



Comunicado

EADS comunica sus resultados de 2009

- Ingresos de 42.800 millones de euros – excelente nivel de entregas en todas las actividades
- EBIT* antes de partidas no recurrentes ajustado a las previsiones: 2.200 millones de euros pese al deterioro de los tipos en las coberturas
- El programa A400M avanza – cargo de 1.800 millones de euros en el ejercicio
- El EBIT* de -322 millones de euros, afectado por la provisión del A400M y por efectos de los tipos de cambio
- Pérdida neta: -763 millones de euros
- Tesorería neta de 9.800 millones de euros debido a un Cash Flow Libre mejor de lo esperado y a la oportuna ventaja de los pagos anticipados
- Aumento de la tasa de producción de aviones de pasillo único de Airbus en diciembre de 2010
- No se recomienda el pago de un dividendo debido a las pérdidas

Leiden, 9 de marzo de 2010 – Los resultados anuales de EADS (símbolo en bolsa: EAD) en 2009 demuestran la capacidad del Grupo para enfrentarse a un desafiante entorno macroeconómico y comercial gracias a una proactiva gestión de la cartera de pedidos y de las fuentes de financiación a clientes. Todo ello ha posibilitado un excelente nivel de entregas en todas las áreas de actividad. Sin embargo, los beneficios se han visto afectados por provisiones para retrasos en nuevos programas. Los ingresos se han mantenido estables, ascendiendo a 42.800 millones de euros. El EBIT* antes de partidas no recurrentes asciende a 2.200 millones de euros. Los efectos de los tipos de cambio y la provisión contabilizada para el programa A400M han influido en especial en el EBIT* de EADS, que asciende a -322 millones de euros. La cifra de pedidos recibidos, de 45.800 millones de euros, refleja la coyuntura comercial notablemente más débil de 2009. Por otra parte, el Grupo ha registrado una fuerte actividad en defensa e institucional. La cartera de pedidos de EADS, que asciende a 389.000 millones de euros, proporciona una sólida plataforma para futuras entregas. La posición de

Tesorería Neta alcanza la sólida cifra de 9.800 millones de euros gracias a un Cash Flow Libre mejor de lo esperado (véanse explicaciones en la página 2) y sigue siendo un fuerte activo para el Grupo.

“El entorno comercial del negocio fue difícil en 2009, pero nos adelantamos a muchos de los retos que nos aguardaban y los superamos. Esto demuestra la fortaleza que EADS ha desarrollado durante sus diez primeros años”, afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Más allá de limitarnos a gestionar el declive económico, nuestro objetivo en 2009 consistió en mantener un fuerte acento en la innovación en toda nuestra cartera, para sentar los cimientos para el decenio siguiente. Aprecio profundamente el apoyo de las Naciones Clientes al A400M. Gracias al acuerdo alcanzado entre las Naciones Clientes y EADS, este programa vuelve a estar encarrilado. Aunque el Grupo tiene que dotar una significativa provisión adicional, esto estabiliza el programa. Aparte del A400M, seguimos plenamente concentrados en una mejor gestión de los programas, incluyendo la continua aceleración del A380, el desarrollo del A350 y el programa de vigilancia de fronteras para Arabia Saudí.”

Los **Ingresos** de EADS se situaron en 42.800 millones de euros (ejercicio 2008: 43.300 millones), respaldados por un récord de entregas de aviones comerciales en Airbus (498 unidades frente a 483 en 2008), aunque contrarrestados por un menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M, deterioro de los precios en las entregas de aviones comerciales y efectos negativos de los tipos de cambio. Además, los ingresos en Astrium crecieron un 12%.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes** –un indicador que registra el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios no recurrentes derivados de movimientos en las provisiones o efectos de los tipos de cambio– se situó en 2.200 millones de euros (ejercicio 2008: 3.300 millones). En comparación con 2008, los mayores volúmenes en Airbus y el ahorro procedente del programa Power8 quedaron contrarrestados con creces por el empeoramiento de los tipos de las coberturas, el deterioro de los precios en las entregas de aviones comerciales de Airbus e incrementos de costes. El A380 siguió repercutiendo considerablemente en el rendimiento subyacente. El rendimiento de los programas de aviones de pasillo único y de largo alcance, así como de otras Divisiones, sigue siendo vigoroso.

El **EBIT*** de EADS, de -322 millones de euros (ejercicio 2008: 2.830 millones) se vio afectado además por las provisiones para el A400M y el A380 y por efectos negativos extraordinarios de los tipos de cambio.

El **Beneficio neto** de EADS ascendió a -763 millones de euros (ejercicio 2008: 1.572 millones), es decir, un beneficio por acción de -0,94 euros (BPA en el ejercicio 2008: 1,95 euros). El Beneficio Neto disminuyó a causa del

deterioro del EBIT*. Los gastos de **I+D Autofinanciado** experimentaron un leve aumento, a 2.825 millones de euros (ejercicio 2008: 2.669 millones), destinándose a fomentar nuevas tecnologías y negocio para el futuro.

De manera excepcional, debido a la significativa pérdida de 2009, el Consejo de Administración de EADS recomienda que no se pague dividendo este año.

El Cash Flow Libre antes de financiación a clientes, situado en 991 millones de euros (ejercicio 2008: 2.886 millones), superó las previsiones gracias a una exitosa gestión del Cash Flow. También se benefició de pagos realizados por clientes públicos a final de año que no se esperaban hasta 2010. El gasto neto por financiación a clientes en 2009 fue inferior a lo esperado, situándose en torno a 400 millones de euros. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes ascendió a 585 millones de euros (ejercicio 2008: 2.559 millones). EADS refinanció su Eurobono de 1.000 millones de euros en agosto. Las actividades de inversión consumieron 1.900 millones de euros, reflejando un aumento de los desembolsos a medida que se acelera la inversión en el programa A350. La **posición de Tesorería Neta** del Grupo alcanzó los 9.800 millones de euros (final de 2008: 9.200 millones).

Los **pedidos recibidos** del Grupo descendieron a 45.800 millones de euros (ejercicio 2008: 98.600 millones). El objetivo de pedidos recibidos para aviones comerciales se logró pero, como se esperaba, no alcanza el nivel de 2008. A 31 de diciembre de 2009, la **cartera de pedidos** de EADS se situaba en la sólida cifra de 389.100 millones de euros (final de 2008: 400.200 millones) a pesar del efecto de la revaluación al tipo de cambio de cierre de 1,44 USD/EUR frente al tipo de 1,39 USD/EUR al final de diciembre de 2008. Esta revaluación ha dado lugar a una reducción de aproximadamente 57.300 millones de euros (final de 2008: 54.900 millones). El crecimiento se vio impulsado por importantes contratos militares en 2009, entre ellos el Tramo 3a del Eurofighter.

Al final de diciembre de 2009, EADS tenía 119.506 **empleados** (final de 2008: 118.349).

En 2009, EADS siguió mejorando su **eficiencia a escala de todo el Grupo**. Airbus había logrado, con el Power8, 2.000 millones de euros de ahorro bruto (diferente del efecto en el EBIT* neto) en comparación con la base de costes proyectada para el final de 2009. Las compras inteligentes, la agilización de la cadena de suministro y la integración de la logística, así como una producción ágil, han hecho importantes aportaciones a una Airbus más eficiente.

El programa Power8 plus ya se ha puesto en marcha y todas las Divisiones harán aportaciones con él. Otros proyectos en Airbus comprenden la implantación de un nuevo diseño en los programas de aviones de pasillo único y largo alcance.

Respecto al plan de integración y ahorro "Future EADS", el Grupo está aumentando su objetivo de ahorro bruto anual en comparación con la base de costes proyectada de 200 millones a 350 millones de euros para el final de 2012. El plan Future EADS trata de simplificar, armonizar e integrar las funciones de soporte en todas las áreas. El ahorro pasa por diez proyectos, incidiendo en áreas desde finanzas a tecnologías de la información, compras generales y gestión de instalaciones.

Las diferentes iniciativas de ahorro en costes se están consolidando a escala de Divisiones a medida que maduran, como por ejemplo en Eurocopter, donde forman parte del programa SHAPE.

Una vez evaluada la petición de una propuesta para la **sustitución del avión de reabastecimiento de la US Air Force**, Northrop Grumman ha decidido no presentar a concurso una oferta para el programa KC-X del Departamento de Defensa estadounidense.

Como equipo, se expresaron serias inquietudes al Departamento de Defensa y a las Fuerzas Aéreas de EE.UU. en el sentido de que la metodología de adquisición descrita en la petición de la propuesta (RFP) haría que el concurso se inclinara considerablemente a favor del avión de reabastecimiento de Boeing, más pequeño y con menor capacidad. El análisis de la RFP realizado en profundidad por Northrop Grumman confirmó esas inquietudes y dio pie a la decisión de no concursar.

Esta decisión no menoscaba el compromiso de EADS con EE.UU. o con su personal militar. EADS también sigue convencida de que el avión A330 Multi Role Tanker Transport (MRTT) aportaría una capacidad añadida, un menor riesgo y una mejor relación calidad/precio tanto al personal militar como al contribuyente de Estados Unidos. Es un avión que ha volado, y sus resultados están probados y demostrados. El A330 MRTT ha sido seleccionado con preferencia al avión de reabastecimiento de Boeing en los últimos cinco concursos consecutivos y pronto entrará en servicio con varios países aliados de EE.UU.

Perspectiva

A medida que EADS entra en 2010, el Grupo mantiene su solidez fundamental para hacer frente al entorno económico que, aunque mejora, sigue siendo volátil.

Esta expectativa se basa en una cartera de pedidos resistente y activamente gestionada de 3.488 aviones en Airbus, 1.303 en Eurocopter y una sólida cartera de pedidos en las actividades de Espacio y Defensa.

La paulatina recuperación del tráfico y la rentabilidad, especialmente en los mercados emergentes, debería servir en primer lugar estabilizar las cuentas de las líneas aéreas antes de dar pie a nuevos pedidos.

Sobre la base de una serie de campañas activas, que deberían conducir a entre 250 y 300 nuevos pedidos brutos en 2010, y de una estable cartera de pedidos de aviones de pasillo único, Airbus decidió aumentar la tasa de producción de 34 a 36 aviones al mes en los de pasillo único a partir de diciembre de 2010, manteniendo las tasas de producción del programa de largo recorrido estables en torno a 8 aviones por mes.

En 2010, Airbus espera alcanzar el mismo nivel de entregas de aviones que en 2009 y los nuevos pedidos brutos deberían oscilar entre 250 y 300 aviones. Eurocopter debería entregar aproximadamente un 6% menos de helicópteros en 2010 en comparación con 2009.

Por consiguiente, usando como tipo de cambio spot medio 1 EUR = 1,40 USD, los ingresos de EADS en 2010 deberían permanecer prácticamente estables.

El EBIT* de EADS en 2010 ascenderá a unos 1.000 millones de euros. El deterioro de las tasas de cobertura tendrá una repercusión de alrededor de - 1.000 millones de euros en comparación con 2009. El A380, aunque experimenta una leve mejora, seguirá influyendo considerablemente en el EBIT* antes de partidas no recurrentes, al igual que en 2009. Los ahorros en costes y una cierta mejora en los precios de los aviones y los esfuerzos de ahorro en costes deberían contribuir de forma positiva, pero una mayor debilidad en las entregas de helicópteros, un cierto aumento en los gastos de Investigación y Desarrollo (I+D) y la inflación de costes repercutirán en la rentabilidad.

Más adelante, el comportamiento del EBIT* de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para llevar a cabo los programas A400M, A380 y A350 según los compromisos adquiridos con sus clientes.

Siempre que la cifra de entrada de efectivo procedente de la actividad institucional y de gobiernos sea sostenible a fin de año y con sujeción a los anticipos de pagos previos a la entrega en el programa A400M, el Cash Flow Libre antes de financiación a clientes debería ser neutral. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes debería ser negativo debido a los desembolsos por financiación a clientes de alrededor de 1.000 millones de euros.

En 2009, las Divisiones de EADS registraron un fuerte rendimiento en las entregas

Tras la integración de Airbus Military en Airbus, Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. El perímetro de Airbus Commercial comprende Elbe Flugzeugwerke (EFW) y la ya completada reorganización de aeroestructuras, pero excluye el A400M. Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así

como toda la actividad del A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División. Las cifras de 2008 se han reexpresado para reflejar los cambios, salvo en el caso de la planta de Augsburg transferida de la División Defensa & Seguridad.

Los ingresos consolidados de **Airbus**, que ascienden a 28.067 millones de euros, se ajustan a los del ejercicio anterior (cifra ajustada del ejercicio 2008: 28.991 millones). El EBIT* consolidado de Airbus asciende a -1.371 millones de euros (cifra ajustada del ejercicio 2008: 1.815 millones).

De los resultados consolidados de Airbus, los ingresos de Airbus Commercial han ascendido a 26.370 millones de euros (ejercicio 2008: 26.524 millones). Las entregas de aviones comerciales han alcanzado un nivel récord de 498 (ejercicio 2008: 483). El efecto positivo de un mayor número de entregas se ha visto contrarrestado por el deterioro de los precios, especialmente en las entregas del A330 por las condiciones de contratos más antiguos y efectos negativos de los tipos de cambio. El EBIT* de Airbus Commercial ha experimentado un considerable descenso, a 386 millones de euros en comparación con la cifra de 2.306 millones de 2008. El EBIT* se ha visto afectado por la provisión para el A380 (240 millones de euros) y efectos extraordinarios de los tipos de cambio. Antes de estos extraordinarios, el EBIT* consolidado antes de partidas no recurrentes se situaba en 1.100 millones de euros (cifra ajustada del ejercicio 2008: 2.100 millones). Se ha beneficiado de mayores volúmenes, menos gastos de programas y el ahorro del Power8, elementos que se vieron contrarrestados con creces por efectos negativos de los tipos de cambio, deterioro de precios en los aviones entregados y aumentos de costes. Como se preveía, los costes de I+D aumentaron debido a una aceleración del programa A350. El A380 ha seguido repercutiendo considerablemente en el comportamiento subyacente. Aparte del ajuste de la provisión, las ineficiencias tuvieron un efecto negativo en el comportamiento, y en el cuarto trimestre influyó un ajuste de la capacidad excedente debido al bajo nivel de entregas. Estos efectos repercuten en el buen comportamiento subyacente de las familias de aviones de largo alcance y pasillo único.

Los ingresos de Airbus Military han ascendido a 2.235 millones de euros (ejercicio 2008: 2.759 millones). Estos ingresos se han beneficiado de un aumento en la actividad de aviones de reabastecimiento y del segmento de aviones medianos y ligeros. No obstante, se han visto sobradamente contrarrestados por un menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M, debido a que las cifras de 2008 incluían la aplicación inicial del método de contabilización a los primeros estadios de realización**. El constante progreso de las constructivas negociaciones entre EADS y las Naciones de Lanzamiento, incluyendo el nivel de detalle acordado desde el cuarto trimestre de 2009, y el exitoso primer vuelo del A400M (con sus implicaciones para hitos vinculados al programa, como la entrega del primer

avión), junto con una visibilidad considerablemente superior de los costes totales previstos de producción, permitieron a EADS dejar la contabilidad a los primeros estadios de realización del programa A400M al final de diciembre de 2009 y hacer una nueva evaluación de la provisión para las pérdidas de dicho programa en el proceso de cierre de balance a fin de año. Esta nueva determinación de la provisión para pérdidas del A400M se ha basado en las estimaciones del equipo directivo de EADS, dado que aún no se han ultimado las previstas modificaciones contractuales con las naciones clientes de lanzamiento. Si se produjeran cambios sustanciales en esta nueva evaluación, el rendimiento futuro de EADS podría verse considerablemente afectado.

El EBIT* de Airbus Military ha ascendido a -1.754 millones de euros (ejercicio 2008: -493 millones), afectado principalmente por la repercusión del programa A400M con la provisión de 1.800 millones de euros.

En 2009, Airbus ha registrado 310 nuevos pedidos comerciales brutos (271 pedidos netos) a pesar de las incertidumbres del mercado. Las cancelaciones se mantuvieron limitadas, registrándose sólo 39 en 2009. Debido a la proactiva gestión de la cartera de pedidos, las tasas de producción se han mantenido estables y actualmente se sitúan en una tasa de 34 al mes para los aviones de pasillo único y en torno a una tasa de 8 al mes para los aviones de largo alcance. Airbus ha logrado un nivel récord en 2009, con 140 aviones entregados solo en el cuarto trimestre. En 2009 se han entregado diez A380, entre ellos 2 aviones de la fase "Wave 2". Las solicitudes de financiación contaron con el firme respaldo de agencias de crédito a la exportación, que proporcionaron garantías para aproximadamente la tercera parte de las entregas. En 2009, Airbus Military registró 18 nuevos pedidos brutos (10 pedidos netos).

El desarrollo del A350 ha seguido avanzando. Airbus ha utilizado algunos de los buffers anteriores en el desarrollo del programa A350. Airbus mantiene invariable la fecha de entrada en servicio del avión.

El primer A320 de China salió de la línea de ensamblaje de Tianjin en junio de 2009, con 11 aviones entregados al final de 2009. Esto pone de relieve el enfoque estratégico de Airbus para internacionalizar su presencia industrial y crear asociaciones mundiales fuera del territorio europeo. En 2009, el carguero A330 de Airbus realizó su vuelo inaugural, añadiendo otro miembro a la Familia A330 aparte del Multi-Role Tanker Transport (MRTT). Este carguero totalmente nuevo, de mediano tamaño, desempeñará un importante papel en un mercado de cargueros que se recupera, con una demanda mundial de más de 1.600 aviones en el futuro previsible. Airbus Military se aseguró un significativo hito con el primer vuelo del avión de transporte A400M. Además, confirmó su posición de liderazgo en el negocio mundial de aviones de reabastecimiento con nuevos pedidos de Arabia

Saudí, así como con el exitoso trabajo de conversión y vuelos de prueba del primer avión A330 MRTT que se entregará a Australia.

A 31 de diciembre de 2009, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 339.700 millones de euros (cifra ajustada a final de 2008: 357.800 millones) tras la revaluación de cambio negativa de 11.000 millones de euros sobre la base de precios de catálogo.

De esta cartera de pedidos consolidada de Airbus, Airbus Commercial es responsable de 320.300 millones de euros (final de 2008: 337.200 millones), equivalentes a 3.488 unidades (final de 2008: 3.715 aviones). La cartera de pedidos de Airbus Military se situaba en 20.700 millones de euros (final de 2008: 22.300 millones).

En 2009, los ingresos de la División **Eurocopter** aumentaron un 2%, ascendiendo a 4.570 millones de euros (ejercicio 2008: 4.486 millones). Las entregas ascendieron a 558 helicópteros, frente a los 588 de 2008. Un mix favorable en las actividades en serie y una creciente aportación de los servicios a clientes quedaron contrarrestados por menores ingresos gubernamentales y de desarrollo. El EBIT* de la División descendió a 263 millones de euros (ejercicio 2008: € 293 millones). Las aportaciones positivas de servicios y las iniciativas de ahorro en costes se vieron contrarrestadas por mayores gastos de I+D debido al gran esfuerzo en inversiones de innovación y productos, a la presión en los márgenes en el programa NH90 y a un efecto negativo de los tipos de cambio. En una desafiante coyuntura económica, Eurocopter se benefició de su completa cartera de productos civiles y militares y de su presencia en todo el mundo. En diciembre de 2009, Eurocopter realizó el vuelo inaugural del helicóptero civil EC-175 según el calendario programado. Este helicóptero ha sido desarrollado en cooperación con socios chinos. El pedido francés de 22 nuevos helicópteros de transporte táctico NH90 y el pedido brasileño de 50 EC725 son ejemplos de la fuerte actividad en el negocio militar. Asimismo, Eurocopter reforzó su negocio de servicios con la creación de nuevos Centros de Servicios en Hong Kong y Dallas. También firmó importantes contratos de servicios con el Ejército alemán y la Royal Air Force británica.

La amplia base de clientes, mercados y servicios de Eurocopter ha aportado hasta ahora un cierto nivel de protección frente al declive del mercado civil. No obstante, debido a la actual crisis financiera y económica, la tendencia de las reservas durante el año mostró una notable desaceleración, con 344 pedidos netos registrados frente a los 715 de 2008. Esto se debe principalmente a los segmentos de helicópteros pequeños y medianos. Las cancelaciones en 2009 ascendieron a 105 helicópteros, principalmente en los segmentos Particular y Corporativo. Sin embargo, 2009 fue un año récord para los helicópteros militares, reconduciendo a una cartera de pedidos con un valor muy superior al nivel de 2008. La cartera de pedidos de Eurocopter alcanzó los 15.100 millones

de euros (a final de 2008: 13.800 millones de euros) por 1.303 helicópteros (a final de 2008: 1.515 helicópteros). En 2009, Eurocopter lanzó un programa de reestructuración interna, denominado SHAPE, para poder afrontar mejor la crisis económica en el mercado de helicópteros civiles.

Astrium registró un fuerte crecimiento de los ingresos (incremento del 12%) en todas sus actividades en 2009. Sus ingresos ascendieron a 4.799 millones de euros (ejercicio 2008: 4.289 millones). Los ingresos incluyen un efecto positivo no recurrente vinculado a la revalorización de los ingresos por planes de incentivos para satélites de telecomunicaciones comerciales. El EBIT* mejoró un 12%, ascendiendo a 261 millones de euros (ejercicio 2008: 234 millones), principalmente gracias a una aceleración de la productividad en satélites de observación en Tierra, en el proceso de fabricación de Ariane 5 y a un rentable crecimiento en servicios de telecomunicaciones. Sin embargo, este resultado se vio parcialmente contrarrestado por un efecto desfavorable de conversión por el descenso de la libra esterlina frente al euro en los servicios de Paradigm.

Para Astrium, 2009 fue un año récord en todos los sectores. En satélites de telecomunicaciones, la División se hizo con una cuarta parte del mercado mundial, incluyendo un pedido por valor de más de 500 millones de euros de SES Astra. La unidad de negocio Astrium Services se expandió y evolucionó; Skynet 5 pasó su hito de servicio operacional, con el reconocimiento de Astrium como su proveedor más fiable por parte del Ministerio de Defensa británico. A lo largo del año, Astrium entregó siete lanzadores Ariane 5 y comenzó el desarrollo del Ariane 5 ME (Midlife Evolution). Al final de diciembre de 2009, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 14.700 millones de euros (a final de 2008: 11.000 millones de euros).

Los ingresos de la División **Defensa & Seguridad** (DS) en 2009 descendieron a 5.363 millones de euros (ejercicio 2008: 5.668 millones) debido a la segregación de la actividad de aeroestructuras, que pasó al segmento Airbus. Las cifras de 2008 no se han reexpresado. En los mismos términos, los ingresos reflejan crecimiento por un mayor volumen del Tramo 2 y por las entregas de exportación en Eurofighter, así como de la actividad de apoyo logístico integral.

El EBIT* aumentó un 10%, alcanzando los 449 millones de euros (ejercicio 2008: 408 millones). La combinación de crecimiento y mejoras de los márgenes en los productos básicos y las exportaciones para Military Air Systems y los programas de misiles, unida a mejoras operacionales, contrarrestó una aceleración de las inversiones por I+D en áreas como radares y vehículos aéreos no tripulados (UAV), así como la segregación de aeroestructuras.

En 2009, DS registró crecimiento en programas básicos y se aseguró hitos significativos en futuras áreas de alto crecimiento. Las naciones socios de Eurofighter adjudicaron el contrato del Tramo 3a para la producción de 112 aviones. DS siguió manteniendo su posición de liderazgo en sistemas de seguridad nacional, consiguiendo el contrato para la seguridad de todas las fronteras de Arabia Saudí. Avanzó en sus actividades UAV, dando soporte al despliegue por parte del Ejército francés del sistema Harfang UAV en Afganistán, completando el estudio de reducción de riesgos para el Talarion UAV europeo y probando con éxito el demostrador Barracuda UAV. Se hicieron otras aportaciones con la mejora de la cartera de radares de la División y obteniendo varios contratos nuevos en el área de radio móvil profesional (PMR). Al final de 2009, la cartera de pedidos de la División se situaba en 18.800 millones de euros (a final de 2008: 17.000 millones de euros).

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

En 2009, la composición de Otras Actividades difiere en comparación con 2008. Dado que EADS sólo es titular de una participación minoritaria del 30% en DAHER Socata, esta unidad se consolida por el método de la participación en Otras Actividades. También a partir de 2009, EADS EFW se consolida en las cuentas de Airbus. Por consiguiente, Otras Actividades ahora comprende ATR, EADS Sogerma, EADS Norteamérica y un 30% de DAHER Socata por el método de la participación.

Los ingresos de Otras Actividades descendieron a 1.096 millones de euros (cifra ajustada del ejercicio 2008: 1.338 millones), principalmente por los cambios en el perímetro de consolidación. El EBIT* de Otras Actividades descendió a 21 millones de euros (cifra ajustada del ejercicio 2008: 43 millones). Las ganancias en productividad derivadas de nuevos avances en la situación de Sogerma quedaron contrarrestadas por efectos negativos de cambio en ATR y un EBIT* más bajo en EADS North America.

En un contexto de debilidad en la financiación de clientes, la proactiva gestión de la cartera de pedidos en ATR dio lugar a 53 entregas de aviones en 2009. Los pedidos netos alcanzaron las 26 unidades en 2009, frente a las 20 de 2008, dado que en el año hubo menos cancelaciones (10). Las tasas de producción de 2010 se han ajustado a la baja en torno a un 10%, para reflejar el entorno actual. Al final de 2009, la cartera de pedidos de ATR comprendía 133 aviones. En diciembre de 2009, el Ejército estadounidense adjudicó el quinto contrato anual para el Light Utility Helicopter a EADS North America. Con este contrato, el pedido total se eleva a 178 aviones. A 31 de diciembre de 2009, la cartera de pedidos de Otras Actividades se situaba en 2.000 millones de euros (cifra ajustada a final de 2008: 3.200 millones). Esta

reducción se debe principalmente al cambio de consolidación de DAHER Socata.

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

** Este método contable fue usado por EADS desde septiembre de 2008 hasta el final de diciembre de 2009 debido a que EADS no podía llegar a un acuerdo definitivo con OCCAR sobre un calendario contractual actualizado para el programa A400M ni evaluar con fiabilidad las implicaciones financieras derivadas de los retrasos en el programa A400M. (Información más detallada en “Year 2009 Report, Unaudited Condensed Consolidated Financial Information” de EADS N.V. para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2009).

EADS es líder mundial en aeronáutica, defensa y servicios relacionados. En 2009, el Grupo –compuesto por Airbus, Eurocopter, EADS Astrium y EADS Defence & Security– generó unos ingresos de 42.800 millones de euros con una plantilla de más de 119.000 empleados.

EADS Investor Relations contacts :

| | | |
|---------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Nathalie ERRARD | tel. + 33 1 42 24 24 26 | nathalie.errard@eads.net |
| Julie KITCHER | tel. + 33 1 42 24 26 36 | julie.kitcher@eads.net |
| Oliver VOGELGESANG | tel: +49 89 607 34430 | oliver.vogelgesang@eads.net |
| Christopher EMERSON | tel. +1 703 236 3320 | christopher.emerson@eads-na.com |

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 2009 de EADS hoy a las 11:00 horas (horario continental europeo) en la página inicial del sitio web de EADS, www.eads.com. Se le recomienda encarecidamente que tenga instalada en su ordenador la última versión de Flash (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 09:00 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 grabación de la conferencia disponible.

EADS – Resultados del ejercicio 2009
(Cifras en euros)

| Grupo EADS | Ejercicio 2009 | Ejercicio 2008 | Variación |
|---|---------------------------|-----------------------|------------------|
| Ingresos , en millones | 42.822 | 43.265 | -1% |
| de esta cifra, Defensa, en millones | 10.767 | 11.018 | -2% |
| EBITDA ⁽¹⁾ , en millones | 1.446 | 4.439 | -67% |
| EBIT ⁽²⁾ , en millones | -322 | 2.830 | – |
| Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones | 2.825 | 2.669 | +6% |
| Beneficio (Pérdida) Neto ⁽³⁾ , en millones | -763 | 1.572 | – |
| Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾ | -0,94 | 1,95 | -2,89 € |
| Cash Flow Libre (CFL) , en millones | 585 | 2.559 | -77% |
| Cash Flow Libre antes de financiación a clientes , en millones | 991 | 2.886 | -66% |
| Dividendo por acción | N/A ⁽⁸⁾ | 0,20 | – |
| Pedidos recibidos ⁽⁴⁾ , en millones | 45.847 | 98.648 | -54% |

| Grupo EADS | 31 dic. 2009 | 31 dic. 2008 | Variación |
|--|---------------------|---------------------|------------------|
| Cartera de Pedidos ⁽⁴⁾ , en millones | 389.067 | 400.248 | -3% |
| de esta cifra, Defensa, en millones | 57.306 | 54.884 | +4% |
| Posición de Tesorería neta , en millones | 9.797 | 9.193 | +7% |
| Empleados | 119.506 | 118.349 | +1% |

Notas al pie: consúltese la página 15.

| por División | Ingresos | | | EBIT ⁽²⁾ | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|
| | (Cifras en millones de euros) | Ejercicio 2009 | Ejercicio 2008 | Variación | Ejercicio 2009 | Ejercicio 2008 |
| División Airbus ⁽⁵⁾ | 28.067 | 28.991 | -3% | -1.371 | 1.815 | - |
| Airbus Commercial | 26.370 | 26.524 | -1% | 386 | 2.306 | -83% |
| Airbus Military | 2.235 | 2.759 | -19% | -1.754 | -493 | - |
| Eurocopter | 4.570 | 4.486 | +2% | 263 | 293 | -10% |
| Astrium | 4.799 | 4.289 | +12% | 261 | 234 | +12% |
| Defensa & Seguridad | 5.363 | 5.668 ⁽⁷⁾ | -5% | 449 | 408 | +10% |
| Sedes Centrales/ Consolidación | -1.073 | -1.507 | - | 55 | 37 | - |
| Otras Actividades ⁽⁶⁾ | 1.096 | 1.338 | -18% | 21 | 43 | -51% |
| Total | 42.822 | 43.265 | -1% | -322 | 2.830 | - |

| por División | Pedidos recibidos ⁽⁴⁾ | | | Cartera de Pedidos ⁽⁴⁾ | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|----------------|----------------|-----------------------------------|--------------|--------------|
| | (Cifras en millones de euros) | Ejercicio 2009 | Ejercicio 2008 | Variación | 31 dic. 2009 | 31 dic. 2008 |
| División Airbus ⁽⁵⁾ | 23.904 | 85.493 | -72% | 339.722 | 357.824 | -5% |
| Airbus Commercial | 23.461 | 82.108 | -71% | 320.321 | 337.193 | -5% |
| Airbus Military | 637 | 5.083 | -87% | 20.686 | 22.269 | -7% |
| Eurocopter | 5.810 | 4.855 | +20% | 15.064 | 13.824 | +9% |
| Astrium | 8.285 | 3.294 | +152% | 14.653 | 11.035 | +33% |
| Defensa & Seguridad | 7.959 | 5.287 | +51% | 18.796 | 17.032 | +10% |
| Sedes Centrales/ Consolidación | -1.080 | -1.993 | - | -1.120 | -2.636 | - |
| Otras Actividades ⁽⁶⁾ | 969 | 1.712 | -43% | 1.952 | 3.169 | -38% |
| Total | 45.847 | 98.648 | -54% | 389.067 | 400.248 | -3% |

Notas al pie: consúltese la página 15.

EADS – Resultados del cuarto trimestre (4T) de 2009
(Cifras en euros)

| Grupo EADS | 4T 2009 | 4T 2008 | Variación |
|---|---------------|---------|-----------|
| Ingresos , en millones | 13.099 | 13.825 | -5% |
| EBIT⁽¹⁾ , en millones | -1.411 | 812 | – |
| Beneficio Neto⁽³⁾ , en millones | -1.054 | 490 | – |
| Beneficio por Acción (BPA)⁽³⁾ | -1,30 | 0,61 | -1,91 € |

| por División | Ingresos | | | EBIT ⁽¹⁾ | | |
|-----------------------------------|---------------|----------------------|-----------|---------------------|---------|-----------|
| | 4T 2009 | 4T 2008 | Variación | 4T 2009 | 4T 2008 | Variación |
| (Cifras en millones de euros) | | | | | | |
| División Airbus ⁽⁵⁾ | 7.874 | 8.426 | -7% | -1.894 | 351 | – |
| Airbus Commercial | 7.421 | 7.742 | -4% | -357 | 537 | – |
| Airbus Military | 598 | 810 | -26% | -1.538 | -187 | – |
| Eurocopter | 1.531 | 1.705 | -10% | 98 | 129 | -24% |
| Astrium | 1.571 | 1.540 | +2% | 106 | 94 | +13% |
| Defensa & Seguridad | 2.067 | 2.178 ⁽⁷⁾ | -5% | 229 | 189 | +21% |
| Sedes Centrales/ Consolidación | -317 | -404 | – | 32 | 39 | – |
| Otras Actividades ⁽⁶⁾ | 373 | 380 | -2% | 18 | 10 | +80% |
| Total | 13.099 | 13.825 | -5% | -1.411 | 812 | – |

Notas al pie: consúltese la página 15.

El **EBIT*** del cuarto trimestre de 2009 se vio negativamente afectado por las provisiones para el A400M y el A380 (que repercutieron en el EBIT* de Airbus Military y Airbus Commercial, respectivamente), además del efecto negativo de los tipos de cambio. En comparación con el cuarto trimestre de 2008, las menores entregas, un mayor gasto en I+D y un mix más flojo influyeron en el EBIT* de Eurocopter. Los ingresos de DS descendieron debido a la segregación de la planta de Augsburg, pero el EBIT* del cuarto trimestre de 2009 se vio impulsado por mejoras operacionales y crecimiento en los programas básicos y las exportaciones.

Notas al pie de las páginas 12 a 14:

- 1) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.
- 2) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.
- 3) EADS sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los tenedores de patrimonio neto de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.
- 4) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos Recibidos y la Cartera de Pedidos de EADS están basadas en precios brutos de catálogo.
- 5) Tras la integración de Airbus Military en Airbus, Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. El perímetro de Airbus Commercial comprende EFW y la ya completada reorganización de aeroestructuras, pero excluye el A400M. Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así como toda la actividad del A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División. Las cifras de 2008 y las cifras de los tres primeros trimestres de 2009 se han reexpresado para reflejar los cambios, salvo en el caso de la planta de Augsburg transferida de DS.
- 6) En 2009, la composición de Otras Actividades difiere en comparación con 2008. Dado que EADS sólo es titular de una participación minoritaria del 30% en DAHER Socata, esta unidad se consolida por el método de la participación en Otras Actividades. También a partir de 2009, EADS EFW se consolida en las cuentas de Airbus. Por consiguiente, Otras Actividades ahora comprende ATR, EADS Sogerma, EADS Norteamérica y un 30% de DAHER Socata por el método de la participación. Otras Actividades no es una división independiente de EADS. Las cuentas de Otras Actividades en 2008 se han ajustado por el traspaso de EADS EFW al segmento Airbus.
- 7) Ingresos de la planta de Augsburg incluidos en Defensa & Seguridad en el ejercicio 2008, con 438 millones de euros. La cifra correspondiente a los ingresos del cuarto trimestre de 2008 asciende a 157 millones de euros. Desde 2009, la planta de Augsburg está integrada en Premium AEROTEC.
- 8) Se propondrá a la Junta General de EADS.

Declaración al amparo de las normas “Safe-Harbour”:

Algunas de las declaraciones contenidas en esta nota de prensa no son hechos históricos sino más bien exposiciones de expectativas futuras y otras declaraciones de cara al futuro (“*forward-looking statements*”) que se basan en las opiniones de la dirección. Estas declaraciones reflejan las opiniones y las hipótesis de EADS a la fecha de las declaraciones y entrañan riesgos conocidos y desconocidos e incertidumbres que podrían hacer que los resultados, el comportamiento o los acontecimientos reales difirieran sustancialmente de los expresados o implícitos en dichas declaraciones.

Cuando se usan en esta nota, palabras tales como “prever”, “creer”, “estimar”, “esperar”, “poder”, “tener intención de”, “planificar” y “proyectar” tienen por objeto identificar declaraciones “*forward-looking*”.

Esta información “*forward-looking*” se basa en una serie de hipótesis, incluyendo, sin limitación: hipótesis respecto a demanda, mercados actuales y futuros para los productos y servicios de EADS, comportamiento interno, financiación a clientes, comportamiento de clientes, proveedores y subcontratistas o negociaciones de contratos, resultados favorables de determinadas campañas de ventas pendientes.

Las declaraciones “*forward-looking*” están supeditadas a incertidumbres y los resultados y las tendencias futuros reales pueden diferir sustancialmente en función de una serie de factores, incluyendo, sin limitación: condiciones económicas y laborales generales, incluyendo, en especial, la situación económica en Europa, Norteamérica y Asia; riesgos legales, financieros y

gubernamentales relacionados con las operaciones internacionales; la naturaleza cíclica de algunas de las actividades de EADS; la volatilidad del mercado para determinados productos y servicios; riesgos de rendimiento de productos; conflictos en la negociación de convenios colectivos de trabajo; factores que den lugar a una distorsión considerable y prolongada de los viajes aéreos en el mundo entero; el resultado de procesos políticos y legales, incluyendo incertidumbre respecto a la financiación gubernamental de determinados programas; la consolidación entre empresas de la competencia en la industria aeroespacial; el coste de desarrollo, y el éxito comercial de productos nuevos; los tipos de cambio y las fluctuaciones de diferencial de tipos de interés entre el euro y el dólar estadounidense y otras divisas; procesos legales y otros riesgos e incertidumbres de orden económico, político y tecnológico. En el "documento de registro" de la Sociedad, de fecha 22 de abril de 2009, se ofrece información adicional sobre estos factores.