



Nota de Prensa



EADS anuncia los resultados de los nueve primeros meses de 2009

- Firmeza en las entregas gracias a una exitosa gestión de la cartera de pedidos.
- EBIT* antes de partidas no recurrentes: 1.700 millones de euros
- El EBIT* de 1.100 millones de euros se ha visto afectado por los tipos de cambio
- Beneficio neto de 300 millones de euros
- Tesorería Neta de 8.100 millones de euros: una fortaleza clave
- El resultado del A400M sigue pendiente de las continuas negociaciones con los clientes de lanzamiento



Ámsterdam, 16 de noviembre de 2009 – Los resultados de EADS (símbolo en bolsa: EAD) en los nueve primeros meses del año reflejan los exitosos esfuerzos del Grupo por realizar una gestión prudente de las operaciones y de la cartera de pedidos ante los desafíos del entorno actual. Las entregas se han mantenido firmes en todas las áreas de actividad. Los ingresos han experimentado un ligero aumento, hasta alcanzar los 29.700 millones de euros. El EBIT* antes de partidas no recurrentes ha ascendido a 1.700 millones de euros. El EBIT* de EADS en los nuevos primeros meses, que asciende a 1.100 millones de euros, se ha visto afectado por los tipos de cambio. La cifra de pedidos recibidos se sitúa en 24.600 millones de euros, lo que refleja la actual desaceleración en el segmento comercial. La cartera de pedidos de EADS, que asciende a más de 378.000 millones de euros, proporciona una sólida base para la continuidad de las entregas en el futuro. La Posición de Tesorería Neta se sitúa en 8.100 millones de euros, reforzando la posición del Grupo en un entorno económico volátil.

“Considerando la desafiante situación del mercado comercial, los resultados de EADS en los nueve primeros meses demuestran la resistencia del Grupo en la crisis económica hasta el momento. Proteger nuestra tesorería y gestionar la cartera de pedidos y las entregas han sido nuestras prioridades durante este año. Me satisface especialmente que hayamos recibido la luz verde de nuestros clientes para llevar a cabo el Tramo 3a del Eurofighter”, afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Los nuevos programas exigen nuestra máxima atención. Respecto al A400M, estamos trabajando con nuestros clientes para llegar a una solución aceptable para todos los interesados y conseguir que el programa se

asiente sobre una base sólida a largo plazo. Además, el programa A380 sigue requiriendo atención, por lo que tenemos revisiones industriales y financieras en marcha.”

Los **Ingresos** de EADS han ascendido a 29.700 millones de euros (29.400 millones en los 9 primeros meses de 2008), gracias a un incremento en las entregas de aviones comerciales en Airbus (358 unidades frente a 349), contrarrestado por un menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M y el deterioro de los precios en las entregas de aviones comerciales. El crecimiento en Astrium (+7%) y Eurocopter (+9%) ha contribuido positivamente a los ingresos del Grupo.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes** –un indicador que trata de reflejar el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios no recurrentes causados por movimientos en provisiones o efectos de los tipos de cambio– se sitúa en 1.700 millones de euros (2.600 millones en los 9 primeros meses de 2008). En comparación con el ejercicio anterior, el aumento de volumen y los ahorros obtenidos con el Power8 han sido superados por el empeoramiento de las tasas de coberturas de cambio, los incrementos de los costes y el deterioro de precios en las entregas de aviones. Los avances en el A380 son más lentos de lo esperado.

El **EBIT*** del Grupo también se ha visto afectado por efectos negativos extraordinarios de los tipos de cambio y ha descendido a 1.089 millones de euros (2.018 millones en los 9 primeros meses de 2008).

El Grupo ha logrado un **Beneficio Neto** de 291 millones de euros (1.082 millones en los 9 primeros meses de 2008), es decir, un beneficio por acción de 0,36 euros (BPA en los 9 primeros meses de 2008: 1,34 euros). Se ha visto afectado por el deterioro del EBIT* y por variaciones en el tipo de cambio que han influido en el resultado financiero. En total, en comparación con 2008, la repercusión combinada de las coberturas y la revaluación ha dado lugar a un efecto negativo en el beneficio neto antes de impuestos de 1.700 millones de euros. Los gastos de **I+D autofinanciado** han registrado un leve aumento, hasta alcanzar los 1.834 millones de euros (1.792 millones en los 9 primeros meses de 2008), lo que demuestra la constante atención de EADS a la innovación. Se prevé que los gastos de I+D se incrementen en el último trimestre de 2009.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes ha descendido a -892 millones de euros (1.859 millones en los 9 primeros meses de 2008), incluyendo un desembolso para el A400M de -260 millones de euros. El deterioro se debe principalmente a un menor EBIT* antes de partidas no recurrentes, a un incremento de las existencias y a una menor entrada de pagos anticipados en comparación con el mismo periodo del año anterior, que se beneficiaron de una mayor entrada de pedidos en Airbus y Eurocopter. El Cash Flow Libre de los nueve primeros meses de 2009 se ha beneficiado de un buen nivel de pagos anticipados. Las existencias han aumentado,

especialmente en Airbus. La financiación a clientes ha seguido limitada en los nueve primeros meses, pero se prevé que aumente en el cuarto trimestre. Por consiguiente, el Cash Flow Libre tras financiación a clientes asciende a -1.182 millones de euros (1.867 millones en los 9 primeros meses de 2008). La **posición de Tesorería Neta** del Grupo se sitúa en 8.100 millones de euros (9.200 millones al final de 2008) y continúa siendo una base sólida para EADS en la actual coyuntura de mercado. En agosto, EADS refinanció su eurobono de 100 millones de euros que vencerá en marzo de 2010, manteniendo la flexibilidad de financiación.

La estacionalidad de las actividades de defensa e institucionales de EADS puede influir en el comportamiento del resultado final, el resultado bruto y la tesorería.

Los **pedidos recibidos** por el Grupo han descendido a 24.600 millones de euros (88.700 millones en los 9 primeros meses de 2008), reflejando un entorno de mercado más desfavorable. A 30 de septiembre de 2009, la **cartera de pedidos** de EADS se situaba en 378.000 millones de euros (400.200 millones al final de 2008), incluyendo una reducción de 14.000 millones de euros debida a la revaluación a un tipo de cambio más bajo del dólar estadounidense al final de septiembre en comparación con el de final de diciembre de 2008. La cartera de pedidos de defensa se ha mantenido en 54.900 millones de euros en comparación con la de final de 2008. La cartera de pedidos de defensa experimentará un notable aumento en el cuarto trimestre gracias a las últimas adjudicaciones de contratos para helicópteros militares en Brasil, al proyecto de seguridad fronteriza de Arabia Saudí y al Tramo 3a de Eurofighter, que están todavía pendientes de contabilización.

Al final de septiembre de 2009, EADS tenía 118.149 **empleados** (118.349 al final de 2008).

Respecto al programa **A400M**, las negociaciones con el cliente OCCAR y las naciones de lanzamiento, que siguen su curso, entran en una compleja y última fase. Como se ha comunicado anteriormente, la actual fase de las negociaciones proporciona una oportunidad para que todas las partes implicadas realineen el programa. Este período da la posibilidad de establecer una nueva base para el contrato en unas condiciones realistas que sean aceptables para todos los involucrados. EADS tiene intención de reducir cualquier nueva pérdida potencial, aunque las consecuencias financieras totales de los retrasos no se conocerán hasta que concluyan las negociaciones.

Junto con sus proveedores y socios, EADS ha avanzado en el programa A400M desde una perspectiva técnica. Con un total de 18 vuelos y 55 horas de vuelo, ya se ha completado el banco de pruebas para el motor. Además, se ha recibido la primera versión definitiva del software FADEC. Las pruebas en el banco de simulación están dando resultados satisfactorios. Teniendo en cuenta los

progresos técnicos logrados, se prevé que el primer vuelo del A400M tenga lugar alrededor de final de año.

Debido al continuo elevado nivel de incertidumbre en el programa, EADS ha mantenido el tratamiento contable de los primeros estadios de realización de este programa (early stage**) Esto ha dado lugar a un efecto en el EBIT* de -224 millones de euros en los nueve primeros meses.

En períodos futuros todavía pueden tener que contabilizarse importantes efectos negativos en la cuenta de resultados, en función del progreso del desarrollo y del resultado de las negociaciones en el programa A400M.

EADS lamenta la decisión del Gobierno de Sudáfrica de retirarse del programa A400M y cancelar su pedido de ocho aviones. Las implicaciones industriales y financieras para EADS han de evaluarse con exactitud.

Perspectiva

Al igual que ocurre en muchas industrias, el entorno macroeconómico, incluyendo las recientes subidas del precio del petróleo, ha repercutido en las cuentas de los clientes comerciales de EADS. El deterioro entraña un riesgo para la perspectiva de las entregas comerciales. No obstante, el Grupo prevé, aunque con cautela, una mejora de la situación económica y del mercado en los próximos meses.

De cara a 2010, el Grupo sigue controlando cuidadosamente sus tasas de producción en un entorno de mercado flojo. El ahorro logrado con el programa Power8, un mejor nivel de precios de los aviones y nuevos avances en espacio y defensa se verán afectados por el deterioro de los tipos de cambio de las coberturas y por incertidumbres en torno al A380 y, si no se resuelven en 2009, del A400M.

Las cifras de octubre de 2009 son una nueva confirmación de que el ciclo del tráfico de mercancías y pasajeros ha tocado fondo, especialmente en las economías emergentes. El tráfico mundial de pasajeros ha aumentado por primera vez desde noviembre de 2008.

Desde un punto de vista económico, el continuo debilitamiento del dólar –aunque no supone una amenaza inmediata a corto plazo gracias a la política de coberturas a largo plazo del Grupo y sus iniciativas en recorte de costes– es un reto para el comportamiento de EADS a causa de una cartera más débil de coberturas con el paso del tiempo. El nivel del dólar a largo plazo es un importante elemento impulsor del potencial de beneficios de EADS durante los próximos años.

EADS mantiene su estimación de una cifra de nuevos pedidos brutos de hasta 300 aviones en 2009. Las tasas de producción siguen siendo estables. Se prevé que las entregas de 2009 se sitúen alrededor de 490 aviones. Para 2010, EADS sigue trabajando con sus clientes para establecer una perspectiva total de entregas, incluyendo el programa A380. Usando un tipo de cambio de 1 EUR = 1,39 USD (utilizado en las previsiones anteriores) como tipo spot medio de cierre, los ingresos de EADS en 2009 deberían mantenerse básicamente en el mismo nivel que en 2008. No obstante, nuevos deterioros de los tipos de cambio en el cuarto trimestre podrían dar lugar a unos ingresos ligeramente más bajos en el Grupo.

Debido a las constantes incertidumbres sobre la magnitud de las potenciales repercusiones del A400M y el A380 en el cuarto trimestre, EADS no puede dar una estimación del EBIT* para el ejercicio completo. En un escenario de continuación, que se considera el más probable, la provisión para el A400M, para la que ya se han dotado 2.400 millones de euros, tiene diferentes resultados en función del proceso de negociación y podría alterar sustancialmente los estados financieros de EADS en el futuro.

El EBIT* del ejercicio 2009 antes de partidas no recurrentes debería ascender a unos 2.000 millones de euros. A pesar de la coyuntura actual, la gestión de Cash Flow del Grupo sigue aportando unos resultados mejores de lo esperado con un consumo de cash flow que ahora se prevé será inferior a 1.000 millones de euros (excluyendo el A400M), incluyendo menos necesidades de financiación a clientes de lo previsto.

Divisiones: sólidos patrones de entregas en todas las áreas

A partir de 2009, la antigua División Aviones de Transporte Militar ha quedado totalmente integrada en Airbus bajo la denominación Airbus Military.

Los ingresos consolidados de **Airbus** han ascendido a 20.193 millones de euros (cifra ajustada de 20.565 millones en los 9 primeros meses de 2008). El volumen de entregas de aviones comerciales ha mantenido una cifra récord de 358 aviones comerciales (349 en los 9 primeros meses de 2008). Los ingresos se han visto afectados por el deterioro de los precios en los aviones entregados y el menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M. El EBIT* de Airbus, de 523 millones de euros (cifra ajustada de 1.464 millones en los 9 primeros meses de 2008) se ha visto afectado por efectos extraordinarios de cambio y por un cargo del A400M. Antes de estos extraordinarios, el EBIT* antes de partidas no recurrentes se situaba en 1.100 millones de euros (cifra ajustada de los 9 primeros meses de 2008: 1.900 millones). En comparación con el año pasado, los mayores volúmenes y el ahorro procedente del programa Power8 han quedado contrarrestados con creces por la degradación de los tipos de cambio de las coberturas, el deterioro de

los precios en los aviones entregados y aumentos de costes. Los avances en el A380 son más lentos de lo esperado. En 2009, el programa A380 se ha visto afectado tanto por la continua inestabilidad de la producción como por las peticiones de aplazamiento de las entregas por parte de clientes. Por ello, el plan de producción está siendo revisado y es previsible que un par de entregas programadas para final de año se trasladen a principios de 2010.

La disminución de la actividad comercial se refleja en la cifra de pedidos recibidos netos. No obstante, en el tercer trimestre se han contabilizado 59 nuevos pedidos brutos en firme, lo que demuestra una demanda continua de nuevos aviones, aunque a un nivel inferior al del año pasado. Las cancelaciones continúan en un nivel bajo, con sólo 26 registradas en los nueve primeros meses. Al final de septiembre, Airbus había recibido 149 pedidos brutos (123 pedidos netos) para aviones comerciales (785 pedidos brutos, 737 pedidos netos en los 9 primeros meses de 2008). En octubre, Airbus entregó su primer A380 a una línea aérea europea, Air France, aumentando así el número de operadores de este tipo de avión.

A 30 de septiembre de 2009, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 332.000 millones de euros (cifra ajustada al final de 2008: 357.800 millones) tras el efecto negativo de los tipos de cambio, de 14.000 millones de euros sobre la base de precios de catálogo. La cartera de pedidos de aviones comerciales se situaba en 319.500 millones de euros, equivaliendo a 3.480 unidades (3.715 aviones al final de 2008).

Los ingresos de Airbus Military han ascendido a 1.637 millones de euros (1.949 millones en los 9 primeros meses de 2008) del total de Airbus, beneficiándose de una mayor actividad en aviones de reabastecimiento, así como en el segmento de aviones medios y ligeros. La cifra se ha visto contrarrestada con creces por un menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M, dado que las cifras de 2008 incluían el hito Power-On y la aplicación por primera vez del tratamiento contable a los primeros estadios de realización**. El EBIT* se ha situado en -5 millones de euros (-68 millones en los 9 primeros meses de 2008).

Airbus Military ha contabilizado diez pedidos de aviones militares medios y ligeros: dos para Tailandia, dos para México, cuatro para la República Checa, uno para Colombia y uno para Botswana. Además, Airbus Military pone de manifiesto su liderazgo en el negocio de aviones de reabastecimiento con un pedido de Arabia Saudí para otros tres aviones A330 Multi-Role Tanker Transport (MRTT). Con estos tres aviones, el pedido total de este cliente asciende a seis aviones A330 MRTT. A finales de septiembre de 2009, la cartera de pedidos de Airbus Military ascendía a 21.700 millones de euros (22.300 millones al final de 2008).

En los nueve primeros meses de 2009, los ingresos de la División **Eurocopter** han aumentado un 9%, hasta los 3.039 millones de euros (2.781 millones en los 9 primeros meses de 2008). Las entregas han alcanzado los 392 helicópteros en comparación con 404 en el mismo período del año pasado. El crecimiento de los

ingresos se ha logrado gracias a un mix favorable en las actividades en serie y un aumento en los servicios a clientes. El EBIT* de la División se ha mantenido estable, ascendiendo a 165 millones de euros (164 millones en los 9 primeros meses de 2008). El mix favorable se ha visto contrarrestado por mayores gastos de I+D a causa del gran esfuerzo en innovación e inversiones en productos, presión en los márgenes en el programa NH90 y un efecto negativo de los tipos de cambio.

En septiembre, el Ministerio de Defensa británico adjudicó un contrato a Eurocopter para la ampliación de la vida útil de 28 helicópteros Puma, que ofrecerán un rendimiento y mejores capacidades operacionales a la Royal Air Force. Durante el verano, el Ejército francés envió tres helicópteros Tigre para operaciones a Afganistán. Eurocopter está prestando asistencia técnica in situ.

La tendencia de los pedidos durante los nueve primeros meses ha mostrado una significativa desaceleración, con 179 reservas netas en comparación con las 605 del año pasado. Los actuales pedidos recibidos están registrando una reducción media del 70% -en unidades- en las gamas de productos civiles, comparadas con el año pasado. Las continuas cancelaciones demuestran el retroceso en el mercado civil, principalmente en los segmentos privado y corporativo. Eurocopter ha registrado 79 cancelaciones de unidades hasta el final de septiembre. No obstante, el número de cancelaciones ha descendido por primera vez en el tercer trimestre. Los niveles de producción están siendo objeto de una cuidadosa supervisión y adaptados según convenga. Los importantes contratos militares registrados en 2009 deberían mitigar la reducción de los pedidos civiles, pero sólo a medio plazo. Eurocopter también ha lanzado un programa de reestructuración interna, denominado SHAPE, para afrontar mejor la crisis económica en el mercado de helicópteros civiles. La cartera de pedidos de Eurocopter se situaba en 13.500 millones de euros (13.800 millones al final de 2008), cifra equivalente a 1.304 helicópteros (1.515 helicópteros al final de 2008).

Astrium ha registrado un fuerte crecimiento de los ingresos (+17%) en todas sus actividades en los nueve primeros meses. Los ingresos ascendían a 3.228 millones de euros (2.749 millones en los 9 primeros meses de 2008). Las principales aportaciones proceden de un aumento en satélites de navegación y observación de la Tierra, en actividades de defensa y en servicios para ventas de satélites de telecomunicaciones y de observación de la Tierra. Además, los ingresos incluyen un efecto positivo no recurrente vinculado a la revalorización de los ingresos por planes de incentivos para satélites de comunicaciones comerciales. El EBIT* ha mejorado un 11%, situándose en 155 millones de euros (140 millones en los 9 primeros meses de 2008), impulsado por una mayor productividad en la fabricación de satélites de defensa y de observación de la Tierra. No obstante, esta mejora ha quedado parcialmente contrarrestada por un efecto desfavorable de cambio debido al descenso del tipo de cambio de la libra esterlina frente al euro.

El Ariane 5 ha conseguido su 33º lanzamiento consecutivo con éxito. En octubre se colocaron en órbita el primer satélite de comunicaciones seguras para las Fuerzas Armadas de Alemania –el SATCOMBw-1– y el satélite Amazonas 2 para la

operadora española Hispasat. Con ello, Ariane 5 ha registrado su 47º lanzamiento. Al final de septiembre de 2009, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 14.900 millones de euros (11.000 millones al final de 2008).

Los ingresos de la División **Defensa & Seguridad** han ascendido a 3.296 millones de euros frente a los 3.490 millones de los 9 primeros meses de 2008. Los ingresos reflejan el crecimiento de las actividades de Eurofighter y la consolidación de PlantCML, que básicamente contrarrestan el traspaso de las actividades de aeroestructuras –de aproximadamente 280 millones de euros– a la filial de EADS Premium AEROTEC. El EBIT* ha continuado estable en 220 millones de euros (219 millones en los 9 primeros meses de 2008). El crecimiento y las mejoras en márgenes de los programas básicos se han visto parcialmente contrarrestados por mayores gastos de I+D destinados a innovación y áreas de crecimiento futuro como radares, sistemas UAV (vehículos aéreos no tripulados) y los mercados de seguridad. Este segmento se beneficiará de la fuerte estacionalidad tanto de los ingresos como del comportamiento del EBIT* en el último trimestre.

Defensa & Seguridad ha seguido fomentando su papel de liderazgo en el mercado mundial de aviones de combate. En julio, las naciones socios de Eurofighter llegaron a un acuerdo para el tercer tramo de producción, que está dividido en dos partes, habiendo sido adjudicada oficialmente la primera, el Tramo 3a, que comprende un total de 112 aviones. En su sector de sistemas UAV, Defensa & Seguridad probó exitosamente su demostrador del Barracuda UAV en julio, con cuatro vuelos de prueba en condiciones reales. Este nuevo sistema está equipado con software y tecnologías sustancialmente mejorados. Al final de septiembre, la cartera de pedidos de la División se situaba en 16.300 millones de euros (17.000 millones al final de 2008). Los nuevos pedidos del tercer trimestre han comprendido servicios logísticos integrados de Eurofighter. Los recientes contratos para el proyecto de seguridad fronteriza de Arabia Saudí y el Tramo 3a de Eurofighter aún están pendientes de contabilizar.

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

En 2009, la composición de Otras Actividades difiere con la de 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 han descendido a 723 millones de euros (cifra ajustada de 958 millones en los 9 primeros meses de 2008), debido principalmente a los cambios en el perímetro de consolidación, que contrarrestan la exitosa aceleración del programa Light Utility Helicopter (LUH) en EADS Norteamérica. El EBIT* de Otras Actividades ha ascendido a 3 millones de euros (cifra ajustada de

33 millones en los 9 primeros meses de 2008). Las ganancias en productividad y otros avances en Sogerma han quedado contrarrestados por efectos negativos de los tipos de cambio, una menor actividad de gestión de activos y soporte en ATR, y un EBIT* más bajo en EADS Norteamérica.

Con 30 unidades, ATR ha disminuido la entrega de aviones a sus clientes durante los nueve primeros meses de 2009 (37 unidades en el mismo periodo del año pasado). La actual coyuntura de la financiación sigue siendo compleja. La perspectiva de las entregas permanece estable. El número de nuevos pedidos brutos para ATR ha ascendido a 33 unidades (7 unidades en los 9 primeros meses de 2008). Al final de septiembre, la cartera de pedidos de ATR comprendía 158 aviones. En septiembre de 2009, la US Air Force reabrió el concurso para la reposición de su flota de aviones de reabastecimiento. El helicóptero LUH ha sido mencionado recientemente por el Departamento de Defensa estadounidense como uno de los cinco programas de compras de referencia en la cartera del departamento. Los UH-72A entregados al Ejército estadounidense han demostrado una tasa de capacidad para misiones (Full Mission Capability) superior al 90% durante más de 11.000 horas de uso. A 30 de septiembre de 2009, la cartera de pedidos de Otras Actividades ascendía a 2.000 millones de euros (cifra ajustada de 3.200 millones al final de 2008). Esta reducción se debe al cambio de consolidación de DAHER Socata.

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

** Dado que no puede estimarse con fiabilidad el resultado del contrato de construcción del A400M, EADS no cumple en este momento todos los requisitos para contabilizar el programa según la metodología de contabilización de estimación en relación con el estado de terminación. Por consiguiente, y de conformidad con la NIC 11 (Contratos de Construcción), EADS ha suspendido la aplicación de la metodología de contabilización con referencia al estado de terminación (“contabilización de hitos”) y ha reconocido los costes del contrato ya soportados directamente en la cuenta de resultados, así como los correspondientes ingresos en la medida en que dichos costes contractuales soportados sean recuperables según el método de contabilización “a los primeros estadios de realización”. La provisión para el coste a la terminación se ha actualizado sólo para cubrir las pérdidas adicionales del contrato que EADS podía estimar con fiabilidad. (Información más detallada en “Unaudited Condensed Consolidated Financial Information of EADS N.V. for the nine-month period ended September 30, 2009”.)

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

EADS Corporate Communications:

Alexander Reinhardt	+49 171 765 0320
Edmund Reitter	+49 89 607 34510
Martin Agüera	+49 89 607 34735
Charles-Etienne Lebatard	+33 1 42 24 2425
Jaime Pérez-Guerra	+34 91 585 77 89

Nota para la prensa:

Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica con Analistas

Puede escuchar la **Conferencia Telefónica** de Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS con **Analistas** hoy a las 11:00 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 9 meses 2009

(Cifras en euros)

Grupo EADS	01-09 2009	01-09 2008	Variación
Ingresos , en millones	29.723	29.440	+1%
- de esta cifra, Defensa, en millones	6.982	7.329	-5%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millones	2.283	3.143	-27%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	1.089	2.018	-46%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	1.834	1.792	+2%
Beneficio neto ⁽³⁾ , en millones	291	1.082	-73%
Beneficio por acción (BPA) ⁽³⁾	0,36	1,34	-0,98 €
Cash Flow libre (FCL) ⁽⁴⁾ , en millones	-1.182	1.867	-
Cash Flow libre antes de financiación a clientes ⁽⁴⁾ , en millones	-892	1.859	-
Pedidos recibidos ⁽⁵⁾ , en millones	24.556	88.700	-72%

Grupo EADS	30.09 2009	31.12 2008	Variación
Cartera de pedidos ⁽⁵⁾ , en millones	378.007	400.248	-6%
de esta cifra, Defensa, en millones	54.938	54.884	0%
Posición de Tesorería Neta , en millones	8.059	9.193	-12%
Empleados	118.149	118.349	0%

Notas al pie: consúltese la página 14.

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
	01-09 2009	01-09 2008	Variación	01-09 2009	01-09 2008	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Segmento Airbus ⁽⁶⁾	20.193	20.565	-2%	523	1.464	-64%
de esta cifra, Airbus Military	1.637	1.949	-16%	-5	-68	-
Eurocopter	3.039	2.781	+9%	165	164	+1%
Astrium	3.228	2.749	+17%	155	140	+11%
Defensa & Seguridad	3.296	3.490 ⁽⁸⁾	-6%	220	219	0%
Sedes Centrales/ Consolidación	-756	-1.103	-	23	-2	-
Otras Actividades ⁽⁷⁾	723	958	-25%	3	33	-91%
Total	29.723	29.440	+1%	1.089	2.018	-46%

por División	Pedidos recibidos ⁽⁵⁾			Cartera de pedidos ⁽⁵⁾		
	01-09 2009	01-09 2008	Variación	30.09 2009	31.12 2008	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Segmento Airbus ⁽⁶⁾	11.335	78.991	-86%	332.035	357.824	-7%
de esta cifra, Airbus Military	1.049	5.100	-79%	21.698	22.269	-3%
Eurocopter	2.743	3.821	-28%	13.528	13.824	-2%
Astrium	6.956	2.683	+159%	14.920	11.035	+35%
Defensa & Seguridad	3.408	3.555	-4%	16.259	17.032	-5%
Sedes Centrales/ Consolidación	-436	-1.305	-	-698	-2.636	-
Otras Actividades ⁽⁷⁾	550	955	-42%	1.963	3.169	-38%
Total	24.556	88.700	-72%	378.007	400.248	-6%

Notas al pie: consúltense la página 14.

EADS – Resultados del tercer trimestre (3T) de 2009
(Cifras en euros)

Grupo EADS	3T 2009	3T 2008	Variación
Ingresos , en millones	9.528	9.701	-2%
EBIT⁽¹⁾ , en millones	201	860	-77%
Beneficio Neto⁽³⁾ , en millones	-87	679	–
Beneficio por Acción (BPA)⁽³⁾	-0,11	0,84	–

por División	Ingresos			EBIT⁽¹⁾		
	3T 2009	3T 2008	Variación	3T 2009	3T 2008	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Segmento Airbus ⁽⁶⁾	6.242	6.425	-3%	4	754	-99%
de esta cifra, Airbus Military	782	1.051	-26%	31	-48	–
Eurocopter	1.131	986	+15%	66	60	+10%
Astrium	1.034	1.048	-1%	56	52	+8%
Defensa & Seguridad	1.135	1.323 ⁽⁸⁾	-14%	77	85	-9%
Sedes Centrales/ Consolidación	-257	-442	–	-3	-107	–
Otras Actividades ⁽⁷⁾	243	361	-33%	1	16	-94%
Total	9.528	9.701	-2%	201	860	-77%

Notas al pie: consúltese la página 14.

El **EBIT*** del tercer trimestre de 2009 ha descendido a 201 millones de euros, frente a los 860 millones del año pasado. En Airbus, el **EBIT*** ha experimentado un considerable descenso en comparación con el tercer trimestre de 2008, cuando contó con un efecto positivo de 965 millones de euros como consecuencia de la revaluación de provisiones al tipo spot de cierre para contratos que registraban pérdidas. El **EBIT*** del tercer trimestre ha aumentado en Eurocopter (+10%) debido a un mayor volumen y menos gastos de I+D, parcialmente contrarrestado por presión en los márgenes en el programa NH90. En Astrium ha aumentado un 8% debido a un mejor comportamiento operativo en comparación con el año pasado. El **EBIT*** de Defensa & Seguridad ha sido inferior por mayores gastos de I+D, menores volúmenes en sus programas básicos y la transferencia de las actividades de aeroestructuras a Airbus.

En el tercer trimestre, el **Beneficio Neto** del Grupo ha descendido a -87 millones de euros (3T 2008: 679 millones) principalmente por las razones antes expuestas y debido a tipos de cambio desfavorables en la revaluación de activos, con repercusión en otros resultados financieros.

Notas al pie de las páginas 11 a 13:

- 1) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.
- 2) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.
- 3) EADS sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.
- 4) Año anterior ajustado al cambio de presentación del cash flow.
- 5) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos Recibidos y la Cartera de Pedidos de EADS están basadas en precios brutos de catálogo.
- 6) A partir de 2009, EADS ha modificado su organización. La antigua División Aviones de Transporte Militar –denominada ahora Airbus Military– se ha integrado totalmente en Airbus. EADS EFW también está consolidada en Airbus a partir de 2009. Las cuentas 2008 de Airbus se han reexpresado en este sentido. A partir de 2009, las nuevas empresas de aeroestructuras Aerolia (Francia) y Premium AEROTEC (Alemania) están totalmente operativas y consolidadas en las cuentas de Airbus.
- 7) A partir de 2009, la composición de Otras Actividades difiere en comparación con 2008. Puesto que EADS sólo es titular de una participación minoritaria en DAHER Socata, esta unidad se consolida por el método de la participación en las cuentas de EADS. También a partir de 2009, EADS EFW se consolida en las cuentas de Airbus. Por consiguiente, Otras Actividades ahora abarca ATR, EADS Sogerma y EADS Norteamérica y un 30% de Daher Socata por el método de la participación. Las cuentas de Otras Actividades en 2008 se han ajustado con el traspaso de EADS EFW al segmento Airbus.
- 8) Ingresos de la sede de Augsburgo incluidos en Defensa & Seguridad en los 9 primeros meses de 2008, con 281 millones de euros. La cifra correspondiente a los ingresos del tercer trimestre de 2008 asciende a 82 millones de euros. Desde 2009, la planta de Augsburgo está integrada en Premium AEROTEC.

Declaración al amparo de las normas “Safe Harbour”:

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

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

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

Las declaraciones “*forward-looking*” están supeditadas a incertidumbres y los resultados y las tendencias futuros reales pueden diferir sustancialmente en función de una serie de factores, incluyendo, sin limitación: condiciones económicas y laborales generales, incluyendo, en especial, la situación económica en Europa, Norteamérica y Asia; riesgos legales, financieros y gubernamentales relacionados con las operaciones internacionales; la naturaleza cíclica de algunas de las actividades de EADS; la volatilidad del mercado para determinados productos y servicios; riesgos de rendimiento de productos; conflictos en la negociación de convenios

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