

aero-notes



ENTREVISTA CON HARALD WILHELM, DIRECTOR FINANCIERO DE EADS

“Nuestra prioridad esencial es mejorar la rentabilidad”

| PÁGINA 02 |



PHILIPPE BALDUCCHI
Director de Relaciones con Inversores y Comunicación Financiera para EADS



Estimados accionistas,

Es para mí un gran placer presentarles el último número de aero-notes en este momento trascendental para nuestra Sociedad. En la Junta General Extraordinaria, celebrada en Ámsterdam el 27 de marzo de este año, los accionistas de EADS aprobaron una reorganización de gran alcance de la estructura accionarial y de gobierno corporativo de la Sociedad. Encontrarán más detalles en nuestra página web: www.eads.com (Relaciones Inversores > Junta General Extraordinaria).

En las páginas siguientes, pueden leer una entrevista con nuestro Director Financiero, Harald Wilhelm, en la que explica las principales cifras de 2012 y habla de sus prioridades para el futuro.

Junto con todo el equipo de Relaciones con Inversores, espero reunirme pronto con muchos de ustedes, ya sea en la Junta General Anual de EADS al final de mayo o en cualquiera de nuestros muchos actos especiales para inversores minoristas. Pueden ver los detalles en nuestro calendario financiero en la página 8.

Espero que disfruten con la lectura de este número. Si tienen comentarios o sugerencias, rogamos los envíen a ir@eads.com.

Atentamente,
Philippe Balducchi

RESULTADOS DEL GRUPO EADS 2012

Crecimiento continuo

| PÁGINA 04 |



DIVISIONES DE EADS EN 2012

Más entregas de aviones; Ímpetu favorable de los pedidos

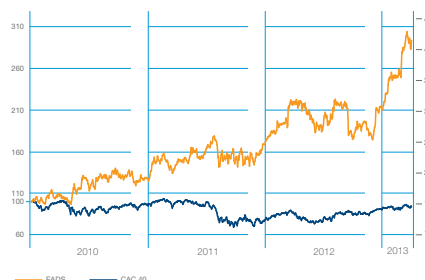
| PÁGINA 06 |



LAS ACCIONES DE EADS

La cotización de EADS ha subido un 34% desde el comienzo del año

| PÁGINA 08 |





“NUESTRA PRIORIDAD ESENCIAL ES MEJORAR LA RENTABILIDAD”

ENTREVISTA CON HARALD WILHELM

En 2012, EADS logró un conjunto de mejores cifras. ¿Podría explicarnos los aspectos más destacados?

Nuestros resultados de 2012 son un buen reflejo de los progresos que creo estamos realizando en EADS. A pesar de una coyuntura macroeconómica difícil, nuestros ingresos han aumentado un 15%. El ímpetu comercial sigue siendo bueno. Nuestra cartera de pedidos se sitúa en el nivel récord de 566.000 millones de euros, representando una plataforma inmensa para el crecimiento en el futuro. También hay que resaltar la amplia procedencia geográfica de la cartera de pedidos, que refleja un crecimiento dinámico en las áreas de Asia-Pacífico y Oriente Próximo.

Pero, lo más importante de todo, es que nuestros resultados demuestran que estamos avanzando en términos de rentabilidad. Nuestro EBIT antes de partidas no recurrentes ha aumentado un 68%, y nuestro beneficio neto ha subido un 19%, hasta situarse en 1.200 millones de euros. Aunque aún nos falte camino por recorrer hasta alcanzar nuestros objetivos de rentabilidad a largo plazo, se trata de un paso importante. De cara al futuro, mejorar la rentabilidad es la prioridad esencial del equipo directivo. Y nos centraremos especialmente en nuestras operaciones. En los programas nuevos, dedicaremos la máxima atención al A350, que está avanzando, pero sigue representando un riesgo clave.

¿Puede explicar las razones para la propuesta de dividendo de este año?

El dividendo propuesto de 0,60 euros por acción es un signo claro de que estamos centrados en aportar valor a nuestros accionistas. El aumento

respecto al dividendo del ejercicio anterior (0,45 euros) refleja la mejora de nuestro beneficio por acción. Aparte de eso, también constituye un ratio mayor de distribución, que ha pasado del 35% en el ejercicio anterior al 40% actual.

¿Por qué proponen una recompra de acciones?

Como sabe, EADS está modificando su estructura accionarial. Se trata de una transformación que normalizará nuestro sistema de gobierno corporativo y aumentará considerablemente el free-float. Creo que nuestros accionistas deberían beneficiarse de esta evolución. Por esa razón, la Dirección ha propuesto un programa de recompra de acciones hasta 3.750 millones de euros y por un plazo de 18 meses. Esto es un signo de nuestra confianza en la nueva organización y, sobre todo, un reconocimiento de la lealtad de nuestros accionistas. Con una posición de tesorería neta de 12.300 millones de euros, contamos con recursos para remunerar a nuestros accionistas, conservando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para invertir en nuestro negocio. De cara al futuro, mantener una posición fuerte de liquidez seguirá siendo una prioridad clara. No haremos concesiones en ese sentido.

La perspectiva del free cash flow para 2013 es bastante moderada, sin embargo, situándose en un punto de equilibrio. ¿Por qué?

En 2013, esperamos sin duda una nueva mejora de la rentabilidad subyacente, con un objetivo de 3.500 millones de euros para el EBIT antes de partidas no recurrentes. Eso se traducirá en una mejora significativa del

cash flow de explotación. Sin embargo, en 2013 también se producirán inversiones continuas en la aceleración de programas, no solo en Airbus sino también en Eurocopter. Tenemos el comienzo de la industrialización del A350, la aceleración del programa A400M y una reducción temporal en las entregas del A380 a medida que implantemos el nuevo amarre de las alas. Esto también tendrá alguna repercusión en las inversiones y el capital circulante. Al igual que en 2012, esperamos un modelo bastante diferido, y nos esforzaremos por recuperar a final de año.



Ha mencionado objetivos de rentabilidad a largo plazo. ¿Qué nivel de rentabilidad desearían alcanzar durante los próximos años?

Nuestro rendimiento operativo está mejorando, impulsado sobre todo por el negocio de aviones civiles, pero con aportaciones positivas asimismo de Eurocopter y Astrium, y también las actividades principales de Cassidian están comportándose bien. Durante los próximos años, aunque la progresión positiva debería estar respaldada por menores costes en el programa A380, estaremos entrando en una etapa crítica en el desarrollo del A350. Como sucede con cualquier programa nuevo de aviones, se puede esperar que las primeras entregas tengan un efecto considerable

de dilución en la rentabilidad. Aparte del riesgo del A350 y presuponiendo que el tipo de cambio dólar/euro continúe en un nivel de alrededor de 1,30 \$/€, nuestra ambición es alcanzar una rentabilidad sobre ventas del 10% en el ejercicio 2015.

En el marco del esfuerzo por llegar a ese nivel, estamos centrados, entre otras cosas, en reducir el riesgo en nuestra cartera. Por ejemplo, el nuevo equipo directivo de Cassidian realizó un análisis exhaustivo del negocio en 2012, que debería preparar el camino para mejorar los márgenes en las actividades básicas de la División. Por supuesto, nuestra atención primaria se centra en la ejecución de programas en todo el Grupo, con un acento especial en el A350, que realizó un buen avance el año pasado, aunque sigue representando un desafío.



¿Cómo ve la evolución actual del precio de la acción?

Tras una subida del 38% en 2011 y otra del 22% en 2012, la evolución de la cotización en los primeros meses de 2013 ha vuelto a ser positiva. Es un signo de que los inversores comparten nuestro optimismo y confían en nuestra capacidad de cumplir. Junto con todo el equipo directivo de EADS, soy consciente de la responsabilidad que entraña dicha confianza. Estamos totalmente motivados para enfrentarnos al reto.

“Nuestra atención primaria se centra en la ejecución de programas en todo el Grupo, con un acento especial en el A350, que realizó un buen avance el año pasado, aunque sigue representando un desafío.”

También en el año 2013, el A320neo sigue generando grandes pedidos.



CRECIMIENTO CONTINUO:

“EADS logró un crecimiento de dos dígitos en los ingresos y los beneficios durante 2012, y la cartera de pedidos siguió aumentando”, – AFIRMA TOM ENDERS, CONSEJERO DELEGADO DE EADS. “De cara al futuro, el hincapié en el crecimiento del resultado neto sigue siendo nuestra máxima prioridad como equipo directivo. En todo caso, el nuevo sistema de gobierno corporativo, la nueva estructura accionarial y el nuevo Consejo proporcionarán a partir de finales de marzo más dinamismo a la Compañía y a sus empleados en su exitosa senda de crecimiento internacional.”

EADS logró un sólido crecimiento de los ingresos y del beneficio subyacente en el ejercicio 2012. Pese a una coyuntura macroeconómica difícil, EADS experimentó un ímpetu continuo en sus actividades comerciales, mientras que los ingresos de defensa permanecían estables en líneas generales.

En el ejercicio 2012, los **ingresos** de EADS aumentaron un 15%, a 56.500 millones de euros (ejercicio 2011: 49.100 millones de euros). Este fuerte comportamiento se vio impulsado principalmente por mayores volúmenes y tipos de cambio del dólar estadounidense más favorables en Airbus Commercial, así como firmes aumentos en Eurocopter y Astrium. Las empresas adquiridas en 2011 aportaron unos 1.500 millones de euros a los ingresos de 2012. Defensa permanecieron invariables respecto a 2011.

Las entregas físicas continuaron elevadas, con un récord de 588 aviones para Airbus Commercial, 29 aviones para Airbus Military, 475 helicópteros en Eurocopter y el 53º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes** registró un fuerte aumento, a 3.000 millones de euros (ejercicio 2011: 1.800 millones de euros) para EADS y a unos 1.800 millones de euros para Airbus (ejercicio 2011: en torno a 500 millones de euros). El comportamiento del Grupo se vio impulsado por el fuerte rendimiento subyacente en Airbus Commercial, mientras que Eurocopter y Astrium también aportaron incrementos absolutos al EBIT* antes de partidas no recurrentes.

El **EBIT* declarado** de EADS aumentó a 2.186 millones de euros (ejercicio 2011:

1.696 millones de euros) con cargos no recurrentes por un total de 820 millones de euros registrados durante el año.

De este total de cargos no recurrentes, en Airbus se contabilizaron 522 millones de euros durante 2012, incluyendo la cifra prevista de 251 millones de euros para el A380 en relación con la reparación del amarre de las alas. El cargo del A350 XWB de 124 millones de euros, que reflejaba la actualización del programa, permanece invariable desde el primer semestre de 2012. En el programa A350 XWB se están realizando progresos, pero sigue representando un reto y no queda margen de maniobra en el calendario. Los cargos incluyen asimismo la cifra de 71 millones de euros por el efecto de los tipos de cambio sobre el desajuste de los pagos previos a la entrega y la revaluación del balance. En Eurocopter, la renegociación de determinados contratos para clientes del sector público dio lugar a un cargo de 100 millones de euros en el cuarto trimestre. En Cassidian se registraron cargos por un total de 198 millones de euros en el último trimestre, que reflejan costes de reestructuración acordes con la transformación del negocio (98 millones de euros) y un cargo relacionado con la eliminación de riesgos en la cartera (100 millones de euros), en especial para el negocio de sistemas seguros y soluciones.

El **Beneficio Neto** aumentó un 19%, a 1.228 millones de euros (ejercicio 2011: 1.033 millones de euros),

PERSPECTIVA

Como base para sus previsiones en 2013, 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 de la deuda soberana.

En 2013, los pedidos brutos de aviones comerciales deberían ser superiores al número de entregas, en la banda de 700 aviones. Las entregas de Airbus deberían continuar creciendo, hasta situarse entre 600 y 610 aviones comerciales.

Debido a menos entregas del A380 y presuponiendo un tipo de cambio de 1 EUR = 1,35 USD, los ingresos de EADS deberían experimentar un crecimiento moderado en 2013.

Ampliando la mejora del margen subyacente de 2012, en 2013 EADS tiene como objetivo alcanzar un EBIT* antes de partidas no recurrentes de 3.500 millones de euros y un BPA

antes de partidas no recurrentes de aproximadamente 2,50 euros (ejercicio 2012: 2,24 euros) antes de la recompra de acciones propuesta.

Excluyendo la conocida repercusión de los amarres de las alas del A380 en 2013 de unos 85 millones de euros sobre la base de 25 entregas, de cara al futuro, desde el punto de vista actual, las "partidas no recurrentes" deberían limitarse a cargos potenciales en el programa A350 XWB y a efectos de los tipos de cambio vinculados al desajuste PDP y a la revaluación del balance.

El programa A350 XWB sigue constituyendo un desafío. Cualquier cambio en el calendario previsto podría tener una repercusión cada vez mayor en las provisiones.

EADS trata de que su Cash Flow Libre alcance un punto de equilibrio después de financiación a clientes y antes de adquisiciones en 2013.

equivalente a un beneficio por acción de 1,50 euros (BPA en el ejercicio 2011: 1,27 euros).

Sobre la base de un Beneficio por Acción (BPA) de 1,50 euros, el Consejo de Administración de EADS propone a la Junta General de Accionistas el pago de un dividendo de 0,60 euros por acción el 5 de junio de 2013 (ejercicio 2011: 0,45 euros por acción). La fecha de registro debería ser el 4 de junio de 2013.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado** permanecieron prácticamente estables, situándose en 3,142 millones de euros (ejercicio 2011: 3.152 millones de euros), debido a la capitalización de 366 millones de euros en el A350 XWB, de acuerdo con la NIC 38. La atención sigue centrada en los principales programas de desarrollo en toda la cartera, en especial el A350 XWB y en Eurocopter.

El Cash Flow Libre antes de adquisiciones, de 1.449 millones de euros, superó las expectativas. El modelo estacional tradicional de pagos a final de año ha sido muy sólido.

A pesar del nivel récord de entregas de aviones comerciales, la exposición por financiación bruta a clientes de EADS fue prácticamente estable respecto al nivel de 2011.

La **posición de Tesorería Neta** de EADS aumentó a la respetable cifra de 12.300 millones de euros (final de 2011: 11.700 millones de euros) tras una aportación en efectivo de 856 millones de euros a activos de pensiones y el pago de dividendo de unos 370 millones de euros.

Los **pedidos recibidos**⁽²⁾ de EADS se situaron en 102.500 millones de euros (ejercicio 2011: 131.000 millones de euros) y reflejaron el continuo ímpetu comercial en toda la cartera

de EADS. Airbus Military, Eurocopter, Astrium y Cassidian registraron incrementos interanuales en sus pedidos recibidos, y Airbus Commercial superó su objetivo de pedidos, contabilizando 914 pedidos brutos en 2012. Al final de diciembre de 2012, la **cartera de pedidos**⁽²⁾ del Grupo había aumentado un 5%, a 566.500 millones de euros (final de 2011: 541.000 millones de euros). La cartera de pedidos de defensa descendió a 49.600 millones de euros (final de 2011: 52.800 millones de euros).

GRUPO EADS (en millones de euros)

	2012	2011	Variación
Ingresos	56.480	49.128	+15%
de esta cifra, Defensa	11.605	11.561	0%
EBIT*	2.186	1.696	+29%
Investigación y Desarrollo autofinanciado	3.142	3.152	0%
Beneficio Neto ⁽¹⁾	1.228	1.033	+19%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽¹⁾	1,50 €	1,27 €	+0,23 €
Cash Flow Libre (CFL)	1.248	958	+30%
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes	1.394	823	+69%
Dividendo por acción	0,60 € ⁽³⁾	0,45 €	+0,15 €
Pedidos Recibidos ⁽²⁾	102.471	131.027	-22%
Cartera de pedidos ⁽²⁾	566.493	540.978	+5%

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

1) 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.

2) 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.

3) Se propondrá a la Junta General de Accionistas.



La nota de prensa completa está disponible en www.eads.com



Los ingresos consolidados de **Airbus** aumentaron un 17%, a 38.592 millones de euros (ejercicio 2011: 33.103 millones de euros), reflejando la fortaleza en las entregas de aviones comerciales. El EBIT* consolidado de Airbus Commercial se duplicó con creces, elevándose a 1.230 millones de euros (ejercicio 2011: 584 millones de euros).

Los ingresos de Airbus Commercial ascendieron a 36.943 millones de euros (ejercicio 2011: 31.159 millones de euros), impulsados por el récord de 588 entregas comerciales (ejercicio 2011: 534), incluyendo 30 A380. Los ingresos también se beneficiaron de los tipos de cambio favorables del dólar estadounidense.

El EBIT* declarado de Airbus Commercial se elevó a 1.125 millones de euros (ejercicio 2011: 543 millones de euros) y se benefició de un mejor comportamiento operacional que incluía efectos favorables de volumen y de precios netos de subidas. Reflejó asimismo una mejora en los tipos de las coberturas. Los gastos de I+D autofinanciado de la División descendieron levemente, a 2.442 millones de euros. A pesar de la estabilidad en las entregas, los ingresos de Airbus Military descendieron un 15%, a 2.131 millones de euros (ejercicio 2011: 2.504 millones de euros), debido a menos ingresos en relación con el A400M y aviones de reabastecimiento. El EBIT* de Airbus Military mejoró significativamente, situándose en 93 millones de euros (ejercicio 2011: 49 millones de euros). Durante 2012, Airbus Commercial registró 914 pedidos brutos (ejercicio 2011: 1.608 pedidos brutos). Los pedidos netos ascendieron a un total de 833 (ejercicio 2011: 1.419).

El desarrollo del A350 XWB sigue su curso, basado en el nuevo calendario, y la línea de montaje final está plenamente operativa. En febrero de 2013 se cumplió otro hito con la concesión de la certificación de tipo del motor por la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el turbofan Trent XWB. Respecto al A380, el problema de los amarres de las alas se ha resuelto, con reparaciones en los aviones ya operativos y modificaciones del diseño



Airbus entregó 30 A380 en 2012.

incorporadas a los de nueva producción. La vía hacia el punto de inflexión en 2015 está fijada en 30 entregas.

A final de año, AirAsia se convirtió en el primer operador de un A320 equipado con el dispositivo de ahorro de combustible 'Sharklet'.

Airbus Military registró 32 pedidos de aviones (ejercicio 2011: 5 pedidos) y entregó 29 aviones (ejercicio 2011: 29 entregas). La primera entrega del A400M está prevista durante el segundo trimestre de 2013 con un total de cuatro entregas a lo largo del año. Airbus Military fue seleccionado por India como el licitante favorito para suministrar aviones A330 MRTT.

Al final de diciembre de 2012, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 523.400 millones de euros (final de 2011: 495.500 millones de euros). La cartera de pedidos de Airbus Commercial ascendió a 503.200 millones de euros (final de 2011: 475.500 millones de euros), comprendiendo 4.682 unidades que representan un récord en el sector (final de 2011: 4.437 aviones). A final de año, la cartera de pedidos de Airbus Military se situaba en 21.100 millones de euros (final de 2011: 21.300 millones de euros).



Omán firmó un contrato para la compra de 12 Eurofighters.

Los ingresos de **Cassidian** en 2012 permanecieron básicamente estables, como se preveía, en 5.740 millones de euros (ejercicio 2011: 5.803 millones de euros). El EBIT* en 2012 descendió a 142 millones de euros (ejercicio 2011: 331 millones de euros) reflejando los cargos no recurrentes de 198 millones de euros registrados en el cuarto trimestre.

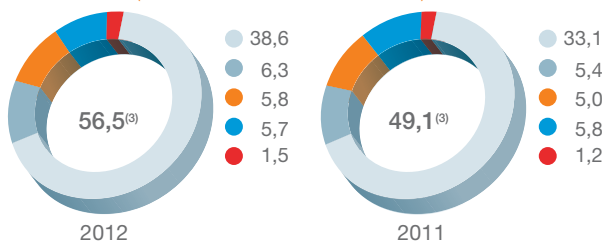
La cartera de pedidos de Cassidian experimentó un aumento significativo, a 5.000 millones de euros en 2012 (ejercicio 2011: 4.200 millones

de euros), pese al desafiante entorno del mercado. Esto se debió principalmente a las actividades de Eurofighter y de exportación de misiles. En diciembre, Oman firmó un contrato para la compra de 12 aviones Eurofighter Typhoon que todavía no está incluido en la cartera de pedidos.

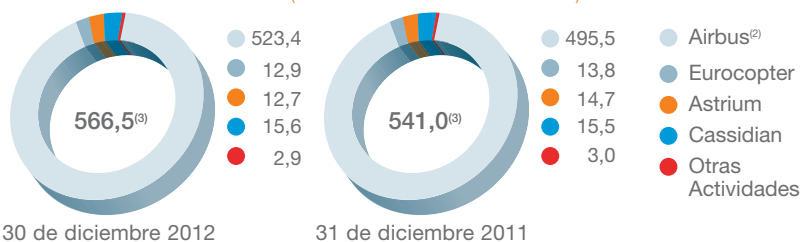
Al final de diciembre de 2012, la cartera de pedidos de Cassidian había aumentado levemente, a 15.600 millones de euros (final de 2011: 15.500 millones de euros).

EADS POR DIVISIONES

INGRESOS (en miles de millones de euros)



CARTERA DE PEDIDOS⁽¹⁾ (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.

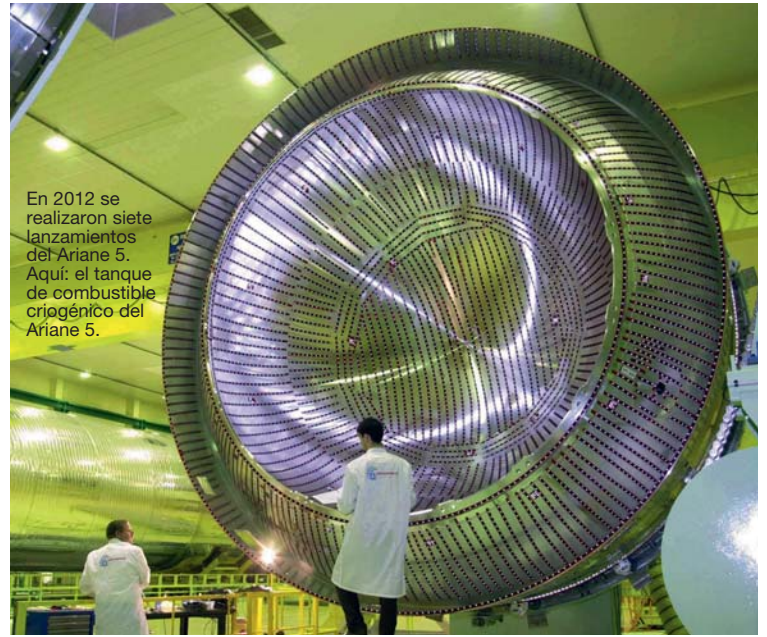
3) La cifra total incluye la consolidación de Sedes Centrales.



Los ingresos de **Astrium** en 2012 aumentaron a 5.817 millones de euros (ejercicio 2011: 4.964 millones de euros), impulsados principalmente por el crecimiento en servicios, incluyendo la integración de Vizada y una sólida ejecución de programas. El EBIT* aumentó un 17%, a 312 millones de euros (ejercicio 2011: 267 millones de euros). La División recibió pedidos por valor de 3.800 millones de euros en 2012 (ejercicio 2011: 3.500 millones de euros), pese a la constante y dura competencia en el mercado.

En 2012 se realizaron siete lanzamientos del Ariane 5, llevando el número de lanzamientos consecutivos con éxito a 53. En el año se entregaron nueve satélites construidos por Astrium. En noviembre, el Consejo Ministerial de la Agencia Espacial Europea confirmó los presupuestos espaciales europeos relacionados con importantes programas de Astrium. Esto dio lugar a contratos iniciales por valor de 108 millones de euros recibidos en enero de 2013 para asegurar el desarrollo del Ariane 6 y del Ariane 5 ME.

Al final de 2012, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 12.700 millones de euros (final de 2011: 14.700 millones de euros).



En 2012 se realizaron siete lanzamientos del Ariane 5. Aquí: el tanque de combustible criogénico del Ariane 5.



Eurocopter registró un aumento del 15% en pedidos recibidos.



Los ingresos de **Eurocopter** aumentaron un 16%, a la cifra récord de 6.264 millones de euros (ejercicio 2011: 5.415 millones de euros), impulsada principalmente por una mayor actividad de soporte para reparaciones y revisiones y por la inclusión en el ejercicio completo de la consolidación del negocio de Vector Aerospace. El total de entregas descendió a 475 helicópteros (ejercicio 2011: 503 helicópteros). El EBIT* de la División aumentó un 20%, a 311 millones de euros (ejercicio 2011: 259 millones de euros).

Los pedidos recibidos de Eurocopter en 2012 aumentaron un 15%, a 5.392 millones de euros (ejercicio 2011: 4.679 millones de euros) y el número de pedidos netos aumentó por tercer año consecutivo, a 469 (ejercicio 2011: 457).

Eurocopter sigue trabajando en estrecha colaboración con las autoridades investigadoras para analizar y explicar la causa original de los incidentes del Super Puma. La causa original de los recientes incidentes del Ecureuil se ha detectado y se ha implantado un programa para llevar a cabo un retrofit aprobado por la EASA.

Al final de 2012, la cartera de pedidos de Eurocopter registraba un valor de 12.900 millones de euros (final de 2011: 13.800 millones de euros), comprendiendo 1.070 helicópteros (final de 2011: 1.076 helicópteros).



ATR logró un número récord de 64 entregas de aviones en 2012.

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

Los ingresos de Otras Actividades aumentaron un 22%, elevándose a 1.524 millones de euros (ejercicio 2011: 1.252 millones de euros), impulsados por aumentos de volumen en EADS Norteamérica y más entregas en ATR. El EBIT* de Otras Actividades descendió a 49 millones de euros (ejercicio 2011: 59 millones de euros).

En 2012 ATR consiguió 61 pedidos en firme (ejercicio 2011: 119) y su cartera de pedidos alcanzó los 221 aviones a final de año. ATR logró un nivel récord de entregas anuales con 64 aviones, (ejercicio 2011: 54 aviones).

A finales de 2012, el Ejército estadounidense adjudicó a EADS Norteamérica una opción contractual por valor de 181,8 millones de dólares para entregar otros 34 helicópteros UH-72A Lakota Light Utility. Al final de diciembre de 2012, la cartera de pedidos de Otras Actividades había descendido levemente, a 2.900 millones de euros (final de 2011: 3.000 millones de euros).

REORGANIZACIÓN DEL GOBIERNO CORPORATIVO

En la Junta General Extraordinaria de EADS, celebrada en Ámsterdam el 27 de marzo de 2013, los accionistas aprobaron una reorganización de gran alcance de la estructura de gobierno corporativo de la Sociedad y el nombramiento de nuevos consejeros.

Los accionistas dieron asimismo su autorización a un plan para recomprar hasta un 15% del capital social en circulación de EADS y cancelar las acciones compradas en dicha transacción. Información adicional disponible en la página web de EADS: www.eads.com (Relaciones Inversores > Junta General Extraordinaria)

La Junta General Anual de EADS se celebrará en Ámsterdam el 29 de mayo de 2013. Información detallada en la página web de EADS (Relaciones Inversores > Junta General Anual).



CALENDARIO FINANCIERO

14 de mayo 2013: **Resultados EADS del primer trimestre 2013**

22 de mayo 2013: **Visita para accionistas privados, Manching (Alemania)**

29 de mayo 2013: **Junta General de Accionistas, Ámsterdam (Países Bajos)**

17 – 23 de junio 2013: **Le Bourget - Paris Air Show (Francia)**

26 de junio 2013: **Reunión informativa para accionistas privados, Paris (Francia)**

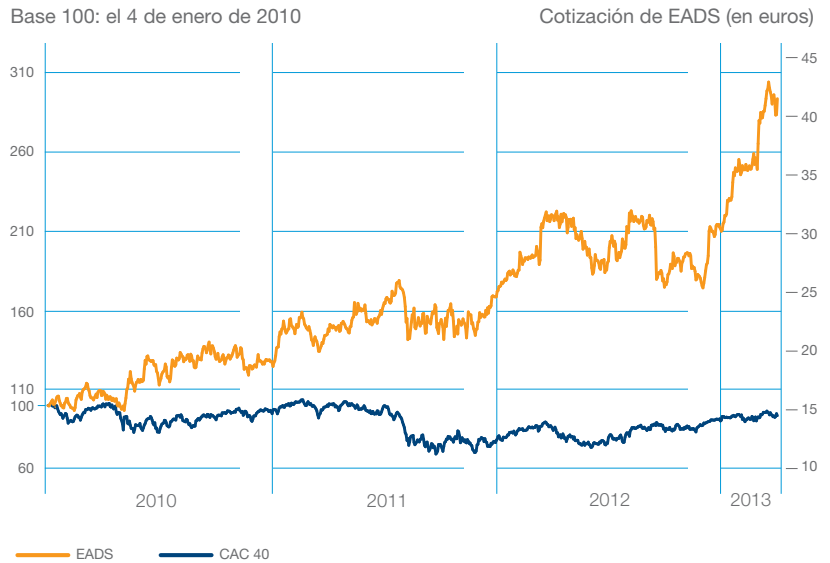
4 de julio 2013: **Reunión informativa para accionistas privados, Múnich (Alemania)**

10 de julio 2013: **Foro para accionistas privados (DSW), Hamburgo (Alemania)**

31 de julio 2013: **Resultados de EADS del primer semestre 2013**

LA ACCIÓN DE EADS

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN hasta el 3 de abril de 2013



EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN EN 2013 (en la Bolsa de Valores de París)

- ⊙ Máximo: **42,585 euros** (el 15 de marzo)
- ⊙ Mínimo: **30,065 euros** (el 2 de enero)
- ⊙ Rentabilidad en lo que va de año: **+34,10%**
- ⊙ Al cierre, el 3 de abril: **40,33 euros**
- ⊙ Dividendo por acción: **0,60 euros***

*Propuesto a la Junta General Anual 2013 para su aprobación. Fecha de registro: 4 de junio 2013; Fecha de pago: 5 de junio 2013.

EVENTOS IMPORTANTES PARA LOS ACCIONISTAS

Los accionistas privados también pueden asistir a una de nuestras Reuniones Informativas para Accionistas de EADS en París y Múnich, según se indica en el Calendario Financiero de esta página.

26 de junio 2013, La Vilette, Paris (Francia)

4 de julio 2013, Künstlerhaus, Lenbachplatz 8, Múnich (Alemania)



Si desea tomar parte en estos u otros actos o informarse sobre ellos, le rogamos visite nuestra web: www.eads.com, Relaciones Inversores > Accionistas Privados, escriba a ir@eads.com o llame por teléfono al número de Información del Accionista que se indica en esta página.

INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA

www.eads.com
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