

EADS comunica los resultados del primer trimestre de 2010

-
- Ingresos de 9.000 millones de euros: continúa el elevado nivel de entregas
 - EBIT* de 150 millones de euros antes de partidas no recurrentes
 - EBIT* de 83 millones de euros
 - Beneficio neto: 103 millones de euros
 - Sólida Tesorería Neta de 8.800 millones de euros
-

Leiden, 14 de Mayo de 2010

El entorno macroeconómico y comercial de EADS (símbolo en bolsa: EAD) mejora poco a poco, pero sigue afrontando retos. A lo largo del primer trimestre ha continuado la proactiva gestión de la cartera de pedidos así como la solidez de las entregas en todas las áreas de actividad. Los ingresos han ascendido a 9.000 millones de euros. EL EBIT* antes de partidas no recurrentes se ha situado en 150 millones de euros gracias a un buen comportamiento en los programas tradicionales de Airbus así como en las actividades de espacio y defensa. Se ha visto afectado por el A380 y por el deterioro de las coberturas. El EBIT* de EADS se ha situado en 83 millones de euros después de los efectos extraordinarios de los tipos de cambio. La cifra de pedidos recibidos, que se sitúa en 14.400 millones de euros, refleja la mejora del ímpetu comercial en un desafiante entorno de mercado. La cartera de pedidos del Grupo, situada en 416.000 millones de euros, proporciona una sólida plataforma para futuras entregas. La posición de Tesorería Neta de EADS, de 8.800 millones de euros, sigue siendo un fuerte activo.

“Me siento cautelosamente optimista en el sentido de que nuestra industria va remontando poco a poco. Los indicadores económicos muestran una tendencia a la recuperación de la economía mundial. Esto tiene un claro efecto positivo en el tráfico aéreo. Pero las recientes perturbaciones de los mercados financieros también nos recuerdan que todavía no hemos dejado atrás la crisis. La volatilidad sigue siendo elevada, especialmente a causa de la debilidad de algunas economías de la eurozona. EADS debería beneficiarse a medio y largo plazo del fortalecimiento del dólar, si la tendencia del dólar se confirma”, señala Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “La prioridad clave este año es cumplir lo previsto en nuestros programas. Tenemos que avanzar con el A380, ultimar la modificación del contrato del A400M con las naciones clientes además de progresar en el aspecto técnico del avión, y acelerar el desarrollo del A350.”

En los tres primeros meses, los **ingresos** de EADS han ascendido hasta 9.000 millones de euros (primer trimestre de 2009: 8.500 millones), respaldados por una combinación de volúmenes mayores y un mix favorable en las entregas de aviones comerciales en Airbus (119 unidades con reconocimiento de ingresos frente a las 116 del primer trimestre de 2009). Además, Eurocopter, Astrium y Otras Actividades han realizado aportaciones positivas. Estos efectos se han visto parcialmente contrarrestados por repercusiones negativas de los tipos de cambio y un menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M. En 2010 se ha reanudado la aplicación del método de porcentaje de determinación; en el primer trimestre no se ha reconocido ningún hito en concepto de ingresos.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes** –un indicador que refleja el margen subyacente del negocio de EADS excluyendo cargos o ganancias no recurrentes derivados de movimientos en las provisiones o efectos de los tipos de cambio– se situaba en 150 millones de euros (primer trimestre de 2009: 400 millones). En comparación con el primer trimestre de 2009, el mejor mix en las entregas y un mix favorable en los aviones de pasillo único y largo alcance se han visto contrarrestados con creces, sobre todo por el empeoramiento de los tipos en las coberturas y una reducción en el EBIT* de Sedes Centrales y eliminaciones. Esta reducción se debe a un cambio en la asignación de costes inmobiliarios y a una menor aportación de Dassault.

Asimismo, el A380 sigue influyendo considerablemente en el rendimiento subyacente. Pese a los importantes factores en contra de los tipos de cambio y los retos operacionales del A380, el **EBIT*** de Airbus antes de partidas no recurrentes ha ascendido a 80 millones de euros.

El **EBIT*** de EADS, situado en 83 millones de euros (primer trimestre de 2009: 232 millones), también se ha visto afectado por efectos negativos extraordinarios de los tipos de cambio.

Los efectos de los tipos de cambio han tenido una repercusión negativa de unos 300 millones de euros en el **EBIT*** del primer trimestre de 2010, en comparación con el mismo período de 2009.

El **Beneficio Neto** ha ascendido a 103 millones de euros (primer trimestre de 2009: 170 millones), cifra que representa un beneficio por acción de 0,13 euros (BPA en el primer trimestre de 2009: 0,21 euros). Este descenso se ha debido al deterioro del **EBIT***. El resultado financiero ha mejorado: el principal cambio procede de la revaluación negativa de las opciones en 2009, pero el programa de reestructuración de opciones se ha completado en el primer trimestre de 2010. Los gastos de **Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado** han experimentado un leve descenso, hasta 572 millones de euros (primer trimestre de 2009: 562 millones), principalmente gracias al aumento de las actividades en Defensa & Seguridad.

El **Cash Flow Libre** antes de la financiación a clientes, de -972 millones de euros (primer trimestre de 2009: -600 millones) refleja un aumento de las existencias y el efecto de recorte de los pagos de clientes recibidos al final de 2009. Las necesidades de financiación de los clientes en el trimestre han ascendido a unos 150 millones de euros. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes ha ascendido a -1.124 millones de euros (primer trimestre de 2009: -585 millones).

La **posición de Tesorería Neta** del Grupo se situaba en 8.800 millones de euros (final de 2009: 9.800 millones). La estacionalidad de las actividades de defensa e institucionales de EADS implican que el comportamiento de los ingresos, los beneficios y la tesorería tenderá a reflejarse con efecto retroactivo.

Los **pedidos recibidos** del Grupo, que ascienden a 14.400 millones de euros, han superado significativamente el nivel de 2009 (primer trimestre de 2009: 9.300 millones), principalmente debido al incremento de los pedidos de aviones comerciales para el A330 y el A350XWB en Airbus, pero con un menor ímpetu en la recuperación del mercado de helicópteros comerciales. Al final de marzo de 2010, la **cartera de pedidos** de EADS se situaba en la sólida cifra de 415.800 millones de euros (final de 2009: 389.100 millones), reflejando incrementos en todas las Divisiones. La cartera de pedidos pendientes de cumplir de Airbus se ha beneficiado de un efecto positivo por revaluación de unos 22.000 millones de euros, debido al tipo spot de cierre del dólar que se ha fortalecido significativamente desde final de año. La cartera de pedidos de defensa se mantenía estable en 57.700 millones de euros (final de 2009: 57.300 millones) gracias a los pedidos de servicios espaciales y misiles.

Al final de marzo de 2010, EADS tenía 119.860 **empleados** (119.506 al final de 2009).

Actualización sobre el programa de modernización de los aviones de reabastecimiento de las Fuerzas Aéreas estadounidenses (USAF)

El 20 de abril de 2010, EADS North America anunció su intención de presentar una propuesta como contratista principal para el programa de modernización de los aviones de reabastecimiento de la USAF, cuya fecha límite es el 9 de julio de 2010, y de ofertar el KC-45, el único avión actualmente en vuelo que cumple los requisitos de los aviones de reabastecimiento de la USAF descritos en la Petición de Propuesta KC-X. El KC-45 se deriva del avión de reabastecimiento de EADS que ya fue seleccionado por el Departamento de Defensa de EE.UU. en 2008 y que ha ganado los últimos cinco concursos mundiales consecutivos de aviones

cisterna. EADS North America ha reunido a un equipo industrial en EE.UU. para la preparación de la oferta del KC-45. El Departamento de Defensa ha indicado con toda claridad que EADS North America es un proveedor cualificado y capaz de cumplir todas las responsabilidades de un contratista principal, incluyendo el trabajo clasificado. La compañía seguirá consolidando su equipo industrial de manera que se fortalezca la oferta del KC-45.

Perspectiva

El Grupo se encuentra en una situación fundamentalmente sólida para hacer frente al entorno económico en 2010. La tendencia de mejora del mercado se confirma, especialmente en el tráfico aéreo, aunque siga habiendo volatilidad. En el mercado de helicópteros continúa la incertidumbre. Esta solidez se basa en una cartera de pedidos pendientes resistente y activamente gestionada de 3.426 aviones en Airbus Commercial, 1.301 en Eurocopter y una firme cartera de pedidos pendientes en las actividades de Espacio y Defensa.

EADS confirma su para 2010 según lo comunicado el 9 de marzo de 2010.

Sobre la base de una serie de activas campañas, los pedidos brutos en Airbus deberían situarse entre 250 y 300 en 2010.

En 2010, Airbus espera mantener el nivel de entregas de aviones de 2009 (final de 2009: 498 aviones). Eurocopter debería entregar en torno a un 6% menos de helicópteros en 2010 en comparación con el año pasado (final de 2009: 558 helicópteros).

Por lo tanto, con un tipo spot medio de 1 EUR = 1,40 USD, los ingresos de EADS en 2010 deberían permanecer prácticamente estables (final de 2009: 42.800 millones).

El **EBIT*** de EADS en 2010 ascenderá a unos 1.000 millones de euros. El deterioro de los tipos en las coberturas repercutirá en unos -1.000 millones de euros en comparación con 2009. El A380, aunque experimenta algo de mejora, seguirá influyendo considerablemente en el **EBIT*** antes de partidas no recurrentes, al igual que en 2009. Los ahorros en costes y una cierta mejora en los precios de los aviones deberían hacer una aportación positiva, si bien un menor número de entregas de helicópteros, algún aumento en Investigación y Desarrollo (I+D) y la inflación de costes influirán en la rentabilidad.

De cara al futuro, el comportamiento del **EBIT*** de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para llevar a cabo los programas A400M, A380 y A350XWB según los compromisos contraídos con sus clientes.

El Cash flow libre después de financiación a clientes debería ser neutral por las entradas de fondos del negocio institucional y público sostenibles a fin de año y con sujeción a los pagos anticipados previos a la entrega en el programa A400M. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes debería ser negativo debido a salidas de fondos por este concepto de unos 1.000 millones de euros. Si la situación del mercado sigue mejorando, debería emplearse menos cash flow en la financiación a clientes.

Divisiones de EADS: negocio institucional y público estable y mejora gradual de la situación comercial

Los ingresos consolidados de **Airbus**, que han ascendido a 6.264 millones de euros, han aumentado en comparación con el mismo trimestre del año pasado (primer trimestre de 2009: 5.883 millones). El **EBIT*** consolidado de Airbus se situó 7 millones de euros (primer trimestre de 2009: 89 millones).

Los ingresos de Airbus Commercial han ascendido a 5.989 millones de euros (primer trimestre de 2009: 5.470 millones). Las entregas han aumentado a 122 aviones comerciales (primer

trimestre de 2009: 116 aviones). En comparación con el año pasado, los ingresos de Airbus Commercial se han beneficiado de mayores volúmenes y de un mix favorable en aviones comerciales. Se han entregado tres aviones de pasillo único en arrendamiento operativo, sin reconocimiento de ingresos. En comparación con el primer trimestre del año pasado, el deterioro de los tipos de cambio ha tenido una repercusión negativa de unos 400 millones de euros. El EBIT* de Airbus Commercial ha descendido hasta 6 millones de euros frente a los 205 millones del primer trimestre de 2009. Refleja un mix favorable en las entregas de aviones de pasillo único y largo alcance, que se ha contrarrestado principalmente por los efectos negativos de los tipos de cambio. Además, el A380 sigue repercutiendo significativamente en el rendimiento subyacente.

Los ingresos de Airbus Military se ha situado en 384 millones de euros (primer trimestre de 2009: 456 millones). El EBIT* de Airbus Military ha aumentado a 1 millón de euros (primer trimestre de 2009: -116 millones de euros debido a la provisión para el A400M). Los resultados se han beneficiado de un aumento en la actividad de aviones de reabastecimiento para Emiratos Árabes Unidos y en el programa del Future Strategic Tanker Aircraft. Entre el final del ejercicio 2009 y el primer trimestre de 2010 no se ha reconocido ningún hito de ingresos en el programa A400M, por lo tanto, su aportación a los ingresos y al EBIT* es cero. Los costes soportados se han contabilizado como trabajo en curso.

En el primer trimestre, Airbus ha registrado unos resultados comerciales positivos en un mercado desafiante: se han contabilizado 60 nuevos pedidos comerciales en firme y se han entregado 122 aviones, incluyendo tres A380 y tres aviones de pasillo único al amparo de arrendamientos operativos. Más de un 80% de los aviones encargados en el primer trimestre corresponden al A330 y al A350XWB. No se ha registrado ninguna cancelación (primer trimestre de 2009: 14 aviones). Airbus Military no ha obtenido ningún pedido nuevo en el primer trimestre.

En enero de 2010, Emirates Airlines recibió su octavo A380, lo que se convirtió en la entrega del avión número 6.000 producido por Airbus en sus 40 años de historia. United Airlines ha hecho un pedido en firme por 25 A350XWB, que representa un importante avance en el mercado estadounidense, lo que hace que los pedidos para el A350XWB asciendan a 530 aviones. Tras una exitosa campaña de vuelos de prueba, el A330-200 en versión carguero ha recibido la certificación de tipo por parte de la European Aviation Safety Agency a principios de abril de 2010. En Airbus Military, el desarrollo del A400M marcha sobre ruedas. A principios de abril, el segundo A400M realizó su vuelo inaugural y ahora está en la fase de vuelos de prueba. El primer avión de reabastecimiento para la Royal Australian Air Force obtuvo la certificación civil de la European Aviation Safety Agency el 17 de marzo de 2010. La certificación militar está prevista para el verano de 2010.

A 31 de marzo de 2010, la cartera consolidada de pedidos de Airbus estaba valorada en 366.100 millones de euros (final de 2009: 339.700 millones). Airbus Commercial es responsable de 346.200 millones de euros (final de 2009: 320.300 millones), cifra equivalente a 3.426 unidades (final de 2009: 3.488 aviones). La cartera de pedidos de Airbus Military seguía estable en 21.200 millones de euros (final de 2009: 20.700 millones).

En los tres primeros meses de 2010, los ingresos de **Eurocopter** han crecido un 5%, ascendiendo a 798 millones de euros (primer trimestre de 2009: 758 millones). Este crecimiento se ha producido gracias a un favorable escalonamiento de las actividades de soporte a clientes en el primer trimestre y a un aumento en el reconocimiento de ingresos del NH90. El EBIT* de la División ha descendido a 26 millones de euros (primer trimestre de 2009: 38 millones). Las aportaciones positivas de servicios se han visto contrarrestadas por el factor negativo de los tipos de cambio, crecientes inversiones en productos y un menor margen en el programa NH90. Eurocopter ha logrado un hito significativo en la versión naval del NH90 en el trimestre, con las primeras certificaciones de clientes para Francia y Países Bajos. Tanto el prototipo del Korean Utility Helicopter (Surion), desarrollado por Korean Aerospace Industries con el apoyo de

Eurocopter, como el CH53GA del Ejército alemán, actualizado por Eurocopter para misiones de rescate personal, han realizado con éxito sus vuelos inaugurales según el calendario previsto. Eurocopter ha iniciado la implantación de su programa SHAPE, con el objetivo de asegurar la competitividad de la compañía y mantener su liderazgo en el futuro. El programa comprende también varias iniciativas de ahorro.

El mercado sigue siendo incierto para Eurocopter, pero 2010 ha empezado con una tendencia positiva de contrataciones y cancelaciones en comparación con el primer trimestre del año pasado. No obstante, el interés comercial sigue muy por debajo de los niveles de 2007 y 2008. La tendencia de los encargos a lo largo del trimestre ha mejorado con 84 pedidos netos (incluyendo 8 Light Utility Helicopters, o LUH) en comparación con los 66 del primer trimestre de 2009. La tendencia de las cancelaciones se está desacelerando: en el primer trimestre de 2010, hubo 18 cancelaciones de helicópteros frente a los 28 del año pasado. Las entregas en los tres primeros meses incluyen 2 Tigre, 4 NH90 y 6 LUH. Con 86 helicópteros, las entregas del primer trimestre de 2010 son menores que las del mismo período del año pasado (primer trimestre de 2009: 93 helicópteros). La cartera de pedidos de Eurocopter ha aumentado a 15.300 millones de euros (final de 2009: 15.100 millones) con 1.301 helicópteros (final de 2009: 1.303 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** han experimentado un leve aumento (2%) en el primer trimestre de 2010, hasta 924 millones de euros (primer trimestre de 2009: 904 millones). El comportamiento de los ingresos refleja mayores actividades de desarrollo y producción en defensa, así como el crecimiento de los servicios para telecomunicaciones. El **EBIT*** ha mejorado un 14%, hasta a 41 millones de euros (primer trimestre de 2009: 36 millones), gracias a la fortaleza de las actividades de defensa y al crecimiento en servicios para telecomunicaciones, mejoras que se han visto parcialmente contrarrestadas por menores volúmenes y margen en satélites de navegación y un menor margen en satélites de observación de la Tierra.

Astrium ha registrado notables logros en todas sus actividades en el primer trimestre. En servicios, Paradigm ha firmado una ampliación del contrato de servicios Skynet 5 con el Ministerio de Defensa británico. Esto añade un cuarto satélite a la constelación y mejorará las capacidades de prestación de servicios para las comunicaciones militares vía satélite, proporcionando capacidad adicional a un creciente mercado internacional hasta 2022. Astrium se ha adjudicado un contrato de la Agencia Europea de Defensa (EDA) para un nuevo estudio preparatorio destinado a coordinar las futuras necesidades de comunicaciones militares de la Unión Europea. La División también ha conseguido dos contratos de la Agencia Europea del Espacio (ESA): la fase inicial de desarrollo para mejorar el rendimiento del Ariane 5 y la construcción del satélite óptico Sentinel-2B.

Los pedidos recibidos, que ascienden a 1.200 millones de euros en el primer trimestre, demuestran los éxitos de todos los segmentos de negocio de la División. Sin embargo, la cifra es considerablemente inferior a la registrada en el primer trimestre de 2009 (5.600 millones), que, entre otros pedidos, incluía el lote de 35 lanzadores del Ariane 5 PB. Al final de marzo de 2010, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 15.000 millones de euros (final de 2009: 14.700 millones).

Los ingresos de la División **Defensa & Seguridad** (DS) en el primer trimestre de 2010, de 928 millones de euros, se han mantenido aproximadamente en el nivel del año pasado (primer trimestre de 2009: 934 millones). Los mayores ingresos por exportaciones en programas de misiles se han visto contrarrestados por un volumen más bajo en servicios para aviones militares en este trimestre, que debería recuperarse más adelante.

El **EBIT*** ha permanecido estable en 21 millones de euros (primer trimestre de 2009: 21 millones). Los mayores volúmenes en programas de exportación de misiles, junto con un mejor mix de las actividades de mantenimiento y formación, compensan el significativo aumento en

I+D en el primer trimestre. El mayor esfuerzo en I+D se ha concentrado principalmente en los segmentos UAV y comunicaciones seguras.

DS ha obtenido y cumplido importantes contratos en el primer trimestre. MBDA y el Ministerio de Defensa británico han suscrito un acuerdo de asociación a largo plazo para el suministro y el soporte de armamento complejo que ha dado lugar a un pedido por valor de 132 millones de euros (cifra que representa la cuota del 37.5%) para el despliegue de nuevas capacidades militares en Afganistán. Asimismo, DS ha firmado varios contratos para su sistema de red de radio TETRA, incluyendo un contrato con la Oficina de Seguridad Pública de Shenzhen para crear la mayor red digital para la policía de China. En febrero, DS entregó el segundo lote de 35 sistemas UAV DRAC (Drone de Reconnaissance au Contact) modificados al Ejército francés para mejorar las capacidades en terrenos montañosos. Al final de marzo de 2010, la cartera de pedidos de la División ascendía a 18.900 millones de euros (final de 2009: 18.800 millones), proporcionando una sólida plataforma de crecimiento futuro.

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

Los ingresos de Otras Actividades han aumentado un 15%, hasta 246 millones de euros (primer trimestre de 2009: 214 millones), impulsados por mayores entregas y por la actividad de gestión de activos en ATR. El EBIT* de Otras Actividades se ha situado en – 1 millón de euros (primer trimestre de 2009: 0 millones). El pequeño incremento en ATR y EADS North America se ha visto contrarrestado por un descenso en Sogerma debido al retroceso en el negocio MRO de motores de aviones, en el que ha influido la crisis económica.

ATR ha entregado 13 aviones en el primer trimestre (primer trimestre de 2009: 8 aviones) y ha recibido pedidos por 8 unidades (primer trimestre de 2009: 0 unidades). No se ha producido ninguna cancelación. Al final de marzo de 2010, la cartera de pedidos de ATR se situaba en 128 aviones. En el primer trimestre de 2010, EADS ha seguido intensificando su presencia en el mercado de defensa de EE.UU. En marzo, EADS North America entregó su LUH número 100 al Ejército estadounidense. Este último hito marca otro logro ajustado al calendario y al presupuesto en este exitoso programa. EADS North America e Infoterra han recibido un contrato a cinco años, por valor de 85 millones de dólares, para suministrar datos vía satélite a la National Geospatial-Intelligence Agency (NGA) estadounidense para su uso en aplicaciones de inteligencia, militares y de seguridad nacional. A 31 de marzo de 2010, la cartera de pedidos de Otras Actividades permanecía invariable en la cifra de 2.000 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 2009, el Grupo –compuesto por Airbus, Eurocopter, EADS Astrium y EADS Defence & Security– generó unos ingresos de 42.800 millones de euros con una plantilla de más de 119.000 empleados.

Contactos:	
Alexander Reinhardt	Tel.: +49 89 607 34066
Martin Agüera	Tel.: +49 89 607 34735
Charles-Etienne Lebatard	Tel.: +33 1 42 24 24 25
Philipp Lehmann	Tel.: +49 89 607 34287
Jaime Pérez-Guerra	Tel.: +34 91 585 77 89

EADS – Resultados del primer trimestre (1T) de 2010 (no auditados)

(Cifras en euros)

Grupo EADS	1T 2010	1T 2009	Variación
Ingresos, en millones	8.950	8.467	+6%
de esta cifra, Defensa, en millones	1.925	1.968	-2%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millones	457	585	-22%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	83	232	-64%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	572	562	+2%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	103	170	-39%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,13	0,21	- 0,08 €
Cash Flow Libre (CFL), en millones	-1.124	-585	–
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes , en millones	-972	-600	–
Pedidos Recibidos ⁽⁴⁾ , en millones	14.382	9.328	+54%

Grupo EADS	31 de marzo 2010	31 de dic. 2009	Variación
Cartera de Pedidos ⁽⁴⁾ , en millones	415.792	389.067	+7%
de esta cifra, Defensa, en millones	57.677	57.306	+1%
Posición de Tesorería Neta , en millones	8.753	9.797	-11%
Empleados	119.860	119.506	0%

por División (Cifras en millones de euros)	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
	1T 2010	1T 2009	Variación	1T 2010	1T 2009	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	6.264	5.883	+6%	7	89	-92%
Airbus Commercial	5.989	5.470	+9%	6	205	-97%
Airbus Military	384	456	-16%	1	-116	–
Eurocopter	798	758	+5%	26	38	-32%
Astrium	924	904	+2%	41	36	+14%
Defensa & Seguridad	928	934	-1%	21	21	0%
Sedes Centrales/ Consolidación	-210	-226	–	-11	48	–
Otras Actividades	246	214	+15%	-1	0	–
Total	8.950	8.467	+6%	83	232	-64%

por División	Pedidos recibidos ⁽⁴⁾			Cartera de pedidos ⁽⁴⁾		
(Cifras en millones de euros)	1T 2010	1T 2009	Variación	31 Mar 2010	31 de dic. 2009	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	11.158	1.792	+523%	366.051	339.722	+8%
Airbus Commercial	11.035	1.667	+562%	346.182	320.321	+8%
Airbus Military	146	164	-11%	21.155	20.686	+2%
Eurocopter	1.057	1.016	+4%	15.324	15.064	+2%
Astrium	1.234	5.641	-78%	14.961	14.653	+2%
Defensa & Seguridad	964	918	+5%	18.864	18.796	0%
Sedes Centrales/ Consolidación	-230	-173	-	-1.398	-1.120	-
Otras Actividades	199	134	+49%	1.990	1.952	+2%
Total	14.382	9.328	+54%	415.792	389.067	+7%

Notas

- Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.
- Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.
- 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.
- 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.
- Tras la integración de Airbus Military en Airbus, Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. El perímetro de Airbus Commercial comprende EFW y la ya completada reorganización de aeroestructuras, pero excluye el A400M. Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así como toda la actividad del A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División. Las cifras de Airbus Commercial para el primer trimestre de 2009 se muestran detalladamente y el EBIT* de Airbus Military correspondiente al primer trimestre de 2009 se ha reexpresado para reflejar los cambios.

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.