



aero-notes

Carta a los accionistas

Estimados accionistas:



Nuestros resultados de 2010 demuestran que realmente estamos progresando. A pesar de un entorno de mercado aún difícil, conseguimos pedidos nuevos por valor de 83.100 millones de euros. Los ingresos crecieron y la rentabilidad fue mejor de la esperada. Con una sólida gestión, nuestra posición de tesorería neta ha aumentado a 11.900 millones de euros, dándonos los medios, junto con nuestro récord en pedidos pendientes, para promover el crecimiento en el futuro.

Quizás aún más alentador sea el avance logrado en nuestros principales programas. Hemos reducido notablemente el nivel de riesgo en el A400M. Hay cuatro aviones volando en la campaña de pruebas y la producción en serie ha comenzado. La producción del A380 está mejorando, como demuestra el aumento de las entregas, y los costes unitarios deberían disminuir paulatinamente a medida que avancemos en la curva de aprendizaje.

Sin duda, nuestro mayor riesgo industrial es el A350 XWB. Airbus hizo progresos en 2010 con el comienzo de submontajes a escala de sección. Sin embargo, el calendario sigue representando un desafío. La entrada en servicio está prevista para el segundo semestre de 2013.

De cara al futuro, estamos muy atentos a la situación presupuestaria en los mercados nacionales para nuestras actividades institucionales. Y vigilamos muy de cerca la evolución de la situación en Japón, el norte de África y el Oriente Próximo.

Aunque mantenemos la alerta respecto a los riesgos, somos optimistas sobre las perspectivas del Grupo a medio plazo. La industria de las compañías aéreas se ha recuperado con mayor rapidez de lo esperado. Los pedidos de aviones han aumentado significativamente, con una fuerte demanda del nuevo A320neo en especial. Aunque los mercados emergentes vayan en cabeza, también vemos una mejora del mercado en América y Europa.

Una prioridad clave para nosotros es mejorar la rentabilidad. Actualmente, EADS está trabajando en otro programa de integración y ahorro de costes conocido como "Future EADS". Además, todas las Divisiones están ejecutando sus planes de transformación y ahorro de costes para adaptarse a su nuevo entorno competitivo y Airbus, con el éxito del Power8, está trabajando en otras iniciativas de ahorro de costes que se aplicarán hasta el final de 2014, destinadas a mejorar la competitividad, compensar la inflación y lograr objetivos de rentabilidad.

Aunque la debilidad del dólar seguirá influyendo en nuestra rentabilidad el próximo año, no veremos un deterioro sustancial de los tipos de las coberturas de cambio para 2012. De medio a largo plazo, el aumento de compras en dólares nos ayudará a seguir reduciendo nuestro riesgo de cambio.

Nos satisface reanudar nuestra política de dividendos este año. Nuestro rendimiento en 2010 justifica el dividendo propuesto. Nuestros fieles accionistas han seguido comprometidos con la Compañía a medida que la construíamos para el futuro. Esperamos que sigan con nosotros, para compartir nuestro destino a medida que entremos en la próxima etapa de nuestro fascinante viaje aeroespacial.

LOUIS GALLOIS
Consejero Delegado de EADS

RESUMEN	RESULTADOS 2010 DEL GRUPO EADS2
	RESULTADOS POR DIVISIONES4
	INSIGHTS6



Los resultados anuales de EADS en 2010, el décimo aniversario del Grupo, muestran logros significativos respaldados por una recuperación del entorno macroeconómico y comercial más fuerte de lo esperado. Sigue siendo necesario monitorear los mercados institucionales, que abarcan helicópteros, defensa y presupuestos públicos, así como los potenciales riesgos vinculados a los precios del petróleo y de las materias primas, el tráfico aéreo en el norte de África y los continuos problemas con las divisas. Al mismo tiempo, el Grupo está prestando la máxima atención al programa A350 XWB que es actualmente el mayor riesgo industrial de EADS.

En 2010, los **ingresos** de EADS aumentaron hasta 45.800 millones de euros (ejercicio 2009: 42.800 millones). Las entregas se mantuvieron en un nivel elevado, con 510 aviones en Airbus Commercial, 527 helicópteros en Eurocopter y el 41º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5. En el A400M se reanudó la metodología de porcentaje de terminación, basada en la asignación de hitos internos.

Esto ha dado lugar a unos ingresos de alrededor de 1.000 millones de euros contabilizados en el programa con un margen cero debido a la utilización de la provisión correspondiente. Las Naciones Clientes y EADS han concluido las negociaciones sobre el A400M. Tras la aprobación en Francia y Alemania, las negociaciones sobre el crédito a la exportación (ELF) están pendientes de completar con algunas Naciones Clientes y se prevé terminen durante 2011. Entretanto, el programa está obteniendo resultados con cuatro aviones de desarrollo en vuelo. El hito denominado "maturity gate" (portal de madurez) del A400M se ha superado en febrero de 2011, lo que despeja el camino para el comienzo de la producción en serie. La certificación civil está prevista para 2011.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes (EBIT* ajustado)** –se situó en 1.300 millones de euros (ejercicio 2009: 2.200 millones). Se benefició del buen comportamiento subyacente de todas las actividades empresariales básicas de las Divisiones,

en especial los programas tradicionales de Airbus. En comparación con 2009, el EBIT* antes de partidas no recurrentes se vio afectado por el deterioro de los tipos en las coberturas de cambio (ejercicio 2009: 1 EUR = 1,26 USD frente a ejercicio 2010: 1 EUR = 1,35 USD). Como se preveía, el A380 sigue influyendo considerablemente en el EBIT* antes de partidas no recurrentes.

El **EBIT* declarado** de EADS se situó en 1.231 millones de euros (ejercicio 2009: -322 millones).

El **Beneficio Neto⁽¹⁾** ascendió a 553 millones de euros (ejercicio 2009: -763 millones), equivalente a un beneficio por acción de 0,68 euros (BPA en el ejercicio 2009: -0,94). Sobre la base de un Beneficio por Acción (BPA)⁽¹⁾ de 0,68 euros, el Consejo de Administración propone a la Junta de Accionistas que tendrá lugar el 26 de mayo de 2011, el pago de un dividendo bruto de 0,22 euros por acción (excepcionalmente, debido a la significativa pérdida soportada en 2009, en dicho ejercicio no se pagó dividendo).

Los gastos de **Investigación y Desarrollo autofinanciado (I+D)** alcanzaron los 2.939 millones de euros (ejercicio 2009: 2.825 millones), impulsados principalmente por aumentos en Cassidian respecto a las actividades de Sistemas Aéreos no Tripulados y Sistemas y, en Eurocopter, en toda la gama de productos.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes, de 2.644 millones de euros (ejercicio 2009: 991 millones) es significativamente superior a las expectativas gracias a un

“2010 ha sido un año de notable progreso para EADS. Hemos hecho grandes progresos en la gestión y el control de importantes programas: en el A400M los riesgos han disminuido sustancialmente y la producción del A380 mejora con firmeza. Ahora, tras el arranque de nuestra segunda década de operaciones, una prioridad esencial para nosotros es seguir mejorando la rentabilidad en los años venideros para sentar una base sólida de cara a un crecimiento sostenible.” señala Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS.

» Perspectiva

Las previsiones de EADS para 2011 se basan en la hipótesis de un tipo de cambio spot, tanto medio como al cierre, de 1 EUR = 1,35 USD.

En 2011, Airbus debería entregar de 520 a 530 aviones comerciales y sus pedidos brutos deberían superar la cifra de entregas.

Los ingresos de EADS en 2011 deberían ser superiores a los de 2010.

EADS prevé que en 2011 el EBIT* antes de partidas no recurrentes permanezca prácticamente estable en comparación con el nivel de 2010, en unos 1.300 millones de euros. El creciente volumen y la mejora de precios en Airbus Commercial quedan básicamente contrarrestados por el deterioro de tipos en las coberturas, el creciente gasto en I+D y un mix menos favorable de actividades en Cassidian.

De cara al futuro, el comportamiento del EBIT* declarado y del BPA de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para cumplir en los programas 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.

A un cambio de 1 EUR = 1,35 USD, EADS prevé que el BPA de 2011 supere el nivel de 0,68 euros de 2010. Se prevé que el Cash Flow Libre sea positivo. Es la partida más volátil y EADS dará previsiones más precisas más adelante en el año.

En 2012, el Grupo espera una mejora significativa de su EBIT* antes de partidas no recurrentes gracias a mayores volúmenes, mejores precios y mejoras en el comportamiento del A380 en Airbus.

mejor rendimiento operativo y de gestión de existencias y a unos pagos previos a la entrega en Airbus Commercial mayores de lo esperado. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes ascendió a 2.707 millones de euros (ejercicio 2009: 585 millones).

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se situó en 11.900 millones de euros (ejercicio 2009: 9.800 millones) tras una aportación de 553 millones de euros al patrimonio de fondos de pensiones. Sigue siendo una base sólida para las necesidades operativas del Grupo así como para su crecimiento en el futuro.

La cifra de **pedidos recibidos**⁽²⁾ del Grupo, de 83.100 millones de euros, fue significativamente superior a la del ejercicio anterior (ejercicio 2009: 45.800 millones), impulsada por un mayor nivel de pedidos de

“Nos satisface reanudar la distribución de dividendo a nuestros leales accionistas. El comportamiento del Grupo en 2010 justifica el dividendo propuesto. Nuestra clara ambición es mejorar paulatinamente la rentabilidad a medio plazo. La mejora de la rentabilidad es el principal indicador para una mejor distribución de dividendo en el futuro.” afirma Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS.

aviones comerciales en Airbus. Los pedidos netos de 574 aviones incluyen 32 A380 y 78 A350 XWB. Al final de diciembre de 2010, **la cartera de pedidos**⁽²⁾ de EADS se situaba en la cifra récord de 448.500 millones de euros (final de 2009: 389.100 millones), reflejando un mejor ímpetu en aviones comerciales. La cartera de pedidos de Airbus Commercial también se benefició de un efecto positivo de revaluación de unos 25.000 millones de

euros debido a la revalorización del dólar estadounidense frente al euro al final de diciembre de 2010 en comparación con el final de diciembre de 2009. La cartera de pedidos de defensa se situó en 58.300 millones de euros (final de 2009: 57.300 millones).

**EADS usa el EBIT antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos.*

» Grupo EADS (en millones de euros)

	2010	2009	Variación
Ingresos	45.752	42.822	+7%
de esta cifra, defensa	12.269	10.767	+14%
EBIT*	1.231	- 322	-
Gastos de Investigación y Desarrollo	2.939	2.825	+4%
Beneficio (Pérdida) Neto ⁽¹⁾	553	- 763	-
Beneficio por Acción (BPA) ⁽¹⁾	0,68 €	- 0,94 €	1,62 €
Cash Flow Libre (CFL)	2.707	585	+363%
Dividendo por acción	0,22 €⁽³⁾	-	N/A
Pedidos recibidos⁽²⁾	83.147	45.847	+81%
Cartera de pedidos⁽²⁾	448.493	389.067	+15%

1) EADS sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los tenedores de patrimonio neto 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 2011.





Los ingresos consolidados de Airbus, de 29.978 millones de euros, aumentan un 7% en comparación con el mismo período del año anterior (ejercicio 2009: 28.067 millones).

El EBIT* consolidado de Airbus se elevó a 305 millones de euros (ejercicio 2009: -1.371 millones).

Los ingresos de Airbus Commercial se elevaron a 27.673 millones de euros (ejercicio 2009: 26.370 millones). Las entregas aumentaron a 510 aviones comerciales, de los que 508 contaron a efectos de reconocimiento de ingresos (ejercicio 2009: 498 aviones). Frente al ejercicio anterior, los ingresos de Airbus Commercial reflejan un efecto de volumen y mix, incluyendo un número superior de entregas del A380. El efecto negativo de los tipos de cambio en los ingresos se sitúa en unos 500 millones de euros. El EBIT* de Airbus Commercial descendió a 291 millones de euros (ejercicio 2009: 386 millones). En comparación con 2009, el EBIT* de Airbus Commercial antes de partidas no recurrentes (ejercicio 2009: en torno a 1.000 millones de euros; ejercicio 2010: en torno a 280 millones de euros) se beneficia de efectos favorables de volumen y mix, una mejora en precios y ahorros derivados del programa Power8. Se ve reducido por un deterioro de los tipos en las coberturas de unos 940 millones de euros, aumento de costes y costes relacionados con el crecimiento del negocio.

Los ingresos de Airbus Military aumentaron a 2.684 millones de euros (ejercicio 2009: 2.235 millones), impulsados por un mayor reconocimiento de ingresos en el A400M pero con menores ingresos en aviones medios y ligeros y aviones de reabastecimiento. Las entregas alcanzaron 20 aviones medios y ligeros. El EBIT* de Airbus Military se situó en 21 millones de euros.

En 2010, Airbus Commercial marcó otro récord de entregas. El repunte del mercado condujo a 644 nuevos pedidos comerciales brutos (ejercicio 2009: 310). Se contabilizaron 574 pedidos netos de aviones, entre ellos otros 32 A380 y 78 A350 XWB que sitúan el total de pedidos del A350 XWB en 583 aviones de 36 clientes. El A320neo (nueva opción de motor), que ofrece una reducción del consumo de combustible del 15%, se lanzó en el cuarto trimestre. En 2010, Airbus Military contabilizó pedidos brutos por 21 aviones (CN235 y C-295).

En el A350 XWB, el programa de mayor riesgo de EADS, Airbus hizo avances en 2010 con el comienzo de la fabricación de subcomponentes y submontajes a escala de secciones; sin embargo, el calendario sigue representando un desafío. La puesta en servicio está programada para el segundo semestre de 2013.

Como se preveía, el programa A380 se está estabilizando y Airbus está haciendo notables progresos en la curva de aprendizaje, que conducen a una mejora del margen bruto por avión.

El programa A400M está aportando resultados, con cuatro aviones de desarrollo en vuelo. El hito « maturity gate » (portal de madurez) del A400M conseguido en febrero de 2011 despeja el camino para el comienzo de la producción en serie. La certificación civil está prevista para 2011. El avión Multi-Role Tanker Transport (MRTT) basado en el A330 logró la certificación tanto civil como militar y el Future Strategic Tanker Aircraft de Reino Unido realizó su primer vuelo.

A 31 de diciembre de 2010, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 400.400 millones de euros. Airbus Commercial, representa 378.900 millones de euros (ejercicio 2009: 320.300 millones), cifra que representa 3.552 unidades. La cartera de pedidos de Airbus Military ha aumentado un 10%, elevándose a 22.800 millones de euros.



A380



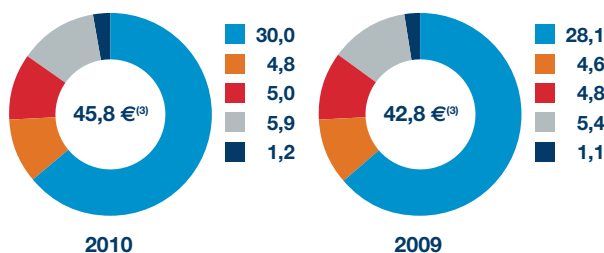
Línea de montaje final del A330/A340



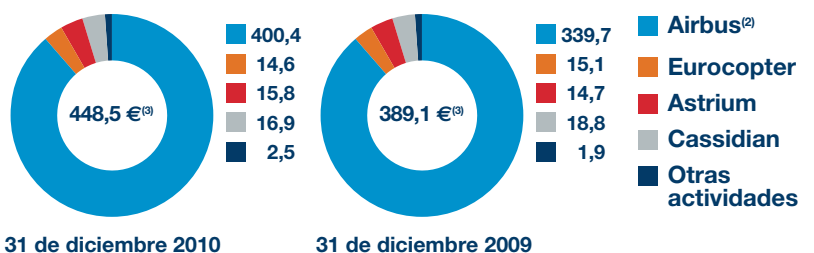
A400M

» EADS por Divisiones

Ingresos (en miles de millones de euros)



Cartera de pedidos⁽¹⁾ (en miles de millones de euros)



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 presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. El perímetro de Airbus Commercial comprende EFW y la ya completada reorganización de aeroestructuras, pero excluye el A400M. Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así como las actividades de Airbus para el A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División.

3) Cifra total incluye consolidación de sedes centrales.



En 2010, los ingresos de Eurocopter ascendieron a 4.830 millones de euros (ejercicio 2009: 4.570 millones). Los ingresos reflejan un mix favorable de una mayor actividad de soporte y de ingresos procedentes de gobiernos. El EBIT* de la División descendió a 183 millones de euros (ejercicio 2009: 263 millones); se vio afectado por una mayor inversión en productos y efectos negativos aislados de alrededor de 120 millones de euros, debidos principalmente al NH90 y a un cargo por reestructuración.

En 2010 comenzaron los vuelos de prueba del helicóptero demostrador híbrido de alta velocidad X3, uno de los núcleos de la estrategia de innovación de Eurocopter, junto con los vuelos inaugurales del segundo prototipo del EC175 y del Korean Utility Helicopter.

La tendencia neta de los pedidos en 2010, con 346 pedidos netos registrados, fue estable respecto a 2009 (344 pedidos netos) pese a un menor nivel de pedidos brutos porque hubo menos cancelaciones, 49, frente a las 105 de 2009. La recuperación en los mercados civiles es lenta, en especial debido al elevado número de helicópteros de segunda mano en el mercado. Eurocopter ha empezado a adaptarse proactivamente a este reto con su programa SHAPE lanzado a principios de 2010. Se han hecho progresos en la reducción de la plantilla y los gastos de explotación. La cartera de pedidos de Eurocopter se elevó a 14.600 millones de euros, con 1.122 helicópteros.



EC175



Los ingresos de Cassidian en 2010 aumentaron un 11% situándose en 5.933 millones de euros. El EBIT* permaneció estable en 457 millones de euros y refleja el crecimiento de los márgenes en programas maduros y un notable crecimiento del I+D autofinanciado para productos de nueva generación.

Cassidian está empezando a percibir las primeras presiones de la situación de los presupuestos para defensa en sus países de origen con algún retraso en la recepción de pedidos y más gastos de I+D. Entretanto, se está preparando un plan de transformación para el nuevo entorno de negocio, que registrará crecimiento en el área de seguridad. EADS sigue investigando con los clientes las necesidades y soluciones de financiación para el Talarion UAS.

El nivel de pedidos recibidos de 4.300 millones de euros en un mercado con mayores desafíos fue inferior al nivel de los ingresos. La cartera de pedidos de la División se mantenía en el sólido nivel de 16.900 millones de euros.



Euro Hawk



Los ingresos de Astrium en 2010 aumentaron un 4%, alcanzando los 5.003 millones de euros. Debido a ello, el comportamiento de los ingresos superó las expectativas, compensando con creces el efecto aislado de actualización para los programas de incentivos a satélites en órbita contabilizados en 2009. Se lanzaron diez satélites construidos por Astrium, que están en funcionamiento, y Ariane 5 hizo su 41º lanzamiento consecutivo con éxito, llevando el número total de lanzamientos de 2010 a seis. Astrium siguió aportando crecimiento en servicios. El EBIT* mejoró un 8% hasta 283 millones de euros, reflejando crecimiento y productividad en servicios para defensa y militares así como una mejora operacional en actividades institucionales.

Astrium también puso en marcha un programa de transformación, el AGILE, para aumentar la eficiencia y prepararse para cambios en el entorno de la competencia.

Los pedidos recibidos alcanzaron los 6.000 millones de euros en 2010 respaldados por el continuo ímpetu comercial. Los pedidos de 2010 abarcan los contratos de modernización y mantenimiento del M51 y dos satélites de reconocimiento óptico para la Agencia de Compras francesa (DGA). Al final de diciembre de 2010, la cartera de pedidos de Astrium se había incrementado a 15.800 millones de euros.



Cryosat-2

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

Los ingresos de Otras Actividades aumentaron un 8%, elevándose a 1.182 millones de euros. El EBIT* aumentó a 25 millones de euros (2009: 21 millones de euros) gracias a incrementos en ATR y Sogerma, si bien reducido por mayores inversiones en EADS North America.

ATR entregó 52 aviones en 2010 y recibió 78 pedidos netos en firme así como 33 opciones. Al final de diciembre de 2010, la cartera de pedidos de ATR se situaba en 159 aviones.

EADS North America entregó el 150º helicóptero de servicios UH-72A al Ejército estadounidense en febrero de 2011. A 31 de diciembre de 2010, la cartera de pedidos de Otras Actividades se situaba en 2.500 millones de euros (final de 2009: 2.000 millones).

*EADS usa el EBIT antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos.

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





Una selección de instalaciones industriales en mercados clave fuera de Europa

» EADS y los mercados clave

El futuro de EADS está vinculado en gran medida a su capacidad para desarrollarse sobre tres pilares: Europa, Estados Unidos y los mercados emergentes.

Europa, su primer pilar, es donde EADS tiene sus raíces, la mayor parte de su plantilla, y todavía es un mercado muy significativo para las industrias de defensa y espacio. Estados Unidos es el segundo pilar, representando más de la mitad del mercado mundial de defensa, un 30% de los aviones comerciales en vuelo y un 50% de los helicópteros en vuelo. Los mercados emergentes son el tercer pilar, representando el mayor potencial de crecimiento. Aunque los riesgos de elevada

inflación y malestar social en determinadas regiones exigen una mayor atención, los mercados emergentes, con su liderazgo en la recuperación de la crisis económica, han demostrado su importancia.

China sigue siendo la economía de más rápido crecimiento del mundo. India también registra un fuerte crecimiento, y el Fondo Monetario Internacional (FMI) proyecta un crecimiento del 9,7% para 2010. Brasil lidera la expansión de Latinoamérica, con un crecimiento del 7,5%.

A medida que aumenta la riqueza, lo hace el tráfico aéreo. La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) prevé que el número mundial de pasajeros aumentará de 2.500 millones en 2009 a 3.300 millones para el final de 2014, con 360 millones del aumento de 800 millones produciéndose en la región de Asia Pacífico. El rápido crecimiento está impulsando la demanda de nuevos aviones eficientes en el consumo de combustible.

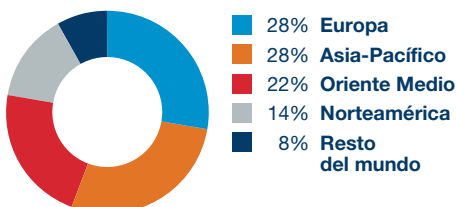
Según el Global Market Forecast de Airbus, en economías desarrolladas como las de

Europa o Estados Unidos, en 2009 cada persona hizo por término medio uno o dos viajes aéreos. Países emergentes como China (aprox. 0,2 viajes) e India (menos de 0,1 viajes) han seguido quedándose muy rezagados. Se espera que los viajes aéreos aumenten significativamente en esos países a medida que su dinámico crecimiento se traduzca en mejores niveles de vida.

Con el avance de los países emergentes, no solo se presentan nuevas oportunidades de negocio, sino también otras ventajas, como el refuerzo de las cadenas de suministro y una mayor oferta de personal cualificado.

Aunque el creciente potencial económico de las naciones en desarrollo parece amenazar la posición competitiva de las compañías aeroespaciales occidentales, un mundo menos polarizado, en el que las industrias constituyan alianzas mundiales, podría beneficiar en última instancia a la economía mundial y mitigar los riesgos asociados a los desequilibrios comerciales y los ciclos comerciales regionales.

EADS - cartera de pedidos por regiones



» Principales mercados fuera de Europa



Estados Unidos

EADS, con su filial EADS North America, aporta más de 11.000 millones de dólares anuales a la economía estadounidense. Con operaciones en 17 estados, EADS North America ofrece un amplio abanico de soluciones a sus clientes en los mercados comercial, de seguridad nacional, aeroespacial y de defensa. En conjunto, en Norteamérica se han pedido más de 2.600 aviones de Airbus. American Eurocopter ha mantenido constantemente una cuota del 50% de las ventas de helicópteros en el sector de aplicación de la ley de EE.UU.

« Guardacostas estadounidense HC-144A (una versión del CN235)

Brasil

Se prevé que Brasil se convierta en la quinta economía mundial después de las Olimpiadas en 2016. El país ya desempeña un papel destacado en la industria aeronáutica y está desarrollándose en los campos espacial, de defensa y seguridad. En 2010, Helibras, la filial brasileña de Eurocopter, entregó a las Fuerzas Armadas de Brasil los tres primeros EC725, de un pedido de 50 unidades. A partir de 2012, Helibras ensamblará estos helicópteros en unas nuevas instalaciones de producción en Itajubá, al sur de Brasil.

Brasil EC725 »



© EADS/Geoffrey Lee

India

India tiene un enorme potencial de mercado y excelentes perspectivas de crecimiento. También tiene una madura y ambiciosa industria aeroespacial y de defensa. El año pasado, EADS ha reforzado su presencia local en India, especialmente con el establecimiento por parte de Cassidian de un centro de ingeniería en Bangalore y con la inauguración de una filial india de Eurocopter que reforzará su red de soporte y servicios.

« Eurofighter compete en India

China

Debido a su dimensión y sus perspectivas de crecimiento, es previsible que China represente uno de los mayores mercados para la aviación comercial en el próximo decenio, así como un importante mercado para helicópteros y comunicaciones seguras. El reto de EADS es observar muy de cerca las ambiciones aeroespaciales de China como importante actor y socio. La línea de ensamblaje final del Airbus A320, una joint venture de Airbus (51%) y un consorcio chino (49%), empezó a funcionar en 2008.

A320 de "Sichuan Airlines" »



Oriente Medio

Oriente Medio es un gran mercado potencial, tanto para aviones comerciales como para defensa y seguridad. En 2010, Emirates hizo un pedido de otros 32 A380, elevando su total de pedidos en firme de este avión a 90 unidades. Cassidian se adjudicó un contrato en 2009 para asegurar todo el perímetro fronterizo de Arabia Saudí. La cooperación industrial se está desarrollando en la región, centrándose principalmente, hasta ahora, en subcontratación y servicios.

« Emirates A380 / ceremonia de firma en Berlín en 2010

» Su opinión:

EADS anima a los accionistas a compartir sus opiniones sobre la Sociedad y a debatir sobre la estrategia, la política y los resultados del Grupo. Por ello, agradeceremos nos hagan llegar sus comentarios y preguntas a nuestra dirección de correo electrónico, ir@eads.com

» N.B., accionista particular: El mercado bursátil reacciona con rapidez a nuevos desarrollos (tales como los de Libia y Egipto), cómo se adapta su gestión de riesgos a los disturbios sociales y políticos?

aero-notes: La cartera de pedidos pendientes de EADS, que se eleva a más de 448.000 millones de dólares, representa varios años de negocio y está compuesta por pedidos de muchas partes del mundo. Ha sido un activo clave que nos ha permitido afrontar los efectos de la reciente crisis económica, y nos puede dar una cierta estabilidad a la vista de los disturbios políticos y sociales en ciertas regiones.

» Participe en los eventos de EADS para accionistas privados

» La Junta General Anual de Accionistas tendrá lugar el **jueves, 26 de mayo 2011**, a las 14:00 horas en el Hotel Okura, Ámsterdam, Países Bajos

La información detallada para participar en la Junta está disponible en la página web de EADS: www.eads.com

» Los accionistas privados pueden asimismo asistir a una de las dos **reuniones informativas de EADS que se celebrarán en París y Múnich**, según se indica a continuación en el calendario financiero.

» EADS ofrecerá eventos especiales para accionistas con ocasión de la **Feria Aeronáutica Le Bourget de París**. Además, se llevarán a cabo reuniones informativas periódicas y visitas guiadas a instalaciones industriales.

Si desea tomar parte u obtener más información sobre éstos y otros actos, le rogamos visite nuestra página web: www.eads.com sección Relaciones Inversores
» Accionistas privados pueden dirigirse a ir@eads.com o llamand al número de Información para Accionistas que se indica en esta página.

» Calendario financiero

13 de mayo de 2011: Publicación de resultados del primer trimestre de 2011 de EADS

19 de mayo de 2011: Visita de los accionistas a las instalaciones de Hamburgo, Alemania

26 de mayo de 2011: Junta General Anual en Ámsterdam, Países Bajos

8 de junio de 2011: Reunión informativa para inversores en Berlín, Alemania

20 al 26 de junio de 2011: Salón Aeronáutico de Le Bourget en París, Francia

30 de junio de 2011: Reunión informativa para inversores en París, Francia

5 de julio de 2011: Reunión informativa para inversores en Munich, Alemania

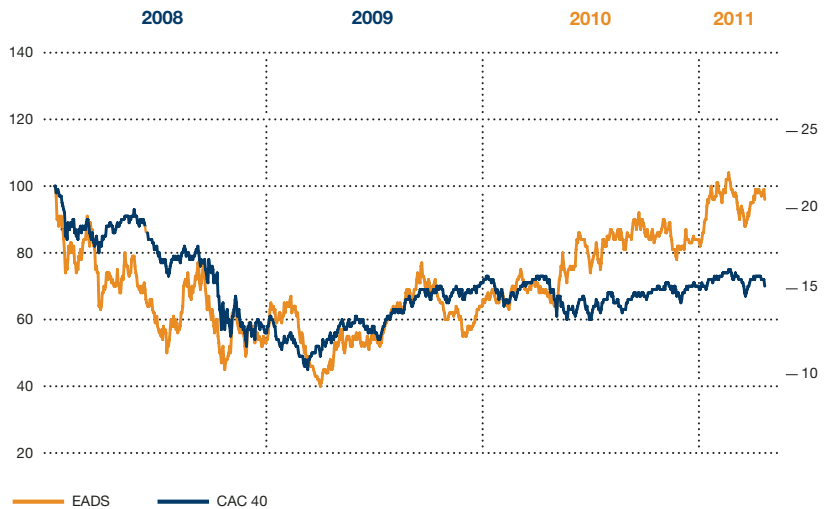
29 de julio de 2011: Publicación de resultados del primer semestre de 2011 de EADS

» La acción de EADS

Evolución de la cotización hasta el 18 de abril de 2011

Base 100: el 2 de enero de 2008

Cotización de EADS (en euros)



» Perfil

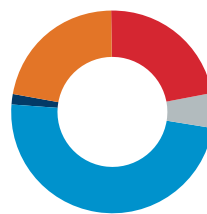
en la Bolsa de Valores de París en 2010

» **Máximo:**
el 21 de septiembre
19,60 €

» **Mínimo:**
el 15 de febrero
13,55 €

» Estructura del capital

a 31 de marzo de 2011



- 22,45% **Sogead Lagardère y Sogepa** (sociedad estatal holding francesa)
- 22,45% **Daimler***
- 5,47% **SEPI** (sociedad estatal holding española)
- 49,23% **Participación institucional, minorista y de empleados** + Acciones mantenidas por el Estado francés fuera de la asociación contractual
- 0,40% **Autocartera** (Acciones sin derechos económicos ni de voto)

* El 9 de febrero de 2007, Daimler alcanzó un acuerdo con un consorcio de inversores privados y públicos para reducir su participación accionarial en EADS en un 7,5%, manteniendo sus derechos de voto sobre la totalidad del 22,5% de las acciones de EADS.

INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA

www.eads.com
ir@eads.com

Tel : +34 91 624 4558

LLAMADA GRATUITA

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

Impreso en papel reciclado

Director de Publicación: Nathalie Errard

Equipo editorial: James Gibbs y Bruno Martire.

Fotografías: EADS

LCOMFI