

# aero-notes



## CARTA A LOS ACCIONISTAS

### Estimados accionistas,



A medida que se acerca el final del año, ya podemos ver que nuestros objetivos de crecimiento y rentabilidad subyacente están a nuestro alcance. En comparación interanual, nuestros ingresos de los nueve primeros meses han aumentado un 14% y nuestro EBIT antes de partidas no recurrentes un 82%. Pero también vemos la necesidad de seguir plenamente centrados en los retos actuales.

Nuestra Dirección está dedicando la máxima atención a la gestión y ejecución de programas. Estamos realizando buenos progresos en muchos de nuestros programas más complejos. El programa de vuelos de prueba del A400M continúa y la primera entrega, que se realizará a Francia, está prevista para el segundo trimestre de 2013. La certificación de las soluciones de retrofit y preequipamiento en aviones nuevos para las costillas de las alas del A380 se espera hacia el final de 2012. En el A350, con dos aviones que se encuentran ahora en la fase de montaje final -el avión para pruebas estáticas y el primer avión destinado a volar- Airbus sigue teniendo prevista la puesta en servicio en el segundo semestre de 2014. En este programa tan exigente, sigue siendo esencial asegurar una producción en serie eficiente en los próximos años.

En Eurocopter, por otra parte, continúan las conversaciones con varios clientes del NH90 y el Tigre que tratan de reducir las entregas. Todavía está pendiente el resultado de estas importantes conversaciones.

Los continuos esfuerzos de aceleración de la producción en Airbus y Eurocopter, en especial, así como el carácter diferido de las entregas del A380 este año, han conducido a un significativo aumento temporal de las existencias este trimestre. Por ello, las entregas de aviones constituirán una gran prioridad en las semanas y meses próximos, tanto para alcanzar nuestro objetivo de punto de inflexión del cash-flow en el año como para impulsar la mejora de la rentabilidad.

Después de concentrar sus esfuerzos en la evolución estratégica de la Compañía, nuestro equipo de alta dirección está replanteándose las opciones para nuestra cartera de negocios, especialmente respecto a nuestra actividad en defensa y a nuestra presencia industrial fuera de Europa.

Nuestra Compañía es afortunada por estar en posición de examinar sus posibilidades estratégicas de una forma ordenada. Nuestro comportamiento subyacente está mejorando y nuestras perspectivas de crecimiento son buenas. Nuestra tesorería neta nos da flexibilidad, y nuestra cartera de coberturas proporciona estabilidad en un entorno de mercado volátil. Nuestra cartera de pedidos, situada en 548.000 millones de euros, es una plataforma para varios años de negocio. Incluso Cassidian, la División de EADS más expuesta a limitaciones presupuestarias del sector público, sigue teniendo una respetable cartera de pedidos de 16.000 millones de euros.

Creo que con sus sólidos fundamentos empresariales y sus continuas perspectivas de crecimiento, EADS seguirá marcando el ritmo en el sector aeronáutico durante muchos años. También estoy totalmente convencido de que, con su firme atención a las entregas y al comportamiento, nuestra Compañía está haciendo todo lo que puede para justificar el compromiso demostrado por ustedes, nuestros leales accionistas.

**PHILIPPE BALDUCCHI**

Director de Relaciones con Inversores y Comunicación Financiera para EADS

**CONTENIDO**

RESULTADOS DE LOS NUEVE PRIMEROS MESES DE 2012 ..... 2

DIVISIONES DE EADS..... 4

INSIGHTS ..... 6



Un total de 350 empleados de Airbus salen al escenario en la ceremonia de inauguración de la línea de montaje final del A350 XWB, en octubre de 2012.

## LOS INGRESOS Y LOS BENEFICIOS SIGUEN

“Nuestro comportamiento en los nueve primeros meses muestra un crecimiento de los ingresos de dos dígitos y un fuerte aumento de la rentabilidad. Esto último refleja, entre otras cosas, nuestra continua atención a la gestión y ejecución de programas”, – AFIRMA TOM ENDERS, CONSEJERO DELEGADO DE EADS. “No obstante, no nos quedaremos sin retos operacionales en el futuro próximo, sobre todo en Eurocopter y Airbus. Y, durante el resto del año, haremos un fuerte hincapié en la generación de tesorería. Las entregas de aviones son la clave.”

EADS logró unos vigorosos resultados económicos en los nueve primeros meses de 2012.

En los nueve primeros meses de 2012, los **ingresos** de EADS aumentaron un 14%, a 37.300 millones de euros (9m 2011: 32.700 millones de euros), impulsados por el crecimiento en todas las Divisiones. Las empresas recientemente adquiridas en 2011 aportaron unos 1.000 millones de euros a este crecimiento. Hasta el final de septiembre, las entregas físicas se mantenían en un nivel elevado, con 405 aviones en Airbus Commercial y 300 helicópteros en Eurocopter. En septiembre, Astrium logró el 51º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5.

El **EBIT\* antes de partidas no recurrentes** – se situó en torno a 1.900 millones de euros (9m 2011: en torno a 1.100 millones de euros). El incremento en comparación con el mismo período

del año pasado se debe a mejoras operacionales en Airbus Commercial, incluyendo volúmenes favorables y mejores precios. El crecimiento de Astrium se debe a mejoras en productividad y a la integración de Vizada. En Eurocopter, a pesar de un mix desfavorable de productos y mayores gastos de Investigación y Desarrollo, el EBIT\* antes de partidas no recurrentes es estable. Como se preveía, la rentabilidad de Cassidian en 2012 se ve afectada por la transformación del negocio y la globalización.

Durante los nueve primeros meses de 2012, EADS aceleró su actividad de coberturas e implantó contratos nuevos por valor de 27.000 millones de dólares a un tipo de cambio medio de 1 EUR = 1,29 USD, que realza la estabilidad del comportamiento financiero del Grupo. Al final de septiembre, la cartera total de coberturas de EADS se situaba en 86.400 millones de dólares.

El **EBIT\* declarado** de EADS aumentó un 82%, a 1.615 millones de euros (9m 2011: 885 millones de euros), impulsado por la mejora del EBIT\* antes de partidas no recurrentes.

El cargo de 124 millones de euros para el A350 XWB permanece invariable en comparación con el primer semestre de 2012 mientras Airbus avanza con el calendario modificado, que se comunicó en julio. No obstante, el programa sigue representando un desafío.

Airbus está progresando, según lo previsto, en la solución técnica para el amarre de las alas del A380. Los cargos totales registrados hasta ahora en 2012 ascienden a 200 millones de euros. Airbus sigue teniendo previsto realizar 30 entregas del A380 en 2012, lo que significa que el cargo total relativo al amarre de las alas del A380 alcanzará en torno a 260 millones de euros en el ejercicio.

A raíz de la decisión de Hawker Beechcraft (HBC) de cerrar todas sus líneas de reactores y a pesar de los esfuerzos de EADS por buscar activamente un comprador para HBC en conjunto, incluyendo los reactores, el cierre del programa ha dado lugar a un cargo extraordinario de 76 millones de euros en el tercer trimestre.

El **Beneficio Neto** experimentó un pronunciado ascenso, elevándose a 903 millones de euros (9m 2011: 421 millones de euros), equivalente a un beneficio por acción de 1,10 euros (BPA 9m 2011: 0,52 euros).

## PERSPECTIVA

Como base para las previsiones de EADS en 2012, EADS prevé que la economía mundial y el tráfico aéreo aumenten de acuerdo con los pronósticos independientes actuales y no espera ninguna distorsión importante a causa de la actual crisis del euro.

Dado que los resultados de EADS en los nueve primeros meses confirman su tendencia de crecimiento y mejora, el Grupo reafirma sus previsiones de beneficios para 2012 con mayor confianza.

En 2012, Airbus debería entregar unos 580 aviones comerciales, entre ellos los 30 aviones A380 previstos.

Los pedidos brutos deberían ser superiores al número de entregas, en la banda de 600 a 650 aviones.

Sobre la base de una hipótesis de tipo de cambio de 1 EUR = 1,30 USD, los ingresos de EADS en 2012 deberían crecer más de un 10%.

Sobre la base del sólido comportamiento operativo subyacente del Grupo, EADS prevé que el EBIT\* antes

de partidas no recurrentes del Grupo en 2012 se sitúe en torno a 2.700 millones de euros.

En consecuencia, y con un tipo impositivo previsto para el ejercicio algo inferior al 30%, el BPA\* de EADS en 2012, antes de partidas no recurrentes<sup>(1)</sup>, debería ser de aproximadamente 1,95 euros (ejercicio 2011: 1,39 euros).

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 los de helicópteros militares, A400M, A380 y A350 XWB de acuerdo con los compromisos contraídos con sus clientes. El EBIT\* declarado y el BPA\* también dependen de las fluctuaciones de los tipos de cambio.

Sobre la base de la previsión de entregas de 30 A380 y presumiendo que no se produzca ningún cambio en el perfil de pagos de los gobiernos, EADS trata de que su Cash Flow Libre alcance un punto de equilibrio después de financiación a clientes y antes de adquisiciones.

## AUMENTANDO

Los gastos de **Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado** permanecieron prácticamente estables en 2.145 millones de euros (9m 2011: 2.151 millones €).

El **Cash Flow Libre** antes de adquisiciones ascendió a -3.235 millones de euros (9m 2011: 587 millones de euros). El comportamiento operacional mejoró significativamente en comparación con el mismo período del año pasado. Sin embargo, se vio afectado negativamente por un significativo deterioro transitorio del capital circulante, que refleja el carácter diferido de las entregas y los significativos esfuerzos de aceleración industrial, especialmente en Airbus y Eurocopter. Además, los perfiles de pago de los gobiernos y los logros de hitos tienen carácter diferido, especialmente en el caso de Cassidian.

El nivel de inversiones siguió aumentando, especialmente en Airbus debido al A350 XWB así como a aumentos en la tasa de producción de aviones de pasillo único y de largo alcance. Incluye una capitalización de gastos de desarrollo, principalmente para el programa A350 XWB.

El cash flow del cuarto trimestre debería reflejar la reversión de necesidades de capital circulante impulsadas por entregas y pagos de clientes institucionales.

El Cash Flow Libre después de financiación a clientes se situó en -3.376 millones de euros (9m 2011: 155 millones de euros).

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se situó en 8.100 millones de euros (final de 2011: 11.700 millones de euros), reflejando, asimismo, una aportación en efectivo a activos de pensiones de 331 millones de euros, así como el pago de dividendos de unos 370 millones de euros.

Los **pedidos recibidos**<sup>(3)</sup> de EADS se situaron en 50.400 millones de euros (9m 2011:

93.900 millones de euros) y fueron alentadores en todas las Divisiones. Los pedidos recibidos en los nueve primeros meses de 2011 incluían pedidos extraordinarios contabilizados en el Salón Aeronáutico de París, especialmente para el A320neo.

Al final de septiembre 2012, la **cartera de pedidos**<sup>(3)</sup> del Grupo se situaba en 547.500 millones de euros (final de 2011: 541.000 millones de euros), proporcionando una sólida plataforma para el crecimiento de cara al futuro.

### GRUPO EADS (en millones de euros)

	9m 2012	9m 2011	Variación
<b>Ingresos de esta cifra, Defensa</b>	<b>37.258</b> 7.355	32.687 7.490	+14% -2%
<b>EBIT*</b>	<b>1.615</b>	885	+82%
Investigación y Desarrollo Autofinanciado	2.145	2.151	0%
Beneficio Neto <sup>(2)</sup>	903	421	+114%
Beneficio por Acción (BPA) <sup>(2)</sup>	1,10 €	0,52 €	+0,58 €
Cash Flow Libre (CFL)	-3.376	155	-
Pedidos Recibidos <sup>(3)</sup>	50.409	93.907	-46%
<b>Cartera de Pedidos<sup>(3)</sup></b>	<b>547.476</b>	502.971	+9%

\* Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.

1) 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 aplicación de provisiones descontadas) 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.

2) 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.

3) 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.



La nota de prensa completa con los resultados de EADS en los nueve primeros meses de 2012 está disponible en [www.eads.com](http://www.eads.com)



Los ingresos consolidados de **Airbus** aumentaron un 14%, situándose en 25.621 millones de euros (9m 2011: 22.411 millones de euros). El EBIT\* consolidado de Airbus aumentó un 184%, elevándose a 837 millones de euros (9m 2011: 295 millones de euros).

Los ingresos de Airbus Commercial se elevaron a 24.725 millones de euros (9m 2011: 21.120 millones de euros). En comparación con el año pasado, los ingresos de Airbus Commercial se beneficiaron de efectos favorables de volúmenes, mix y precios. Se registraron 403 entregas con reconocimiento de ingresos y dos aviones adicionales se entregaron en arrendamiento operativo.

El EBIT\* declarado de Airbus Commercial aumentó significativamente, elevándose a 816 millones de euros (9m 2011: 306 millones de euros).

Los ingresos de Airbus Military, de 1.194 millones de euros, descendieron en comparación con el año pasado (9m 2011: 1.747 millones de euros) principalmente debido a un menor reconocimiento de ingresos en el A400M así como a ingresos más bajos en aviones de reabastecimiento.

El EBIT\* de Airbus Military experimentó una leve mejora, situándose en 8 millones de euros (9m 2011: 5 millones de euros) como reflejo de menos gastos en I+D.

Durante los nueve primeros meses de 2012, Airbus Commercial registró 382 pedidos netos de aviones (9m 2011: 1.038 unidades).

Airbus siguió beneficiándose de una excelente demanda tanto para el A320 como para el A320neo, con pedidos significativos procedentes de la empresa arrendadora china ICBC Financial Leasing Co. Ltd. y de

Philippine Airlines durante el tercer trimestre. Singapore Airlines anunció en octubre su intención de hacer un pedido de 20 A350-900 y 5 A380.

El desafiante programa A350 XWB sigue progresando. Tanto el avión para pruebas estáticas, como el MSN 1, el primer avión para vuelos, se encuentran en proceso de montaje y se ha logrado con éxito el *power-on* de la sección frontal del fuselaje. Airbus mantiene el objetivo de realizar el primer vuelo a mediados de 2013 y la puesta en servicio en el segundo semestre de 2014. El comportamiento de la cadena de suministros sigue representando un desafío.

Durante los nueve primeros meses de 2012, Airbus Military registró 30 pedidos y entregó 11 aviones.

El programa de vuelos de prueba del A400M continúa, habiendo acumulado más de 3.800 horas de vuelo al final de septiembre. Se ha identificado la causa de los recientes problemas técnicos del motor. La Initial Operating Capability del A400M está prevista para el primer trimestre de 2013 con una configuración que se acordará con OCCAR, permitiendo la primera entrega a Francia en el segundo trimestre de 2013. Para el año próximo hay otras tres entregas previstas.

Al final de septiembre 2012, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 502.700 millones de euros (final de 2011: 495.500 millones de euros).

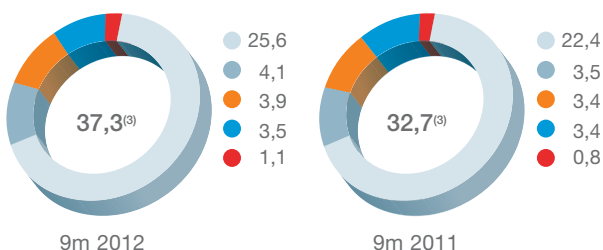
La cartera de pedidos de Airbus Commercial se elevaba a 482.000 millones de euros (final de 2011: 475.500 millones de euros), con 4.414 unidades (final de 2011: 4.437 aviones), representando 7 años de plena producción.

La cartera de pedidos de Airbus Military comprendía 236 aviones por un valor de 21.800 millones de euros (final de 2011: 21.300 millones de euros).

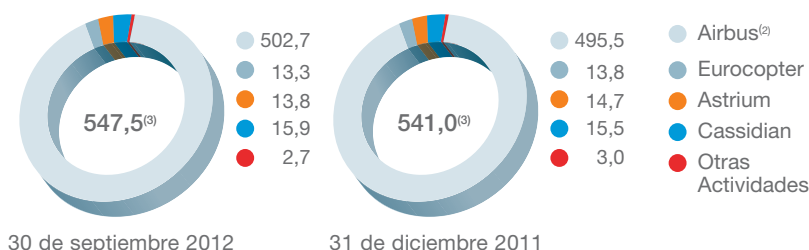


## EADS POR DIVISIONES

INGRESOS (en miles de millones de euros)



CARTERA DE PEDIDOS<sup>(1)</sup> (en miles de millones de euros)



\* Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.

1) 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.

2) Airbus reporta en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military que juntos forman la División Airbus. Las eliminaciones se tratan a nivel de División.

3) La cifra total incluye la consolidación de Sedes Centrales.



Los ingresos de **Astrium** en los nueve primeros meses de 2012 aumentaron un 14%, situándose en 3.934 millones de euros (9m 2011: 3.440 millones de euros), principalmente debido a la inclusión del grupo Vizada de reciente adquisición.

El EBIT\* aumentó un 16%, a 191 millones de euros (9m 2011: 165 millones de euros), pese a mayores gastos de I+D en comparación con el año pasado. El aumento del EBIT\* se debe a mejoras en márgenes gracias a ganancias en eficiencia y productividad resultantes del programa de transformación AGILE así como a una aportación positiva de Vizada.

Los pedidos recibidos por Astrium alcanzaron la cifra de 2.900 millones de euros en los nueve primeros meses de 2012 (9m 2011: 2.300 millones de euros). Este comportamiento se vio impulsado por un sólido nivel de actividad en servicios.



El vehículo de transferencia automatizada "Edoardo Amaldi", construido por Astrium, cumplió con éxito su misión en octubre de 2012.

Astrium demostró una fuerte ejecución de programas durante el tercer trimestre, logrando tres lanzamientos del Ariane 5 con los que completan su 51º éxito consecutivo. En el trimestre se lanzaron tres satélites construidos por Astrium y se completó con éxito la tercera misión del vehículo de transferencia automatizado (ATV).

Al final de septiembre 2012, la cartera de pedidos de Astrium se elevaba a 13.800 millones de euros (final de 2011: 14.700 millones de euros).



La cifra de pedidos recibidos de Cassidian superó significativamente el nivel del año pasado.

Los ingresos de **Cassidian**, situados en 3.484 millones de euros (9m 2011: 3.419 millones de euros), se ajustan al nivel del año pasado, pero el EBIT\* descendió a 156 millones de euros (9m 2011: 170 millones de euros), como se preveía. La disminución de I+D autofinanciado se vio contrarrestada por inversiones continuas en globalización y transformación.

El nombramiento en septiembre de un nuevo equipo está concebido para reducir la complejidad, mejorar el comportamiento de los márgenes y reforzar la internacionalización.

Se lanzó una revisión exhaustiva de la estructura de costes y la mejora en la ejecución de programas, con vistas a concluirla antes de final de año.

La cifra de pedidos recibidos de Cassidian, que se elevó a 3.400 millones de euros en los nueve primeros meses, superó significativamente el nivel del año pasado (9m 2011: 2.600 millones de euros), a pesar de la desafiante coyuntura del mercado, impulsada principalmente por el rentable negocio de Eurofighter y MBDA.

Al final de septiembre 2012, la cartera de pedidos de Cassidian había aumentado a 15.900 millones de euros (final de 2011: 15.500 millones de euros).



Los ingresos en **Eurocopter** aumentaron un 19%, elevándose a 4.116 millones de euros (9m 2011: 3.458 millones de euros), debido principalmente a más entregas del Super Puma, una mayor actividad de soporte en reparaciones y revisiones y la consolidación completa del negocio de Vector Aerospace. Las entregas alcanzaron 300 helicópteros (9m 2011: 323 helicópteros). El EBIT\* de la División aumentó significativamente, un 76%, elevándose a 277 millones de euros (9m 2011: 157 millones de euros).

La División sigue inmersa en complejas conversaciones con varios clientes del NH90 y el Tigre que están tratando de reducir las entregas, cuyo resultado aún está pendiente.

En estrecha colaboración con las autoridades investigadoras, Eurocopter está dedicando todo su esfuerzo en analizar y paliar las causas de los incidentes del Super Puma y el Ecureuil B3e.

Durante los nueve primeros meses de 2012, la cifra neta de pedidos recibidos por Eurocopter aumentó a 286 en comparación con los 259 pedidos netos del mismo período del año pasado.

La cartera de pedidos de Eurocopter experimentó un leve descenso, a 13.300 millones de euros (final de 2011: 13.800 millones de euros), con 1.062 helicópteros (final de 2011: 1.076 helicópteros).



Eurocopter entregó 300 helicópteros durante los nueve primeros meses.



A finales de septiembre, la cartera de pedidos de ATR se situaba en 202 aviones.

## SEDES CENTRALES Y OTRAS ACTIVIDADES (no pertenecientes a ninguna División)

Los ingresos de **Otras Actividades** aumentaron un 28%, a 1.067 millones de euros (9m 2011: 833 millones de euros), principalmente debido a un aumento de volúmenes en EADS Norteamérica y ATR. El EBIT\* de Otras Actividades descendió a 15 millones de euros (9m 2011: 20 millones de euros).

ATR recibió 15 pedidos netos durante los nueve primeros meses de 2012 (9m 2011: 145) y entregó 37 aviones (9m 2011: 30). Al final de septiembre, la cartera de pedidos de ATR comprendía 202 aviones. Al final de septiembre 2012, la cartera de pedidos de Otras Actividades había descendido a 2.700 millones de euros (final de 2011: 3.000 millones de euros).



El A380 consume menos de 3 litros de combustible por pasajero cada 100 km.

# PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

La importancia de EADS en el sector aeroespacial hace de la Compañía un operador esencial en el tema de la movilidad sostenible y, más en general, en la evolución hacia una "economía verde". La protección del medio ambiente es uno de los requisitos de primer nivel para el diseño de cualquier producto nuevo. Por ello, una parte importante de los esfuerzos de EADS en Investigación y Tecnología se dedica a desarrollar aviones que generen menos emisiones y menos ruido, transportando al mismo tiempo una carga útil máxima en todo el alcance de las misiones.

Además, a través de su División Astrium, EADS es un socio clave en el programa Planeta Vivo de la Agencia Espacial Europea (ESA), proporcionando los satélites necesarios



El Cri-Cri, el avión totalmente eléctrico, es un desarrollo conjunto en el que participa EADS Innovation Works.

para hacer el seguimiento de 45 variables climáticas esenciales identificadas por las Naciones Unidas. Por ejemplo, el satélite Cryosat II, construido por Astrium, ha proporcionado el primer mapa exacto que mide el grosor de la capa de hielo del Ártico.

## LOS AMBICIOSOS OBJETIVOS DE LA AVIACIÓN

Durante los 40 últimos años, el consumo de combustible se ha reducido en un 70% y el ruido de los aviones en un 75%. A pesar de un aumento del 53% en el tráfico aéreo y del 41% en capacidad, la demanda de combustible para aviones solo ha aumentado un 3% desde 2000. En la actualidad, alrededor del 2% de las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por el hombre a escala mundial proceden de la aviación.

En EADS hemos fijado unos objetivos ambiciosos en consonancia con los del informe "Flightpath 2050", la visión de la Unión Europea para la aviación, y también con los objetivos mundiales del Grupo de Acción para el Transporte Aéreo (ATAG). El "Flightpath 2050" trata de lograr los siguientes recortes significativos en emisiones: un 75% de

## EL A380: PARTE DE LA SOLUCIÓN

El A380, al satisfacer la normativa más estricta sobre ruidos y emisiones, ser compatible con las infraestructuras aeroportuarias actuales y tener el menor consumo de combustible por asiento en la clase de aviones grandes, define nuevos parámetros económicos y medioambientales.

El A380 transporta un 42% más de pasajeros que el 747-400, pero produce la mitad de ruido al despegar y entre tres y cuatro veces menos ruido al aterrizar. El A380 consume un 17% menos de combustible por pasajero que el 747-400.

El A380 consume menos de tres litros de combustible por pasajero cada 100 kilómetros, en comparación con el promedio de consumo de cinco litros de la flota mundial.

reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> por pasajero/kilómetro, un 90% de reducción de emisiones de NO<sub>x</sub> y un 65% de reducción del ruido.

Los objetivos más amplios de ATAG consisten en: estabilizar las emisiones de CO<sub>2</sub> para 2020; reducir las emisiones en un 50% (por debajo de los niveles de 2005) para 2050.

# PROMOVEMOS LA MOVILIDAD SOSTENIBLE



Una mejor gestión del tráfico aéreo puede reducir significativamente la repercusión medioambiental.

## UTILIZACIÓN EFICIENTE DEL ESPACIO AÉREO

EADS se dedica al desarrollo y soporte de modernos sistemas de gestión del tráfico aéreo con el objetivo de permitir un crecimiento sostenible del transporte aéreo. EADS participa en programas de gestión del tráfico aéreo tales como SESAR (Single European Sky ATM Research) en Europa y NextGen en EE.UU.

El programa SESAR tiene como objetivo triplicar a largo plazo la capacidad del transporte aéreo, conseguir una reducción en un 50 por ciento de los costes de las compañías aéreas, multiplicar la seguridad por diez y reducir el impacto del tráfico aéreo en un diez por ciento.

En 2011, Airbus puso en marcha su nueva filial "Airbus Prosky", que se dedica al desarrollo y soporte de sistemas modernos de gestión de tráfico aéreo.

## COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

EADS es pionera en biocombustibles sostenibles, fabricados con biomasa, que necesita dióxido de carbono para su crecimiento, compensando así las emisiones. EADS ha estado colaborando con universidades, empresas de combustibles y empresas de nueva creación, así como con organizaciones de normalización, para desarrollar biocombustibles, que puedan utilizarse en los aviones y las infraestructuras existentes.

También apoya a líneas aéreas que utilizan en sus operaciones comerciales biocombustibles y está codirigiendo un proyecto con la UE para garantizar la disponibilidad de dos millones de toneladas de biocombustibles para la aviación en la UE en 2020.



EADS está promoviendo el desarrollo de "cadenas de valor" de biocombustibles.



El demostrador eCO<sub>2</sub>avia muestra la viabilidad de utilizar biocombustibles y energía eléctrica en helicópteros.

## TECNOLOGÍAS ECO-EFICIENTES PARA HELICÓPTEROS

EADS está desarrollando actualmente tecnologías ecológicas para helicópteros que incluyen el concepto de sistemas de propulsión híbridos diésel-eléctricos.

Los ingenieros de EADS han configurado los motores para helicópteros híbridos de forma que operen con biocombustibles basados en algas. Los motores tienen cada uno un generador que transmite la potencia eléctrica directamente a los rotores. Dos baterías almacenan la energía, lo que permite al helicóptero operar únicamente con energía eléctrica durante periodos cortos y poder realizar así despegues y aterrizajes más silenciosos. Se logra de esta forma una reducción del consumo de combustible, y por tanto de las emisiones, de hasta el 50%.

## UN SISTEMA DE LIMPIEZA PARA EL ESPACIO

La situación se está volviendo cada vez más peligrosa para la seguridad de las misiones espaciales ya que hay piezas de escombros volando a toda velocidad en el Espacio, la denominada basura espacial. Entre ellas figuran desde satélites fuera de servicio, objetos arrojados por los vehículos tripulados o estaciones espaciales, hasta incluso fragmentos resultantes de colisiones.

Astrium está desarrollando tecnologías para limpiar activamente desechos a través de naves espaciales capaces de acercarse y capturar con un brazo o una red robótica a satélites al final de su vida útil así como a grandes piezas de desechos espaciales y guiarlos para que su combustión de modo inofensivo a la atmósfera terrestre.

Como parte del programa europeo NEOShield, Astrium está trabajando tanto en un "impactador cinético", que embestiría contra los objetos peligrosos para desviarlos de su trayectoria como en un "tractor de gravedad", que también serviría para variar el curso orbital del blanco.



Astrium ha ganado hace poco el contrato de DEOS para la demostración de tecnologías para el servicio en órbita.

## INTERCAMBIO DE OPINIONES

EADS anima a los accionistas a saber más acerca de la Compañía y a debatir con franqueza la estrategia, el rendimiento y las políticas del Grupo.

En las últimas semanas, el equipo de Comunicación Financiera de EADS se ha reunido con muchos accionistas minoristas en conferencias en Europa, en el salón Actionaria en París (Francia) y en visitas especialmente organizadas a instalaciones en Toulouse y Nantes (Francia), Hamburgo (Alemania) y Getafe (España).

Les rogamos nos envíen sus comentarios y preguntas por correo electrónico a [ir@eads.com](mailto:ir@eads.com) o se pongan en contacto mediante el número de información para el accionista indicado en esta página.



Inversores particulares posando delante del histórico avión de transporte Super Guppy en las instalaciones de Airbus en Hamburgo, en septiembre de 2012.



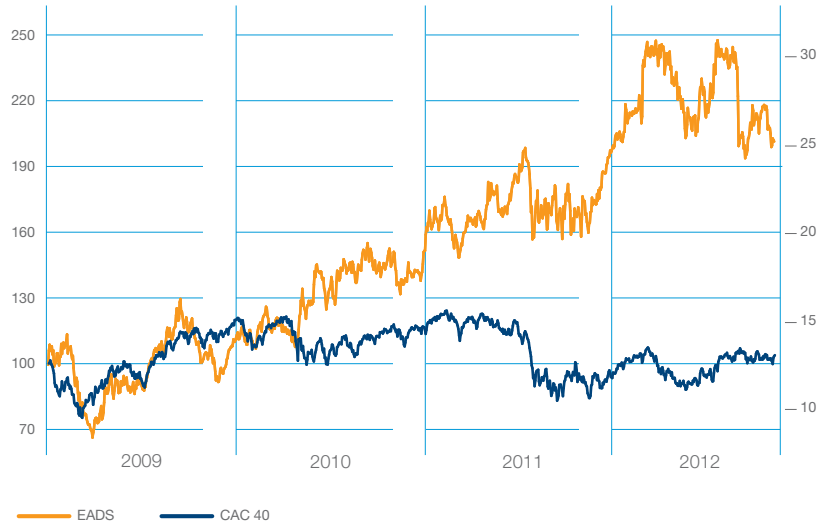
Accionistas minoritarios junto al avión de reabastecimiento en vuelo MRTT durante una visita a las instalaciones de Getafe (España).

## LA ACCIÓN DE EADS

### EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN hasta el 21 de noviembre de 2012

Base 100: el 2 de enero de 2009

Cotización de EADS (en euros)



### EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN EN 2012 (en la Bolsa de Valores de París)

- © Máximo: **31,20 €** (el 3 de agosto)
- © Mínimo: **24,015 €** (el 2 de enero)
- © Rentabilidad en lo que va de año: **+5,2%** (CAC 40: +10%)
- © Dividendo por acción: **0,45 €\***
- © Al cierre, el 21 de noviembre: **25,41 €**

\*Fecha de registro: 6 de junio de 2012. Fecha de pago del dividendo: 7 de junio de 2012.

## ESTRUCTURA DEL CAPITAL a 30 de septiembre 2012



- 22,17% **Sogea**de (Lagardère y la sociedad estatal holding francesa Sogepa)
- 22,17% **Daimler\*\***
- 5,40% **SEPI** (sociedad estatal holding española)
- 50,20% **Participación institucional, inversores minoristas y empleados** (incluido un 0,06% de acciones mantenidas directamente por el Estado francés fuera de la asociación contractual)
- 0,63% **Autocar**tera (sin derechos económicos ni de voto)

\*\* El 9 de febrero de 2007, Daimler llegó a un acuerdo con un consorcio de inversores particulares y públicos por el que se reducirá su participación en EADS en un 7,5 por ciento manteniendo sus derechos de voto sobre la totalidad del 22,5 por ciento de las acciones de EADS.

## 12 CALENDARIO FINANCIERO

28 de enero de 2013: **Visita de los accionistas minoritarios a las instalaciones de Toulouse (Francia)**

27 de febrero de 2013: **Resultados anuales 2012**

## INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA

[www.eads.com](http://www.eads.com)  
[ir@eads.com](mailto:ir@eads.com)

Tel: +33 800 01 2001

### LLAMADA GRATUITA

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

Impreso en papel reciclado

Director de Publicación: Auriane de Soultrait

Equipo editorial: James Gibbs, Guilhem Boltz

Fotografías: © by EADS

LCOMFI