



Nota de Prensa



Resultados de EADS en 2007: Fuerte rendimiento empresarial al tiempo que afronta importantes retos



- Los pedidos recibidos se duplican a 136.800 millones de euros
- El EBIT* de 2007 asciende a 52 millones de euros
- El fuerte Cash Flow Libre antes de financiación a clientes (3.400 millones euros) refleja la fuerte aportación de la explotación – La posición de Tesorería Neta aumenta a 7.000 millones de euros
- Los ingresos se mantienen estables a pesar del cambio desfavorable del dólar estadounidense
- EADS prevé una recuperación en 2008 con una previsión de EBIT* de 1.800 millones de euros



Ámsterdam, 11 de marzo 2008 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) ha obtenido un fuerte resultado empresarial en 2007, además de abordar unos importantes retos. La cifra de pedidos recibidos del Grupo, situada en un máximo histórico, se ha duplicado en comparación con el ejercicio anterior y el EBIT* ha alcanzado el punto de inflexión, como se indicaba en las últimas previsiones de EADS. Para 2008, el Grupo prevé un EBIT* de 1.800 millones de euros.



“2007 ha sido un año duro, con muchos y difíciles retos que superar. La compañía en conjunto ha demostrado fortaleza y dedicación para abordar estos retos y, aunque todavía queda mucho por hacer para recuperar toda la confianza de nuestros inversores y clientes, hemos conseguido grandes progresos. Hemos implantado una estructura de dirección simplificada y hemos mantenido elevados niveles de inversión en investigación y tecnología. La focalización en la eficiencia y los cambios procedentes del programa Power8 son una condición previa para una inversión continua en el futuro de EADS”, afirma Louis Gallois, el Consejero Delegado de la compañía. “EADS se recarga las pilas para el éxito y está tomando medidas definitivas para cumplir los ambiciosos objetivos del programa ‘Vision 2020’. Hemos planteado muchas cuestiones, y nuestra situación de tesorería nos permite flexibilidad a la vista de los retos económicos mundiales. Somos cautelosos por naturaleza, pero creo que EADS está afianzándose en un nivel más alto.”



Mientras el programa de reestructuración Power8 registraba ahorros iniciales, Airbus consiguió nuevos avances en la entrega de aviones, especialmente respecto a la Familia A320. Actualmente hay dos A380 en

servicio en Singapore Airlines. Eurocopter ha seguido aumentando la producción de helicópteros de serie y el negocio de servicio al cliente. EADS Astrium ha aumentado la tasa de producción del Ariane 5, se ha beneficiado del crecimiento de los servicios de Paradigm y ha logrado un éxito tecnológico con la integración del laboratorio espacial Columbus en la Estación Espacial Internacional ISS. Tanto Sistemas Aéreos Militares como Sistemas de Defensa y Comunicaciones han contribuido a mejoras operativas en la División Defensa y Seguridad.

Los **Ingresos** ascendieron a 39.100 millones de euros (ejercicio 2006: 39.400 millones euros), respaldados por un mayor número de entregas de aviones comerciales en Airbus (453 unidades frente a las 434 del año anterior), así como mayores volúmenes en Eurocopter y EADS Astrium. A pesar del efecto desfavorable del dólar estadounidense y de una reducción en el reconocimiento de ingresos del A400M, los ingresos del Grupo se mantuvieron básicamente estables en comparación con el ejercicio anterior. EADS logró un 55% de sus ingresos fuera de Europa gracias a fuertes aportaciones de Asia-Pacífico (23%), Norteamérica (20%) y otras regiones (12%).

El **EBIT*** de EADS (antes de fondo de comercio y extraordinarios) en 2007 ascendió a 52 millones de euros, frente a los 399 millones de 2006. El EBIT* se vio seriamente afectado por los mayores costes del A400M a escala de Grupo (debido a retrasos del programa de entre 6 y 12 meses) y por costes de reestructuración del programa Power8 y del A350 XWB. El vencimiento de coberturas menos atractivas que en 2006 se vio contrarrestado con creces por revalorizaciones de pasivos. No obstante, la repercusión del dólar en las provisiones ejerció una presión adicional en el EBIT* del Grupo. Pese a todo, el rendimiento empresarial subyacente de los programas tradicionales de EADS siguió mejorando. El avance en las entregas de Airbus y la fortaleza de las actividades de helicópteros, defensa y espacio representaron aportaciones positivas.

EADS registró una **Pérdida Neta** de 446 millones de euros (Beneficio Neto de 99 millones de euros en 2006), o una pérdida por acción de 0,56 euros (BPA de 0,12 euros en el ejercicio 2006). En el ejercicio analizado, los gastos de **I+D autofinanciado** aumentaron a 2.608 millones de euros (ejercicio 2006: 2.458 millones de euros). Esta cifra es un reflejo de los continuos programas de desarrollo de aviones de Airbus, especialmente para el A350 XWB.

El Cash Flow Libre antes de financiación a clientes aumentó a 3.426 millones de euros (ejercicio 2006: 869 millones euros) debido a un mejor cash flow de explotación y –gracias a unos criterios más estrictos sobre decisiones de inversión– a menores desembolsos de capital. La mejora del cash flow de explotación obedeció principalmente a una mayor entrada de pagos anticipados de clientes (incluyendo un aumento en la refinanciación de Paradigm de 1.100 millones de euros), viéndose contrarrestada sólo en parte por el aumento de las existencias. El Cash Flow Libre incluyendo financiación a clientes mejoró, ascendiendo a 3.487 millones de euros (ejercicio 2006: 2.029 millones de euros) dado que los efectos positivos

antes descritos se vieron contrarrestados en gran medida por una menor aportación neta de la venta de activos de financiación a clientes. Durante 2007, la **Posición de Tesorería Neta** aumentó a 7.000 millones de euros (4.200 millones euros al cierre de 2006).

El éxito en ventas, la fortaleza financiera del Grupo y el alentador rendimiento operativo de sus programas tradicionales se reflejan en la política de dividendos, que se reanuda. El Consejo de Administración recomendará a la Junta General de Accionistas un dividendo de 0,12 euros por acción (dividendo por acción en 2006: 0,12 euros).

“Pagar un dividendo – aunque sea limitado y a pesar de haber registrado una pérdida neta – es algo más que un gesto de gratitud por la lealtad de los accionistas: es una clara manifestación de confianza en la perspectiva de los próximos años a pesar de los retos que tendremos que enfrentar”, señala Hans Peter Ring, Director Financiero.

A pesar de la debilidad del dólar estadounidense, EADS duplicó su cifra de **pedidos recibidos** en 2007 y logró un récord de 136.800 millones de euros (ejercicio 2006: 69.000 millones euros). Los factores que más contribuyeron fueron el enorme avance de Airbus (incremento del 120%) y el notable crecimiento en Defensa y Seguridad (incremento del 45%) y Eurocopter (incremento del 35%). En un favorable entorno de mercado, el Grupo se benefició de una vigorosa demanda y de una atractiva oferta de productos en toda su cartera.

Al final de 2007, la **cartera de pedidos** de EADS se situaba en un máximo histórico de 339.500 millones de euros (262.800 millones al cierre de 2006). Este crecimiento del 29% se logró a pesar de realizar un ajuste de -19.900 millones de euros debido al tipo de cambio más bajo del USD a final de año. Los pedidos en la actividad de aviones comerciales se basan en precios de catálogo. El Grupo siguió ampliando su cartera de pedidos de defensa con nuevos contratos para Eurocopter, EADS Astrium y Defensa y Seguridad; cerró el ejercicio en 54.500 millones de euros (52.900 millones al cierre de 2006).

Al final de diciembre, EADS tenía 116.493 **empleados** (116.805 al final de 2006).

“Las mejoras en todo el espectro de actividades y nuestro reciente éxito en el mercado de defensa de EE.UU. apuntan un comienzo prometedor en 2008. EADS está ganando velocidad y altitud. Ahora, nuestro objetivo a corto plazo es seguir mejorando en la gestión de programas y asegurar avances en el futuro”, afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Aparte de los parámetros del negocio y los esfuerzos por equilibrar la cartera del Grupo, nuestra postura sobre el medio ambiente constituye el núcleo de nuestra estrategia a largo plazo. Aceptar el desafío medioambiental no es sólo una cuestión de responsabilidad, realmente representa una sólida oportunidad empresarial.”

Varias sedes de EADS – entre ellas todas las fábricas de Airbus – cumplen las normas de gestión medioambiental de la ISO 14001. Hace poco, Airbus ha realizado las primeras pruebas de vuelo de un avión comercial con combustible alternativo así como con una célula energética. Tanto Airbus como Eurocopter son importantes socios de la Iniciativa Cielos Limpios, un programa paneuropeo de investigación destinado a hacer los viajes aéreos más sostenibles mediante productos más ecológicos.

Perspectiva

Las previsiones y la perspectiva de EADS se basan en un tipo de cambio de 1 EUR = 1,45 USD.

Sobre la base de un crecimiento económico continuo y con la tranquilidad de una sólida cartera de pedidos, a pesar de la volatilidad de los mercados, el Grupo cree que el mercado de aviones comerciales se mantendrá resistente y que las entregas de Airbus alcanzarán su máximo en 2011-2012.

EADS espera que Airbus consiga unos 700 pedidos de aviones en 2008.

Se prevé que los ingresos de EADS sobrepasen los 40.000 millones de euros en 2008 en comparación con 2007, con unas entregas de alrededor de 470 aviones en el año.

EADS prevé que su EBIT* de 2008 ascenderá a 1.800 millones de euros, en reflejo de una mayor confianza en su mejor capacidad para impulsar la rentabilidad, si bien reconociendo la evolución de los retos económicos y de costes. Esta cifra incluye dotaciones para contingencias de planificación. No obstante, no tiene en cuenta la posible influencia de movimientos de las divisas a corto plazo en revalorizaciones de provisiones ya existentes, ni tampoco la repercusión de la potencial venta de sedes industriales.

Aunque no estén exentos de riesgo, EADS no prevé actualmente ningún otro deterioro sustancial en sus principales programas de desarrollo.

Antes del efecto de la financiación a clientes, EADS prevé un Flujo de Caja Libre de 500 millones de euros en 2008 (teniendo presente que es la partida más volátil de predecir).

Divisiones: Sólido negocio subyacente e importantes éxitos de mercado

Los ingresos de la División **Airbus** permanecieron estables, situándose en 25.216 millones de euros (ejercicio 2006: 25.190 millones de euros), gracias a efectos positivos de volumen procedentes principalmente del aumento de la producción de aviones de un solo pasillo. El crecimiento se vio mitigado por una repercusión negativa del dólar estadounidense de -1.080 millones de euros y un menor reconocimiento de ingresos del programa A400M (-323 millones de euros que reflejan la cuota de trabajo interno de Airbus). En el ejercicio analizado, Airbus entregó 453 aviones (434 en 2006). El EBIT* descendió a -881 millones de euros (-572 millones en 2006), viéndose afectado en gran medida por provisiones dotadas durante el año en el contexto del nuevo calendario de entregas del A400M y los gastos de reestructuración del programa Power8, así como costes del A350 XWB. El deterioro de los precios en los aviones entregados en comparación con el ejercicio anterior se vio contrarrestado con creces por un fuerte apalancamiento operativo y por los primeros ahorros obtenidos con el programa Power8.

Los primeros logros obtenidos en el programa de reestructuración Power8 demuestran claramente la constante atención de EADS al desafío de la competencia y a asegurar la rentabilidad a largo plazo. La implantación del programa está en marcha a todos los niveles implicados y se han cumplido hitos tales como una nueva organización integrada y transnacional, o acuerdos con los agentes sociales respecto a recortes de plantilla. Hay negociaciones en curso sobre potenciales desinversiones de sedes con concursantes preseleccionados (Latécoère en Francia, GKN en el Reino Unido y MT Aerospace en Alemania), si bien todavía no se ha llegado a ningún acuerdo vinculante.

El A380 ha demostrado su excepcional fiabilidad en su operativa diaria con Singapore Airlines desde su entrada en servicio en octubre de 2007. El año 2007 fue notable para Airbus y para la aviación comercial en conjunto. La demanda del mercado mundial – impulsada principalmente por aerolíneas de rápido crecimiento en Asia y Oriente Medio – alcanzó un importante máximo y dio lugar a pedidos récord para Airbus. Airbus recibió 1.341 pedidos netos (1.458 pedidos brutos), principalmente para el superventas de la compañía, la Familia A320 (913 aviones), pero también 405 aviones en el segmento de gran autonomía, especialmente el A330, que sigue siendo el avión más exitoso de su categoría. Respecto al A350 XWB, 12 clientes hicieron pedidos en firme de 290 aviones durante 2007. En cuanto al A380, los clientes reafirmaron su confianza con 33 pedidos brutos nuevos. Al final de diciembre, Airbus tenía 188 pedidos en firme en su cartera de pedidos del A380. Aparte del ímpetu comercial de los aviones A380 y A350 XWB, el carguero A330-200 de nuevo lanzamiento hizo una entrada prometedora en el mercado, con 66 pedidos en 2007. Al 31 de diciembre, la

cartera de pedidos de Airbus ascendía a 283.800 millones de euros (210.100 millones al cierre de 2006) sobre la base de precios de catálogo. En cuanto a unidades, la cartera de pedidos aumentó más, a un total de 3.421 aviones (2.533 al cierre de 2006).

Los ingresos de la División **Aviones de Transporte Militar** descendieron a 1.140 millones de euros (ejercicio 2006: 2.200 millones euros), debido en gran parte al hito 'Power-On' del A400M pospuesto a 2008. Los ingresos de 2006 incluían un hito diferido de 2005. El EBIT* de la División descendió a -155 millones de euros (ejercicio 2006: 75 millones euros), debido principalmente a ajustes en el margen del programa A400M). Asimismo, ha repercutido negativamente la provisión por depreciación de existencias dotada tras una revaluación de las existencias de lento movimiento de los aviones de misión.

Con la reciente selección del KC-45A, derivado de un A330 MRTT, como el nuevo avión cisterna para la Fuerza Aérea estadounidense, EADS ha logrado un importante éxito tanto en el mercado mundial de aviones cisterna como en el mercado de defensa de EE.UU., proporcionando una sólida base de crecimiento para el futuro. EADS suministrará a las fuerzas aéreas estadounidenses 179 aviones durante los próximos años. Las notables capacidades de este avión cisterna ya se han demostrado anteriormente: en reñidos concursos, los Emiratos Árabes Unidos y Arabia Saudita decidieron comprar el A330 MRTT como nuevo avión de reabastecimiento en vuelo. Tras el pedido de Australia y la selección por parte del Reino Unido, el A330 MRTT se confirma como el avión cisterna más avanzado y capaz del mercado.

Las pruebas de vuelo del avión continúan; todos los ensayos aerodinámicos se han completado con éxito. El nuevo sistema Boom de reabastecimiento en vuelo (ARBS) realizó su primer contacto en vuelo con un avión de combate, al que reabasteció de combustible. El primer fuselaje del A400M ya está fuera de la línea de montaje; los componentes para el segundo avión han llegado a la línea de montaje final. El motor se ha montado en una plataforma de prueba C-130 para las próximas pruebas de vuelo. En la gama de turbopropulsores medios-ligeros, las Fuerzas Armadas de Polonia y otros países hicieron pedidos por un total de 11 nuevos C-295. El Ministerio del Interior español, adquirió dos (2) CN-235 para misiones de vigilancia marítima y la Guardia Costera de EE.UU. cinco (5) unidades más del CN-235 para su programa Deepwater. Brasil contrató la modernización de otro P-3.

Los ingresos de **Eurocopter** siguieron aumentando, alcanzando los 4.172 millones de euros (ejercicio 2006: 3.803 millones de euros). Esta cifra refleja principalmente el constante aumento en la entrega de helicópteros de serie y en las actividades de servicio al cliente. En el período analizado se entregaron 488 helicópteros a clientes, es decir, un 28% más que en el ejercicio anterior. El EBIT* de la División ascendió a 211 millones de euros

(ejercicio 2006: 257 millones euros) debido a que tuvo que soportar una corrección de margen y provisiones en el programa NH90. No obstante, Eurocopter mejoró considerablemente su rentabilidad, gracias a volúmenes más altos y a un mix favorable de productos. El aumento en las entregas del NH90 está avanzando y se han puesto en marcha nuevas líneas de montaje. En 2007 se entregaron en total ocho helicópteros NH90 a clientes, entre ellos los dos primeros NH90 para las fuerzas aéreas australianas. En el programa Light Utility Helicopter, Eurocopter ha entregado hasta ahora 18 UH-72A al ejército estadounidense, antes de la fecha prevista y de acuerdo con la calidad establecida.

La División siguió ampliando su huella industrial internacional e incrementó nuevamente su cuota de exportación. Al mismo tiempo, se concentró claramente en mercados crecientes y emergentes y se esforzó por optimizar constantemente su red mundial de servicios. El fuerte ímpetu del mercado condujo otra vez a una cifra récord de pedidos recibidos, con un incremento del 35% en cuanto a valor en comparación con 2006. Eurocopter recibió pedidos nuevos de 802 helicópteros (2006: 615), llevando la cartera de pedidos a un total de 1.388 helicópteros (1.074 al final de 2006) con un valor de 13.500 millones de euros (11.000 millones euros al final de 2006).

EADS Astrium siguió aumentando sus ingresos, que ascendieron a 3.550 millones de euros (ejercicio 2006: 3.212 millones euros). El aumento se debió principalmente al avance de los servicios de Paradigm, a una mayor tasa de producción del Ariane 5 y al crecimiento de las ventas de misiles balísticos. El EBIT* aumentó un 34%, a 174 millones de euros (ejercicio 2006: 130 millones de euros) debido a una mayor aportación de la actividad de transporte espacial y servicios.

Durante 2007, EADS Astrium elevó la tasa de producción del Ariane 5 ECA a seis lanzamientos al año. Confirmando la demostrada fiabilidad de este lanzador, Astrium recibió un pedido preliminar de 35 Ariane 5, para su entrega a partir de 2010. En 2008, ya hay dos importantes programas espaciales europeos conectados con la Estación Espacial Internacional (ISS) que han atravesado importantes hitos: el laboratorio Columbus ha entrado en servicio y el vehículo de suministro no tripulado ATV ha despegado hacia el espacio. A lo largo del año, la División obtuvo pedidos para ocho satélites de telecomunicaciones, llevando a una cartera de pedidos total de 18 satélites. EADS Astrium construirá la sonda BepiColombo para la misión europea a Mercurio. El contrato con la Agencia Espacial Europea (ESA) se ha firmado hace poco. Al final de 2007, la cartera de pedidos de la División se situaba en 12.900 millones de euros (12.300 millones euros al final de 2006).

Los ingresos de la División **Defensa y Seguridad** ascendieron a 5.465 millones de euros, frente a los 5.864 millones de 2006. Sobre una base igual teniendo en cuenta el cambio en el porcentaje de consolidación de MBDA del 50% en 2006 al 37,5% en 2007, los ingresos permanecieron estables

(ingresos comparables de 2006: 5.446 millones de euros). Este crecimiento en Eurofighter y en ingresos por seguridad se compensó con menos ingresos en la actividad de misiles. Sobre la misma base, el EBIT* de la División en 2007, situado en 340 millones de euros, supera el nivel del ejercicio anterior (ejercicio 2006: 348 millones euros; EBIT* comparable del ejercicio 2006: 318 millones euros) tras ajustes por efectos aislados, gracias a un mejor comportamiento operativo y menores costes estructurales.

En 2007, los pedidos recibidos por la División se beneficiaron de las actividades de defensa y seguridad, incluyendo la parte de EADS en el contrato del Eurofighter Typhoon con Arabia Saudita y realces en Eurofighter, EuroHawk, aviónica y actividades de seguridad. La División logró nuevos contratos de redes seguras y éxitos en el negocio mundial de seguridad, como el FiReControl en el Reino Unido y el sistema National Security Shield para Qatar, en particular. Además, EADS Defence & Security hizo progresos en el negocio del vehículo aéreo no tripulado (UAV), que fue seleccionado para un estudio de reducción de riesgos conducido conjuntamente por los gobiernos de Francia, Alemania y España. La cartera de pedidos de la División aumentó en 2.000 millones de euros, ascendiendo a 17.900 millones de euros al final de diciembre sobre una base comparable, teniendo en cuenta el cambio en el porcentaje de consolidación de MBDA (17.600 millones euros al final de 2006; dato comparable al final de 2006: 15.900 millones euros).

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

Otras Actividades (ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma) logró unos ingresos de 1.269 millones de euros (2006: 1.257 millones de euros). Esta cifra refleja principalmente los fuertes ingresos obtenidos por ATR, EADS EFW y EADS Socata, que contrarrestaron con creces la venta del negocio MRO de EADS Sogerma a TAT Group en 2006. El cambio de sentido experimentado por EADS Sogerma impulsó el EBIT* a 94 millones de euros en 2007 (ejercicio 2006: -288 millones euros). Las cuatro entidades lograron un EBIT* positivo. En 2006, el EBIT* de Sedes Centrales/Consolidación incluía ajustes a escala de Grupo para la situación del A400M (ejercicio 2007: -169 millones de euros; ejercicio 2006: 286 millones de euros).

El fabricante regional de aviones ATR siguió beneficiándose del avance del mercado de turbopropulsores y duplicó sus entregas en comparación con el ejercicio anterior (44 aviones frente a 22), previéndose nuevos progresos en este sentido en 2008. A lo largo de 2007, ATR vendió 123 aviones, con la cartera de pedidos situándose en un total de 195 aviones a final de año. EADS EFW entregó 18 cargueros convertidos a sus clientes y avanzó en la producción de aeroestructuras de acuerdo con los volúmenes de producción

de Airbus. Está en marcha la creación de centros de conversión a cargueros del A320 en Rusia y Alemania. EADS Socata entregó 47 aviones en 2007. En el mismo período se recibieron 71 pedidos nuevos del TBM 850, el rápido avión turbopropulsor de un solo motor, un 25% más que en el ejercicio anterior. La cartera de pedidos del TBM 850 se situaba en 65 aviones. A 31 de diciembre de 2007, la cartera de pedidos de Otras Actividades ascendía a 2.400 millones de euros (2.300 millones euros al final de 2006).

EADS es líder mundial en aeronáutica, defensa y servicios relacionados. En 2007, EADS generó unos ingresos de 39.100 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 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 Investor Relations contacts:

Pierre de BAUSSET	tel. + 49 89 607 34 113	pierre.debausset@eads.com
Nathalie ERRARD	tel. + 33 1 42 24 24 26	nathalie.errard@eads.com
Lars KÄSTLE	tel. + 49 89 607 34 114	lars.kaestle@eads.com
Christopher EMERSON	tel. +1 703 236 3320	christopher.emerson@eads-na.com

EADS – Ejercicio 2007
(Cifras en euros)

Grupo EADS	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006	Variación
Ingresos ⁽¹⁾ , en millones	39.123	39.434	-1%
de esta cifra, Defensa, en millones	8.933	10.039	-11%
EBITDA ⁽²⁾ , en millones	1.751	2.033	-14%
EBIT ^{(1) (3)} , en millones	52	399	-87%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	2.608	2.458	+6%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	-446	99	–
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	-0.56	0.12	–
Cash Flow Libre (CFL) , en millones	3.487	2.029	+72%
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes , en millones	3.426	869	+294%
Dividendo por acción	0,12 ⁽⁵⁾	0,12	+/-0%
Pedidos Recibidos ^{(1) (6)} , en millones	136.799	69.018	+98%

Grupo EADS	31 dic. 2007	31 dic. 2006	Variación
Cartera de Pedidos ^{(1) (6)} , en millones	339.532	262.810	+29%
de esta cifra, Defensa, en millones	54.472	52.933	+3%
Posición de Tesorería Neta ⁽¹⁾ , en millones	7.024	4.229	+66%
Empleados	116.493	116.805	+/-0%

Notas al pie: consúltense la página 13

por División	Ingresos			EBIT ^{(3) (5)}		
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006	Variación	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
Airbus	25.216	25.190	+/-0%	-881	-572	-54%
Aviones de Transporte Militar	1.140	2.200	-48%	-155	75	-307%
Eurocopter	4.172	3.803	+10%	211	257	-18%
EADS Astrium	3.550	3.212	+11%	174	130	+34%
Defensa y Seguridad ⁽¹⁾	5.465	5.864	-7%	340	348	-2%
Sedes Centrales / Consolidación	-1.689	-2.092	-	269⁽⁷⁾	449 ⁽⁷⁾	-
Otras Actividades ⁽⁸⁾	1.269	1.257	+1%	94	-288	+133%
Total	39.123	39.434	-1%	52	399	-87%

por División	Pedidos Recibidos ⁽⁶⁾			Cartera de Pedidos ⁽⁶⁾		
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006	Variación	31 dic. 2007	31 dic. 2006
Airbus	117.323	53.367	+120%	283.829	210.115	+35%
Aviones de Transporte Militar	784	1.594	-51%	19.932	20.337	-2%
Eurocopter	6.584	4.885	+35%	13.455	11.042	+22%
EADS Astrium	4.492	4.354	+3%	12.895	12.263	+5%
Defensa y Seguridad ⁽¹⁾	7.540	5.191	+45%	17.886	17.570	+2%
Sedes Centrales / Consolidación	-1.653	-1.842	-	-10.909	-10.809	-
Otras Actividades ⁽⁸⁾	1.729	1.469	+18%	2.444	2.292	+7%
Total	136.799	69.018	+98%	339.532	262.810	+29%

Notas al pie: consúltese la página 13

EADS – Resultados del cuarto trimestre (4T) de 2007
(Cifras en euros)

Grupo EADS	4T 2007	4T 2006	Variación
Ingresos ⁽¹⁾ , en millones	11.356	11.965	-5%
EBIT ^{(1) (3)} , en millones	395	-1.027	–
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	259	-768	–
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	0,32	-0,96	–

por División	Ingresos			EBIT ^{(3) (5)}		
	4T 2007	4T 2006	Variación	4T 2007	4T 2006	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Airbus	6.360	6.620	-4%	-204	-1.722	+88%
Aviones de Transporte Militar	126	501	-75%	-11	53	–
Eurocopter	1.573	1.439	+9%	98	126	-22%
EADS Astrium	1.359	1.252	+9%	103	82	+26%
Defensa y Seguridad ⁽¹⁾	2.051	2.311	-11%	207	188	+10%
Sedes Centrales / Consolidación	-505	-493	–	177	347 ⁽⁷⁾	–
Otras Actividades ⁽⁸⁾	392	335	+17%	25	-101	–
Total	11.356	11.965	-5%	395	-1.027	–

El EBIT* del 4T 2007 se vio afectado por nuevos gastos del A350 y por el deterioro de los precios en aviones entregados en Airbus. Por otra parte, en comparación con el cuarto trimestre de 2006, se incurrió en menos gastos para el A380 y para EADS Sogerma. Además, se acusó el efecto de tipos de cambio menos favorables (4T 2006: 1 EUR = 1,13 USD; 4T 2007: 1 EUR = 1,20 USD). La desviación en Eurocopter se debe a costes estructurales y de I+D más altos y a un margen reducido tras el ajuste de costes de terminación del NH90.

Notas al pie: consúltese la página 13

Notas al pie páginas 10 a 12:

- 1) MBDA se consolidó al 37,5% en 2007, frente al 50% en 2006; las cifras de 2006 no están actualizadas; para llegar a una base comparable, deben tenerse en cuenta los siguientes efectos del cambio de consolidación en las cifras de 2006: -418 millones de euros en los ingresos de 2006, -30 millones de euros en el EBIT* de 2006, -249 millones de euros en Posición de Tesorería Neta de 2006, -329 millones de euros en Pedidos Recibidos de 2006, -1,691 Cartera de Pedidos de 2006, -168 millones de euros en ingresos del 4T 2006, -19 millones de euros en el EBIT* del 4T 2006.
- 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) 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.
- 7) El EBIT* de Sedes Centrales/Consolidación incluye la ganancia por la venta de la participación de EADS en Embraer, la venta de edificios en Velizy, las sedes de Neuaubing y Nabern y la aportación de Dassault. Además, incluye ajustes del EBIT* a escala de Grupo por la situación del A400M (ejercicio 2007: -169 millones de euros; ejercicio 2006: 286 millones de euros).
- 8) ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma están asignadas a Otras Actividades, que no es una División independiente de EADS.

Nota para la prensa:

Retransmisión en directo en Internet de la rueda de prensa sobre los Resultados Anuales de EADS

Puede seguir la **Conferencia de Prensa sobre los Resultados Anuales de EADS** hoy a partir de las 9:00 horas (horario continental europeo) en el sitio web de EADS, www.eads.com, usando el formato Windows Media.

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

Conferencia telefónica con Analistas

Puede seguir la **Conferencia Telefónica** de Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS y Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS con **Analistas** hoy a las 12:30 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.