



Nota de Prensa

De la estabilización a la expansión: EADS informa sobre sus resultados del ejercicio 2010

- Todos los principales indicadores superan las previsiones
- Los pedidos recibidos han aumentado un 81% hasta 83.100 millones de euros, impulsados por Airbus Commercial
- Los ingresos aumentan un 7% (45.800 millones de euros), con un récord de entregas de 510 aviones comerciales
- El EBIT* antes de partidas no recurrentes se sitúa en 1.300 millones de euros
- Cash Flow Libre alcanza 2.700 millones de euros, mucho más fuerte de lo esperado
- Se vuelve a proponer un dividendo, de 0,22 euros por acción
- Beneficio neto: 553 millones de euros (BPA 0,68 € por acción)
- Posición récord de tesorería neta de 11.900 millones de euros

Leiden, 9 de marzo de 2011 – Los resultados anuales de EADS (símbolo en bolsa: EAD) en 2010, el décimo aniversario del Grupo, muestran logros significativos respaldados por una recuperación del entorno macroeconómico y comercial más fuerte de lo esperado. Sigue siendo necesario monitorear los mercados institucionales, que abarcan helicópteros, defensa y presupuestos públicos, así como los potenciales riesgos vinculados a los precios del petróleo y de las materias primas, el tráfico aéreo en el norte de África y los continuos problemas con las divisas. En 2010, los pedidos recibidos⁽⁴⁾ ascendieron a 83.100 millones de euros, impulsados por el ímpetu de la aviación comercial. La cartera de pedidos de EADS, que supera los 448.000 millones de euros, proporciona una sólida plataforma para futuras entregas. Los ingresos han alcanzado un nuevo máximo, situándose en 45.800 millones de euros. De igual manera, la rentabilidad y el comportamiento de la tesorería fueron mejores de lo esperado. El EBIT* antes de partidas no recurrentes, de 1.300 millones de euros, se ha beneficiado de un comportamiento subyacente mejor de lo esperado en los programas tradicionales de Airbus y en otras actividades

empresariales básicas. El EBIT* declarado se ha elevado a 1.200 millones de euros. La posición de Tesorería Neta, de 11.900 millones de euros, supera la cifra prevista, gracias a una mejor gestión de la tesorería y al incremento de los pedidos recibidos. Es un activo clave para fomentar el crecimiento futuro.

“2010 ha sido un año de notable progreso para EADS. Los pedidos de aviones comerciales han superado las expectativas y nuestra generación de cash flow ha sido excelente. Hemos hecho grandes progresos en la gestión y el control de importantes programas: en el A400M los riesgos han disminuido sustancialmente y la producción del A380 mejora con firmeza”, señala Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Al mismo tiempo, estamos prestando la máxima atención al programa A350, a la evolución de los presupuestos de defensa y espacio y a la recuperación del mercado de helicópteros. Ahora, tras el arranque de nuestra segunda década de operaciones, una prioridad esencial para nosotros es seguir mejorando la rentabilidad en los años venideros para sentar una base sólida de cara a un crecimiento sostenible.”

En 2010, los **ingresos** de EADS aumentaron un 7%, hasta 45.800 millones de euros (ejercicio 2009: 42.800 millones) gracias al crecimiento de los volúmenes y a efectos en todas las actividades principales, aunque reducidos por una repercusión negativa de los tipos de cambio de alrededor de 500 millones de euros. Las entregas se mantuvieron en un nivel elevado, con 510 aviones en Airbus Commercial, 527 helicópteros en Eurocopter y el 41º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5. En el A400M se reanudó la metodología de porcentaje de terminación, basada en la asignación de hitos internos. Esto ha dado lugar a unos ingresos de alrededor de 1.000 millones de euros contabilizados en el programa con un margen cero debido a la utilización de la provisión correspondiente. Las Naciones Clientes y EADS han concluido las negociaciones sobre el debate global del A400M. Tras la aprobación en Francia y Alemania, las negociaciones sobre el crédito a la exportación (ELF) están pendientes de completar con algunas Naciones Clientes y se prevé terminen a principios de 2011. Entretanto, el programa está obteniendo resultados con cuatro aviones de desarrollo en vuelo. El hito denominado “maturity gate” (portal de madurez) del A400M se ha superado en febrero de 2011, lo que despeja el camino para el comienzo de la producción en serie. La certificación civil está prevista para 2011.

El EBIT* antes de partidas no recurrentes (EBIT* ajustado) –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 1.300 millones de euros (ejercicio 2009: 2.200 millones) para EADS y en alrededor de 280 millones de euros para Airbus. Se benefició del buen comportamiento subyacente de todas las actividades empresariales básicas de las Divisiones, en especial

los programas tradicionales de Airbus. En comparación con 2009, el EBIT* antes de partidas no recurrentes se vio afectado por el deterioro de los tipos en las coberturas de cambio (ejercicio 2009: 1 EUR = 1,26 USD frente a ejercicio 2010: 1 EUR = 1,35 USD). Como se preveía, el A380 sigue influyendo considerablemente en el EBIT* antes de partidas no recurrentes.

El **EBIT* declarado** de EADS se situó en 1.231 millones de euros (ejercicio 2009: -322 millones). En 2010, EADS ha refinado más su estrategia de coberturas naturales, lo que ha repercutido en el EBIT* y otros resultados financieros pero no en el EBIT* antes de partidas no recurrentes ni en el Beneficio Neto.

El **Beneficio Neto** ascendió a 553 millones de euros (ejercicio 2009: -763 millones), equivalente a un beneficio por acción de 0,68 euros (BPA en el ejercicio 2009: -0,94). El resultado financiero asciende a -371 millones de euros (ejercicio 2009: -592 millones). El resultado por intereses, de -99 millones de euros (ejercicio 2009: -147 millones) refleja principalmente unos menores gastos por intereses). Asimismo, otros resultados financieros experimentaron una considerable mejora, de unos 170 millones en base interanual, situándose en -272 millones de euros (ejercicio 2009: -445 millones), impulsada principalmente por una menor relajación de provisiones descontadas en 2010 frente a 2009. La relajación del descuento desciende principalmente por el importe más bajo de provisiones pendientes.

Sobre la base de un Beneficio por Acción (BPA) de 0,68 euros, el Consejo de Administración de EADS propone a la junta de accionistas el pago de un dividendo de 0,22 euros por acción el 6 de junio de 2011 (excepcionalmente, debido a la significativa pérdida soportada en 2009, en dicho ejercicio no se pagó dividendo). La fecha de registro debería de ser el 3 de junio de 2011.

“Nos satisface reanudar la distribución de dividendo a nuestros leales accionistas. El comportamiento del Grupo en 2010 justifica el dividendo propuesto. Nuestra clara ambición es mejorar paulatinamente la rentabilidad a medio plazo. La mejora de la rentabilidad es el principal indicador para una mejor distribución de dividendo en el futuro”, afirma Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo autofinanciado (I+D)** alcanzaron los 2.939 millones de euros (ejercicio 2009: 2.825 millones), impulsados principalmente por aumentos en Cassidian respecto a las actividades de Sistemas Aéreos no Tripulados (UAS) y Sistemas y, en Eurocopter, en toda la gama de productos. En Airbus, el aumento de los gastos de I+D en el A350 XWB se vio compensado por descensos en otros programas, especialmente en el A380 y el A330-200F.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes, de 2.644 millones de euros (ejercicio 2009: 991 millones) es significativamente superior a las expectativas gracias a un mejor rendimiento operativo y de gestión de

existencias y a unos pagos previos a la entrega en Airbus Commercial mayores de lo esperado. La mejora en comparación con el año pasado se ve impulsada por el capital circulante. En Airbus Commercial, la reducción de existencias obedece al ritmo de las entregas. La entrada de anticipos ligada a la actividad comercial de Airbus, especialmente en el cuarto trimestre de 2010, fue superior a lo previsto y rebasó el nivel de 2009, especialmente en el cuarto trimestre, reflejando el aumento en futuras entregas y pedidos de aviones comerciales. Este efecto positivo se vio contrarrestado por menos pagos de anticipos en Astrium y Cassidian en comparación con el nivel de 2009, cuando se registró una excepcional cifra de pedidos recibidos. Debido a la combinación del interés de los arrendadores y de la recuperación del mercado bancario, la financiación a clientes generó una aportación positiva de unos 60 millones de euros en comparación con una salida de fondos de 400 millones de euros en 2009. Las actividades de inversión consumieron unos 2.300 millones de euros, principalmente por la aceleración de las inversiones en el programa A350 XWB. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes ascendió a 2.707 millones de euros (ejercicio 2009: 585 millones).

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se situó en 11.900 millones de euros (ejercicio 2009: 9.800 millones) tras una aportación de 553 millones de euros al patrimonio de fondos de pensiones. Sigue siendo una base sólida para las necesidades operativas del Grupo así como para su crecimiento en el futuro.

La cifra de **pedidos recibidos**⁽⁴⁾ del Grupo, de 83.100 millones de euros, fue significativamente superior a la del ejercicio anterior (ejercicio 2009: .800 millones), impulsada por un mayor nivel de pedidos de aviones comerciales en Airbus. Los pedidos netos de 574 aviones incluyen 32 A380 y 78 A350 XWB. Al final de diciembre de 2010, la **cartera de pedidos**⁽⁴⁾ de EADS se situaba en la cifra récord de 448.500 millones de euros (final de 2009: 389.100 millones), reflejando un mejor ímpetu en aviones comerciales. La cartera de pedidos de Airbus Commercial también se benefició de un efecto positivo de revaluación de unos 25.000 millones de euros debido a la revalorización del dólar estadounidense frente al euro al final de diciembre de 2010 en comparación con el final de diciembre de 2009. La cartera de pedidos de defensa se situó en 58.300 millones de euros (final de 2009: 57.300 millones).

Al final de diciembre de 2010, EADS tenía 121.691 **empleados** (final de 2009: 119.506).

Perspectiva

Las previsiones de EADS para 2011 se basan en la hipótesis de un tipo de cambio spot, tanto medio como al cierre, de 1 EUR = 1,35 USD.

En 2011, Airbus debería entregar de 520 a 530 aviones comerciales y sus pedidos brutos deberían superar la cifra de entregas.

Los ingresos de EADS en 2011 deberían ser superiores a los de 2010.

EADS prevé que en 2011 el EBIT* antes de partidas no recurrentes permanezca prácticamente estable en comparación con el nivel de 2010, en unos 1.300 millones de euros. El creciente volumen y la mejora de precios en Airbus Commercial quedan básicamente contrarrestados por el deterioro de tipos en las coberturas, el creciente gasto en I+D y un mix menos favorable de actividades en Cassidian.

De cara al futuro, el comportamiento del EBIT* declarado y del BPA de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para cumplir en los programas A400M, A380 y A350 XWB de acuerdo con los compromisos contraídos con sus clientes.

El EBIT* declarado y el BPA también dependen de las fluctuaciones de los tipos de cambio.

A un cambio de 1 EUR = 1,35 USD, EADS prevé que el BPA de 2011 supere el nivel de 0,68 euros de 2010.

Se prevé que el Cash Flow Libre sea positivo. Es la partida más volátil y EADS dará previsiones más precisas más adelante en el año.

En 2012, el Grupo espera una mejora significativa de su EBIT* antes de partidas no recurrentes gracias a mayores volúmenes, mejores precios y mejoras en el comportamiento del A380 en Airbus.

Divisiones de EADS: fuerte reactivación en aviación comercial, dificultades a la vista en el negocio institucional y público

Los ingresos consolidados de **Airbus**, de 29.978 millones de euros, aumentan un 7% en comparación con el mismo período del año anterior (ejercicio 2009: 28.067 millones). El EBIT* consolidado de Airbus se elevó a 305 millones de euros (ejercicio 2009: 1.371 millones).

Los ingresos de Airbus Commercial se elevaron a 27.673 millones de euros (ejercicio 2009: 26.370 millones). Las entregas aumentaron a 510 aviones comerciales, de los que 508 contaron a efectos de reconocimiento de ingresos (ejercicio 2009: 498 aviones). Frente al ejercicio anterior, los ingresos de Airbus Commercial reflejan un efecto de volumen y mix, incluyendo un número superior de entregas del A380. El efecto negativo de los tipos de cambio en los ingresos se sitúa en unos 500 millones de euros. Dos aviones A330-200 se entregaron al amparo de arrendamientos operativos y por lo tanto no cuentan a efectos de reconocimiento de ingresos y márgenes. Los otros dos aviones de pasillo único entregados al amparo de arrendamientos operativos en el primer semestre de 2010 se han vendido en el mercado, dando lugar a un reconocimiento de ingresos y márgenes en este trimestre, con lo que el total de entregas a efectos de reconocimiento de ingresos y reconocimiento de margen se eleva a 132 aviones en el último trimestre. El EBIT* de Airbus Commercial descendió a 291 millones de euros (ejercicio 2009: 386 millones). En comparación con 2009, el EBIT* de Airbus Commercial antes de partidas no recurrentes (ejercicio 2009: en torno a 1.000 millones de euros; ejercicio 2010: en torno a 280 millones de euros) se beneficia de efectos favorables de volumen y mix, una mejora en precios y ahorros derivados del programa Power8. Se ve reducido por un deterioro de los tipos en las coberturas de unos 940 millones de euros, aumento de costes y costes relacionados con el crecimiento del negocio.

Los ingresos de Airbus Military aumentaron a 2.684 millones de euros (ejercicio 2009: 2.235 millones), impulsados por un mayor reconocimiento de ingresos en el A400M pero con menores ingresos en aviones medianos y ligeros (M&L) y aviones de reabastecimiento. En el A400M, de acuerdo con la vuelta a la metodología de porcentaje de terminación, los hitos internos pasados durante 2010 han desencadenado ingresos de unos 1.000 millones de euros con margen cero debido a la utilización de las provisiones correspondientes. El EBIT* de Airbus Military se situó en 21 millones de euros (ejercicio 2009: -1.754 millones, afectado por la provisión para el A400M). Refleja un mix favorable en aviones M&L y de reabastecimiento.

En 2010, Airbus Commercial marcó otro récord de entregas. El repunte del mercado, impulsado por la continua búsqueda de crecimiento en los mercados emergentes, condujo a 644 nuevos pedidos comerciales brutos (ejercicio 2009: 310). Se contabilizaron 574 pedidos netos de aviones, entre

ellos otros 32 A380 y 78 A350 XWB que sitúan el total de pedidos del A350 XWB en 583 aviones de 36 clientes. El A320neo (nueva opción de motor), que ofrece una reducción del consumo de combustible del 15%, se lanzó en el cuarto trimestre y ha experimentado un precoz éxito en el mercado. En 2010, Airbus Military contabilizó pedidos brutos por 21 aviones (CN235 y C-295).

En el A350 XWB, el programa de mayor riesgo de EADS, Airbus hizo avances en 2010 con el comienzo de la fabricación de subcomponentes y submontajes a escala de secciones; sin embargo, el calendario sigue representando un desafío. La puesta en servicio está programada para el segundo semestre de 2013.

Como se preveía, el programa A380 se está estabilizando y Airbus está haciendo notables progresos en la curva de aprendizaje, que conducen a una mejora del margen bruto por avión.

El programa A400M está aportando resultados, con cuatro aviones en desarrollo en vuelo. El hito "maturity gate" (portal de madurez) del A400M atravesado en febrero de 2011 despeja el camino para el comienzo de la producción en serie. La certificación civil está prevista para 2011. El avión Multi-Role Tanker Transport (MRTT) basado en el A330 logró la certificación tanto civil como militar y el Future Strategic Tanker Aircraft de Reino Unido realizó su primer vuelo.

A 31 de diciembre de 2010, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 400.400 millones de euros (ejercicio 2009: 339.700 millones). Los pedidos pendientes de Airbus Commercial, que se beneficiaron de un efecto positivo de revaloración de unos 25.000 millones de euros debido a la revalorización del dólar estadounidense frente al euro al final de diciembre de 2010 frente al final de 2009, representaban 378.900 millones de euros (ejercicio 2009: 320.300 millones), cifra que representa 3.552 unidades (final de 2009: 3.488 aviones). La cartera de pedidos de Airbus Military comprende 241 aviones. Ha aumentado un 10%, elevándose a 22.800 millones de euros (final de 2009: 20.700 millones); la cartera de pedidos del A400M se ha beneficiado de un ajuste positivo que refleja el resultado de las negociaciones con clientes.

En 2010, los ingresos de **Eurocopter** ascendieron a 4.830 millones de euros (ejercicio 2009: 4.570 millones). Las entregas ascendieron a un total de 527 helicópteros (ejercicio 2009: 558 helicópteros), incluyendo 28 NH90 y 15 Tigre, el doble del nivel de 2009. Las armadas holandesa y francesa recibieron las primeras versiones del NH90 naval. Los ingresos reflejan asimismo un mix favorable de una mayor actividad de soporte y de ingresos procedentes de gobiernos. El EBIT* de la División descendió a 183 millones de euros (ejercicio 2009: 263 millones); se vio afectado por una mayor inversión en productos y efectos negativos aislados de alrededor de

120 millones de euros, debidos principalmente al NH90 y a un cargo por reestructuración.

En 2010 comenzaron los vuelos de prueba del avión demostrador híbrido de alta velocidad X3, uno de los núcleos de la estrategia de innovación de Eurocopter, junto con los vuelos inaugurales del segundo prototipo del EC175 y del Korean Utility Helicopter. Eurocopter reforzó sus capacidades de formación y soporte/servicios en 2010 en regiones tales como China e India y desarrolló una nueva plataforma de logística global en Francia.

La tendencia neta de los pedidos en 2010, con 346 pedidos netos registrados, fue estable respecto a 2009 (344 pedidos netos) pese a un menor nivel de pedidos brutos porque hubo menos cancelaciones, 49, frente a las 105 de 2009. La recuperación en los mercados civiles es lenta, en especial debido al elevado número de helicópteros de segunda mano en el mercado. Eurocopter ha empezado a adaptarse proactivamente a este reto con su programa SHAPE lanzado a principios de 2010. Se han hecho progresos en la reducción de la plantilla y los gastos de explotación. La cartera de pedidos de Eurocopter se elevó a 14.600 millones de euros (ejercicio 2009: 15.100 millones), con 1.122 helicópteros (final de 2009: 1.303 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** en 2010 aumentaron un 4%, alcanzando los 5.003 millones de euros (ejercicio 2009: 4.799 millones), dando fe de un año de fuerte ejecución de programas en la División. Debido a ello, el comportamiento de los ingresos superó las expectativas, compensando con creces el efecto aislado de actualización para los programas de incentivos a satélites en órbita contabilizados en 2009. Los hitos de 2010 comprenden el comienzo de las entregas del misil balístico M51 para la Armada francesa. Se lanzaron diez satélites construidos por Astrium, que están en funcionamiento, y Ariane 5 hizo su 41º lanzamiento consecutivo con éxito, llevando el número total de lanzamientos de 2010 a seis. Astrium siguió aportando crecimiento en servicios. El EBIT* mejoró un 8% hasta 283 millones de euros (ejercicio 2009: 261 millones), reflejando crecimiento y productividad en servicios para defensa y militares así como una mejora operacional en actividades institucionales.

Astrium también puso en marcha un programa de transformación, el AGILE, para aumentar la eficiencia y prepararse para cambios en el entorno de la competencia.

Los pedidos recibidos alcanzaron los 6.000 millones de euros en 2010 respaldados por el continuo ímpetu comercial (ejercicio 2009: 8.300 millones, incluyendo el lote de 35 lanzadores Ariane 5 PB). Los pedidos de 2010 abarcan los contratos de evolución y mantenimiento del M51 y dos satélites de reconocimiento óptico para la Agencia de Compras francesa (DGA). Además, se amplió el contrato del Skynet5 con el Ministerio de Defensa británico. La Agencia Espacial Europea adjudicó contratos para iniciar la

primera fase de desarrollo del Ariane 5 ME (Mid-life evolution) y para emprender estudios de desarrollo inicial para un lanzador de nueva generación (NGL). Al final de diciembre de 2010, la cartera de pedidos de Astrium se había incrementado a 15.800 millones de euros (final de 2009: 14.700 millones).

Los ingresos de **Cassidian** en 2010 aumentaron un 11% en comparación con el ejercicio anterior, situándose en 5.933 millones de euros (ejercicio 2009: 5.363 millones). Este fuerte aumento de los ingresos refleja el crecimiento de volumen en las actividades básicas y de exportación de Eurofighter y en programas de misiles y el progreso en los contratos de seguridad fronteriza Lead Systems Integrator. El EBIT* permaneció estable en 457 millones de euros (ejercicio 2009: 449 millones). Refleja el crecimiento de los márgenes en programas maduros y un notable crecimiento del I+D autofinanciado para productos de nueva generación. Se vio afectado por unos efectos netos aislados de unos 20 millones de euros. Esta cifra incluye la cancelación del contrato FiReControl por parte del gobierno británico. La inversión en I+D se centra principalmente en sistemas aéreos no tripulados (UAS) y comunicaciones seguras.

EADS sigue investigando con los clientes las necesidades y soluciones de financiación para el Talarion UAS, haciendo hincapié en la necesidad de un compromiso puntual de los gobiernos con el programa. El éxito del primer vuelo del EuroHawk y las continuas pruebas al demostrador Barracuda confirman la capacidad técnica en este campo del negocio.

Cassidian está empezando a percibir las primeras presiones de la situación de los presupuestos para defensa en sus países de origen con algún retraso en la recepción de pedidos y más gastos de I+D; sin embargo, en 2010 demostró un sólido rendimiento. Se espera que el gobierno alemán comunique los planes de sus programas en primavera. Entretanto, se está preparando un plan de transformación para el nuevo entorno de negocio, que registrará crecimiento en el área de seguridad.

En 2010, Cassidian avanzó con su estrategia de globalización, aunando fuerzas con Odebrecht en Brasil en el campo de tecnologías de defensa y seguridad así como creando un centro de ingeniería y una *joint venture* con Larsen & Toubro en India.

El nivel de pedidos recibidos de 4.300 millones de euros (ejercicio 2009: 8.000 millones) en un mercado con mayores desafíos fue inferior al nivel de los ingresos. Al final de diciembre de 2010, la cartera de pedidos de la División se mantenía en el sólido nivel de 16.900 millones de euros (final de 2009: 18.800 millones).

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

Los ingresos de Otras Actividades aumentaron un 8%, elevándose a 1.182 millones de euros (ejercicio 2009: 1.096 millones). Este incremento se debió principalmente a la aceleración en las entregas del Light Utility Helicopter (LUH) en EADS North America. El EBIT* de Otras Actividades aumentó a 25 millones de euros (ejercicio 2009: 21 millones) gracias a incrementos en ATR y Sogerma, si bien reducido por mayores inversiones en EADS North America. El aumento en ATR incluyó un efecto positivo de cambio de unos 15 millones de euros.

ATR entregó 52 aviones en 2010 (ejercicio 2009: 53 aviones) y recibió 78 pedidos netos en firme (ejercicio 2009: 26 pedidos netos) así como 33 opciones. Los pedidos recibidos fueron superiores a lo esperado, con un mercado muy activo para la nueva versión -600. La cuota de mercado de ATR se elevó a alrededor del 65% en 2010, confirmando su liderazgo en este segmento. Los pedidos nuevos comprenden 20 ATR 72-600 de la compañía brasileña Azul Linhas Aéreas y ATR consiguió un nuevo operador con Trinidad & Tobago Airlines, que hizo un pedido por 9 ATR 72-600 valorado en septiembre. En 2010, ATR entregó su avión número 900 a la compañía brasileña TRIP Linhas Aéreas. Al final de diciembre de 2010, la cartera de pedidos de ATR se situaba en 159 aviones (final de 2009: 133 aviones) y se prevé que las tasas de producción aumenten en 2011 gracias a una notable mejora de su entorno de mercado y de financiación.

Ante la posibilidad de una importante campaña de helicópteros en Estados Unidos, EADS North America realizó el primer vuelo de su avión de demostración técnica Armed Aerial Scout 72X en diciembre. También entregó el 150º helicóptero de servicios UH-72A al ejército estadounidense en febrero de 2011, siendo cada entrega puntual y acorde al presupuesto. A 31 de diciembre de 2010, la cartera de pedidos de Otras Actividades se situaba en 2.500 millones de euros (final de 2009: 2.000 millones).

* 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 es líder mundial en aeronáutica, defensa y servicios relacionados. En 2010, el Grupo –compuesto por Airbus, Astrium, Cassidian y Eurocopter– generó unos ingresos de 45.800 millones de euros con una plantilla de casi 122.000 empleados.

Contactos:

Pierre Bayle	+33 6 74 00 15 88
Alexander Reinhardt	+49 171 76 50 320
Martin Agüera	+49 175 227 43 69
Philipp Lehmann	+49 151 151 42 921

Nota para la prensa:

Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica con analistas

Puede escuchar la **conferencia telefónica** de Louis Gallois, Consejero Delegado y Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS con **analistas** hoy a las 09:30 horas (horario central 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 2010

(Cifras en euros)

Grupo EADS	Ejercicio 2010	Ejercicio 2009	<i>Variación</i>
Ingresos , en millones	45.752	42.822	+7%
de esta cifra, Defensa, en millones	12.269	10.767	+14%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millones	2.769	1.446	+91%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	1.231	-322	-
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	2.939	2.825	+4%
Beneficio Neto (pérdida) ⁽³⁾ , en millones	553	-763	-
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,68	-0,94	1,62 €
Cash Flow Libre (CFL) , en millones	2.707	585	+363%
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes , en millones	2.644	991	+167%
Dividendo por acción	0,22 ⁽⁶⁾	0,00	N/A
Pedidos recibidos ⁽⁴⁾ , en millones	83.147	45.847	+81%

Grupo EADS	31 dic. 2010	31 dic. 2009	<i>Variación</i>
Cartera de Pedidos ⁽⁴⁾ , en millones	448.493	389.067	+15%
de esta cifra, Defensa, en millones	58.257	57.306	+2%
Posición de Tesorería Neta , en millones	11.918	9.797	+22%
Empleados	121.691	119.506	+2%

Notas a pie: consúltense la página 15.

por División	Ingresos			EBIT⁽²⁾		
(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2010	Ejercicio 2009	Variación	Ejercicio 2010	Ejercicio 2009	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	29.978	28.067	+7%	305	-1.371	-
Airbus Commercial	27.673	26.370	+5%	291	386	-25%
Airbus Military	2.684	2.235	+20%	21	-1.754	-
Eurocopter	4.830	4.570	+6%	183	263	-30%
Astrium	5.003	4.799	+4%	283	261	+8%
Cassidian	5.933	5.363	+11%	457	449	+2%
Sedes Centrales / Consolidación	-1.174	-1.073	-	-22	55	-
Otras Actividades	1.182	1.096	+8%	25	21	+19%
Total	45.752	42.822	+7%	1.231	-322	-

por División	Pedidos recibidos⁽⁴⁾			Cartera de pedidos⁽⁴⁾		
(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2010	Ejercicio 2009	Variación	31 dic. 2010	31 dic. 2009	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	68.223	23.904	+185%	400.400	339.722	+18%
Airbus Commercial	68.210	23.461	+191%	378.907	320.321	+18%
Airbus Military	152	637	-76%	22.819	20.686	+10%
Eurocopter	4.316	5.810	-26%	14.550	15.064	-3%
Astrium	6.037	8.285	-27%	15.760	14.653	+8%
Cassidian	4.312	7.959	-46%	16.903	18.796	-10%
Sedes Centrales / Consolidación	-1.409	-1.080	-	-1.639	-1.120	-
Otras Actividades	1.668	969	+72%	2.519	1.952	+29%
Total	83.147	45.847	+81%	448.493	389.067	+15%

Notas a pie: consúltense la página 15.

EADS – Resultados del cuarto trimestre (4T) de 2010
(Cifras en euros)

Grupo EADS	4T 2010	4T 2009	Variación
Ingresos , en millones	14.198	13.099	+8%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	447	-1.411	-
Beneficio Neto (pérdida) ⁽³⁾ , en millones	355	-1.054	-
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,44	-1,30	1,74 €

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
(Cifras en millones de euros)	4T 2010	4T 2009	Variación	4T 2010	4T 2009	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	8.238	7.874	+5%	9	-1.894	-
Airbus Commercial	7.227	7.421	-3%	-37	-357	-
Airbus Military	1.144	598	+91%	56	-1.538	-
Eurocopter	1.745	1.531	+14%	62	98	-37%
Astrium	1.777	1.571	+13%	125	106	+18%
Cassidian	2.463	2.067	+19%	253	229	+10%
Sedes Centrales / Consolidación	-402	-317	-	-33	32	-
Otras Actividades	377	373	+1%	31	18	+72%
Total	14.198	13.099	+8%	447	-1.411	-

Notas a pie: consúltese la página 15.

Los **ingresos del cuarto trimestre de 2010** aumentaron un 8%, impulsados por el reconocimiento de hitos en el A400M y por crecimiento en Eurocopter, Astrium y Cassidian.

El **EBIT* del cuarto trimestre de 2010** experimentó una notable mejora en comparación con 2009, año en que se vio afectado por ajustes en las provisiones para el A400M y el A380. El EBIT* antes de partidas no recurrentes fue superior gracias a un mejor rendimiento en Airbus Commercial, Astrium, Cassidian y Eurocopter.

El **EBIT* de Airbus Commercial en el cuarto trimestre de 2010** fue negativo debido a efectos negativos aislados de los tipos de cambio.

Notas a pie 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 accionistas 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 las operaciones de Airbus con el A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División.
- 6) Se propondrá a la Junta General de Accionistas.

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 21 de abril de 2010, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.eads.com.