



Nota de Prensa



Los resultados de EADS en el primer semestre de 2007 reflejan la necesidad imperiosa de la reestructuración



- La cifra récord de pedidos refleja los recibidos por Airbus y Eurocopter en el Salón Aeronáutico de París
- El EBIT* de 367 millones de euros incluye la reestructuración de Airbus y costes de programas
- Se confirma la perspectiva del ejercicio 2007, que refleja un buen comportamiento subyacente pero también importantes retos en los programas
- Se espera que el Flujo de Caja Libre sea positivo en 2007
- Estructura directiva simplificada tras los últimos nombramientos



Ámsterdam, 26 de julio de 2007 – Los resultados semestrales de EADS (símbolo en bolsa: EAD) reflejan los esfuerzos de reestructuración del Grupo y gastos para hacer avanzar grandes programas. Las recientes decisiones de los accionistas sobre el gobierno y la estructura directiva del Grupo disponen el marco para una mejor atribución de poderes a la dirección, responsabilidades más claras y una mayor capacidad para tomar decisiones.



Los **Ingresos** han ascendido a 18.500 millones de euros (19.000 millones en el primer semestre de 2006), respaldados por fuertes entregas comerciales en Airbus, Eurocopter y EADS Astrium. Los ingresos del Grupo se han visto afectados por la inexistencia de hitos del A400M en el primer semestre de 2007 y por la repercusión negativa del dólar estadounidense.



En los seis primeros meses de 2007, EADS ha registrado un **EBIT*** (antes de fondo de comercio y extraordinarios) de 367 millones de euros frente a los 1.654 millones de euros del mismo período del año pasado. El EBIT* se ha visto afectado principalmente por costes de reestructuración correspondientes al programa Power8 y costes de programa en Airbus, así como por un cargo del programa NH90.



“El rendimiento financiero de Airbus sigue mostrando signos de retos muy conocidos, pero hay una gran actividad y los recientes pedidos resaltan la competitividad de la compañía en toda nuestra gama de productos”, afirman los consejeros delegados de EADS, Tom Enders y Louis Gallois. “En última instancia, la rentabilidad es la mejor medida del éxito. En nuestros nuevos

papeles y con una estructura más estilizada, ambos seguiremos haciendo lo que es importante para el Grupo: proporcionar unos excelentes productos a nuestros clientes y convertir nuestra enorme cartera de pedidos en beneficios, lo que significa una mayor atención a la gestión de los programas.”

EADS ha registrado un **Beneficio Neto** de 71 millones de euros (1.056 millones en el primer semestre de 2006), o 0,09 euros por acción (1,32 euros por acción en el primer semestre de 2006).

En los seis primeros meses de 2007, los gastos de **I+D autofinanciados** han aumentado a 1.268 millones de euros (1.139 millones en el primer semestre de 2006). Este incremento ha obedecido a los continuos programas de desarrollo de aviones de Airbus y a un mayor esfuerzo de Investigación y Tecnología (I+T).

El **Flujo de Caja Libre** incluyendo financiación a clientes ha descendido a -40 millones de euros (319 millones en el primer semestre de 2006), reflejando una menor aportación de la venta de activos de financiación a clientes y un aumento del capital circulante. Las existencias han aumentado en todas las Divisiones, si bien este incremento se ha visto parcialmente compensado por pagos anticipados recibidos y por un mejor comportamiento operativo. El Flujo de Caja Libre antes de financiación a clientes ha ascendido a -2 millones de euros (-216 millones en el primer semestre de 2006). Al final de junio de 2007, la **Posición de Tesorería Neta** se mantenía estable, en 4.200 millones de euros, en comparación con el cierre del ejercicio 2006.

A partir del segundo semestre de 2007, EADS implementará un “contractual trust arrangement” (CTA) tras la decisión del Consejo de Administración de financiar las obligaciones por pensiones con un importe que se determinará cada año. Los fondos transferidos al CTA sólo estarán disponibles para cubrir el gasto de pagos futuros por pensiones de EADS. La inversión inicial ascenderá a 500 millones de euros en el segundo semestre, con la correspondiente reducción de las provisiones para pensiones.

El entorno de mercado de aeronáutica y defensa sigue prestando soporte. Gracias a su cartera de primera calidad, EADS se ha beneficiado de una vigorosa demanda. Los **pedidos recibidos** del Grupo se han visto impulsados principalmente por los éxitos de mercado de Airbus y Eurocopter, alcanzando los 70.200 millones de euros (14.200 millones en el primer semestre de 2006). El crecimiento se ha visto frenado en parte por el tipo de cambio más bajo del dólar estadounidense.

Al final de junio de 2007, la **cartera de pedidos** de EADS ascendía a 308.200 millones de euros (262.800 millones al cierre de 2006), a pesar de una revaloración de -5.400 millones de euros debido al tipo de cambio más bajo del dólar estadounidense. Los pedidos de las actividades de aviones

comerciales se basan en precios brutos de catálogo. La cartera de pedidos de defensa del Grupo ha seguido aumentando con nuevos contratos para Eurocopter, y para Defensa y Seguridad, situándose en 55.900 millones de euros a 30 de junio de 2007 (52.900 millones al cierre de 2006). Este fuerte comportamiento comercial sienta unas sólidas bases para el crecimiento futuro. Al final de junio, EADS tenía 116.848 **empleados** (116.805 al cierre de 2006)

Perspectiva

EADS reitera sus previsiones de ingresos y EBIT* para 2007.

Se prevé que los ingresos de 2007 se reducirán en un porcentaje de una sola cifra baja sobre la base de un tipo de cambio 1 EUR = 1,35 USD.

Se prevé que el EBIT* de 2007 permanecerá prácticamente estable al nivel del ejercicio anterior. Esta expectativa se basa en una previsión de entregas de 440 a 450 aviones en Airbus. El mix de oportunidades y riesgos subyacentes está evolucionando: aunque el fuerte comportamiento operativo subyacente en todas las áreas de negocio, especialmente en Airbus, es causa de satisfacción, con el nivel de riesgo en determinados programas clave sería imprudente cambiar nuestras previsiones en el contexto actual.

El EBIT* de las actividades no relacionadas con Airbus debería aproximarse a 1.000 millones de euros, antes de la posible repercusión de costes del A400M.

Se prevé que el Flujo de Caja Libre de EADS sea positivo, gracias a los pedidos obtenidos en el Salón Aeronáutico de París y al comportamiento de la tesorería, mejor de lo esperado, registrado en lo que va de año.

Divisiones: Importantes éxitos de mercado en el primer semestre de 2007

En los seis primeros meses de 2007, la División **Airbus** ha entregado 231 aviones (219 aviones en el primer semestre de 2006). Los ingresos han descendido a 12.889 millones de euros (13.154 millones en el primer semestre de 2006) debido a la inexistencia de hitos del A400M y a la repercusión del dólar estadounidense. El EBIT* del primer semestre se sitúa en 19 millones de euros (1.497 millones en el primer semestre de 2006), viéndose afectado principalmente por gastos de lanzamiento del A350XWB (-500 millones de euros) y una provisión de reestructuración para el programa Power8 (-688 millones de euros) dotada en el primer trimestre de 2007. Al mismo tiempo, el EBIT* ha sufrido la carga de continuos gastos de soporte para el A380 y gastos más elevados de I+D. El efecto positivo del volumen y la repercusión de un mix más favorable de aviones han dado soporte al EBIT* de la División. El EBIT* de Airbus en el segundo semestre acusará más que en el primer trimestre los tipos de cambio EUR-USD menos favorables, los precios, y unos gastos más altos de I+D.

El programa Power8 está en marcha en todas las áreas en las que no son necesarias consultas con los agentes sociales. Las conversaciones sobre la reducción de gastos generales están avanzando en los cuatro países originales de Airbus. Para los centros que buscan socios a largo plazo, Airbus ha recibido diversas ofertas que está estudiando, y las salas de datos se han abierto a los ofertantes. Los proyectos de resultado más inmediato del Power8 ya están arrojando beneficios, mediante la reducción de costes y el ahorro de efectivo, así como mejorando la eficiencia global del trabajo diario. La implicación de los proveedores desde las primeras etapas, especialmente en el caso del A350XWB, permitirá a Airbus reducir sus plazos de espera en desarrollo.

Con unos impresionantes éxitos de mercado, especialmente durante el Salón Aeronáutico de París, Airbus ha confirmado que sus productos son atractivos para los clientes. El renovado ímpetu de toda su cartera de aviones queda subrayado por el total de 680 pedidos brutos al final de junio de 2007, 392 de los cuales pertenecen a la Familia A320. Se han recibido pedidos para 279 aviones en el segmento de gran autonomía, 152 de los cuales corresponden al nuevo A350XWB. Aparte de esto, el A380 también ha captado nueve pedidos nuevos en el primer semestre de 2007. Con éstos, el total de pedidos del A380 ascendía a 165 aviones por parte de 14 clientes. La entrega al primer operador, Singapore Airlines, tendrá lugar en octubre de este año, y la producción avanzará paulatinamente al principio y después se intensificará en 2009/2010. Otro momento clave del período ha sido la firma por parte de Airbus y un consorcio industrial chino de un contrato de joint venture para la línea de montaje final de la Familia A320 en Tianjin al final de junio. El montaje del primer avión en China empezará en agosto de 2008 y el avión se entregará en el primer semestre de 2009. A 30 de junio, la cartera de pedidos de Airbus ascendía a 251.700 millones de euros (210.100 millones al cierre de 2006) sobre la base de precios de catálogo, o un total de 2.925 aviones (2.533 aviones al cierre de 2006).

La División **Aviones de Transporte Militar** ha registrado unos ingresos de 307 millones de euros (1.244 millones de euros millones en el primer semestre de 2006). La disminución de los ingresos se debe a la inexistencia de hitos del programa A400M en lo que va de año, si bien parcialmente contrarrestada por el efecto de cuatro entregas de aviones C-295 a Brasil. Por lo tanto, el EBIT* de la División ha ascendido a -29 millones de euros (6 millones en el primer semestre de 2006).

Se ha realizado una revisión de la dirección de Airbus Military y la dirección del programa A400M dentro de Airbus. El programa contiene riesgos sustanciales respecto al calendario global y los proveedores de sistemas siguen afrontando retos que pueden traer implicaciones para el diseño a última hora. Se prevé que el montaje final del avión de transporte militar A400M comience a finales de agosto de 2007; el primer vuelo está previsto para el verano de 2008, y la nueva dirección del programa está evaluando las consecuencias para las entregas y los costes.

A principios de junio, AirTanker, cuyo principal accionista es EADS, lanzó el concurso de financiación para captar unos 2.000 millones de inversión para la financiación Private Finance Initiative (PFI) del programa Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) del Reino Unido. El primer MRTT A330 plenamente equipado destinado al programa de aviones cisterna de Australia ha realizado recientemente su vuelo inaugural, y la capacidad del Air Refuelling Boom System ha quedado demostrada en una extensa serie de pruebas en tierra. Respecto al concurso para el programa de reposición de aviones cisterna de las fuerzas aéreas estadounidenses, EADS y Northrop Grumman formularon su respuesta conjunta a la Petición de Propuestas a principios de este año. Durante los seis primeros meses de 2007, la División también se ha adjudicado pedidos de cinco aviones de patrulla marítima CN-235 para el programa Deepwater de la Guardia Costera estadounidense. Al final de junio de 2007, la cartera de pedidos de la División Aviones de Transporte Militar se situaba en 20.300 millones de euros (20.300 millones al cierre de 2006).

Eurocopter ha confirmado su fuerte comportamiento comercial en los dos primeros trimestres de 2007 y ha incrementado sus ingresos a 1.644 millones de euros (1.473 millones en el primer semestre de 2006). Esta evolución obedece principalmente al avance de las entregas en los helicópteros de serie. En los seis primeros meses del año, Eurocopter ha entregado más de 209 helicópteros a clientes (180 en el primer semestre de 2006). Pese a un mix favorable, mejoras en volúmenes y reducción de gastos, el EBIT* de la División ha descendido a 35 millones de euros (88 millones en el primer semestre de 2006) por el efecto de un gasto de 105 millones de euros debido a ajustes de terminación en el programa NH90.

Eurocopter ha recibido varios pedidos importantes de productos de su avanzada cartera, de clientes del mundo entero. Las capacidades del helicóptero de transporte militar NH90 han quedado demostradas con la firma por parte de Alemania de un contrato para otros 42 aviones y un pedido de Bélgica que cubre ocho NH90. En total, Eurocopter ha vendido 481 helicópteros (302 en el primer semestre de 2006) en los seis primeros

meses, con lo que su cartera de pedidos asciende a 1.346 helicópteros (1.074 al cierre de 2006). Esto representa un valor de cartera de pedidos de 13.700 millones de euros (11.000 millones al cierre de 2006).

EADS Astrium ha registrado unos ingresos de 1.420 millones de euros, cifra que representa un crecimiento del 12% en comparación con el mismo período del año pasado (1.273 millones en el primer semestre de 2006). El aumento se debe al avance en servicios de Paradigm, mayor producción del Ariane 5 y al negocio de misiles balísticos. El EBIT* ha ascendido a 47 millones de euros (38 millones en el primer semestre de 2006), impulsado por las mejoras de volumen.

Durante el Salón Aeronáutico de París, EADS Astrium y Arianespace han firmado un Acuerdo Bilateral (Memorandum of Understanding - MoU) relativo a la producción de 35 lanzadores Ariane 5 ECA. El acuerdo asegura la continuidad del negocio de lanzadores a partir de 2010. A mediados de junio se lanzó con éxito el satélite radar alemán TerraSAR-X, que retransmitió sus primeras imágenes de alta resolución en un tiempo récord. Incluyendo pedidos de cuatro satélites de telecomunicación nuevos en el primer semestre de 2007, la cartera de pedidos de la División se situaba en 13.100 millones de euros al final de junio (12.300 millones al cierre de 2006).

Los ingresos de la División **Defensa y Seguridad** han permanecido estables, ascendiendo a 2.235 millones de euros frente a los 2.274 millones de euros en los seis primeros meses de 2006. Los ingresos más altos en Redes Seguras y sistemas para misiones se han visto contrarrestados por unos ingresos un poco más bajos en el negocio de misiles en comparación con la elevada cifra registrada en 2006. El EBIT* de la División ha descendido a 77 millones de euros (104 millones en el primer semestre de 2006), debido al mayor número de hitos aislados (principalmente la venta de LFK a MBDA) que se produjeron en el primer semestre de 2006. Sistemas de Defensa y Comunicaciones y el programa Eurofighter han registrado un buen rendimiento operativo.

En junio, la División se ha adjudicado un contrato para suministrar e integrar un Sistema de Escudo de Seguridad Nacional a Qatar. Los Ministerios de Defensa de Francia, Alemania y España anunciaron un acuerdo técnico para el desarrollo conjunto de una futura familia trinacional de sistema modular de vehículos aéreos no tripulados (UAV) de alto rendimiento. En Hungría se ha desplegado con éxito una red de radio TETRA a escala nacional en un plazo récord, y la plataforma de referencia para las autoridades de seguridad alemanas, la red de radio digital (BOSNet), se ha puesto en marcha y ha entrado en servicio. Gracias a nuevos contratos en el negocio de seguridad mundial – incluyendo FireControl (Control de Incendios) en el Reino Unido – , a Eurofighter y a EuroHawk, la cartera de pedidos de la División ascendía a 18.200 millones de euros al final de junio (17.600 millones al cierre de 2006).

Las actividades institucionales, militares y de seguridad de EADS están supeditadas a fuertes influencias estacionales. El desarrollo de medidas clave de rendimiento como ingresos, EBIT* y Flujo de Caja en los trimestres iniciales no suele ser representativo del comportamiento de las mismas en el ejercicio completo.

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

Los ingresos de Otras Actividades (ATR, EADS, EFW, EADS Socata y EADS Sogerma) han ascendido a 608 millones de euros (660 millones en el primer semestre de 2006). El descenso obedece principalmente a la venta de las actividades MRO de EADS Sogerma a TAT Group a principios de 2007, pero se ha visto parcialmente compensado por mayores ingresos del fabricante regional de aviones ATR, de EADS EFW y de EADS Socata. El EBIT* se ha incrementado a 49 millones de euros (-143 millones en el primer semestre de 2006), principalmente debido al cambio en EADS Sogerma y a aportaciones positivas de ATR, EADS EFW y EADS Socata.

ATR sigue beneficiándose de la reactivación del mercado de aviones turbopropulsores y ha anunciado nuevos pedidos de 48 aviones en el primer semestre de 2007. Con esto, su cartera de pedidos asciende a 144 aviones a final de junio. Además, se ha concluido un acuerdo con la industria aeronáutica china, que cubre la producción de una sección trasera del avión ATR en China. Está previsto que la cooperación comience más adelante en 2007. EADS EFW ha entregado a sus clientes 11 aviones convertidos a carga y ha incrementado su producción de aeroestructuras gracias a las mayores tasas de producción de Airbus. La entrega de 17 TBM 850 durante los seis primeros meses demuestra el éxito de los más modernos aviones turbopropulsores de EADS Socata, cuya cartera de pedidos asciende a un total de 31 aviones. Al 30 de junio de 2007, la cartera de pedidos de Otras Actividades ascendía a un total de 2.100 millones de euros (2.300 millones al cierre de 2006).

EADS es líder mundial en aeronáutica, defensa y servicios relacionados. En 2006, EADS generó unos ingresos de 39.400 millones de euros con una plantilla de unos 116.000 empleados. El Grupo comprende el fabricante de aviones Airbus, 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. EADS es el principal socio del consorcio Eurofighter, desarrolla el avión de transporte militar A400M, y tiene una participación en la *joint venture* MBDA, el líder internacional en sistemas de misiles.

EADS Corporate Communications:

Alexander Reinhardt	+49 89 60 73 42 35
Edmund Reitter	+49 89 60 73 45 10
Corinne Meutey	+33 1 42 24 20 63
José María Palomino	+34 91 5 85 77 88

* EADS usa el **EBIT*** antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos. El término "extraordinarios" hace referencia a partidas tales como los gastos de amortización de ajustes a valor de mercado relativos a la fusión de EADS, la combinación de Airbus y la formación de MBDA, así como pérdidas por deterioro de valor.

EADS – Resultados del primer semestre (1S) de 2007
(Cifras en euros)

Grupo EADS	1S 2007	1S 2006	Variación
Ingresos , en millones	18.493	18.980	-3%
de esta cifra, defensa, en millones	3.485	4.127	-16%
EBITDA ^{(1) (4)} , en millones	1.153	2.427	-52%
EBIT ^{(2) (4)} , en millones	367	1.654	-78%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	1.268	1.139	+11%
Beneficio Neto ^{(3) (4)} , en millones	71	1.056	-93%
Beneficio por Acción (BPA) ^{(3) (4)}	0,09	1,32	-1,23 €
Flujo de Caja Libre (FCL) , en millones	-40	319	–
Flujo de Caja Libre antes de financiación a clientes , en millones	-2	-216	–
Pedidos recibidos ⁽⁵⁾ , en millones	70.219	14.153	+396%

Grupo EADS	30.06.2007	31.12.2006	Variación
Cartera de Pedidos ⁽⁵⁾ , en millones	308.247	262.810	+17%
de esta cifra, defensa, en millones	55.921	52.933	+6%
Posición de Tesorería Neta , en millones	4.197	4.229	-1%
Empleados	116.848	116.805	+/-0%

por División	Ingresos			EBIT ^{(2) (4)}			
	(Cifras en millones de euros)	1S 2007	1S 2006	Variación	1S 2007	1S 2006	Variación
Airbus		12.889	13.154	-2%	19	1.497	-99%
Aviones de Transporte Militar		307	1.244	-75%	-29	6	-
Eurocopter		1.644	1.473	+12%	35	88	-60%
EADS Astrium		1.420	1.273	+12%	47	38	+24%
Defensa y Seguridad		2.235	2.274	-2%	77	104	-26%
Sedes Centrales/ Consolidación		-610	-1.098	-	169⁽⁶⁾	64	-
Otras Actividades ⁽⁷⁾		608	660	-8%	49	-143	-
Total		18.493	18.980	-3%	367	1.654	-78%

por División	Pedidos recibidos ⁽⁵⁾			Cartera de pedidos ⁽⁵⁾			
	(Cifras en millones de euros)	1S 2007	1S 2006	Variación	30.06. 2007	31.12. 2006	Variación
Airbus		60.367	7.905	+664%	251.743	210.115	+20%
Aviones de Transporte Militar		250	751	-67%	20.256	20.337	+/-0%
Eurocopter		4.332	1.722	+152%	13.730	11.042	+24%
Espacio		2.290	2.223	+3%	13.125	12.263	+7%
Defensa y Seguridad		2.802	1.694	+65%	18.164	17.570	+3%
Sedes Centrales/ Consolidación		-553	-904	-	-10.891	-10.809	-
Otras Actividades ⁽⁷⁾		731	762	-4%	2.120	2.292	+8%
Total		70.219	14.153	+396%	308.247	262.810	+17%

EADS – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2007

(Cifras en euros)

Grupo EADS	2T 2007	2T 2006	Variación
Ingresos , en millones	9.509	9.897	-4%
EBIT^{(2) (4)} , en millones	278	863	-68%
Beneficio Neto^{(3) (4)} , en millones	81	534	-85%
Beneficio por Acción (BPA)^{(3) (4)}	0,10	0,67	-0,57 €

por División (Cifras en millones de euros)	Ingresos			EBIT ^{(2) (4)}		
	2T 2007	2T 2006	Variación	2T 2007	2T 2006	Variación
Airbus	6.283	6.792	-7%	88	813	-89%
Aviones de Transporte Militar	174	422	-59%	-16	-3	-
Eurocopter	973	817	+19%	2	60	-97%
Espacio	791	780	+1%	37	37	+/-0%
Defensa y Seguridad	1.265	1.274	-1%	83	65	+28%
Sedes Centrales/ Consolidación	-303	-518	-	55	30	-
Otras Actividades ⁽⁷⁾	326	330	-1%	29	-139	-
Total	9.509	9.897	-4%	278	863	-68%

El EBIT* del segundo trimestre de 2007 se ha visto afectado principalmente por Airbus (debido a una provisión para gastos de lanzamiento del A350XWB y costes para el continuo apoyo del programa A380), costes más elevados para el NH90 y un efecto negativo de volumen en el programa A400M. Esto se ha visto parcialmente mitigado por un aumento del EBIT* en EADS Sogerma en comparación con el mismo período del año pasado.

- 1) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y extraordinarios
- 2) Beneficio antes de intereses e impuestos, minoración 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) En 2006, EADS ha cambiado su política contable del enfoque de banda de fluctuación al enfoque patrimonial, es decir, todas las ganancias y pérdidas actuariales están reconocidas en el Balance como provisión para pensiones, reduciendo con ello el patrimonio neto. Por lo tanto, el EBIT* del primer semestre de 2007 se ha actualizado en 22 millones de euros (Airbus: 6 MM €, Eurocopter: 4 MM €, EADS Astrium: 2 MM €, Defensa y Seguridad: 8 MM €, Sedes Centrales: 2 MM €). El EBIT* del segundo trimestre de 2006 se ha actualizado en 11 millones de euros (Airbus: 3 MM €, Eurocopter: 2 MM €, EADS Astrium: 1 MM €, Defensa y Seguridad: 4 MM €, Sedes Centrales: 1 MM €)
- 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) Aumento del EBIT* de Sedes Centrales como resultado de la ganancia en la venta de la participación de EADS en Embraer, la venta del edificio de Velizy (ambas realizadas en el primer trimestre de 2007) y un beneficio mayor en Dassault.
- 7) ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma Services están asignadas a Otras Actividades, que no es una División independiente de EADS.

Nota para la Prensa

Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica con analistas

Puede seguir la **Conferencia Telefónica** de Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS con Analistas hoy a las 08:45 horas (horario continental europeo) en el sitio web de EADS, www.eads.com.

Haga clic en el banner situado en la página inicial. Después de la retransmisión en directo, habrá una versión accesible disponible previa petición.

Más material para los medios de comunicación

Más información sobre EADS – documentos fotográficos, de vídeo, sonido y generales – disponible en www.medianewsnet.com.

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 25 de abril de 2007, se ofrece información adicional sobre estos factores.