Nota de Prensa

El crecimiento adquiere mayor ímpetu: EADS comunica sus resultados del ejercicio 2011

- Todos los indicadores clave, significativamente superiores a las previsiones
- La cartera de pedidos del Grupo aumenta a un nivel récord: 541.000 millones de euros
- Los ingresos aumentan un 7%, hasta 49.100 millones de euros
- El EBIT* antes de partidas no recurrentes aumenta un 34%: 1.800 millones de euros
- El beneficio neto antes de partidas no recurrentes aumenta un 76%, hasta 1.100 millones de euros
- Fuerte Cash Flow Libre de 2.500 millones de euros antes de adquisiciones
- El dividendo propuesto aumenta a 0,45 euros
- El EBIT* de 2012 antes de previsiones sobre partidas no recurrentes, superior a 2.500 millones de euros

Leiden, 8 de marzo de 2012 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) anuncia unos resultados mejores de lo esperado para el ejercicio 2011. Pese a un contexto macroeconómico volátil, EADS siguió creciendo mejorando su rendimiento financiero durante 2011, en especial gracias a un fuerte ímpetu comercial respaldado por unas cifras resistentes de tráfico aéreo. Los mercados de defensa en el mundo occidental sufrieron presiones, tal como se preveía. La cifra de pedidos recibidos[(5)] alcanzó los 131.000 millones de euros en 2011. La cartera de pedidos[(5)] de EADS se situó en el nivel récord de 541.000 millones de euros. Los ingresos ascendieron a 49.100 millones de euros y el EBIT* antes de partidas no recurrentes, de unos 1.800 millones de euros, se benefició del buen comportamiento de los programas tradicionales de Airbus y de Airbus Military, así como de la actividad de series comerciales y servicios de Eurocopter. El EBIT* declarado se elevó a 1,7 millones de euros. La generación de cash flow permaneció fuerte, conduciendo a una posición de Tesorería Neta de 11.700 millones de euros.

“En 2011, EADS logró unas cifras superiores a las expectativas y demostró que tiene un saneado historial de crecimiento. Los pedidos recibidos en aviones comerciales han elevado nuestra cartera de pedidos a niveles récord, y me satisface el hecho de que el mercado de helicópteros civiles también haya adquirido un ímpetu significativo. Nuestra sólida generación de tesorería protege a la compañía y nos permitió asegurarnos adquisiciones importantes, principalmente en el terreno de servicios. El escenario está preparado para que EADS vuelva a una mayor rentabilidad”, afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Sin duda, en 2012 nos aguardan retos. En la Dirección seguimos dedicando la máxima atención a nuestros programas clave, en especial al A350. También tendremos que seguir atentos al incierto entorno económico y al resultado de conversaciones con gobiernos sobre el futuro de los programas de compras para defensa. Es esencial que estas conversaciones, especialmente en Alemania, tengan un resultado rápido y sólido para ambas partes.”

En el ejercicio 2011, los **ingresos** de EADS aumentaron un 7%, y alcanzaron los 49.100 millones de euros (ejercicio 2010: 45.800 millones de euros). Este crecimiento se debe a efectos de volumen y mix en Airbus y al aumento de la actividad comercial en Eurocopter. Estos incrementos compensan con creces un leve descenso en Astrium y Cassidian. La aportación global a los ingresos de 2011 de la primera consolidación de las grandes adquisiciones se situó en unos 300 millones de euros, principalmente por Vector Aerospace y Satair, con un efecto insignificante en el EBIT*. Las entregas físicas siguieron en un nivel elevado, con 534 aviones en Airbus Commercial, 503 helicópteros en Eurocopter y el 46º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5.

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 torno a 1.800 millones de euros (ejercicio 2010: 1.300 millones de euros) para EADS y en unos 500 millones de euros para Airbus (ejercicio 2010: en torno a 300 millones de euros). En comparación con 2010, representa un aumento significativo pese al incremento de los gastos en Investigación y Desarrollo y al efecto negativo del dólar. Se benefició de un buen comportamiento de los programas tradicionales de Airbus gracias a mejoras en volúmenes, mix y precios. Asimismo, Airbus Military y en especial Eurocopter contribuyeron a la mejora del comportamiento, esta última principalmente con su actividad en series comerciales y servicios. El EBIT* de Sedes Centrales antes de partidas no recurrentes mejoró en 2011, debido, sobre todo, a una mejor asignación de gastos centrales de gestión a las divisiones y a efectos positivos de eliminaciones en el seno del Grupo en el cuarto trimestre.

El **EBIT* declarado** de EADS se situó en 1.696 millones de euros (ejercicio 2010: 1.231 millones de euros). En Airbus Commercial, un mayor número de entregas y mejores precios compensaron con creces el deterioro de los tipos de cambio en las coberturas y un gasto más elevado en I+D. Los efectos totales de partidas aisladas en Airbus fueron prácticamente neutrales. El efecto negativo de la provisión para el A350 XWB se compensó con creces con los efectos de la terminación del A340 y con un efecto positivo de tipos de cambio en el descuadre de pagos previos a la entrega y en la revaluación del balance. Los resultados de Astrium, Cassidian y Eurocopter incluyen unos 200 millones de euros netos en partidas aisladas negativas. Esta cifra se compensa parcialmente con partidas aisladas positivas en Otras Actividades y Sedes Centrales. La mayor proporción se encuentra en Eurocopter, que ha declarado unos 115 millones de euros de efectos negativos aislados, derivados, principalmente, de programas gubernamentales y del programa de transformación SHAPE. Cassidian registró un cargo neto de 72 millones de euros en concepto de reestructuración y programas. En Astrium, el cargo de 23 millones de euros relativo al programa de transformación AGILE se contabilizó en el cuarto trimestre.

El **Beneficio Neto** aumentó un 87%, hasta 1.033 millones de euros (ejercicio 2010: 553 millones de euros), equivalente a un beneficio por acción de 1,27 euros (BPA en el ejercicio 2010: € 0.68). El Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes[(4)] aumentó a 1.061 millones de euros (ejercicio 2010: 603 millones de euros). Estos aumentos se deben principalmente a la mejora operacional reflejada en el EBIT*, que está transmitiéndose al Beneficio Neto.

El resultado financiero asciende a -220 millones de euros (ejercicio 2010: -371 millones de euros). El resultado por intereses de 13 millones de euros (ejercicio 2010: -99 millones de euros) mejoró sobre todo por los mayores ingresos por intereses relacionados con el buen comportamiento de la tesorería. El resultado por intereses de 2011 incluye una liberación positiva aislada de 120 millones de euros debida a la terminación del programa A340. La partida de otros resultados financieros asciende a -233 millones de euros (ejercicio 2010: -272 millones de euros). Esta línea incluye, entre otras cosas, una revaluación negativa de opciones de EADS sobre tipos de cambio por unos 90 millones de euros y la aplicación de provisiones descontadas por un importe de -172 millones de euros.

Sobre la base de un Beneficio por Acción (BPA) de 1,27 euros, el Consejo de Administración de EADS propone a la Junta General de Accionistas el pago de un dividendo de 0,45 euros por acción el 7 de junio de 2012 (ejercicio 2010: 0,22 euros por acción). La fecha de registro debería ser el 6 de junio de 2012.

“Estoy encantado de que podamos compartir el buen comportamiento y el crecimiento con nuestros accionistas mediante un aumento significativo del dividendo, basado en un ratio de pay out que converge con el del sector y el de nuestros homólogos”, señala Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS. “A medida que el Grupo madura, esta política de dividendos servirá de orientación para el futuro.”

Los gastos de **Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado** aumentaron a 3.152 millones de euros (ejercicio 2010: 2.939 millones de euros), impulsados principalmente por aumentos en Airbus a causa del desarrollo del A350 XWB, en Cassidian por sistemas aéreos no tripulados (UAS) y en actividades de radar de Eurofighter, así como en Eurocopter.

El **Cash Flow Libre** del ejercicio 2011 se benefició de un buen comportamiento operacional. El Cash Flow Libre se situó en 958 millones de euros (ejercicio 2010: 2.707 millones de euros). Después de financiación a clientes y antes de adquisiciones, el Cash Flow Libre de 2.493 millones de euros es considerablemente superior a lo esperado, gracias a una mayor cifra de pedidos recibidos y a más entregas de lo previsto en Airbus, una mejora del EBIT* antes de partidas no recurrentes y entradas de efectivo mejores de lo esperado de clientes gubernamentales. El cash flow bruto de operaciones aumentó en comparación con el ejercicio anterior, principalmente debido a la mejora de la rentabilidad antes de depreciación y de dotación de provisiones. El capital circulante incluye un aumento de existencias en Airbus debido a la aceleración paulatina en sus programas de producción. La aceleración de las existencias se compensó con creces con más pagos anticipados recibidos por Airbus. La financiación a clientes generó una tesorería de 135 millones de euros en 2011, dado los mercados de arrendadores y bancos sigues activos a pesar de las inquietudes recientes. El nivel de gasto en inversiones industriales es levemente inferior al de 2010. De acuerdo con la estrategia del Grupo, EADS realizó algunas adquisiciones significativas en 2001, con un desembolso global de unos 1.500 millones de euros.

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se elevó a la sólida cifra de 11.700 millones de euros (final de 2010: 11.900 millones de euros) después de adquisiciones. Refleja asimismo una aportación en efectivo de 489 millones de euros a activos de pensiones.

Los **pedidos recibidos**[(5)] de EADS aumentaron un 58%, a 131.000 millones de euros (ejercicio 2010: 83.100 millones de euros), impulsados por un nivel superior de pedidos de aviones comerciales en Airbus. A finales de diciembre de 2011, la **cartera de pedidos**[(5)] del Grupo había aumentado un 21%, y se situó en el nivel record de 541.000 millones de euros (final de 2010: 448.500 millones de euros), respaldando el crecimiento de la cifra de negocios de EADS en el futuro. La cartera de pedidos de Airbus Commercial se benefició de un efecto positivo de revaluación de 15.000 millones de euros

debido al tipo de cambio spot de cierre del dólar estadounidense, que se había fortalecido desde el final de 2010. La cartera de pedidos de defensa descendió a 52.800 millones de euros (final de 2010: 58.300 millones de euros).

A finales de diciembre de 2011, EADS tenía una plantilla de 133.115 **empleados,** incluyendo 6.505 procedentes de las adquisiciones de Vector Aerospace, PFW Aerospace, Vizada, Satair y varias adquisiciones más pequeñas (final de 2010: 121.691).

Perspectiva

Como base para las previsiones de EADS de cara a 2012, el Grupo espera que la economía mundial y el tráfico aéreo registren crecimientos en línea con las previsiones independientes actuales y presupone un tipo medio de cambio del dólar de 1 EUR = 1,35 USD.

En 2012, Airbus debería entregar unos 570 aviones comerciales. Los pedidos brutos deberían ser superiores al número de entregas. Los ingresos de EADS en 2012 deberían seguir creciendo por encima del 6%. El EBIT* del Grupo antes de partidas no recurrentes debería mejorar significativamente gracias a aumentos de volumen en Airbus y Eurocopter, a mejores precios en Airbus y a una mejora en el A380. EADS espera que el EBIT* antes de partidas no recurrentes sea superior a 2.500 millones de euros. El Beneficio por Acción (BPA)* de EADS en 2012, antes de partidas no recurrentes[(4)], debería ser superior a 1,65 euros (ejercicio 2011: 1,39 euros), sobre la base del Beneficio Neto* antes de partidas no recurrentes[(4)].

De cara al futuro, el comportamiento del EBIT* declarado y del BPA de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para cumplir en programas complejos como el A400M, A380 y A350 XWB de acuerdo con los compromisos contraídos con sus clientes. Sobre la base de esta previsión de EBIT*, EADS debería seguir generando un Cash Flow Libre positivo después de financiación a clientes y antes de adquisiciones. Dado que es la partida más volátil, especialmente en épocas de incertidumbre macroeconómica, EADS dará una previsión más exacta más adelante.

Divisiones de EADS: nuevos récords en Airbus, ímpetu del crecimiento en Eurocopter y un negocio estable en Astrium y Cassidian

Los ingresos consolidados de **Airbus** aumentaron un 10%, y se situaron en 33.103 millones de euros (ejercicio 2010: 29.978 millones de euros), impulsados principalmente por el aumento en las entregas. El EBIT* consolidado de Airbus aumentó un 91%, situándose en 584 millones de euros (ejercicio 2010: 305 millones de euros).

Los ingresos de Airbus Commercial se elevaron a 31.159 millones de euros (ejercicio 2010: 27.673 millones de euros). La producción en Airbus aumentó por décimo año consecutivo, conduciendo a un nuevo récord de 534 entregas físicas de aviones comerciales, entre ellos 26 A380. En comparación con el año anterior, los ingresos de Airbus Commercial se beneficiaron principalmente de un efecto favorable de volumen y mix, que incluyó un mayor número de entregas de la Familia A320 y del A380, así como mejoras en precios. El efecto negativo de los tipos de cambio en los ingresos se sitúa en torno a 400 millones de euros. El EBIT* declarado de Airbus Commercial se elevó a 543 millones de euros (ejercicio 2010: 291 millones de euros). En comparación con el año pasado, el EBIT* de Airbus Commercial antes de partidas no recurrentes, de unos 490 millones de euros (ejercicio 2010: unos 280 millones de euros) se benefició de una mejora operacional que incluyó un efecto favorable de precios. La mejora interanual se ve parcialmente reducida por el deterioro de los tipos de las coberturas de unos 200 millones de euros y mayores gastos de I+D, especialmente para el programa A350 XWB. Aunque los ingresos en Airbus Military descendieron un 7%, a 2.504 millones de euros (ejercicio 2010: 2.684 millones de euros) debido a un menor reconocimiento de ingresos para el A400M, el EBIT* experimentó una mejora significativa, elevándose a 49 millones de euros (ejercicio 2010: 21 millones de euros) debido a un mix favorable, mejoras operacionales y reducciones de gastos generales.

En 2011, Airbus Commercial batió su anterior récord de pedidos recibidos, con 1.419 pedidos netos (ejercicio 2010: 574 pedidos netos). La familia A320neo por sí sola consiguió 1.226 pedidos nuevos en firme, con lo que este avión se convierte en el más rápido en ventas en la historia de la aviación comercial. Airbus inició los vuelos de prueba con sus dispositivos “Sharklets” en el A320, que prometen una reducción del 3,5% en el consumo de combustible. Otros hitos significativos comprenden la entrega del avión número 7.000. Dos compañías aéreas, Korean Air y China Southern, recibieron la primera entrega del A380, tras lo cual ya hay siete aerolíneas utilizando este avión. La producción en serie del A380 progresó, como ponen de manifiesto las 26 entregas de 2011, superiores a lo previsto.

Los aumentos de la tasa de producción en los aviones de pasillo único y largo alcance están en marcha a pesar de los retos que supone la aceleración. Debido al ímpetu positivo de los pedidos, Airbus ha decidido acelerar la producción del A330 a una tasa de once en el segundo trimestre de 2014, siempre que la cuestión de las deudas de emisión (Emission Trading Scheme) no afecte a los pedidos de aviones. La Dirección está prestando la máxima atención a resolver los problemas en los amarres de las alas del A380. El coste de subsanación será soportado por Airbus y se ha provisionado una estimación dentro de la provisión de garantías para los aviones entregados. El programa A350 XWB está progresando. A finales de 2011 llegaron secciones importantes del A350 XWB a la línea de montaje final (FAL) de Toulouse. En febrero de 2012, el motor Trent del A350 WXB realizó su primer vuelo con éxito en un A380 “Flying Test Bed”. La puesta en servicio está programada para el primer semestre de 2014. El programa presenta grandes desafíos: el calendario se tensa a medida que Airbus avanza hacia sus próximos hitos, especialmente la entrada en la línea de montaje final. Airbus progresó en su estrategia de servicios en 2011 adquiriendo Satair, una empresa especializada en logística, y la estadounidense Metron Aviation, proveedores de soluciones avanzadas para la gestión del tráfico aéreo.

Airbus Military entregó un número récord de 29 aviones en 2011, entre ellos seis aviones A330 Multi-Role Tanker Transport de última tecnología. En un entorno desafiante, Airbus Military recibió cinco pedidos para aviones ligeros y medios. Las pruebas de vuelo en el A400M continúan a su máxima capacidad, con el objetivo de que los cinco aviones en pruebas estén preparados a tiempo para la entrega al primer cliente. El montaje final del avión del primer cliente empezó en Sevilla.

A finales de diciembre del pasado año, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 495.500 millones de euros (final de 2010: 400.400 millones de euros). La cartera de pedidos de Airbus Commercial se elevaba a 475.500 millones de euros (final de 2010: 378.900 millones de euros), cifra que comprende 4.437 unidades y que representa un récord en la industria (final de 2010: 3.552 aviones). Se benefició de un efecto positivo de revaluación de unos 15.000 millones de euros debido al fortalecimiento del dólar estadounidense frente al euro a finales de 2011 frente a 2010. Airbus Military registró cinco pedidos nuevos, lo que sitúa la cartera de pedidos en 217 aviones. La cartera de pedidos de Airbus Military se situaba en 21.300 millones de euros (final de 2010: 22.800 millones de euros).

Los ingresos de **Eurocopter** aumentaron un 12% y alcanzaron un nivel récord de 5.415 millones de euros (ejercicio 2010: 4.830 millones de euros), impulsados por la recuperación progresiva del sector civil. Las entregas alcanzaron un total de 503 helicópteros (ejercicio 2010: 527 helicópteros), que incluyen el Dauphin número 1.000, el EC135 número 1.000 y el NH90

número 100. El EBIT* de la División aumentó un 42%, hasta 259 millones de euros (ejercicio 2010: 183 millones de euros). El aumento de los ingresos y del EBIT* en comparación con el ejercicio anterior se debe a un efecto favorable de mix en entregas comerciales y actividades de soporte así como a un mejor rendimiento operacional. Los ingresos incluyen asimismo 210 millones de euros de la consolidación por primera vez de Vector Aerospace. En 2011 se contabilizó un cargo neto de unos 115 millones de euros. Corresponde principalmente a programas gubernamentales, así como al SHAPE. La cifra de 2010 incluía un cargo neto de 120 millones de euros. El gasto en I+D aumentó en el contexto de la estrategia de innovación de Eurocopter.

Beneficiándose de una recuperación significativa del sector civil y de su estrategia de innovación a largo plazo, Eurocopter registró pedidos netos de 457 helicópteros en 2011, frente a los 346 pedidos netos del ejercicio anterior. Estos pedidos abarcaban importantes adjudicaciones de contratos para el EC225, la primera gran contratación para el EC145 T2 mejorado de Eurocopter y pedidos en firme para el nuevo EC175. El ímpetu positivo del mercado ha continuado en el ejercicio actual, con 191 pedidos y compromisos en el Salón Aéreo HeliExpo de Dallas a principios de 2012. El programa NH90 alcanzó un importante hito con la declaración de cumplimiento para la configuración operacional definitiva del helicóptero de transporte táctico (TTH) NH90.

Eurocopter adquirió Vector Aerospace para impulsar su negocio de servicios y ampliar su presencia internacional. Su presencia mundial se reforzó más mediante una cooperación en Kazajstán y una nueva planta de producción en México. En 2011, Eurocopter alcanzó importantes hitos nuevos en sus iniciativas de innovación, comenzando los vuelos de prueba de un demostrador de helicóptero híbrido AS350 y del demostrador X^3. En 2011, Eurocopter completó su programa de transformación SHAPE, tras dos años de trabajo, que reforzó sus capacidades durante la crisis del mercado de los últimos años. La cartera de pedidos de la División se situaba en 13.800 millones de euros (final de 2010: 14.600 millones de euros) con 1.076 helicópteros (final de 2010: 1.122 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** en 2011 permanecieron estables en 4.964 millones de euros (ejercicio 2010: 5.003 millones de euros) gracias a una excelente ejecución de programas y a pesar de un mercado institucional desafiante y una mayor competencia. El EBIT* descendió levemente a 267 millones de euros (ejercicio 2010: 283 millones de euros). El sólido comportamiento de las actividades de satélites y transporte espacial se vio afectado por una menor actividad en Servicios, gastos relacionados con la adquisición de Vizada y un cargo de 23 millones de euros contabilizado para el programa de transformación AGILE en el último trimestre.

Los pedidos recibidos alcanzaron la cifra de 3.500 millones de euros en 2011, demostrando un ímpetu continuo, si bien situándose en un nivel inferior a los registrados en los excepcionales dos años anteriores. Se aseguraron operaciones que marcaron un hito con ventas de satélites para telecomunicaciones a US DIRECTV y a la operadora malasia Measat. Esto representa el primer éxito de Astrium en su iniciativa por mejorar la competividad global en los mercados de exportación por medio del programa de transformación AGILE. En 2011, el Ariane 5 realizó cinco lanzamientos consecutivos con éxito, entre ellos el número 46 y el lanzamiento del segundo vehículo de transporte automatizado (ATV). En conjunto, en 2011 se lanzaron 13 satélites construidos por Astrium, encontrándose entre ellos los dos primeros satélites de validación en órbita de Galileo y el satélite Pléiades 1A, para la observación de la Tierra a muy alta resolución, cuyo distribuidor comercial exclusivo será Astrium Services. Con la adquisición de Vizada, que se consumó en diciembre, se logró un avance significativo hacia la expansión futura del sector de servicios. A finales de diciembre de 2011, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 14.700 millones de euros (final de 2010: 15.800 millones de euros).

Cassidian generó unos sólidos ingresos de 5.803 millones de euros (ejercicio 2010: 5.933 millones de euros). La rentabilidad se ajustó a las expectativas, y el EBIT* descendió a 331 millones de euros (ejercicio 2010: 457 millones de euros). Aunque el EBIT* refleja un margen sólido en programas maduros, soporta la carga de un aumento significativo del I+D autofinanciado, una provisión de reestructuración de 38 millones de euros y un cargo negativo neto de 34 millones de euros correspondiente a programas. Las restricciones presupuestarias en los mercados nacionales están teniendo una clara repercusión en el negocio de Cassidian, con algún retraso en la recepción de pedidos, retrasos en la financiación y mayores gastos de I+D.

La División recibió pedidos por valor de 4.200 millones de euros en 2011 a pesar de un entorno más desafiante. La cartera de pedidos incluye un contrato para la primera fase del sistema de comando y control (ECCS) de los Emiratos Árabes Unidos para EMIRAJE Systems, una joint venture entre Cassidian y C4 Advanced Solutions. La División ha iniciado un proceso de transformación de amplio alcance para promover la globalización y adaptarse a un entorno empresarial desafiante en sus mercados europeos de origen.

En 2011, Cassidian siguió haciendo progresos en el desarrollo de sus capacidades en sistemas aéreos no tripulados (UAS). El EuroHawk UAS, un programa conjunto con Northrop Grumman para las Fuerzas Armadas alemanas, realizó su vuelo ferry de EE.UU. a Alemania en julio. Tras este vuelo, el sistema de inteligencia de señales para misiones, desarrollado por Cassidian, se integró con éxito antes de los vuelos de prueba. Cassidian

firmó contratos de colaboración UAS con Turkish Aerospace Industries y con la italiana Alenia Aeronautica. A finales de 2011, Cassidian firmó otro contrato con Rheinmetall para llevar a cabo sus actividades UAS junto con EADS en el seno de una nueva entidad. La entrega del Eurofighter número 300 en octubre marcó un hito más de este programa multinacional. Con el período de entrega acordado, la producción de Eurofighter está garantizada hasta 2017. A finales del pasado año, la cartera de pedidos de Cassidian se situaba en la sólida cifra de 15.500 millones de euros (final de 2010: 16.900 millones de euros).

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

Los ingresos de Otras Actividades aumentaron un 3%, hasta 1.252 millones de euros (ejercicio 2010: 1.182 millones de euros). Los ingresos de EADS North America mejoraron gracias a una aceleración en los Light Utility Helicopters (LUH) y a entregas de aviones de transporte medios y ligeros. En Sogerma, los aumentos de las tasas de producción y la mayor actividad en asientos de cabina compensaron el traspaso de algunas actividades a Eurocopter tras la adquisición de Vector Aerospace. El EBIT* de Otras Actividades se duplicó con creces, elevándose a 59 millones de euros (ejercicio 2010: 25 millones de euros), incluyendo aumentos en ATR y Sogerma así como una ganancia por la desinversión de Defense Security and Systems Solutions (DS3) en EADS North America que se consumó en mayo.

ATR alcanzó una cifra anual excepcional de pedidos recibidos con 119 pedidos en firme (ejercicio 2010: 78). Estos pedidos representan más de un 80% de todos los pedidos de aviones regionales en la gama de 50 a 90 plazas, confirmando el éxito de la gama mejorada de productos. En agosto de 2011, ATR entregó su primer ATR 72-600 a Royal Air Maroc, el cliente de lanzamiento. En total, ATR entregó 54 aviones en 2011 (ejercicio 2010: 52), de los cuales 10 ATR 72-600. En 2011, ATR alcanzó una cartera de pedidos récord de 224 aviones, que representan tres años de producción. EADS North America obtuvo un contrato de Lockheed Martin para suministrar el radar TRS-3D para su uso a bordo de los buques de combate costero de la Armada estadounidense. En octubre, EADS North America logró otro hito significativo en el programa del UH-72A Lakota Light Utility Helicopter (LUH) con la entrega de Lakotas a la Guardia Nacional, equipados con el Security and Support (S&S) Battalion Mission Equipment Package (MEP). Hasta la fecha, EADS North America ha entregado más de la mitad de los 345 LUH previstos al Ejército, todos ellos puntualmente y según lo presupuestado. La Armada estadounidense también ha recibido la entrega de cinco Lakotas para su uso en la Escuela Naval de Pilotos de Pruebas de EE.UU. A finales de diciembre, la cartera de pedidos de Otras

Actividades había aumentado un 18%, a 3.000 millones de euros (final de 2010: 2.500 millones de euros).

* 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 2011, el Grupo –compuesto por Airbus, Astrium, Cassidian y Eurocopter– generó unos ingresos de 49.100 millones de euros con una plantilla de más de 133.000 empleados.

Contactos:

Alexander Reinhardt	+49 171 765 0320
Martin Agüera	+49 175 227 4369
Matthieu Duvelleroy	+33 629 431 564
Philipp Lehmann	+49 151 151 42921

www.eads.com

http://twitter.com/EADSpress

El **dossier** sobre los resultados económicos de EADS está disponible en www.eads.com/prensa-dosieres-finanzas

Suscríbase a nuestro RSS Feed en **www.eads.com/RSS**. Más información sobre EADS –fotos, vídeos, archivos de sonido, documentos de información general– disponible en www.eads.com/press y www.eads.com/broadcast-room.

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, con analistas hoy a las 10:30 horas (horario central europeo) en el sitio web de EADS, www.eads.com.

Haga clic en el banner de la página inicial. Después de la retransmisión en directo habrá una grabación de la conferencia disponible.

EADS – Resultados del ejercicio 2011
(Cifras en euros)

Grupo EADS	**Ejercicio 2011**	Ejercicio 2010	*Variación*
Ingresos, en millones	**49.128**	45.752	*+7%*
de esta cifra Defensa, en millones	**11.561**	12.269	*-6%*
EBITDA [(1)], en millones	**3.520**	2.769	*+27%*
EBIT [(2)], en millones	**1.696**	1.231	*+38%*
Gastos de Investigación y Desarrollo, en millones	**3.152**	2.939	*+7%*
Beneficio Neto [(3)], en millones	**1.033**	553	*+87%*
Beneficio por Acción (BPA) [(3)]	**1,27**	0,68	*0,59€*
Cash Flow Libre (CFL), en millones	**958**	2.707	*-65%*
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes, en millones	**823**	2.644	*-69%*
Dividendo por acción	**0,45** [(7)]	0,22	*0,23€*
Pedidos recibidos [(5)], en millones	**131.027**	83.147	*+58%*

Grupo EADS	**31 dic. 2011**	31 dic. 2010	*Variación*
Cartera de Pedidos [(5)], en millones	**540.978**	448.493	*+21%*
de esta cifra Defensa, en millones	**52.775**	58.257	*-9%*
Posición de Tesorería Neta, en millones	**11.681**	11.918	*-2%*
Empleados	**133.115**	121.691	*+9%*

Notas a pie: consúltese la página 15.

por División	Ingresos			EBIT [2]		
(Cifras en millones de euros)	**Ejercicio 2011**	Ejercicio 2010	*Variación*	**Ejercicio 2011**	Ejercicio 2010	*Variación*
Airbus [6]	**33.103**	29.978	*+10%*	**584**	305	*+91%*
Airbus Commercial	**31.159**	27.673	*+13%*	**543**	291	*+87%*
Airbus Military	**2.504**	2.684	*-7%*	**49**	21	*+133%*
Eurocopter	**5.415**	4.830	*+12%*	**259**	183	*+42%*
Astrium	**4.964**	5.003	*-1%*	**267**	283	*-6%*
Cassidian	**5.803**	5.933	*-2%*	**331**	457	*-28%*
Sedes Centrales / Consolidación	**-1.409**	-1.174	-	**196**	-22	-
Otras Actividades	**1.252**	1.182	*+6%*	**59**	25	*+136%*
Total	**49.128**	45.752	*+7%*	**1.696**	1.231	*+38%*

por División	Pedidos recibidos [5]			Cartera de pedidos [5]		
(Cifras en millones de euros)	**Ejercicio 2011**	Ejercicio 2010	*Variación*	**31 dic. 2011**	31 dic. 2010	*Variación*
Airbus [6]	**117.874**	68.223	*+73%*	**495.513**	400.400	*+24%*
Airbus Commercial	**117.301**	68.210	*+72%*	**475.477**	378.907	*+25%*
Airbus Military	**935**	152	*+515%*	**21.315**	22.819	*-7%*
Eurocopter	**4.679**	4.316	*+8%*	**13.814**	14.550	*-5%*
Astrium	**3.514**	6.037	*-42%*	**14.666**	15.760	*-7%*
Cassidian	**4.168**	4.312	*-3%*	**15.469**	16.903	*-8%*
Sedes Centrales / Consolidación	**-1.233**	-1.409	-	**-1.467**	-1.639	-
Otras Actividades	**2.025**	1.668	*+21%*	**2.983**	2.519	*+18%*
Total	**131.027**	83.147	*+58%*	**540.978**	448.493	*+21%*

Notas a pie: consúltese la página 15.

EADS – Resultados del cuarto trimestre (4T) de 2011
(Cifras en euros)

Grupo EADS	**4T 2011**	4T 2010	*Variación*
Ingresos, en millones	**16.441**	14.198	*+16%*
EBIT [(2)], en millones	**811**	447	*+81%*
Beneficio Neto [(3)], en millones	**612**	355	*+72%*
Beneficio por Acción (BPA) [(3)]	**0,75**	0,44	*0,31€*

por División	**Ingresos**			**EBIT** [(2)]		
(Cifras en millones de euros)	**4T 2011**	4T 2010	*Variación*	**4T 2011**	4T 2010	*Variación*
Airbus [(6)]	**10.692**	8.238	*+30%*	**289**	9	*+3.111%*
Airbus Commercial	**10.039**	7.227	*+39%*	**237**	-37	-
Airbus Military	**757**	1.144	*-34%*	**44**	56	*-21%*
Eurocopter	**1.957**	1.745	*+12%*	**102**	62	*+65%*
Astrium	**1.524**	1.777	*-14%*	**102**	125	*-18%*
Cassidian	**2.384**	2.463	*-3%*	**161**	253	*-36%*
Sedes Centrales / Consolidación	**-535**	-402	-	**118**	-33	-
Otras Actividades	**419**	377	*+11%*	**39**	31	*+26%*
Total	**16.441**	14.198	*+16%*	**811**	447	*+81%*

Notas a pie: consúltese la página 15.

Los **ingresos del cuarto trimestre de 2011** aumentaron un 16%, impulsados por una mayor actividad en Airbus Commercial derivada de más entregas de aviones de pasillo único y del A380 en comparación con el cuarto trimestre de 2010, así como por una mayor actividad en Eurocopter y Otras Actividades. Eurocopter se benefició del efecto vinculado a la adquisición de Vector Aerospace de 140 millones de euros.

El **EBIT* del cuarto trimestre de 2011** aumentó un 81% en comparación con el ejercicio anterior debido a un efecto aislado positivo (principalmente un efecto positivo de tipos de cambio en el descuadre de pagos previos a la entrega y en la revaluación del balance) y a la mejora del EBIT* antes de partidas no recurrentes. El EBIT* del cuarto trimestre de 2011 antes de partidas no recurrentes aumentó un 41% respecto al ejercicio anterior, sobre todo debido a mejoras en volúmenes, mix y precios en programas tradicionales de Airbus. El EBIT* de Sedes Centrales antes de partidas no recurrentes también mejoró, sobre todo debido a una mayor asignación de la remuneración de los directivos a las Divisiones y a efectos positivos de eliminaciones en el seno del Grupo.

Notas a pie:

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) El Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes es el Beneficio Neto del que se han deducido las partidas no recurrentes del EBIT*. Excluye otros resultados financieros (salvo la relajación del descuento en las provisiones), el elemento positivo no recurrente del resultado por intereses de intereses vinculado a la terminación del programa A340 y todos los efectos fiscales de las partidas mencionadas. El Beneficio Neto* antes de partidas no recurrentes es el Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes de fondo de comercio y extraordinarios, después de impuestos. Por consiguiente, el BPA* antes de partidas no recurrentes es el BPA basado en el Beneficio Neto* antes de partidas no recurrentes.

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) Los segmentos sobre los que se informa, Airbus Commercial y Airbus Military, forman la División Airbus. Las eliminaciones se tratan a escala de División.

7) 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 19 de abril de 2011, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.eads.com.