programa y calculando su repercusión en el calendario de entrega del A400M. EADS trabaja con los proveedores del sistema de propulsión para fijar fechas fiables de disponibilidad del motor y del primer vuelo del A400M. A un nivel más amplio, EADS trabaja con los subcontratistas de los motores y sistemas críticos para actualizar su propio calendario de entrega.

En 2008, el EBIT\* de EADS se ha visto afectado por un cargo de -704 millones de euros relacionado con el programa A400M. EADS sólo podrá actualizar todas las repercusiones financieras de un nuevo plan industrial cuando se haya determinado con seguridad la disponibilidad de los motores y sistemas críticos para misiones o cuando se conozca la postura de OCCAR sobre la propuesta formulada por EADS.

Como ya se comunicó al publicar los resultados de los nueve primeros meses de 2008, la falta de una actualización fiable del calendario para el programa A400M llevó a EADS a cambiar el tratamiento contable del programa A400M, aplicando temporalmente los principios en ocasiones utilizados en primeras fases de ejecución de un contrato (early stage) y suspendiendo el reconocimiento de hitos para este programa hasta que determinados acontecimientos permitan reanudarlos. \*\*

Dado que el A400M no llevará a cabo su primer vuelo antes del final de marzo de 2009, OCCAR, como cliente de lanzamiento, tiene el derecho contractual a reclamar la resolución del Contrato de Lanzamiento A400M el 1 de abril de 2009. Esta resolución sólo puede realizarse con el mandato unánime de todas las naciones clientes de lanzamiento, lo que la hace muy improbable, según la evaluación del equipo directivo de EADS. Teóricamente, una cancelación del

contrato A400M por parte de OCCAR daría lugar al reembolso de los pagos previos a la entrega y cualesquiera otros recibidos de OCCAR. El importe total es de aproximadamente 5.700 millones de euros. Por otra parte, cada una de las naciones clientes de lanzamiento puede pedir la cancelación de los aviones individuales que vayan a experimentar un retraso sustancial.

EADS ha ajustado su estructura operativa. La División Aviones de Transporte Militar se está integrando en Airbus y pasa 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. Por consiguiente, EADS declara sus resultados de 2008 según la anterior organización, con Aviones de Transporte Militar como una división independiente.

Los **Ingresos** han experimentado un aumento del 11%, hasta los 43.300 millones de euros (39.100 millones en 2007), que refleja el crecimiento de las operaciones en todas las Divisiones. Este incremento incluye la cifra de 1.100 millones de euros resultante del cambio en el tratamiento contable en el programa A400M aplicado desde el tercer trimestre de 2008. El crecimiento de ingresos del Grupo ha contrarrestado con creces el tipo medio de cambio más bajo del dólar estadounidense. Sobre la base de un fuerte comportamiento en las entregas, EADS ha logrado un 56% de sus ingresos fuera de Europa gracias a fuertes aportaciones de Asia-Pacífico (25%), Norteamérica (18%) y otras regiones (13%).

El **EBIT\*** de EADS (antes de fondo de comercio y extraordinarios) ha subido a 2.830 millones de euros en 2008 frente a los 52 millones del ejercicio anterior, período en el que el EBIT\* de Airbus, en particular, soportó la carga de gastos extraordinarios más elevados (Power8, A400M, A350 XWB). Este crecimiento del EBIT\* incluye unos 900 millones de euros resultantes de la revaluación a los tipos de cambio al cierre EUR/USD y GBP/USD de contratos que registraban pérdidas. La mayor fortaleza del EBIT\* se ha producido gracias a mejoras en todas las divisiones. En Airbus, el buen comportamiento operativo de los programas en serie, los ahorros en costes del programa Power8 y unos cargos extraordinarios más bajos que en el ejercicio anterior han contribuido al crecimiento del EBIT\*. La mejora del EBIT\* de la División Aviones de Transporte Militar se ha debido a la aceleración en la actividad de aviones de reabastecimiento y a cargos extraordinarios más bajos que en el ejercicio anterior. El aumento del EBIT\* de Eurocopter refleja un efecto positivo de volumen y mejor formación de precios. Tanto Astrium como la División Defensa & Seguridad han incrementado su EBIT\*, logrando una rentabilidad récord.

Según la evolución del EBIT\* del Grupo, EADS ha mejorado su **Beneficio Neto** hasta 1.572 millones de euros (-446 millones en 2007), con un beneficio por acción de 1,95 euros (-0,56 euros en 2007). Los gastos de **I+D Autofinanciado** han permanecido estables en 2.669 millones de euros (2.608 millones en 2007). Esta cifra refleja los constantes programas de desarrollo de aviones de Airbus y Eurocopter.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes ha sido mejor de lo previsto, alcanzando los 2.886 millones de euros (3.293 millones en 2007). La diferencia obedece principalmente a un nivel más alto de pagos anticipados

recibidos en 2007 (incluye el aumento de 1.100 millones de euros de refinanciación de Paradigm), compensado en parte por aportaciones positivas de los programas de aviones de reabastecimiento. Debido a las necesidades de financiación de algunos clientes, el Cash Flow Libre incluyendo financiación a clientes ha ascendido a 2.559 millones de euros (3.354 millones en 2007). A pesar de desembolsos para una aportación a los activos de planes de pensiones y para coberturas de opciones, la **posición de Tesorería Neta** ha alcanzado la cifra récord de 9.200 millones de euros (7.000 millones al final de 2007). Esto da a EADS una sólida base de liquidez en unos tiempos turbulentos e impredecibles desde el punto de vista económico.

El mejor rendimiento operativo del Grupo en sus programas tradicionales y la fuerte evolución de la tesorería han impulsado el beneficio por acción a 1,95 euros y justifican el aumento del **dividendo**. El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Anual de Accionistas un dividendo de 0,20 euros por acción (dividendo bruto por acción en 2007: 0,12 euros). Sujeto a la aprobación de la Junta General Anual, el dividendo se pagará el 8 de junio de 2009.

Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS, comenta: “El importe del dividendo tiene en cuenta el turbulento entorno económico y el riesgo del programa A400M, pero reconoce la lealtad de los accionistas de EADS y refleja nuestra confianza en la solidez del Grupo a lo largo de 2009 y en años sucesivos.”

El elevado número de **pedidos recibidos**, por valor de 98.600 millones de euros (136.800 millones en 2007), respaldado por un fuerte flujo de pedidos en todas las Divisiones –incluyendo el pedido de aviones de reabastecimiento del Reino Unido–, subraya el atractivo de la oferta de todos los productos de EADS.

Al final de diciembre de 2008, la **cartera de pedidos** de EADS alcanzaba un valor récord de 400.200 millones de euros (339.500 millones al final de 2007). El crecimiento de la cartera de pedidos se ha beneficiado, en 10.000 millones de euros, del cambio favorable del dólar estadounidense al final de diciembre de 2008, en comparación con el final de 2007. Los pedidos de aviones comerciales están basados en precios brutos de catálogo. La fortaleza de los pedidos en las actividades de Defensa ha dado lugar a una cartera estable de 54.900 millones de euros (54.500 millones al final de 2007). Al final de diciembre de 2008, EADS tenía 118.349 **empleados** (116.493 al final de 2007).

En 2008, EADS ha mejorado su **eficiencia a escala de todo el Grupo**. El programa de reestructuración Power8 ha vuelto a superar objetivos, logrando un ahorro bruto de costes de 1.300 millones de euros; los objetivos para 2010 permanecen invariables. Hay programas de ahorro de costes en marcha en otras divisiones y el programa Power8 Plus logrará otra aportación anual al EBIT\* de 1.000 millones de euros en todo el Grupo entre 2011 y 2012. Además, EADS ha iniciado un nuevo plan de integración y ahorro en costes denominado “Future EADS” con un nivel mínimo de 200 millones de euros en dicho periodo. Su objetivo es una mayor integración, mejora de los procesos de toma de decisiones y ahorros de costes en las sedes centrales, las divisiones y la interacción de unas y otras.

La División Aviones de Transporte Militar quedará integrada en Airbus para facilitar un mayor nivel de eficiencia global en la gestión de programas y se establece una coordinación de las Divisiones Astrium y EADS Defensa & Seguridad. Estas medidas asegurarán un planteamiento coherente sobre clientes comunes y fomentará el desarrollo de sinergias comerciales, técnicas y estratégicas.

En cuanto a su estrategia de desinversión, EADS ha completado la venta de la sede de Laupheim (Alemania) a Diehl/Thales y del centro de producción de Filton (Reino Unido) a GKN. Las sedes de Augsburg, Nordenham y Varel (Alemania) se han fusionado, convirtiéndose en Premium AEROTEC y las sedes de Meaulte y St. Nazaire Ville (Francia) son ahora Aerolia. Ambas compañías, que han empezado a operar el 1 de enero de 2009, están bien posicionadas para llegar a ser importantes agentes en el mercado mundial. Además, EADS ha vendido una participación mayoritaria del 70% de EADS Socata a DAHER.

“A pesar del difícil entorno en 2008, EADS avanzó en su plan **Visión 2020**. Estamos centrados en la integración del Grupo, especialmente mediante la introducción de servicios compartidos, hemos promovido esfuerzos de innovación en el campo de la ecoeficiencia y reforzado nuestra presencia en los negocios de Defensa y Servicios en EE.UU. Las circunstancias actuales confirman la validez de los objetivos del plan Visión 2020 de lograr una cartera de actividades mejor equilibrada dentro de EADS”, afirma Louis Gallois.

## Perspectiva

EADS ha comenzado 2009 con una visibilidad que varía, así por ejemplo en Airbus es satisfactoria para la primera mitad del año, pero la incertidumbre aumenta después del primer semestre. El análisis *bottom-up* del Grupo está respaldado por la cartera de pedidos y la reciente decisión de ajustar las tasas de producción de aviones de pasillo único a 34 aviones por mes a partir de octubre de 2009; la aceleración para la familia de largo alcance se ha congelado en 8,5 aviones al mes. Este análisis demuestra un *overbooking* para los próximos años. No obstante, la cartera de pedidos se enfrenta al desafío del deterioro de los indicadores macroeconómicos y de tráfico aéreo. Por consiguiente, EADS hace un cuidadoso seguimiento del mercado, de su clientela y de sus proveedores. Como resultado, el equipo directivo está aplicando un concepto de plan móvil. Además de la cartera de pedidos comerciales, la cartera de pedidos de defensa e institucionales del Grupo proporciona un cierto nivel de protección y estabilidad.

EADS espera que Airbus consiga entre 300 y 400 nuevos pedidos brutos en 2009, cifras que representan un desafío teniendo en cuenta la actual situación del mercado. Sobre la base de una hipótesis de estabilidad en las entregas y un tipo de cambio de 1 EUR = 1,39 USD, los ingresos de EADS deberían estar aproximadamente al nivel de 2008.

Según estas hipótesis, el EBIT\* antes de partidas no recurrentes debería descender en 2009, aunque logrando una notable cifra positiva y respaldado por un vigoroso comportamiento subyacente. Los nuevos planes industriales para completar el programa A400M podrían implicar un cargo significativo, que influiría en el EBIT\*, en función del resultado de la negociación con los clientes y los proveedores. El EBIT\* se verá negativamente afectado por mayores gastos de Investigación y Desarrollo (I+D), por un significativo deterioro de las coberturas de cambio, deterioro de los precios, creciente financiación a clientes y costes internos de apoyo en comparación con 2008, contrarrestado en parte por nuevos ahorros en costes del programa Power8.

El Cash Flow Libre de 2009 reflejará algunos efectos negativos por menos pagos anticipados por parte de clientes en Airbus, debido a menos pedidos nuevos previstos y a una cierta acumulación de existencias en el cuarto trimestre de 2009, en reflejo de la reducción de la tasa de producción de los aviones de pasillo único. En 2009, EADS apoyará a sus clientes en la financiación de las entregas sobre una base discrecional. El consumo de tesorería de las provisiones asignadas durante los últimos años también pesará en el cash flow. En este momento, con el actual nivel de visibilidad, EADS no prevé dedicar más de 1.500 millones de euros de Cash Flow Libre después de financiación a clientes en 2009.

Tan pronto como el Grupo tenga una mejor visibilidad del resultado de las conversaciones sobre el A400M y de la evolución de sus mercados comerciales, EADS actualizará estas previsiones con más precisión.

## **Crecimiento de amplia base en todas las Divisiones**

El año 2008 ha sido exitoso para **Airbus**. Los ingresos han aumentado un 9%, hasta 27.453 millones de euros (25.216 millones en 2007), impulsados principalmente por volúmenes mayores y por un mix más favorable de productos en los aviones entregados, que continuaron en niveles récord: 483 unidades, incluyendo las 12 unidades A380 (453 en 2007). El crecimiento de los ingresos incluye el efecto del cambio del tratamiento contable en el programa A400M, reflejando la cuota interna de trabajo de Airbus. El crecimiento global se ha visto limitado por un efecto negativo del tipo medio del dólar estadounidense y por el deterioro de los precios. El EBIT\* ha experimentado una fuerte mejora, ascendiendo a 1.790 millones de euros (-881 millones de euros en el ejercicio 2007), que refleja la aceleración sin fisuras de los programas A320 y A330, la rentabilidad subyacente de los programas en serie y los progresos logrados con el programa Power8. El comportamiento del EBIT\* ha contado, asimismo, con menos cargos extraordinarios que en 2007 y notables ganancias por variación de los tipos de cambio, tanto del dólar estadounidense como de la libra esterlina, en la revaluación de contratos que registraban pérdidas. La fortaleza del negocio subyacente queda parcialmente contrarrestada por los cargos del A380, que reflejan un aumento imprevisto de costes, y los cargos del A400M relativos al cambio del tratamiento contable.

En el programa A380, Airbus ha logrado su objetivo de entregar 12 aviones en 2008 y prevé una aceleración constante en 2009. Hasta ahora, más de un millón de pasajeros han volado con el nuevo avión insignia del siglo XXI. En el ejercicio 2008 se ha mantenido la fuerte demanda de productos de Airbus, logrando un total de 777 pedidos netos con una mejor capacidad de formación de precios. Los pedidos brutos han ascendido a 900 aviones. Los pedidos netos recibidos representan una cuota de mercado del 54% de todos los aviones de más de 100 plazas que ha sido, incluso, superior para el A350 XWB, que se ha convertido en el avión superventas de la historia. La cartera de pedidos del A350 XWB ha seguido creciendo en 2008, logrando un total de 478 pedidos de 29 clientes. El desarrollo del A350 XWB avanza con rapidez y Airbus sigue adelante con las inversiones asociadas al mismo. En enero de 2009, Airbus ha comenzado los trabajos de construcción de la línea de ensamblaje final para el A350 XWB en Toulouse (Francia).

Impulsada por el enorme éxito de las familias A320 y A330/340, con contratos en 2008 de 472 y 138 aviones, respectivamente, y pedidos de otros nueve A380, la cartera de pedidos ha alcanzado un nuevo récord de 3.715 aviones (3.421 aviones al final de 2007). En términos de valor, la cartera de pedidos de Airbus ascendía a 344.800 millones de euros a final de 2008 (283.800 millones al final de 2007) sobre la base de precios de catálogo.

Airbus ha dado importantes pasos para su internacionalización, inaugurando su primera línea de ensamblaje final fuera de Europa en Tianjin (China). La expansión de su presencia industrial ayudará a Airbus a acceder a mercados estratégicos.

En el contexto del ajuste de la estructura organizativa de EADS, la anterior División **Aviones de Transporte Militar** se está integrando en Airbus y pasa a ser –bajo la denominación Airbus Military– el núcleo militar de Airbus. Dado que este cambio ha entrado en vigor en 2009, EADS publica sus resultados de 2008 en función de su anterior estructura, por lo que Aviones de Transporte Militar sigue apareciendo como una división independiente. Los ingresos de la división en 2008 han

aumentado, ascendiendo a 2.759 millones de euros (1.140 millones en 2007), beneficiándose de la fortaleza del negocio de aviones de reabastecimiento. La cifra de ingresos incluye también el reconocimiento de ingresos del hito "Power-On" del A400M, trasladado de 2007 y por valor de unos 400 millones de euros. Además, los ingresos han aumentado considerablemente por el cambio del tratamiento contable en el programa A400M a partir del tercer trimestre. El EBIT\* de esta división ha ascendido a -16 millones de euros (-155 millones en 2007) a pesar de un cargo correspondiente al A400M registrado en el segundo semestre. La mejora del EBIT\* se debe a la aceleración de las actividades de aviones de reabastecimiento, la mejora del negocio subyacente y a cargos extraordinarios inferiores. En el negocio de aviones de reabastecimiento, ha logrado notables éxitos de mercado, con pedidos de 20 nuevos aviones A330 MRTT en el año, elevando la cartera a 22.300 millones de euros (19.900 millones al final de 2007).

**Eurocopter**, el principal fabricante de helicópteros del mundo, ha incrementado sus ingresos un 8%, hasta 4.486 millones de euros (4.172 millones en 2007). Esta mejora se debe a la continua aceleración de las entregas de helicópteros de serie, así como a una mayor fortaleza en el negocio de Servicios y más actividades de desarrollo para clientes. La sustancial reorganización de las líneas de producción, junto con la apertura de nuevas instalaciones, ha permitido a Eurocopter aumentar sus entregas un 20% en 2008, alcanzando el récord histórico de 588 helicópteros. El EBIT\* de Eurocopter ha aumentado un 39%, hasta 293 millones de euros (211 millones de 2007). El aumento del EBIT\* de Eurocopter refleja un efecto positivo de volumen y un mejor mix, contrarrestado en parte por el efecto de la conversión de divisas y mayores gastos de I+D. Estos gastos corresponden principalmente al nuevo helicóptero civil de peso medio EC175, que se está desarrollando conjuntamente con socios chinos.

En 2008, Eurocopter ha logrado avances técnicos en la homologación de las versiones HAP y UHT definitivas, y totalmente operativas, del helicóptero Tigre y ha acelerado la producción del NH90 con las primeras entregas desde las líneas de ensamblaje de Finlandia y Australia. En Estados Unidos, Eurocopter ha entregado el helicóptero ligero UH-72A número 50 al ejército estadounidense en diciembre y ha conseguido sumar la Armada estadounidense a la lista de clientes de este helicóptero. Eurocopter ha seguido reforzando su negocio de servicios, que hoy en día ya representa más de un tercio de los ingresos de la división. De acuerdo con su estrategia de expansión del negocio de servicios, Eurocopter ha adquirido Motorflug, empresa alemana especializada en servicios de mantenimiento, reparación y revisión (MRO).

Eurocopter ha conseguido en 2008 su segundo mayor nivel de pedidos de la historia. Incluyendo 715 nuevos helicópteros y servicios posventa, Eurocopter ha logrado pedidos por valor de 4.900 millones de euros. Al final de 2008, la cartera de pedidos ascendía a 13.800 millones de euros (13.500 millones al final de 2007), equivalente a 1.515 helicópteros.

Hace poco, Eurocopter ha firmado con el Gobierno brasileño un contrato por 50 nuevos helicópteros de peso medio EC725 y las fuerzas armadas francesas han encargado 22 helicópteros de transporte NH90. Ambos contratos se contabilizarán en los pedidos recibidos de 2009. En especial, su bien equilibrada cartera de pedidos y sus sólidas actividades de servicios dan a Eurocopter una firme posición ante la difícil coyuntura económica.

Su demostrada fiabilidad, el esfuerzo realizado en la mejora de la eficiencia y sus elevados niveles de innovación han impulsado a **Astrium** al éxito en 2008. Los ingresos han aumentado un 21%, alcanzando los 4.289 millones de euros (3.550 millones en 2007), con aportaciones de las tres unidades de negocio: Satélites, Servicios y Transporte Espacial. Los principales impulsores han sido el aumento de las ventas de satélites para telecomunicaciones comerciales y la aceleración de la tasa de producción del Ariane 5 y de los servicios de Paradigm. Además, los ingresos se han beneficiado de la primera consolidación completa de Spot Image. Astrium ha logrado un crecimiento rentable por quinto año consecutivo. El EBIT\* ha mejorado, ascendiendo a 234 millones de euros (174 millones en 2007), aumento que se ajusta a la evolución de los ingresos. El EBIT\* ha subido pese al efecto desfavorable del descenso de la libra esterlina frente al euro en el programa Paradigm. Esto demuestra el notable progreso de la división.

Astrium ha tenido un comportamiento extremadamente bueno en 2008, con seis exitosos lanzamientos del Ariane 5 que suman ya 28 consecutivos. Astrium ha entregado cinco satélites. Con la misión ATV y la integración del laboratorio espacial Columbus en la Estación Espacial Internacional (ISS) ha conseguido primicias tecnológicas. El misil balístico francés también ha sido lanzado en prueba por primera vez en la base submarina de Astrium en Biscarosse. Varias adquisiciones han reforzado las perspectivas de crecimiento de la división. Astrium ha adquirido i-Mass Ltd., ha aumentado su participación en Spot Image y ha absorbido Surrey Satellite Technology Ltd. Al final de diciembre, la cartera de pedidos se situaba en 11.000 millones de euros (12.900 millones al final de 2007).

La División **Defensa & Seguridad** ha logrado un crecimiento rentable gracias a programas cada vez más sólidos, junto con eficiencias por la consolidación de sedes. Los ingresos han aumentado a 5.668 millones de euros (5.392 millones en 2007). Las actividades de Eurofighter, radares y misiles representan la mayor parte de los ingresos, que han contado con el respaldo de las actividades en sistemas integrados, redes de seguridad y vehículos aéreos no tripulados, así como la consolidación de PlantCML. Por otra parte, el incremento incluye el efecto del cambio de la metodología contable en el programa A400M, que refleja la cuota interna de trabajo de la división. El EBIT\* de la misma ha aumentado otro 18%, ascendiendo a 408 millones de euros (345 millones en 2007), crecimiento que se ha visto respaldado por mejoras operativas en todas las actividades y por la madurez de programas en radares, misiles y redes seguras. Algunas iniciativas exitosas de reducción de costes también han realizado una importante aportación a la mejora del comportamiento del negocio subyacente.

De acuerdo con la estrategia del Grupo, las capacidades de seguridad han seguido expandiéndose considerablemente. La División Defensa & Seguridad ha ampliado su presencia en EE.UU. con la adquisición de PlantCML. Además, la red de radio digital suministrada por la División a Pekín desempeñó un papel esencial para la seguridad de los Juegos Olímpicos. Ha comenzado la instalación de sistemas de seguridad integrados para Qatar y otros países de Oriente Medio, así como para el nuevo puerto Tanger Med de Marruecos.

En 2008, la División ha entregado el último Eurofighter de la *Tranche 1* y ha comenzado las entregas de la *Tranche 2*. La producción y entrega para Austria como cliente de exportación progresan correctamente. En el área de vehículos aéreos no tripulados (UAV), EADS es la única compañía europea capaz de suministrar tanto sistemas grandes como pequeños. Han seguido los trabajos del

estudio de reducción de riesgos para el programa trinacional Advanced UAV. Además, España ha adjudicado a la División el programa táctico UAV ATLANTE. En 2008 se entregó el sistema UAV SIDM al cliente francés y en 2009 se ha desplegado en Afganistán.

En noviembre de 2008 se inauguró el Military Air Systems Centre de Manching, cerca de Munich (Alemania), en una única sede que concentra sus importantes capacidades, competencias y recursos. Además, la División ha vendido radares de control del tráfico aéreo para los aeródromos militares de Alemania y ha suministrado sistemas de radares a clientes como la Guardia Costera de EE.UU. y las fuerzas armadas alemanas. La cartera de pedidos de la División se situaba en 17.000 millones de euros (17.800 millones al final de 2007), con un equilibrio que sigue cambiando hacia nuevos productos y servicios de alto crecimiento.

#### **Sedes Centrales y Otras Actividades (no pertenecientes a ninguna división):**

Los ingresos de Otras Actividades (ATR, EADS EFW, EADS Socata, EADS Sogerma y EADS North America) han aumentado un 9%, hasta 1.528 millones de euros (1.407 millones en 2007) impulsados por más entregas en ATR, la aceleración del programa LUH en EADS North America y un elevado nivel de actividad en plazas de pasajeros en EADS Sogerma. El EBIT\* de Otras Actividades se mantiene estable en 80 millones de euros, en comparación con los 84 millones del ejercicio anterior, afectado por el movimiento negativo del dólar estadounidense.

El fabricante regional de aviones ATR ha entregado 55 nuevos aviones, frente a las 44 unidades de 2007, y ha suspendido temporalmente su plan de aceleración a causa del debilitamiento del mercado regional de aviones. Incluyendo nuevos pedidos por 20 aviones más, ATR ha terminado 2008 con una cartera de pedidos de 160 aviones. EADS EFW ha entregado 11 aviones convertidos a cargueros a sus clientes. En el futuro, su actividad se beneficiará de conexiones con socios para la conversión del A320 a carguero y la modificación de aviones Airbus. A partir del 1 de enero de 2009, EADS EFW se consolidará dentro de Airbus. EADS Socata aparece clasificada como mantenida para su venta en los estados financieros de 2008 debido al acuerdo final anunciado por EADS y DAHER Group para que DAHER adquiera una participación del 70%. El acuerdo ha entrado en vigor el 7 de enero de 2009. EADS Sogerma completó la venta de Revima en octubre, recibiendo apoyo de los empleados, las autoridades locales y los clientes de Revima. EADS Sogerma ha seguido con un crecimiento rentable en sus operaciones. A 31 de diciembre de 2008, la cartera de pedidos de Otras Actividades ascendía a 3.400 millones de euros (2.700 millones al final de 2007).

\* 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 actualmente 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 pérdidas 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 Corporate Communications:

Alexander Reinhardt	+33 1 42 24 2757 / +49 89 607 34066
Edmund Reitter	+49 89 607 34510
Gaëlle Pellerin	+33 1 42 24 22 54
Markus Wölfle	+49 89 607 34287
José María Palomino	+34 91 585 77 89

#### **Notas para la prensa:**

##### **Retransmisión en directo en Internet de la conferencia de prensa de los Resultados Anuales de EADS**

Puede seguir la Conferencia de Prensa de los Resultados Anuales de EADS hoy a las 10.30 horas (horario continental europeo) en la página inicial del sitio web de EADS, [www.eads.com](http://www.eads.com). Se le recomienda encarecidamente que tenga instalada en su ordenador la última versión de Flash ([www.adobe.com](http://www.adobe.com)) y que utilice al menos una línea DSL para una buena calidad de visionado. Después de la retransmisión en directo habrá un vídeo de la conferencia disponible.

##### **Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica con Analistas**

Puede escuchar la **Conferencia Telefónica** de Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS y Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS con **Analistas** hoy a las 08:30 horas (horario continental europeo) en el sitio web de EADS, [www.eads.com](http://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 – Ejercicio 2008**  
(Cifras en euros)

<b>Grupo EADS</b>	<b>Ejercicio 2008</b>	<b>Ejercicio 2007</b>	<b>Variación</b>
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>43.265</b>	39.123	+11%
de esta cifra, Defensa, en millones	11.018	8.933	+23%
<b>EBITDA</b> <sup>(2)</sup> , en millones	<b>4.439</b>	1.751	+154%
<b>EBIT</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>2.830</b>	52	+5.342%
<b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones	<b>2.669</b>	2.608	+2%
<b>Beneficio/Pérdida Neto</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>1.572</b>	-446	–
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(4)</sup>	<b>1,95</b>	-0,56	–
<b>Cash Flow Libre (CFL)</b> <sup>(11)</sup> , en millones	<b>2.559</b>	3.487	-24%
<b>Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes</b> <sup>(11)</sup> , en millones	<b>2.886</b>	3.293	-12%
<b>Dividendo por acción</b>	<b>0,20</b> <sup>(5)</sup>	0,12	+67%
<b>Pedidos Recibidos</b> <sup>(9)</sup> , en millones	<b>98.648</b>	136.799	-28%

<b>Grupo EADS</b>	<b>31 dic. 2008</b>	<b>31 dic. 2007</b>	<b>Variación</b>
<b>Cartera de Pedidos</b> <sup>(9)</sup> , en millones	<b>400.248</b>	339.532	+18%
de esta cifra, Defensa, en millones	54.884	54.472	+1%
<b>Posición de Tesorería Neta</b> , en millones	<b>9.193</b>	7.024	+31%
<b>Empleados</b>	<b>118.349</b>	116.493	+2%

Notas al pie: consúltese la página 15

por División	Ingresos			EBIT <sup>(3)</sup>			
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Variación	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Variación
Airbus		<b>27.453</b>	25.216	+9%	<b>1.790</b>	-881	-
Aviones de Transporte Militar <sup>(6)</sup>		<b>2.759</b>	1.140	+142%	<b>-16</b>	-155	-
Eurocopter		<b>4.486</b>	4.172	+8%	<b>293</b>	211	+39%
EADS Astrium		<b>4.289</b>	3.550	+21%	<b>234</b>	174	+34%
Defensa y Seguridad <sup>(7)</sup>		<b>5.668</b>	5.392	+5%	<b>408</b>	345	+18%
Sedes Centrales / Consolidación		<b>-2.918</b>	-1.754	-	<b>41<sup>(8)</sup></b>	274 <sup>(8)</sup>	-
Otras Actividades <sup>(7) (10)</sup>		<b>1.528</b>	1.407	+9%	<b>80</b>	84	-5%
<b>Total</b>		<b>43.265</b>	39.123	+11%	<b>2.830</b>	52	+5.342%

por División	Pedidos recibidos <sup>(9)</sup>			Cartera de Pedidos <sup>(9)</sup>			
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007	Variación	31 dic. 2008	31 dic. 2007	Variación
Airbus		<b>82.041</b>	117.323	-30%	<b>344.818</b>	283.829	+21%
Aviones de Transporte Militar <sup>(6)</sup>		<b>5.083</b>	784	+548%	<b>22.269</b>	19.932	+12%
Eurocopter		<b>4.855</b>	6.584	-26%	<b>13.824</b>	13.455	+3%
Astrium		<b>3.294</b>	4.492	-27%	<b>11.035</b>	12.895	-14%
Defensa & Seguridad <sup>(7)</sup>		<b>5.287</b>	7.460	-29%	<b>17.032</b>	17.836	-5%
Sedes Centrales/ Consolidación		<b>-3.807</b>	-1.807	-	<b>-12.094</b>	-11.155	-
Otras Actividades <sup>(7) (10)</sup>		<b>1.895</b>	1.963	-3%	<b>3.364</b>	2.740	+23%
<b>Total</b>		<b>98.648</b>	136.799	-28%	<b>400.248</b>	339.532	+18%

Notas al pie: consúltese la página 15

**EADS –Resultados del cuarto trimestre (4T) de 2008**  
(Cifras en euros)

<b>Grupo EADS</b>	<b>4T 2008</b>	4T 2007	Variación
<b>Ingresos</b> <sup>(1)</sup> , en millones	<b>13.825</b>	11.572	+19%
<b>EBIT</b> <sup>(1)(3)</sup> , en millones	<b>812</b>	405	+100%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>490</b>	259	+89%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(4)</sup>	<b>0,61</b>	0,32	+0,29 €

<b>por División</b>	<b>Ingresos</b>			<b>EBIT</b> <sup>(3)</sup>		
	<b>4T 2008</b>	4T 2007	Variación	<b>4T 2008</b>	4T 2007	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Airbus	<b>8.008</b>	6.360	+26%	<b>289</b>	-204	–
Aviones de Transporte Militar <sup>(6)</sup>	<b>810</b>	126	+543%	<b>52</b>	-11	–
Eurocopter	<b>1.705</b>	1.573	+8%	<b>129</b>	98	+32%
Astrium	<b>1.540</b>	1.359	+13%	<b>94</b>	103	-9%
Defensa & Seguridad <sup>(1)(7)</sup>	<b>2.178</b>	2.243	-3%	<b>189</b>	219	-14%
Sedes Centrales / Consolidación	<b>-838</b>	-529	–	<b>42</b>	182	–
Otras Actividades <sup>(7)(10)</sup>	<b>422</b>	440	-4%	<b>17</b>	18	-6%
<b>Total</b>	<b>13.825</b>	11.572	+19%	<b>812</b>	405	+100%

Notas al pie: consúltese la página 15

En el cuarto trimestre de 2008, el EBIT\* se duplicó a 812 millones de euros frente a los 405 millones del ejercicio anterior, gracias a mayores aportaciones de Airbus, la División Aviones de Transporte Militar y Eurocopter. El crecimiento, comparado con el cuarto trimestre de 2007, se debió a partidas no recurrentes positivas más altas, incluyendo un efecto de 600 millones de euros resultante de la revaluación a tipos de cambio spot al cierre de provisiones para contratos que registraban pérdidas y de un mejor comportamiento subyacente.

## Notas al pie páginas 12 a 14:

- 1) En el contexto del cambio de consolidación de MBDA, las cifras del cuarto trimestre de 2007 se han ajustado reflejando MBDA al 37,5%.
- 2) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.
- 3) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.
- 4) 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.
- 5) Se propondrá a la Junta General de Accionistas.
- 6) EADS ha ajustado su estructura divisional: la anterior División Aviones de Transporte Militar quedará integrada en Airbus y pasará a ser –con el nombre de Airbus Military– el núcleo militar de Airbus. Dado que esta organización más eficiente ha entrado en vigor en 2009, EADS está publicando sus resultados de 2008 según su anterior estructura divisional, por lo que Aviones de Transporte Militar sigue apareciendo como una División independiente.
- 7) A 1 de enero de 2008, la consolidación de EADS Norteamérica se cambió transfiriendo segmentos de la División Defensa & Seguridad a Otras Actividades. No obstante, el núcleo de los elementos empresariales importantes sigue estando en las respectivas Divisiones. Las cifras del cuarto trimestre de 2007, el ejercicio 2007 y a 31 de diciembre de 2007 están ajustadas en este sentido. En el ejercicio 2008, los ingresos de EADS North America incluyen principalmente los vinculados a su condición de contratista primario del programa LUH.
- 8) El EBIT\* de Sedes Centrales/Consolidación incluye la aportación de Dassault; en el ejercicio 2007, el EBIT\* de Sedes Centrales/Consolidación incluía también la ganancia por la venta de la participación de EADS en Embraer y la venta de un inmueble corporativo.
- 9) 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.
- 10) ATR, EADS EFW, EADS Socata, EADS Sogerma y EADS North America están asignadas a Otras Actividades, que no es una División independiente de EADS.
- 11) Ejercicio anterior ajustado al cambio en la presentación del cash flow.

### 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 24 de abril de 2008, se ofrece información adicional sobre estos factores.