

Carta a nuestros accionistas



Estimados accionistas:

Después de contener las convulsiones que sacudieron a EADS en 2006, miramos de nuevo al futuro: nuestra perspectiva como Grupo para 2007 y a medio plazo ha esbozado un rumbo para los inversores y ha tratado de paliar la incertidumbre.

Para los observadores del mercado, la perspectiva de Airbus se presenta "insatisfactoria", una opinión compartida por nuestra propia dirección. Con todo, nuestra base accionarial sigue siendo considerablemente estable, al igual que nuestra cotización, que se ha movido en la banda de entre 22 y 26 euros desde diciembre de 2006.

Ustedes se preguntarán el porqué de esta relativa estabilidad. ¿Qué mueve a los inversores a tener acciones de EADS hoy en día? Una reciente presentación (*road-show*) nos ha proporcionado información sobre algunos de los motivos de los accionistas:

Atención a los fundamentos internos:

Algunos inversores se centran en las fortalezas de EADS, su opinión parte de la óptima situación de la tesorería, después contemplan la notable cartera de pedidos, cuyo valor equivale a cinco años de ingresos así como la gama de productos avanzados y competitivos.

Tienen en cuenta la mejora de nuestra posición en mercados clave y los recientes logros en China, la India y EE.UU.. Reconocen el decisivo adelanto de una organización más agilizada, íntegra y transparente, ahora que el consejero delegado y el director financiero de EADS ocupan también estos mismo cargos en Airbus.

Los inversores conceden una cierta credibilidad al control recuperado sobre la industrialización del A380, al lanzamiento del A350XWB como oferta realmente competitiva en el

segmento de largo alcance, y a la revisión y el seguimiento del programa A400M.

También son conscientes de la determinación de la dirección de implantar el programa Power8, lanzado a pesar de unas elevadas implicaciones emocionales, recordando la reestructuración realizada por EADS en EADS Astrium y en el área de defensa durante los años anteriores.

Además, un número creciente de inversores reconoce por fin el ímpetu de los beneficios de las actividades de helicópteros, defensa y espacio, y su importancia para respaldar la valía de EADS.

Atención a los factores externos y percepciones:

Otros inversores señalan el enorme valor que significa EADS y Airbus en Europa; opinan que no se podría dejar que fracasara ninguna de las dos. Más allá de los símbolos, es mucho lo que está en juego para las tecnologías, las exportaciones, los ingresos fiscales y los puestos de trabajo en Europa. Esta opinión resuena en la calificación crediticia de Moody's, que asume el apoyo implícito de los países de origen de EADS. También se deja sentir en el aluvión de declaraciones políticas desencadenado por el programa Power8.

Otro punto de vista es que Airbus opera en un duopolio, en el que su destino no puede divergir durante demasiado tiempo del de Boeing, respaldado por el mismo ciclo económico y que efectivamente, según algunos inversores, de producirse un giro en el flujo de noticias, prestaría apoyo a un vuelco en la actitud del mercado.

Pero estos argumentos optimistas sólo se tienen en pie si EADS hace su trabajo. Los inversores se muestran unánimes, tenemos que cumplir: el programa Power8, en su totalidad. Entregar el A380 puntual y fiablemente este año a Singapore Airlines y posteriormente a otras líneas aéreas. Entregar pedidos del A350XWB, demostrando el concepto y seguir creciendo en las actividades de helicópteros, defensa y espacio. Si no lo logramos, el Grupo será presa de la debilidad del dólar y verá comprometidas sus inversiones de cara al futuro.

La dirección ha recibido este mensaje con claridad. El éxito de estos objetivos, afirman, son los cimientos sobre los que se construirá la siguiente fase de la historia de EADS.

RESUMEN	RESULTADOS DE 2006	2
	CRECIMIENTO DE LOS INGRESOS RESPALDADO POR TODAS LAS DIVISIONES	4
	AIRBUS REFUERZA SU COMPETITIVIDAD CON EL PROGRAMA POWER8	6

PIERRE DE BAUSSET
Senior Vice President,

Director de Relaciones con Inversores y Comunicación Financiera

Resultados de 2006



➔ Partiendo de un fuerte ímpetu comercial, EADS registró un crecimiento de los ingresos, que ascendieron a 39.400 millones de euros, en todas las Divisiones. Por primera vez, el Grupo alcanzó el hito de 10.000 millones de euros en ingresos de defensa. En 2006, EADS registró un EBIT* (antes de fondo de comercio y extraordinarios) de 399 millones de euros (ejercicio 2005: 2.852 millones de euros). La repercusión del A380, el A350 y el A400M, junto con la creciente debilidad del dólar estadounidense frente al euro, situaron a Airbus en pérdidas. Esta situación se compensó con creces con el fuerte EBIT* de las demás actividades de EADS.

Récord en pedidos recibidos

Las dificultades experimentadas por Airbus ensombrecieron una sobresaliente cifra de pedidos recibidos de 790 aviones, un récord de entregas de 434 aviones, el lanzamiento del programa A350XWB y el éxito en la certificación de tipo del A380. Eurocopter vivió un año bueno en un entorno de mercado que le prestó un gran apoyo, con 615 pedidos de helicópteros, una cifra sin precedentes. Logró un avance estratégico con el pedido del UH-72A Lakota, el helicóptero ligero del ejército estadounidense. Con un total de 381 helicópteros, Eurocopter entregó el mayor número de su historia. EADS Astrium mejoró considerablemente su rentabilidad y consiguió importantes pedidos de satélites y sistemas como el SatComBW, un importante programa de comunicación vía satélite en Alemania. La División Defensa y Seguridad mejoró su comportamiento y captó oportunidades de negocio en áreas como la de redes seguras,

creando con ello una sólida base para nuevas mejoras a largo plazo.

El fuerte aumento de **los ingresos**, que alcanzaron los 39.400 millones de euros, contó con el soporte de todas las Divisiones, en especial con las mayores entregas en Airbus y Eurocopter.

El EBIT* total de EADS en 2006 se situó en 399 millones de euros (ejercicio 2005: 2.852 millones de euros). El EBIT* se vio considerablemente afectado por retrasos del A380, cargos relativos al A350, mayores gastos de Investigación y Desarrollo (I+D), así como pérdidas en EADS Sogerma. Además, las coberturas del Grupo EADS vencieron a un tipo medio de cambio menos favorable, de 1 EUR = 1,12 USD (ejercicio 2005: 1 EUR = 1,06 USD). Estos factores negativos se vieron compensados en parte por unas aportaciones considerablemente mejores de la producción en serie de Airbus y de las actividades de helicópteros, defensa y espacio del Grupo, así como por una pequeña aportación derivada de un cambio en la contabilización de los compromisos por pensiones. La reducción **del Beneficio Neto** del Grupo, situado en 99 millones de euros (ejercicio 2005: 1.676 millones de euros), o 0,12 euros por acción (ejercicio 2005: 2,11 euros) refleja principalmente la evolución del EBIT* del Grupo.

Centrándose en el futuro, EADS invirtió en I+D más del 6% de sus ingresos. En 2006, los gastos de **I+D autofinanciado** del Grupo ascendieron a 2.458 millones de euros (ejercicio 2005: 2.075 millones de euros), originándose en su mayor

parte en los constantes programas de desarrollo de aviones de Airbus y en los mayores esfuerzos de Investigación y Tecnología (I+T) en todo el Grupo.

Los pedidos recibidos por EADS ascendieron a 69.000 millones de euros (ejercicio 2005: 92.600 millones de euros). En cuanto a nuevos pedidos, Eurocopter estableció otro récord en 2006 (incremento del 39% en comparación con el récord anterior de 2005). Airbus registró su segundo mejor ejercicio de la historia y EADS Astrium otro año notable.



Thomas Enders y Louis Gallois, consejeros delegados con Hans Peter Ring, director financiero en la conferencia de prensa sobre los resultados anuales celebrada el 9 de marzo.



PERSPECTIVA

En su presupuesto interno para 2007, EADS prevé que sus ingresos experimenten una reducción de un solo dígito (principalmente debido al tipo de cambio previsto de EUR/USD de 1,30), y que su EBIT* permanezca básicamente estable en 2007.

Ajustados a un dólar estable, los ingresos de Airbus permanecerían nivelados, sobre la base de 440 o 450 entregas durante el año y pese a menores aportaciones del A400M. Airbus registrará otra pérdida sustancial en 2007, atribuible a cargos de reestructuración del programa Power8, costes adicionales para prestar soporte al programa A380, potenciales gastos de lanzamiento del A350XWB, mayores gastos de I+D, así como la repercusión del deterioro del tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro.

Por otra parte, las actividades de helicópteros, defensa y espacio deberían registrar unos ingresos estables y, en conjunto, deberían incrementar su aportación a un EBIT* conjunto que se estima cerca de 1.000 millones de euros en 2007.

La aportación de Airbus al Cash Flow Libre en 2007 dará lugar a un Cash Flow Libre negativo a escala del Grupo situado en -1.000 millones de euros. No obstante, la volatilidad de los componentes del capital circulante puede causar fuertes oscilaciones de esta cifra.

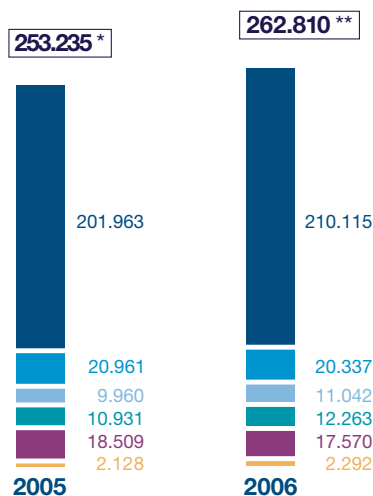
A medio plazo, los factores siguientes guiarán la evolución de EADS:

- Actualmente se prevé que las entregas de aviones sigan aumentando, si bien a un ritmo mucho más lento. Es previsible que los ingresos de Airbus se vean afectados por un deterioro del mix y de los precios en recientes pedidos, en parte debido a la presión competitiva.
- Está previsto que los gastos de Investigación y Desarrollo aumenten paulatinamente, impulsados por el desarrollo del A350XWB y mayor gasto en I+D.
- Después de los cambios en la dirección de Airbus y con el trasfondo de la volatilidad de los costes resultantes del reciente cambio en programas industriales, la dirección está trabajando para establecer un plan a largo plazo para Airbus concentrándose en ajustar su base de costes con el objetivo de conseguir unos márgenes EBIT* en torno a cinco.

Se espera que todas las demás actividades en conjunto aumenten sus ingresos y su aportación al EBIT* durante los próximos años.

La dirección de EADS está comprometida con restablecer los márgenes EBIT* en todo el Grupo, si bien a niveles inferiores al margen logrado en 2005.

CARTERA DE PEDIDOS (por segmento en millones de euros)



- AIRBUS
- AVIONES DE TRANSPORTE MILITAR
- EUROCOPTER
- EADS ASTRIUM
- DEFENSA Y SEGURIDAD
- OTRAS ACTIVIDADES

* -11.217 millones de euros sedes centrales/consolidación

** -10.809 millones de euros sedes centrales/consolidación

Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales están basadas en precios brutos de catálogo. El aumento de la cartera de pedidos en comparación con el cierre de 2005 se logró a pesar de un efecto de 17.000 millones de euros debido a la revaluación a un tipo de cambio EUR/USD menos favorable.

GRUPO EADS (cifras en millones de euro)

	Ejercicio 2006	Ejercicio 2005	Variación
Ingresos	39.434	34.206	+15%
- de esta cifra, defensa	10.039	7.700	+30%
EBITDA ⁽¹⁾⁽⁴⁾	2.033	4.365	-53%
EBIT ⁽²⁾⁽⁴⁾	399	2.852	-86%
Gastos de Investigación y Desarrollo	2.458	2.075	+18%
Beneficio neto ⁽³⁾⁽⁴⁾	99	1.676	-94%
Beneficio por acción (BPA) ⁽³⁾⁽⁴⁾ (en euros)	0,12	2,11	-1,99
Cash flow libre (CFL)	2.029	2.413	-16%
Cash flow libre antes de financiación a clientes	869	2.239	-61%
Pedidos recibidos ⁽⁵⁾	69.018	92.551	-25%

1) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y extraordinarios.

2) Beneficio antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.

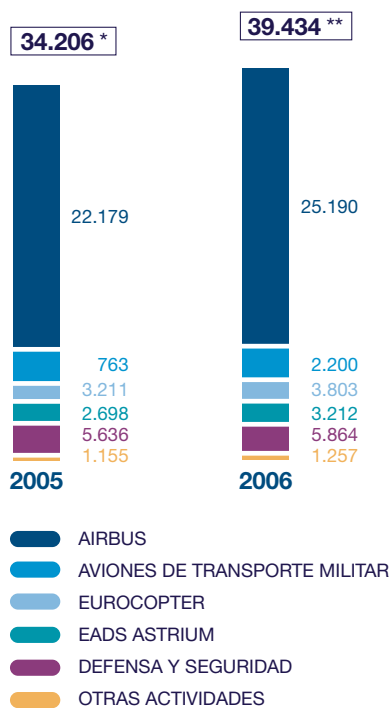
3) EADS sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.

4) En 2006, EADS cambió su política contable del enfoque de banda de fluctuación al enfoque patrimonial, es decir, todas las ganancias y pérdidas actuariales están reconocidas en el Balance como provisión para pensiones, reduciendo con ello el patrimonio neto. Por lo tanto, las variaciones en ganancias y pérdidas actuariales que estén reconocidas como gastos según el método de banda de fluctuación deben retrocederse. En 2006, este cambio aporta 45 millones de euros al EBITDA y EBIT*, 25 millones de euros al Beneficio Neto y 0,03 euros al beneficio por acción.

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.

EL CRECIMIENTO DE LOS INGRESOS, respaldado por todas las Divisiones

➔ INGRESOS (por segmento en millones de euros)



*-1.436 millones de euros sedes centrales/consolidación
**-2.092 millones de euros sedes centrales/consolidación



Airbus

La División **Airbus** entregó un número récord de aviones en 2006 (434 frente a 378 en 2005) logrando unos ingresos de 25.190 millones de euros, cifra que representa un incremento del 14% en comparación con el ejercicio anterior. Airbus registró un EBIT* de -572 millones de euros (ejercicio 2005: 2.307 millones de euros). Asimismo, el EBIT* incluía una provisión de 352 millones de euros para contingencias del A400M con el fin de cubrir riesgos y desafíos técnicos en la cuota de trabajo de **Airbus**.

Con 824 pedidos brutos (790 pedidos netos), Airbus logró su mejor año histórico en cuanto a ventas. Hasta la fecha, dos clientes han cancelado sus pedidos de un total de 20 A380 (versión de carga). El ímpetu del mercado de Asia-Pacífico quedó demostrado con elevados números de pedidos en toda la cartera de Airbus.

Entre ellos, Airbus recibió un pedido de China de 150 aviones de la familia A320 y una carta de intenciones por 20 aviones A350XWB. La cartera de pedidos de **Airbus** se sitúa en un máximo histórico. Además, cuando el Consejo de Administración de EADS le dio luz verde para lanzar el A350XWB, **Airbus** preparó el terreno para el desarrollo futuro de la cartera de productos.

Este avión es una respuesta a la demanda del mercado y será extremadamente eficiente y ecológicamente avanzado. La cartera de **Airbus** se amplió más con el lanzamiento del avión de carga A330-200. La integridad técnica del A380 quedó demostrada con el éxito de la certificación de tipo en diciembre de 2006. El primer avión se entregará en octubre de 2007.

El anuncio del programa Power8 sienta los cimientos para fortalecer la competitividad de **Airbus**.



Aviones de Transporte Militar

Los ingresos de la División **Aviones de Transporte Militar** ascendieron a 2.200 millones de euros (ejercicio 2005: 763 millones de euros) y el EBIT* aumentó a 75 millones de euros, frente a los 48 millones de euros de 2005. Este crecimiento refleja principalmente el logro de los cuatro hitos del A400M previstos para 2006, así como el reconocimiento de ingresos relativos a un hito trasladado de 2005 a 2006. El avance de los ingresos del programa del avión cisterna australiano ha prestado un apoyo adicional. Está previsto que el primer avión A330 Multi-Role Tanker Transport (MRTT) con el nuevo sistema boom de reabastecimiento en vuelo entre en servicio en 2009.

En cuanto a la sustitución del avión cisterna estadounidense, EADS y Northrop Grumman ofertarán conjuntamente el avión de repostaje más moderno del mundo. EADS está bien posicionada en el concurso para el programa JCA (Joint Cargo Aircraft) y el Grupo demostró su fiabilidad entregando el primer CN-235 para el programa Deepwater de la Guardia Costera estadounidense el año pasado.



Eurocopter

Eurocopter entró con éxito en el mercado de defensa estadounidense y volvió a confirmar su posición de liderazgo mundial en el mercado de helicópteros civiles y paraestatales. La entrega récord de 381 helicópteros (334 en el ejercicio 2005) impulsó el crecimiento de los ingresos en un 18%. El EBIT* de la División aumentó un 21%, hasta 257 millones de euros frente a los 212 millones de euros de 2005. El incremento del EBIT* se motivó principalmente por el mayor volumen pero contrarrestado por el efecto del dólar estadounidense, mayores gastos de venta y costes relativos al NH90.

En diciembre de 2006, **Eurocopter** empezó a realizar las entregas de dos de sus principales programas de helicópteros para defensa: se entregaron los tres primeros NH90 al ejército alemán, y el ejército estadounidense recibió el primero de hasta 322 helicópteros ligeros (UH-72A Lakota) con tres meses de adelanto sobre el calendario previsto.

Defensa y Seguridad

La División Defensa y Seguridad mejoró su comportamiento operativo y pasó programas a la fase de producción. Sus ingresos aumentaron un 4%, principalmente gracias al avance de Eurofighter, la sólida actividad de misiles y el nuevo negocio de redes de radio digital. El EBIT* aumentó a 348 millones de euros (ejercicio 2005: 201 millones de euros) debido a mejoras operativas y a una plusvalía en la venta de LFK a MBDA, que compensaron costes adicionales de reestructuración y efectos por cambios de perímetro de consolidación.

Además del contrato para la red de radio digital con las autoridades de seguridad pública de Alemania (BOSNet), la División recibió importantes pedidos de redes seguras. En el sistema de seguridad fronteriza integral para Rumania, cumplió con éxito el primer hito. A final de año se habían entregado 114 Eurofighter en total. Se iniciaron las pruebas de vuelo del primer demostrador UAV (vehículo aéreo no tripulado) y Alemania adquirió el sistema Eurohawk High Altitude Long Endurance UAV. El negocio de electrónica para defensa modernizó su cartera de productos y experimentó crecimiento en sus equipos relacionados con plataformas.



EADS Astrium

En 2006, **EADS Astrium** – la antigua División Espacio – logró un sólido y rentable crecimiento en un entorno de negocio más favorable. Mientras que sus ingresos aumentaban un 19%, el EBIT* se duplicó con creces, pasando a 130 millones de euros (ejercicio 2005: 58 millones de euros). Esta cifra refleja el avance en la producción del Ariane 5, misiles balísticos, un año excepcional en satélites y el avance de los servicios de Paradigm, así como las continuas mejoras en costes y los acertados esfuerzos de reestructuración de la División.

Especialmente destacables entre las actividades de la División son el primer vuelo del misil balístico M51 y la entrega del laboratorio espacial Columbus que está previsto para su instalación en la ISS a finales de 2007. Tanto los satélites como los lanzadores captaron notables cuotas en sus respectivos mercados.

EADS Astrium se adjudicó pedidos de ocho satélites para telecomunicaciones, dos de ellos para fines militares, junto con cinco pedidos de satélites científicos y de observación de la Tierra.

El Ariane 5 ECA realizó en 2006 cinco lanzamientos con éxito, y la demanda de capacidades de lanzamiento por parte del mercado se está acelerando. La mayor cartera de pedidos de la historia confirma la fuerte posición de la División como contratista principal en muchas de las actividades espaciales de Europa.



En el negocio de misiles, MBDA reforzó su posición como líder mundial en sistemas de misiles.

La División Defensa y Seguridad fortaleció su posición especialmente en vigilancia costera y marítima, mediante la adquisición de Atlas Elektronik conjuntamente con ThyssenKrupp, y la adquisición de Sofrelog.

SEDES CENTRALES Y OTRAS ACTIVIDADES (NO PERTENECIENTES A NINGUNA DIVISIÓN)

Los ingresos de Otras Actividades (ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma) mejoraron considerablemente, con un incremento del 9%, impulsados por las cuatro Unidades de Negocio. El EBIT* se situó en -288 millones de euros (ejercicio 2005: -171 millones de euros). Las aportaciones positivas de ATR, EADS EFW y Socata se vieron de nuevo contrarrestadas por el EBIT* negativo en EADS Sogerma (-351 millones de euros). La venta de las actividades MRO de EADS Sogerma Services a TAT Group se ha completado el 10 de enero de 2007. La actividad restante en EADS Sogerma Services consiste en asientos, negocio de aeroestructuras y dos filiales (mantenimiento de pequeños motores y trenes de aterrizaje) con unas ventas totales de aproximadamente 350 millones de euros en 2006.

*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 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 en las mismas.



AIRBUS REFUERZA SU COMPETITIVIDAD con el Power8

➔ Airbus, la mayor filial de EADS, desveló el 28 de febrero los detalles de su programa de ajuste Power8, compuesto por ocho módulos. El plan permitirá a Airbus afrontar mejor el reto de la debilidad del dólar estadounidense, la mayor presión de la competencia, la carga financiera relacionada con los retrasos del A380 así como cubrir la necesidad de nuevas inversiones en el futuro. La transformación se producirá paulatinamente, a lo largo de varios años.

La dirección de Airbus implantará fuertes medidas de reducción de costes y generación de tesorería que darán lugar a aportaciones de 2.100 millones de euros al EBIT* a partir de 2010 y a otros 5.000 millones de euros de cash flow acumulado entre 2007 y 2010.

"El principal objetivo del Power8 es hacer a Airbus más eficiente y competitiva, a fin de que fabrique los productos más avanzados y rentables y preste un mejor servicio a sus clientes en el futuro", afirman los consejeros delegados de EADS, Tom Enders y Louis Gallois.

Las medidas para reducir los gastos generales y, en especial, la plantilla, requieren una provisión de 680 millones de euros que se dotó en el primer trimestre de 2007. Para asegurar la implantación completa y sostenible del Power8, Airbus ha puesto en marcha un estricto sistema de seguimiento con medidas tangibles respecto a costes y al efecto en la tesorería hasta su materialización en los estados financieros.

El objetivo de una gestión más simplificada y eficiente en costes se abordará mediante varios módulos del programa Power8 y en especial mediante **la reducción de gastos generales**. La dirección de Airbus ha propuesto una reducción progresiva de 10.000 puestos a lo largo de cuatro años, correspondiendo 3.200 de los mismos a Francia, 3.700 a Alemania, 400 a España, 1.600 al Reino Unido y 1.100 a la central de Airbus en Toulouse. Cinco mil de estos puestos son temporales o subcontratistas locales, y en estos casos las reducciones empezarán con carácter inmediato. Los otros 5.000 puestos afectados corresponden a empleados de Airbus. Las reducciones se realizarán mediante jubilaciones, procesos y planes de baja voluntaria negociada en cada país afectado. Por el momento, la dirección de Airbus no impone bajas forzadas.

Agilización de las Líneas de Montaje Final (FAL)

En Toulouse se llevará a cabo una nueva mejora de la FAL de largo alcance, dado que el A350XWB se montará y acondicionará interiormente en Toulouse. En Hamburgo se instalará inmediatamente una tercera FAL para la familia A320 a fin de hacer frente a la demanda cuando ésta sobrepase la tasa de 14 A320 al mes. En Hamburgo también se realizará el montaje final de la nueva familia de aviones de pasillo único. Asimismo, a fin de que las piezas se monten en el sitio más lógico para optimizar el plazo global, se transferirá de Hamburgo a Toulouse parte del trabajo de preparación de la instalación de la cabina del A380. No obstante, la instalación de la cabina seguirá realizándose en Hamburgo y las entregas del A380 se realizarán tanto desde Hamburgo como desde Toulouse.

Atención a las principales actividades empresariales

En cuanto a ingeniería y fabricación, Airbus se centrará en actividades principales que sean críticas para la integridad y la seguridad del avión o vitales para la diferenciación tecnológica y comercial.

DESGLOSE DE LAS APORTACIONES DEL POWER8 AL EBIT*(1), POR MÓDULO:

	EBIT*
Desarrollar más rápidamente	6%
Comprar con inteligencia	31%
Agilizar la fabricación	16%
Reducir gastos generales	32%
Maximizar la tesorería	-
Reestructurar la organización industrial/ centrarse en el núcleo de las actividades empresariales	12%
Líneas de Montaje Final	3%
Total	100%

DESGLOSE DE LAS APORTACIONES DEL POWER8 AL EBIT*(1) Y A TESORERÍA (2), POR AÑO:

	EBIT*	Tesorería
2008	~ 20%	> 20%
2009	~ 50%	> 50%
2010	100%	100%

(1) Aportaciones al EBIT* de 2.100 millones de euros a partir de 2010.
(2) Otros 5.000 millones de euros de cash flow acumulado entre 2007 y 2010.

Reestructuración de la instalación industrial

Airbus reestructurará la instalación industrial y establecerá durante los próximos años una red orientada al largo plazo con colaboradores fuertes. Airbus está estudiando colaboraciones industriales en sus fábricas de Milton, Méaulte y Nordenham, a fin de facilitar el paso del diseño y la tecnología de fabricación con materiales metálicos a composites. La compañía ya ha recibido propuestas espontáneas de potenciales socios industriales dispuestos a invertir en estos centros. Los centros de Laupheim, St. Nazaire-Ville y Varel seguirán ocupándose de importantes cargas de trabajo a largo plazo en los actuales programas de aviones de Airbus, como el A380, el A320, las familias A330/A340, y el A400M. Airbus está comprometido con buscar oportunidades viables para estos centros en los próximos años. Esto incluye opciones para la venta de centros a proveedores importantes, management buy-outs, o la reagrupación de centros cercanos. Las opciones se examinarán

“Si el programa Power8 no se implanta con rapidez, la rentabilidad se quedará considerablemente rezagada respecto a los estándares del sector y a expectativas razonables. Es una situación insostenible e inaceptable. El Power8 está destinado a salvar esa brecha”, afirma Hans Peter Ring, director financiero de EADS y Airbus.

caso por caso. Entretanto, los centros mejorarán su competitividad implantando principios ágiles en fabricación y una mejora continua de la productividad.

El A350XWB será el primer programa que más se beneficiará desde el principio de la iniciativa Power8. Para el A350XWB, Airbus asignará grandes paquetes de trabajo a proveedores de primera categoría a cambio de una mejor distribución de la inversión, los riesgos y las oportunidades en el futuro. Un 50% del trabajo de aeroestructuras se contratará externamente con socios que compartan el riesgo (1.800 millones de euros de costes no recurrentes y 600 millones de euros asociados a inversiones.). Estas cifras representan aproximadamente el doble que en programas anteriores.

Otros módulos del Power8 están diseñados para agilizar los procesos de Airbus y prestar soporte a la transformación de la compañía: **Develop Master** (reducción del plazo de desarrollo de aviones nuevos de 7,5 a 6 años), **Lean Manufacturing** (más integración de la fabricación y la ingeniería asociada, incremento de la productividad de un 16% hasta 2010), **Smart Buying** (reducción de la base de costes de suministro de Airbus; establecimiento de una red de socios fuertes que compartan riesgos, adelgazamiento de la organización logística), **Maximise Cash** (reducción del fondo de maniobra financiero) y **Customer First** (atender a los clientes aún mejor, mayores niveles de servicios, más fiabilidad y mejora adicional de la calidad).

Una organización plenamente integrada y transnacional

Airbus introducirá una organización totalmente integrada y transnacional para dar soporte a la implantación del programa Power8 y al establecimiento del nuevo modelo de negocio. Esta nueva organización permitirá ahorros en costes y fortalecerá el liderazgo mediante una asignación más clara de responsabilidades, toma de decisiones rápidas e interfaces más sencillos. Por lo tanto, Airbus sustituirá la organización actual, consistente en ocho Centros de Excelencia estructurados nacionalmente, por cuatro auténticamente transnacionales: Fuselaje y cabina (situado en Alemania), alas (situado en el Reino Unido), parte trasera (estabilizadores horizontal y vertical de cola y el cono trasero, situado en España), y aeroestructuras (situado en Francia); este último se encargará del submontaje del fuselaje y del acondicionamiento del interior.

En las funciones de apoyo como Finanzas y Recursos Humanos, la integración de Airbus y EADS está en marcha. Compartir servicios con funciones centrales de EADS en aquellos casos en que surjan claras ventajas será otro modo de mejorar la eficiencia de los procesos de apoyo, optimizar recursos y reducir gastos generales.

NOMBRAMIENTO DE RÜDIGER GRUBE COMO PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El día 5 de abril, el Consejo de Administración de EADS nombró a Rüdiger Grube (miembro del Consejo de Dirección de DaimlerChrysler AG) para que se uniera a Arnaud Lagardère como presidente del Consejo de Administración.

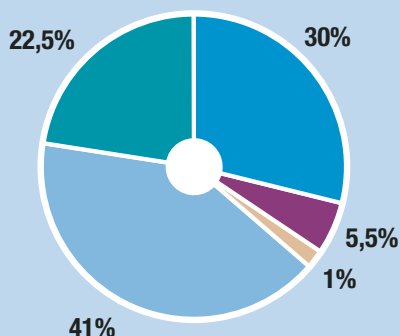
Habiendo sido miembro del Consejo de Administración de EADS desde 2004, Rüdiger Grube sucederá a Manfred Bischoff, que dimitió tras asumir nuevas responsabilidades como presidente del Consejo de Supervisión de DaimlerChrysler AG.

Asimismo, el Consejo de Administración de EADS propuso a dos nuevos miembros: Michel Pébereau (President de BNP Paribas) y Bodo Uebber (miembro del Consejo de Dirección de DaimlerChrysler AG). Sus nombramientos fueron aprobados por la Junta General de Accionistas el 4 de mayo de 2007.



ESTRUCTURA DEL CAPITAL

ESTRUCTURA DEL CAPITAL a 31 de marzo de 2007 (%)



- **SOGEADE***
Lagardère y SOGEPA
(sociedad estatal holding francesa)
- **DaimlerChrysler****
- **SEPI**
(sociedad estatal holding española)
- **Participación institucional, minorista y de empleados + Acciones mantenidas fuera de la asociación contractual con el Estado francés**
- **Autocartera**
(Acciones sin derechos económicos ni de voto)

*El 6 de abril de 2006, Lagardère emitió bonos obligatoriamente canjeables. Las acciones de EADS que se entregarán al vencimiento de los bonos representarán un máximo del 7,5% del capital social de EADS. En la última fecha de vencimiento de los bonos, en 2009, la participación de SOGEADE será igual a la de DaimlerChrysler AG.

**Independientemente de los movimientos de 2006, el 9 de febrero de 2007, DaimlerChrysler alcanzó un acuerdo con un consorcio de inversores particulares y del sector público, en virtud del cual reducirá su participación en EADS un 7,5% indirectamente. Este movimiento no afectará a los derechos políticos de DaimlerChrysler.

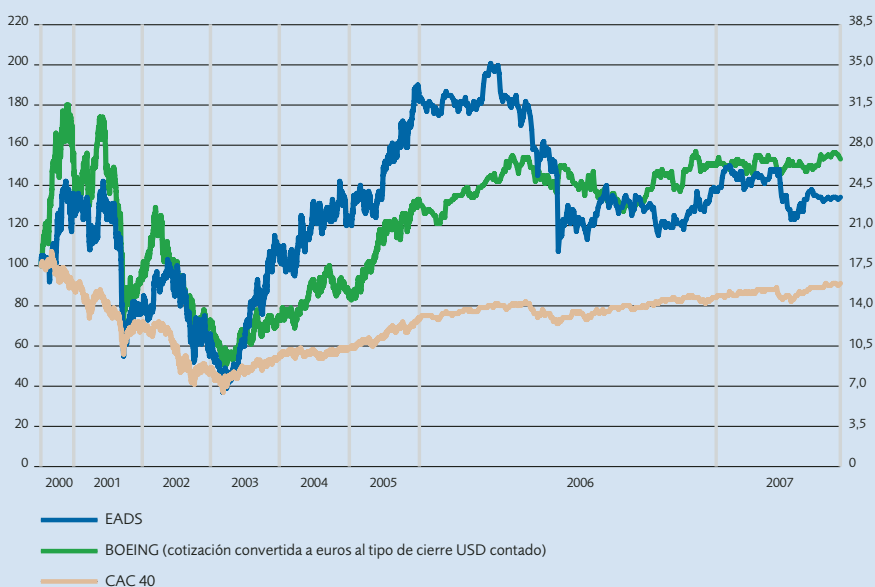
LAS ACCIONES DE EADS

Siguiendo una propuesta de los accionistas, la Junta General Anual de EADS acordó una resolución para distribuir el beneficio del año 2006 a los accionistas. Como consecuencia, todos los accionistas que lo eran el 10 de mayo de 2007 recibieron un dividendo bruto de 0,12 euros por acción que se abonó con fecha valor 16 de mayo de 2007. Esto supone una reducción de un 81% comparado con el dividendo de 0,65 euros por acción correspondiente al año 2005. Algunos accionistas han informado que dejarán el dividendo que les corresponde en la Compañía.

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN AL 30 DE ABRIL DE 2007

Base 100: el 10 de julio de 2000

Precio de las acciones de EADS (en euros)



PERFIL

Código ISIN	NL0000235190
Número de acciones en circulación el 31 de marzo de 2007	816 215 734
Precio de oferta a 10 de julio de 2000	19 € para los inversores institucionales 18 € para los inversores particulares
Máximo en 2007 en la Bolsa de Valores de París	26,48 € el 2 de enero
Mínimo en 2007 en la Bolsa de Valores de París	21,47 € el 19 de marzo
Beneficio por acción (BPA) 2006	0,12 €
Dividendo por acción 2006, pagado el 16 de mayo 2007	0,12 €

AGENDA DEL ACCIONISTA

- **4 de mayo de 2007**
Junta General Anual
- **10 de mayo de 2007**
Publicación de los resultados del primer trimestre 2007
- **18 al 24 de junio de 2007**
Paris AirShow
- **26 de julio de 2007**
Publicación de los resultados del primer semestre 2007
- **8 de noviembre de 2007**
Publicación de los resultados de los primeros nueve meses de 2007

INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA

www.eads.com
ir@eads.net

LLAMADA GRATUITA

España: 00 800 00 02 2002
Francia: 0 800 01 2001
Alemania: 00 800 00 02 2002

Director de Publicación:
Pierre de Bausset
Equipo editorial: Charles-Etienne Lebatard
Fotografías: EADS
L'COMPI