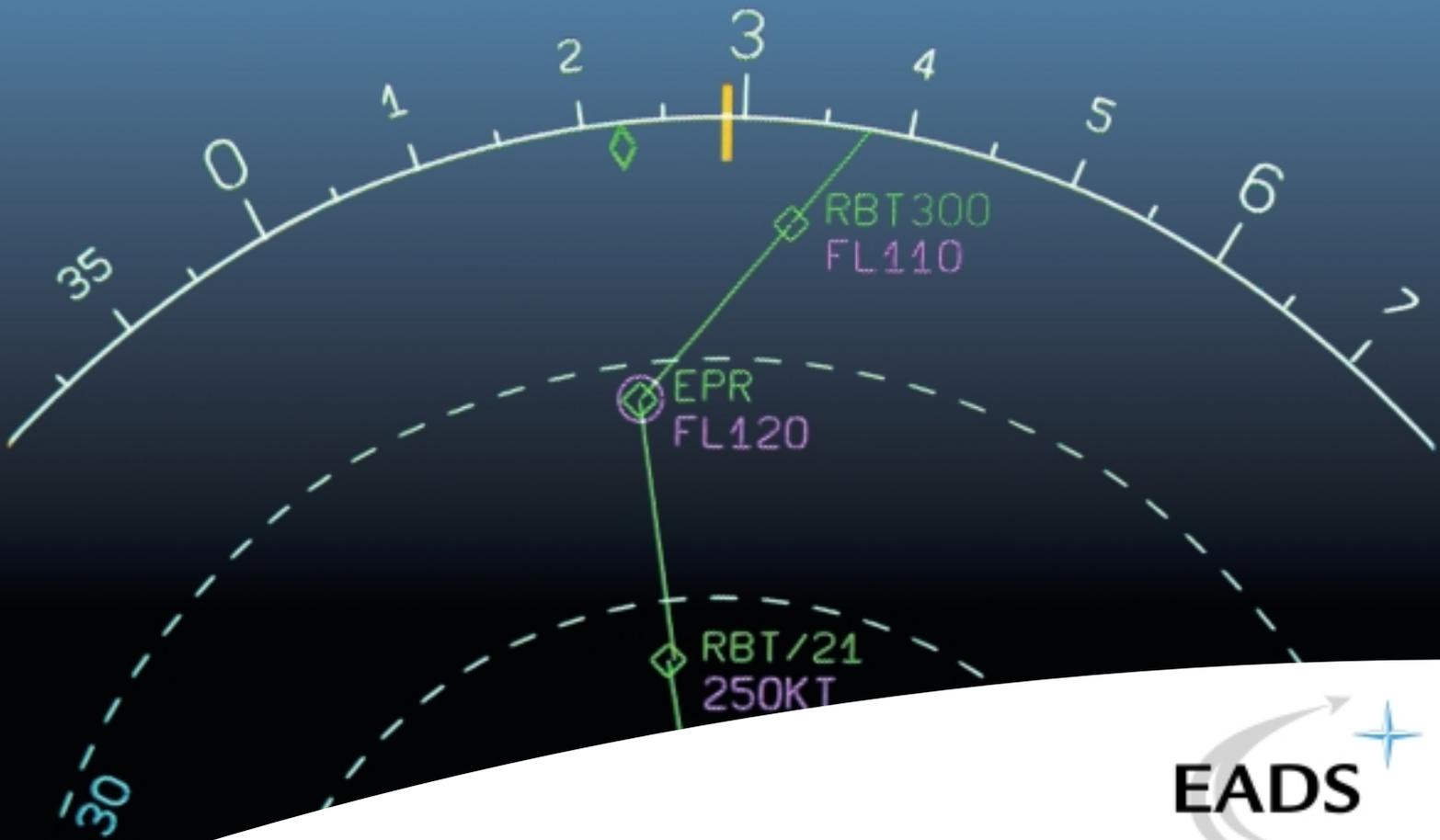




Presentamos resultados concretos



The step beyond



Airbus p.22 – 27

Los aviones de pasajeros de la familia Airbus varían de dimensión, desde 100 a 555 plazas. Durante 2003, la Compañía espera consolidar su liderazgo como mayor proveedor del mundo para las líneas aéreas en cuanto a entregas. En 2006, se añadirá a la gama de productos en servicio el A380 de 555 plazas, el mayor avión civil de la historia, cuya producción empezó en 2002.

A340-600



Aviones de Transporte Militar p.28 – 29

La División fabrica aviones de gran éxito, como los de transporte militar ligero y mediano C-212, CN-235 y C-295, que están en servicio en unos 50 países en todo el mundo. También es responsable del A400M, un nuevo avión estratégico de transporte militar pesado que hace uso de la tecnología Airbus. El lanzamiento de este programa está previsto para 2003.

C-295



Aeronáutica p.30 – 33

Las actividades empresariales de la División comprenden el Eurocopter (líder mundial en el mercado de helicópteros comerciales), el avión de combate Eurofighter, los aviones regionales ATR, aviones ligeros, mantenimiento y servicios, conversiones de aviones de pasajeros en aviones de carga y Aeroestructuras.

EC135



Sistemas Civiles y de Defensa p.34 – 37

La División incluye a MBDA, la segunda mayor compañía de misiles del mundo. También fabrica avanzados sistemas de electrónica para defensa y comunicaciones seguras, para aplicaciones civiles y militares. La unidad de negocio Services atiende la creciente demanda de contratación externa de funciones militares.

Taurus



Espacio p.38 – 41

La División Espacio opera en todas las áreas de la actual industria espacial: desde los lanzadores Ariane a satélites y servicios de telecomunicaciones y científicos a través de su filial Astrium. Participa en muchos de los programas más avanzados de su campo, incluyendo la Estación Espacial Internacional y Galileo, el futuro sistema europeo de navegación por satélite.

Envisat

- Comienza la fabricación del A380
- 120 aviones A319 pedidos por EasyJet en la mayor compra del año 2002
- Cuatro importantes compañías de bandera se unen a la familia Airbus
- La cartera de pedidos a final de año representa cinco años de producción al ritmo actual

2002 (miles MM €)



- El CN-235, elegido para el programa Deepwater de la Guardia Costera estadounidense
- Brasil selecciona el avión de transporte medio de EADS-CASA para dar soporte al Sistema de Protección del Amazonas
- Acordado el programa de reparto de trabajo en el A400M
- Iniciado el desarrollo del sistema de repostaje en vuelo Boom

2002 (miles MM €)



- Eurocopter consigue un 60% de las entregas del mercado mundial de helicópteros comerciales
- Pedidos del Tiger en Australia y del NH90 en Noruega
- Rodaje de los primeros Eurofighters de serie; ventas para la exportación encaminadas
- EFW entrega la 50ª conversión de avión de pasajeros a carga a FedEx

2002 (miles MM €)



- MBDA registra el contrato de misiles Meteor (participación de EADS de 900 millones de euros)
- LFK, la filial alemana de misiles, firma un contrato de misiles Taurus con Alemania por valor de 485 millones de euros
- Seleccionado en el proceso de licitación para el Herkules del ejército alemán
- Los sistemas de mando y control de EADS, seleccionados para la corbeta K130
- Reestructuración estratégica, se logra el retorno a la rentabilidad

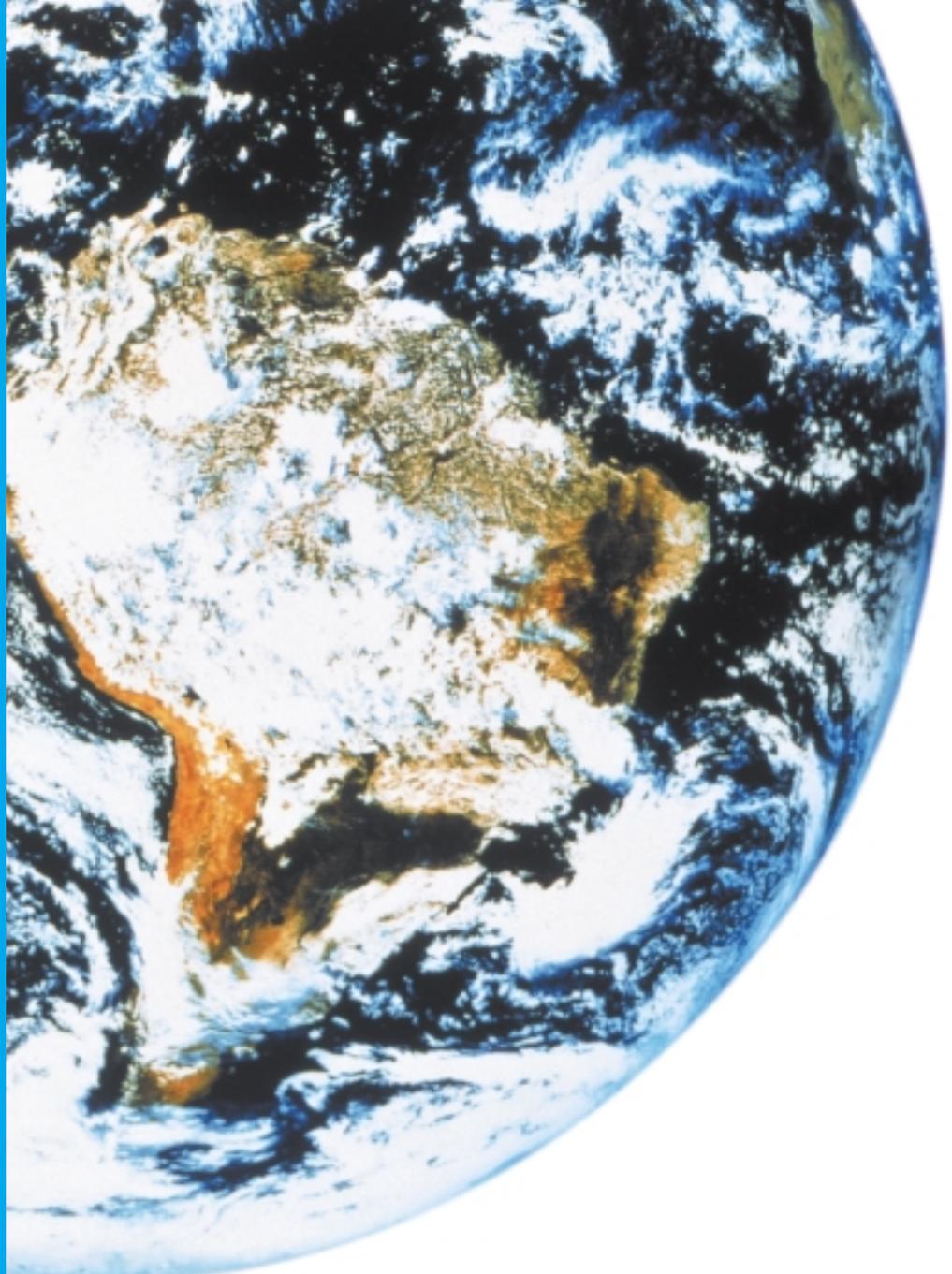
2002 (miles MM €)



- Paradigm fue seleccionada en el proceso de licitación para el programa de defensa Skynet 5
- Ariane consigue 11 de los 15 contratos de lanzamientos comerciales del año
- Las dificultades se agravan por el deterioro del mercado
- Se anuncia la decisión de adquirir pleno control de Astrium

2002 (miles MM €)





De arriba a abajo

- A380
- A400M
- Eurofighter
- NH90
- Meteor
- Ariane 5

Índice

	Repaso a las actividades de EADS (en la solapa)	
02	Presentamos resultados concretos	
08	Mensaje de los Presidentes	
10	Mensaje de los Consejeros Delegados	
14	Comité Ejecutivo	
16	Cifras relevantes en 2002	
18	El mundo en el que operamos	
21	Nuestras actividades	
22	Airbus	
28	Aviones de Transporte Militar (MTA)	
30	Aeronáutica	
34	Sistemas Civiles y de Defensa	
38	Espacio	
42	Órganos de gobierno de la Sociedad	
46	Responsabilidad social	
48	Sección financiera	
48	Política financiera	
50	Análisis de la situación financiera	
72	Estados financieros consolidados	
76	Notas a los estados financieros consolidados	
110	Información de las principales inversiones – Perímetro de consolidación	
113	Informe de los auditores	
114	Direcciones	
116	Las acciones de EADS	

European Aeronautic Defence and Space Company

EADS es la segunda compañía más grande del mundo en el sector de aeronáutica y defensa, con unos ingresos de 29.901 millones de euros y una plantilla cercana a los 104.000 empleados. Es líder de mercado en tecnologías para defensa, aviones comerciales, helicópteros, espacio, aviones de transporte militar y de combate, así como en servicios relacionados. Su gama de marcas comprende Airbus; Eurocopter, el líder mundial en helicópteros comerciales; MBDA, la segunda mayor compañía de misiles del mundo y Astrium, líder europea en el sector espacial. EADS es también el mayor socio del consorcio Eurofighter y dirigirá el inminente programa del avión de transporte militar A400M.

La Compañía cuenta con más de 70 instalaciones en Francia, Alemania, España y el Reino Unido, y opera en todos los mercados, incluyendo EE.UU., Europa del Este y Asia.

Para los accionistas, empleados y clientes de todo el mundo, EADS tiene el compromiso de aportar resultados concretos susceptibles de ser medidos.

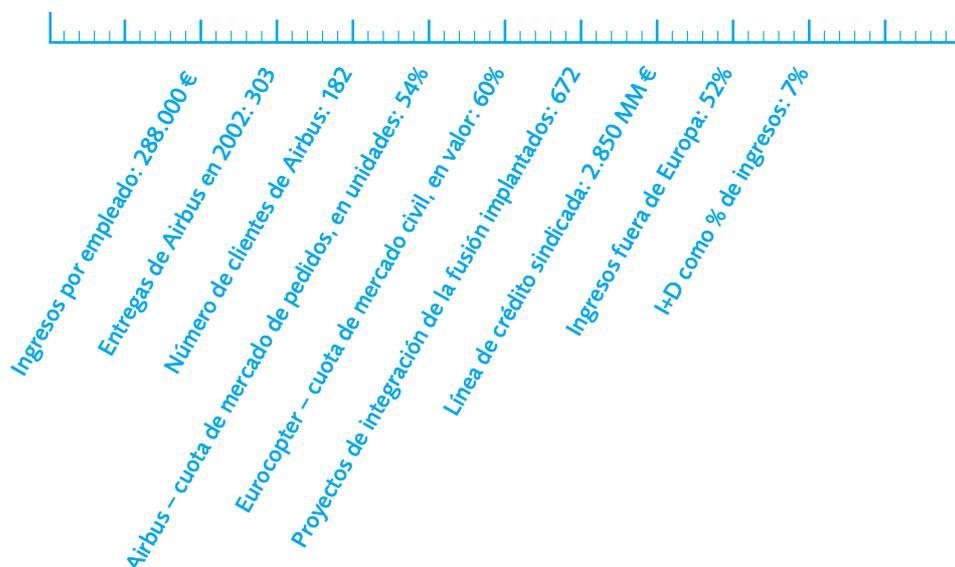
		2002	2001***	2000
Ingresos	MM€	29.901	30.798	24.208
EBIT* (Beneficio antes de intereses e impuestos)	MM€	1.426	1.694	1.399
Beneficio por acción**	€	0,87	1,00	-0,06
Dividendo por acción	€	0,3	0,5	0,5
Tesorería neta (procedente de act. de explotación)	MM€	1.224	1.533	2.143
Pedidos recibidos	MM€	31.009	60.208	49.079
Cartera de pedidos	MM€	168.339	183.256	131.874
Plantilla (número de empleados)		103.967	102.967	88.879

*Salvo especificación en contrario, las cifras EBIT son antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios

**Antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios

***Consolidación de Airbus al 100% desde 2001

Resultados concretos en 2002



Productos que cumplen

Con clientes en los cinco continentes, EADS suministra parte de la tecnología más avanzada de hoy en día en los campos de aviones de pasajeros, aviones militares, helicópteros, sistemas civiles y de defensa y lanzadores espaciales, satélites e infraestructuras.

En casi todas las áreas del mercado aeroespacial y de defensa, encontrará productos y servicios de EADS que prestan un servicio vital a nuestros clientes.

Estos productos y servicios abarcan desde aviones civiles ligeros a avanzados sistemas de armamento militar, de helicópteros a servicios espaciales y de aviones de pasajeros a servicios de apoyo a flotas. Y van consiguiendo posiciones cada vez más fuertes – a menudo, de liderazgo absoluto – en algunos de los mercados más exigentes del mundo.

La tecnología puede ser muy compleja, pero la razón es simple. Nuestros productos aportan el tipo de tecnología competitiva, rentable e innovadora que requieren los clientes.

La "familia Airbus", por ejemplo. Una línea de aviones que abarca desde los jets de negocios al futuro avión de pasajeros A380, de 555 plazas – el mayor de la historia –, que ha sido desarrollado en gran medida en cooperación con usuarios de líneas aéreas y autoridades aeroportuarias.

Respondiendo a sus expectativas, Airbus ha podido aplicar tecnologías innovadoras como "fly-by-wire" y la construcción basada en materiales compuestos para lograr mejoras susceptibles de medición, que son prácticas en su rendimiento tanto económico como medioambiental, y proporcionan comodidad tanto operativa como para los pasajeros. Esta atención a las necesidades del cliente recompensa: Airbus ha aumentado su cuota de entregas de un 29% en 1998 a un 44% en 2002 y, en 2003, se prevé que superará a su principal competidor por primera vez.

La de Eurocopter es una historia de éxito similar. Tiene un 60% de los ingresos del mercado mundial de helicópteros civiles y paraestatales, en gran medida gracias a la calidad de sus productos, y al hecho de que la gama cubre más de un 80% de todos los posibles requerimientos de clientes.

En Defensa, los gobiernos están cada vez más presionados para hallar modos de fortalecer su defensa nacional eficazmente y afrontar las amenazas que se presenten. En este área, EADS es un proveedor de primera fila, y el sector de Defensa representa una proporción creciente de nuestro negocio.

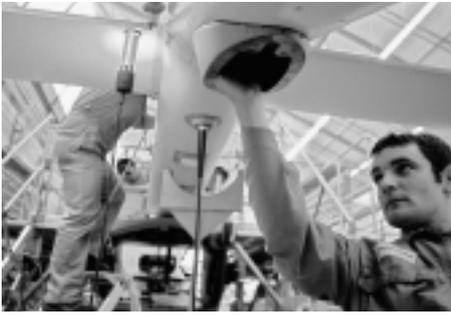
El Eurofighter/Typhoon es el mayor programa europeo de aprovisionamiento armamentístico, cubriendo pedidos y opciones para más de 700 aviones y haciendo partícipes a 400 proveedores en toda Europa. Las primeras unidades producidas de este avión de combate, considerablemente versátil, son ya utilizadas por la fuerza aérea alemana para labores de entrenamiento.

Eurocopter también fabrica algunos de los helicópteros militares más potentes de hoy en día, como el Tiger para combate y el NH90 para transporte, que ya han sido pedidos por ocho gobiernos.

El futuro avión de transporte militar pesado A400M ha sido elegido por siete naciones europeas en medio de una feroz competencia internacional. Abre el camino a importantes oportunidades de aprovisionamiento a escala paneuropea.

Y también proporcionamos algunos de los misiles, sistemas y electrónica para defensa más avanzados de la actualidad, como el nuevo misil aire-aire Meteor, propulsado por estatorreactor para maximizar la "zona de no escape", el avión no tripulado de reconocimiento Eagle MALE (altitud media, gran autonomía) y el sistema de telecomunicaciones digitales seguras Tetrapol.

A nuestros conocimientos espaciales y en lanzaderas balísticas – únicos en Europa – hay que añadir la creciente importancia de los satélites en sistemas de defensa basados en redes integradas. Con ello, se empezará a percibir el valioso y creciente papel que desempeñan los productos de EADS en el cumplimiento de las misiones de nuestros clientes.



Creación

Los avances técnicos están en el núcleo de los productos de EADS. Los nuevos sistemas de álabes de rotor para helicópteros serán menos ruidosos, más suaves y económicos.



Construcción

El Eurofighter es uno de los sistemas de armamento más avanzados de hoy en día, y formará parte del núcleo de la defensa europea durante muchos años.



Entrega

Las conversiones de los aviones de Airbus en aviones de carga son ideales para las necesidades de transporte actuales, además de aportar una mayor vida útil y un valor añadido a las flotas de los clientes.

Diseñado para cumplir

Seguridad del producto

Fiabilidad operativa

Flexibilidad familiar

Comunalidad de la flota

Comodidad de los pasajeros

Economía en combustible

Reducción del ruido

Valor residual



Desarrollando una organización más eficiente

Las sinergias organizativas y los mejores modos de trabajar se están apoyando en las actuales tecnologías, habilidades y recursos humanos de EADS y creando un grupo que se puede equiparar a los mejores del mundo, en todos los campos de actividad.

La creación de EADS reunió a un equipo único de empresas, cada una de ellas con su historia, sus habilidades y sus recursos.

Partió de los cimientos de una sólida asociación con capacidades demostradas en el campo aeroespacial, desde investigación fundamental y desarrollo mediante diseño, a fabricación, comercialización y apoyo a clientes.

Pero también creó una oportunidad única para un avance cuantitativo en eficiencia y productividad, compartiendo conocimientos, tecnología y poder comercial. Y estamos aprovechando esa oportunidad con todas nuestras fuerzas.

Por ejemplo, hemos creado EADS International, un equipo comercial exclusivo con una profusión de conocimientos especializados locales e internacionales, que se encarga de impulsar las exportaciones para todas las áreas del Grupo, y que ya está demostrando su gran éxito en varios mercados nuevos.

Otra de las primeras decisiones de la Dirección fue estudiar modos de añadir valor al Grupo, explotando sinergias cruzadas. Se han lanzado no menos de 672 proyectos para recortar costes, mejorar los métodos de trabajo y aumentar la rentabilidad.

Una de las áreas cubiertas es investigación y tecnología (I+T), una fuente especialmente vital para EADS, cuyo futuro depende absolutamente de lanzar técnicas y productos innovadores al mercado. Nuestro Grupo de Investigación Industrial y Tecnología ha llevado a cabo una amplia auditoría de las capacidades en el seno de EADS, y ha empezado a crear una estructura – equilibrando los recursos centralizados y descentralizados – que permita el máximo aprovechamiento de las mismas.

Hemos creado una red de I+T transdivisional, para identificar áreas de aplicación amplia para nuestras actividades, desarrollar ideas y medios de compartirlas, y ayudarnos a concentrar nuestras inversiones en la innovación cuando puedan arrojar los mejores resultados.

Al mismo tiempo, hemos rediseñado fundamentalmente nuestra estrategia de aprovisionamiento. Los materiales y componentes adquiridos representan, con diferencia, los elementos de mayor coste en nuestros productos, y el enfoque integrado nos permite maximizar la efectividad de las compras aprovechando nuestros volúmenes.

Se hace hincapié en desarrollar relaciones más estrechas con los proveedores, para que éstos se comprometan más con EADS y con su perspectiva de negocio mundial. Esto significa involucrarlos en las primeras etapas de los proyectos, trabajar con ellos sobre una base de riesgos e ingresos compartidos y, lo que es más importante, evaluar continuamente su rendimiento.

En la actualidad, estamos implantando más de 300 proyectos en el área de compras, para maximizar la eficiencia del Grupo. Ya se ha conseguido con ellos un ahorro de unos 190 millones de euros y, para 2004, estos proyectos tendrán un efecto previsto de 300 millones de euros en nuestro resultado EBIT.

**Creación**

Compartir la rica base de recursos tecnológicos del Grupo más allá de divisiones y fronteras da a EADS una sólida ventaja competitiva.

**Construcción**

Gestionar asociaciones internacionales efectivas – como en el caso de Eurofighter – exige un tipo especial de habilidad. Pocos tienen más que EADS.

**Entrega**

La pieza adecuada en el lugar adecuado en el momento adecuado y al precio adecuado. Los mejores sistemas de compras son uno de los principales activos de EADS hoy en día.

Haciendo lo que hacemos, mejor

Desarrollo de buenas prácticas

Iniciativas transdivisionales

Equipo de trabajo multidisciplinar

Centrados en I+D

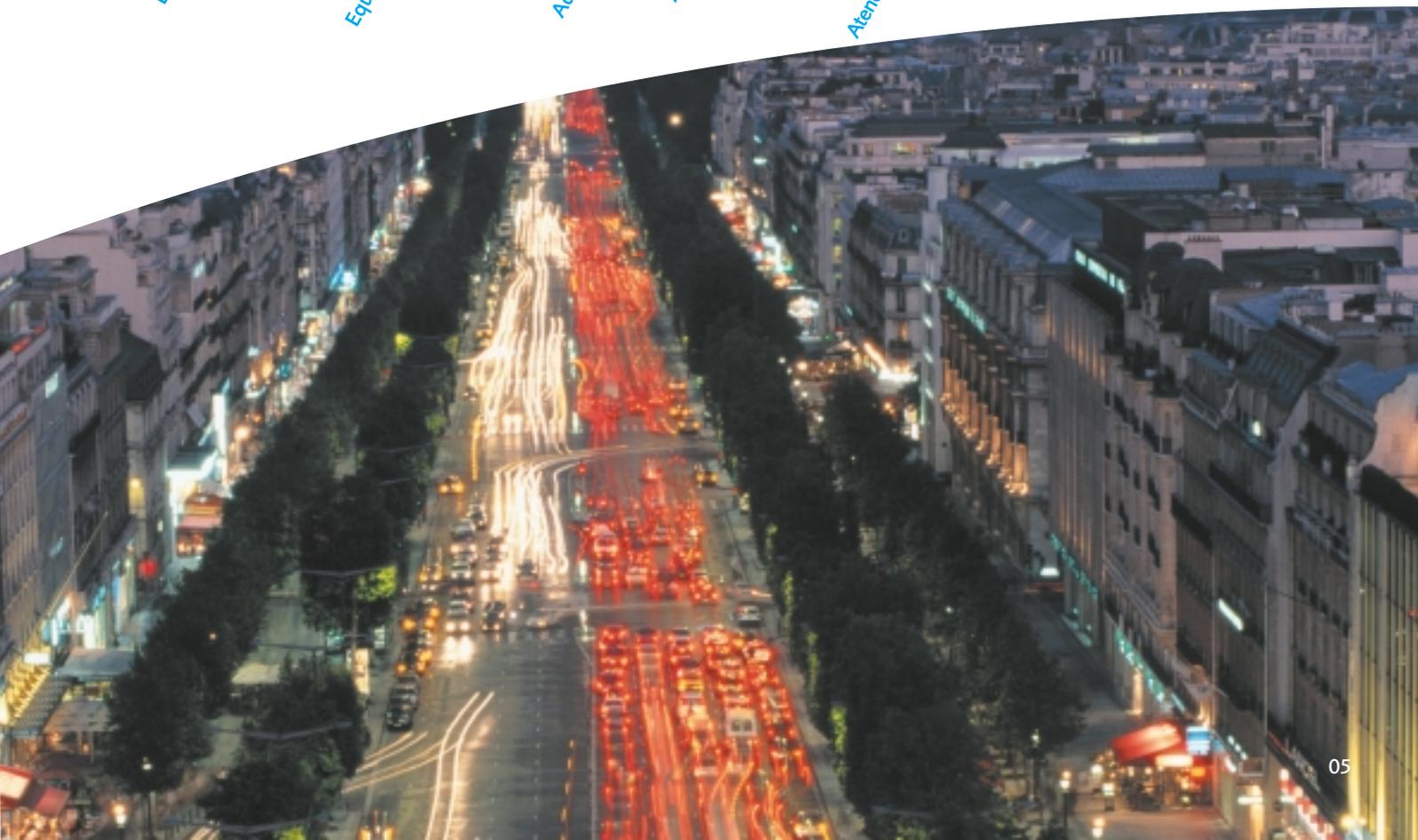
Adquisiciones a escala de Grupo

Asociaciones con proveedores

Apoyo internacional a clientes

Atención a las necesidades del cliente

Total capacidad contractual



Una base más fuerte para el crecimiento futuro

El éxito futuro depende de que nos mantengamos por delante de las necesidades de los clientes, gestionemos el cambio tecnológico y creemos un entorno de trabajo en el que puedan evolucionar, desarrollarse y prosperar los mejores. EADS está comprometida con todo esto, y con más.

Hoy se necesita algo más que un negocio fuerte para preparar el éxito del mañana.

Así pues, una de nuestras tareas más importantes es edificar sobre los activos que ya tenemos, y asegurarnos de que la Compañía – como sus productos – experimente una mejora constante.

Nuestra estrategia está encaminada a optimizar nuestra cartera de actividades, ayudarnos a desarrollar nuevas oportunidades de negocio mediante productos en cuya elaboración participan varias Divisiones, y centrar la atención en países y regiones especialmente importantes, como los Estados Unidos, el Reino Unido, Rusia, China y Japón en la actualidad.

Otro factor clave es la investigación y la tecnología. La eficiencia en costes de nuestros programas I+D es notable dentro de nuestra industria; y hemos patentado más de 350 inventos durante el año. Entre los muchos logros de 2002, podemos destacar los ensayos de un innovador helicóptero con álabes de rotor que provoca menos ruido, un vehículo microaéreo dotado de "visión en vuelo" para reconocimiento y vigilancia, y un sistema ultrasónico de pruebas, avanzado y de fácil uso, para la cadena de montaje y las operaciones de mantenimiento.

Pero, si la planificación estratégica y la tecnología son importantes, son las personas de la Compañía quienes determinan su éxito o su fracaso: y la mejor garantía para nuestro crecimiento futuro radica en nuestra capacidad para atraer, retener y desarrollar a los mejores empleados en nuestro sector.

También en este sentido los resultados son alentadores.

Un estudio anual independiente, el "2002 Universum Graduate Survey", demuestra que EADS ha saltado del 23º al 9º puesto como una de las empresas paneuropeas favoritas para los ingenieros y los licenciados en ciencias. Esto confirma que se nos ve cada vez más como una "marca de empresa contratadora" entre este crítico público, y probablemente explica por qué pudimos contratar a unos 2.326 de los licenciados más brillantes de Europa en 2002.

Hemos reorganizado radicalmente nuestro departamento de Recursos Humanos para liberar el pleno potencial de la diversidad de culturas y cualificaciones de los empleados del Grupo. Hemos creado un "mercado de empleo" único, abierto a todos los empleados, a quienes se anima a encontrar los puestos que mejor se adapten a sus capacidades y ambiciones, en el lugar de su elección, además de participar en una amplia gama de cursos concebidos para ayudarlos a desarrollar sus propias carreras.

Hemos liderado el camino como pioneros de acuerdos flexibles de trabajo, lo que significa que, incluso en una coyuntura negativa como la actual, podemos adaptar considerablemente nuestra capacidad sin reducciones de plantilla importantes; y hemos negociado estructuras de remuneración, incentivos y esquemas de opciones sobre acciones comunes para todo el Grupo, para asegurar que nuestra gente pueda ser partícipe de nuestro éxito.

Con unos productos sobresalientes, una estrategia clara y una plantilla experta y motivada, EADS está en una excelente forma para afrontar los retos – y captar las oportunidades – del futuro.

Y para seguir aportando resultados concretos – a clientes, empleados, accionistas y a la comunidad en general – durante los años venideros.

**Creación**

Las tecnologías para defensa pueden mejorar los productos civiles, y viceversa. El EC135 es sólo uno de los productos que hacen de Eurocopter un líder mundial.

**Construcción**

Airbus ha revolucionado la fabricación de grandes aviones por su eficiencia y resistencia en las coyunturas cíclicas bajas. Aquí, se descargan las alas del transporte especial Beluga que enlaza nuestros centros de producción.

**Entrega**

Estudiantes en una visita a Astrium. EADS es considerada cada vez más una de las mejores empresas para trabajar en Europa, que ofrece un futuro brillante a los mejores licenciados.

Una visión clara de nuestras fortalezas tecnológicas

Producto Inteligente Integrado

Diseño virtual de productos

Fácil de operar

Vehículos aéreos no tripulados

Diseño medioambiental

Sondas espaciales

Comunicaciones vía satélite

Sistema inteligente a prueba de fallos



Manfred Bischoff (derecha)

Presidente

Jean-Luc Lagardère † (izquierda)

Presidente



Resultados de 2002

Nos complace hacer constar que EADS ha demostrado gran resistencia en un contexto de debilidad económica mundial y serias incertidumbres políticas y militares.

Por segundo año consecutivo, en 2002 superamos nuestros objetivos financieros y reforzamos nuestra posición competitiva, lo que da fe no sólo de la capacidad del Grupo para responder de forma activa a las desafiantes condiciones del mercado, sino también de su potencial futuro. Los programas de recorte de gastos y las nuevas estructuras de la Compañía están dando lugar a una mayor eficiencia, y en las Sedes Centrales ya han finalizado los cambios. La integración de tres empresas en una está completada, y las ventajas son cada vez más evidentes. El Consejo de Administración ha seguido muy de cerca la evolución de la situación financiera del Grupo, la cartera del Grupo y el desarrollo de negocio de cada División. Las necesidades de reestructuración, las normas contables, temas de personal, organizativos y otros aspectos importantes se han comentado y decidido en una atmósfera de asociación y confianza.

Hechos destacados por División

Airbus entregó 303 aviones, ligeramente por encima de las previsiones, y recibió pedidos por un valor superior a la facturación. En 2003, la producción debería mantenerse en torno al mismo nivel, suponiendo que no haya ningún cambio importante en el entorno del sector. La Compañía sigue consiguiendo clientes nuevos y estará perfectamente situada para beneficiarse cuando se reanude el crecimiento del tráfico aéreo. También en ese momento estará a punto de entrar en servicio el A380, lo que realzará considerablemente nuestra posición competitiva.

En el negocio de defensa, existen esperanzadores signos de crecimiento. Los presupuestos nacionales están aumentando en el Reino Unido y Francia, y se han aprobado varios programas europeos, especialmente el misil aire-aire Meteor, cuyo contrato de desarrollo se firmó a finales de 2002. Además, el contrato del avión de transporte militar A400M, que será vital en conflictos transregionales, está ahora en la fase final de negociación con sus clientes. El avión de combate Eurofighter, el helicóptero militar Tiger y el helicóptero de transporte NH90 están a punto de entrar en la fase de producción en serie.

En el negocio de Espacio continuarán drásticos programas de reorganización y mejora, junto con las medidas que se están tomando para que la División vuelva a la rentabilidad en 2004 tras el descenso de la actividad de lanzadores y satélites de los últimos años.

Finanzas

Nuestra flexibilidad estratégica está respaldada por una fuerte posición de caja, y hemos empezado a recurrir a los mercados de deuda para situar a EADS como una compañía fiable y participante en los mercados de capitales; hemos seguido haciendo operaciones de cobertura para proteger al Grupo contra la volatilidad de los tipos de cambio dólar/euro en el futuro.

Durante los últimos dos años y medio, hemos estado transformando EADS con la meta de generar, en última instancia, márgenes EBIT de dos cifras. Seguimos confiando en que este objetivo puede alcanzarse, siempre que se pueda recuperar un entorno económico y político estable. La falta de ese entorno es un contratiempo transitorio, pero no debilita nuestra decisión de superar pronto nuestro objetivo.

Perspectivas

El Grupo, entretanto, está en una excelente forma. Tiene productos y servicios de primera clase, tecnologías punteras, una plantilla multinacional cualificada y entusiasta, operaciones internacionales y una clientela cada vez más internacional y satisfecha. Si bien nos parece aconsejable mantener la cautela sobre el futuro inmediato, seguimos comprometidos con nuestros objetivos estratégicos de desarrollar nuestra amplia cartera de productos civiles y de defensa y de consolidar nuestra creciente posición como Compañía global en las diversas actividades que acometemos. En el negocio se está acumulando un valor sustancial y, si bien los mercados todavía no aprecian plenamente este valor, esperamos que la cotización de la acción lo reflejará cuando el mercado entre en una coyuntura cíclica alcista.

El 14 de marzo de 2003, Jean-Luc Lagardère falleció en París a la edad de 75 años. Gran líder y visionario de la industria aeroespacial, Jean-Luc Lagardère desempeñó un papel clave en casi todos los desarrollos importantes de la industria aeroespacial europea durante los últimos 40 años. Preparó el camino para la integración aeroespacial y de defensa europea, iniciando la fusión de Matra Hautes Technologies y Aerospatiale, y fue un promotor clave de la creación de EADS en el año 2000.

Manfred Bischoff
Presidente

Jean-Luc Lagardère †
Presidente

Mensaje de los Consejeros Delegados

Un año duro para la industria aeronáutica del mundo entero ha confirmado la fortaleza y el potencial de EADS en todos sus mercados. Tenemos que seguir alerta y flexibles en un mundo inseguro, pero estamos tomando medidas decisivas para recortar gastos, conseguir contratos nuevos y elevar el valor para los accionistas de cara al futuro.

P:

¿ Pueden darnos una visión general de cómo ha superado EADS el año 2002?

R:

2002 ha sido sin duda un año difícil para nuestra industria. La desaceleración económica mundial y la inestabilidad geopolítica, con nuevas amenazas terroristas, afectaron a las empresas del mundo entero, y nosotros no fuimos una excepción: nuestras actividades operativas se vieron especialmente afectadas desde finales de 2001 por la caída del tráfico aéreo de pasajeros y el retroceso en el mercado espacial comercial.

Al mismo tiempo, podemos señalar grandes éxitos durante el año, que no se deberían pasar por alto. Pese a un entorno difícil, hemos sido capaces de entregar más de lo que habíamos prometido. Demostramos nuestra capacidad para reaccionar y adaptarnos a las incertidumbres y, al mismo tiempo, mantuvimos nuestra estrategia de liderazgo mundial.

En primer lugar, hemos vuelto a cumplir – y en algunos casos a superar – nuestros objetivos financieros. Mantuvimos una posición de tesorería neta de más de 1.224 millones de euros, y hemos superado levemente nuestro objetivo de EBIT.

En segundo lugar, hemos avanzado realmente en la construcción de EADS como una compañía fuerte, unida, con una estructura directiva coherente y con una clara estrategia, adecuada para afrontar las demandas futuras del mercado realizando el potencial de crecimiento de los beneficios. Esto se demostró con nuestra continua inversión en el desarrollo del Airbus A380 de 555 plazas y de nuevos productos adaptados a las amenazas emergentes, como el vehículo aéreo no tripulado Eurohawk, el AGS (Sistema de Vigilancia Aire-Tierra) y el misil de crucero Scalp Naval. La fase de integración ha pasado, sin duda, y ahora podemos avanzar como un grupo plenamente integrado.

P:

El año pasado, hablaban ustedes de incrementar la aportación del área de Defensa como una prioridad estratégica. ¿Qué tal va ese plan?

R:

Debemos tener en cuenta que para crear, comercializar y gestionar proyectos de defensa, y que éstos maduren, hacen falta años, y estamos supeditados a todo tipo de incertidumbres y cambios políticos. Pero, sí, estamos empezando a ver recompensados nuestros esfuerzos por desarrollar nuestro negocio de Defensa.

Durante el año, completamos la creación de MBDA, la segunda mayor compañía de sistemas de misiles del mundo, junto con nuestros socios BAE Systems y Finmeccanica. Se logró un importante hito con la firma del contrato de desarrollo para el programa europeo Meteor a finales de diciembre (participación de EADS de 900 millones de euros). Este misil aire-aire de nueva generación, propulsado por un estatorreactor, dará una superioridad aérea notable a todos los aviones de combate europeos. La selección por el Ministerio de Defensa británico de nuestra estructura Paradigm para el proyecto Skynet 5, seguramente tendrá una repercusión muy importante en nuestro avance en todos los mercados europeos e incluso en la OTAN. Pese a la difícil situación en Alemania, parece que el programa A400M está asegurado, dado que Alemania ha reducido su nivel de compras, pero se ha comprometido a adquirir 60 aviones. Este programa, que asciende a 18.000 millones de euros, generará crecimiento de los beneficios y desencadenará sinergias con las actividades civiles de Airbus. Otros importantes éxitos en defensa fueron pedidos de helicópteros: 22 Tiger en Australia, un mercado de referencia para la adquisición de armamento, y 14 NH90 en Noruega.

Además, hemos empezado a entrar en mercados nuevos, especialmente en los Estados Unidos. La selección como principal proveedor de Lockheed Martin para el programa Deepwater de la Guardia Costera estadounidense y también la invitación a concursar en el programa del avión cisterna de las Fuerzas Aéreas estadounidenses, que asciende a 20.000 millones de dólares, subrayan nuestra credibilidad como potencial proveedor de defensa en EE.UU. El establecimiento del holding EADS North America fortalecerá nuestra presencia, mejorará nuestro acceso al mercado, y es un compromiso claro con nuestra estrategia en EE.UU..



Philippe Camus (izquierda)
Consejero Delegado
Rainer Hertrich (derecha)
Consejero Delegado

P:

¿Cómo ha afectado la contracción económica a sus actividades civiles?

R:

Casi todas nuestras actividades civiles experimentaron algún avance, pero también decepciones, tales como el fracaso del vuelo inaugural del nuevo Ariane 5 ESCA. El año 2002 ha sido la confirmación del liderazgo y la supremacía de los productos de Airbus. En un mercado caracterizado por unas cifras flojas de tráfico aéreo y dificultades económicas de las líneas aéreas, Airbus ha adaptado rápidamente su producción a la demanda del mercado y ha mantenido una alta rentabilidad y un sólido balance, entregando al mismo tiempo 300 aviones, ligeramente por encima del objetivo.

Si bien el mercado total en 2002 descendió un 22% en comparación con 2001 en cuanto al total bruto de pedidos recibidos (551 aviones), Airbus demostró su mayor competitividad al recibir pedidos por 300 unidades (233 unidades netas). Este ciclo descendente es, desde luego, duro e impredecible, pero no es el primero en los 30 años de historia de Airbus y, esta vez, la Compañía está en una forma aún mejor para superarlo. El progreso en cuota de mercado y la sólida cartera de pedidos permiten a la Dirección asegurar la estabilidad en un mundo de incertidumbre y beneficiarse de las economías de escala y, por otra parte, continuar con éxito los esfuerzos para mejorar la productividad.

Además de gestionar las consecuencias del declive, la cartera de productos de Airbus se ha ampliado con la entrada en servicio del A340-600 y la certificación del A340-500 y del A318. Asimismo, Airbus ha conseguido clientes nuevos, tales como Air New Zealand, South African Airways o EasyJet, la línea aérea británica de bajo coste, y ha seguido desarrollando el futuro superavión A380, que entrará en servicio en 2006. Airbus está registrando los máximos desembolsos por I+D y gastos de capital para este programa, teniendo capacidad para autofinanciarse. Eurocopter ha tenido otro año excelente en los mercados civiles y paraestatales y se ha beneficiado de un aumento de la demanda por parte de las fuerzas de seguridad, especialmente en los Estados Unidos, como consecuencia de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001. Eurocopter ha fortalecido su liderazgo mundial con una cuota del mercado mundial civil y paraestatal del 60% en cuanto a ingresos, habiendo demostrado una constante mejora respecto a su cuota de mercado del 34% en 1995.

P:

Los éxitos están claros. ¿Qué hay de los retos?

R:

El negocio de Espacio es, sin duda, el que presenta más desafíos. Durante los dos últimos años nos hemos estado enfrentando a un exceso de capacidad en la industria, en un mercado que, sencillamente, se ha hundido, desde los 20–25 satélites civiles pedidos el año anterior a seis en 2002. Tenemos que adaptar nuestra organización a una demanda menor, además de continuar liderando la consolidación en la industria. El negocio de lanzadores se ve directamente afectado por el difícil mercado de satélites para telecomunicaciones. Y estamos trabajando intensamente para resolver problemas de nuestro nuevo lanzador Ariane 5 ESCA.

Para abordar esta tremenda situación, nuestra Dirección de Espacio está implantando otro drástico programa para restablecer la rentabilidad en 2004, y nuestra capacidad para reestructurar el negocio se ha fortalecido con la adquisición a BAE Systems del restante 25% de Astrium. De nuevo, podemos esperar un saludable potencial de crecimiento, impulsado por los programas previstos, como el de comunicaciones seguras Paradigm para el Ministerio de Defensa británico, y el sistema de navegación Galileo para Europa.

Como ya he mencionado, con nuestros productos de defensa tenemos la oportunidad de crecimiento a corto plazo, que ya se está haciendo realidad con programas como los de los helicópteros Tiger y NH90, el avión de combate Eurofighter y misiles, incluyendo Aster, Storm Shadow, Taurus y Meteor. El gran desafío en este sentido es acelerar el crecimiento consiguiendo una parte del mercado estadounidense y formando asociaciones ganadoras con otras empresas líderes en el sector de defensa.



La familia A320



El satélite Galileo



Eurofighter en formación

P:

De cara al futuro, ¿cuáles son las principales fortalezas de la Compañía?

R:

Aparte de exitosos productos, es la calidad de nuestra gente. Tenemos un gran caudal de directivos brillantes y altamente motivados, y de ingenieros cualificados, y potenciamos esa riqueza promocionándolos a los cargos adecuados. También hemos hecho dos nombramientos clave en el Comité Ejecutivo: Ralph Crosby, un experimentado ejecutivo de la industria aeronáutica estadounidense, que está encargado de desarrollar nuestras actividades en EE.UU., y el finlandés Jussi Itävuori, que dirige nuestro departamento de Recursos Humanos.

Otro punto fuerte es la visión de en qué caminos podemos crecer. Un ejemplo es el establecimiento de EADS Internacional, una unidad que trabaja por encima de las fronteras divisionales para mantener las unidades de negocio mediante una comercialización eficiente de sus productos en todo el mundo. Esencialmente, aprovechando nuestra indudable experiencia tecnológica y en producción y a través del experto conocimiento de los clientes y los mercados locales. Por ejemplo, en 2002, se contribuyó de forma importante al éxito de las exportaciones en países como Australia, Rusia, Vietnam, Corea del Sur, Malasia, y una docena más.

Otro punto fuerte es nuestro enfoque realista del negocio. Somos y seguiremos siendo ambiciosos para lograr y mantener el liderazgo mundial en una serie de mercados; pero reconocemos que el mundo en el que vivimos – especialmente ahora – es impredecible. Así pues, cuando existen perspectivas de crecimiento, fijamos objetivos de desarrollo exigentes para nuestros directivos. Cuando, sencillamente, no hay posibilidad de crecimiento, fijamos objetivos igualmente exigentes para el ahorro en costes y la generación de caja, que son otras formas de añadir valor. Hoy en día, la posición de tesorería y la cartera de pedidos se ajustan perfectamente a nuestras expectativas, y seguimos esforzándonos por reducir aún más nuestros costes, y controlar nuestras fuentes de ingresos.

Philippe Camus
Consejero Delegado

Rainer Hertrich
Consejero Delegado

Comité Ejecutivo

Philippe Camus Consejero Delegado

Anteriormente fue Presidente del Consejo de Dirección de Aerospatiale Matra. En 1982, entró en la Dirección General del Grupo Lagardère, del que fue Presidente del Comité Financiero del Grupo Matra hasta 1992, nombrado Presidente y Consejero Delegado del Comité Financiero del Grupo Lagardère en 1993, y Socio Director de Lagardère en 1998. Es licenciado en ciencias físicas y ciencias actuariales por la Ecole Normale Supérieure de París y graduado por Institut d'Etudes Politiques de París.

Rainer Hertrich Consejero Delegado

Inició su carrera en 1977, en Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB). En 1994 fue nombrado Senior Vice President de Control de Deutsche Aerospace. En 1996, fue nombrado Director de la Unidad de Negocio de Motores Aéreos de Dasa y al mismo tiempo Presidente y Consejero Delegado de Motoren- und Turbinen-Union München (MTU), una compañía de Dasa. En marzo de 2000 fue nombrado Presidente y Consejero Delegado de DaimlerChrysler Aerospace. Es licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Politécnica de Berlín y en Empresariales por la Universidad de Nuremberg.

Hans Peter Ring Director Financiero

Inició su carrera en Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) en 1977. En 1987 fue nombrado Director de Control de la División Misiles y Defensa de la Sociedad. Posteriormente fue nombrado Director de Control de la División Aviación y Defensa de Dasa. En el período 1992–1995 fue Director Financiero y Miembro del Consejo en Dornier Luftfahrt, una filial de Dasa. En 1996, fue nombrado Senior Vice President de Control de Dasa y posteriormente de EADS. Es licenciado en Administración de Empresas.



Rainer Hertrich, Philippe Camus, Hans Peter Ring



Noël Forgeard, Gustav Humbert

Noël Forgeard Responsable de la División Airbus y Presidente y Consejero Delegado de Airbus

Ingresó en Matra en 1987 como Senior Vice President de las actividades de Defensa y Espacio. En 1992, fue nombrado Consejero Delegado del Grupo Lagardère y Consejero Delegado de Matra Hautes Technologies. Ingresó en Airbus Industrie como Consejero Delegado en 1998 y pasó a ser el primer Presidente y Consejero Delegado de la Sociedad integrada Airbus en 2001. Es licenciado por la Ecole Polytechnique y la Ecole des Mines de París.

Gustav Humbert Chief Operating Officer de Airbus

Anteriormente miembro del Consejo de Dirección de Dasa, responsable de la División de Aviones Comerciales, ingresó en Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) en 1980, y fue nombrado Presidente y Consejero Delegado de Daimler Benz Aerospace Airbus en 1994. Es licenciado en Ingeniería Mecánica y Tecnología de la Producción por la Universidad Técnica de Hanover, y Doctor en Ingeniería por la Escuela de Maquinaria de dicha Universidad.

Jean-Louis Gergorin Director de Coordinación Estratégica

Anteriormente Consejero Delegado (Coordinación Estratégica) de Aerospatiale Matra, inició su carrera en el gobierno francés, como Responsable de Planificación Política del Ministerio de Asuntos Exteriores y fue miembro del Comité Franco-Alemán de Seguridad y Defensa. A partir de 1984 ocupó varios altos cargos estratégicos en Matra y Lagardère. Es licenciado por la Ecole Polytechnique y la Ecole Nationale d'Administration en París y alumno del Programa Ejecutivo de Stanford.

Jussi Itävuori Director de Recursos Humanos

Ingresó en EADS en septiembre de 2001. Anteriormente, trabajó para Kone Corporation desde 1982 y en 1989 fue nombrado Director de Recursos Humanos y miembro del Comité Ejecutivo de Kone Elevators. En 1995 fue nombrado miembro del Comité Ejecutivo y Director de Recursos Humanos de Kone Corporation. Sirvió en las Fuerzas Aéreas finlandesas como piloto y oficial. Tiene un master por la Vaasa School of Economics.



Jean-Louis Gergorin, Jussi Itävuori

En sus tareas operativas, los Consejeros Delegados están respaldados por un Comité Ejecutivo compuesto por los responsables de cada División operativa, el responsable de EADS Norteamérica y los responsables de los cuatro grandes departamentos funcionales de la Sociedad. Presidido por los Consejeros Delegados, el Comité Ejecutivo está compuesto por 13 miembros.

Ralph D. Crosby Jr. Presidente y Consejero Delegado de EADS Norteamérica

Anteriormente, fue Presidente del Sector de Sistemas Integrados en Northrop Grumman Corporation, Vicepresidente y Director General de la División Aviones Comerciales de la División B-2 de la Sociedad. Es licenciado en Ciencias por la Academia Militar estadounidense, tiene un master en Relaciones Internacionales por el Graduate Institute of International Studies en Ginebra y otro en Administración Pública por la Universidad de Harvard.

Jean-Paul Gut Director de EADS International

Antes de la formación de EADS, fue Presidente Ejecutivo de Aerospatiale Matra Lagardère International y Consejero Delegado de Defensa y Transporte Espacial en Aerospatiale Matra. Previamente había sido Director Ejecutivo del Consejo de Dirección del Grupo Lagardère, responsable de Operaciones Internacionales y del sector de Alta Tecnología. Es licenciado por el Institut d'Etudes Politiques de París (IEP), y tiene un Master en Economía.



Jean-Paul Gut, Ralph D. Crosby



Dietrich Russell, Francisco Fernández Sáinz

Francisco Fernández Sáinz Presidente de la División Aviones de Transporte Militar

Anteriormente, Director General de Airbus España. Ingresó en CASA en 1971 como ingeniero de diseño de estructuras, ocupó varios cargos como Jefe del Programa C-212 (1975), Jefe de los Programas C-212 y CN-235 (1979), Director de Desarrollo de Ingeniería (1982), Director de Ingeniería (1984) y Vicepresidente Ejecutivo de Programas (1997). Es MBA por ICADE e Ingeniero Aeronáutico.

Dietrich Russell Director de la División Aeronáutica

Anteriormente Chief Operating Officer de Airbus Industrie. Ingresó en Dasa en 1995, donde fue nombrado Miembro del Consejo responsable de la división Aeronáutica. Antes de ingresar en Dasa, trabajó durante 24 años en Mannesmann. Es licenciado en Economía e Ingeniería Metalúrgica y Doctor en Ingeniería por la Universidad Técnica RWTH de Aquisgrán.

François Auque Director de la División Espacio

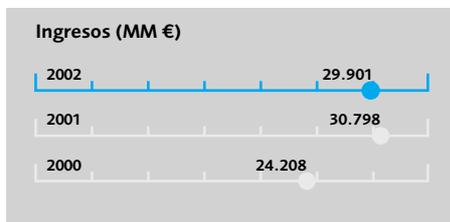
Fue nombrado Director Financiero de Aerospatiale en 1991 y Consejero Delegado del Grupo para Satélites en Aerospatiale Matra y miembro del Consejo de Dirección de Aerospatiale Matra en 1999. Ingresó en Aerospatiale en 1991 como Director Financiero. Es licenciado por la Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC), por la Ecole Nationale d'Administration (ENA), y por Institut d'Etudes Politiques de París (IEP).

Thomas Enders Director de la División Sistemas Civiles y de Defensa Ingresó en MBB/Dasa en 1991, tras varios cargos en institutos internacionales de investigación, el Parlamento alemán y el área de Planificación del Ministerio de Defensa alemán. Tras varios años en el área de marketing de la Compañía, fue nombrado Secretario del Consejo de Dasa en 1995. De 1996–2000 estuvo a cargo de Estrategia Corporativa y Tecnología. Es licenciado por la Universidad de Bonn y de UCLA, California.

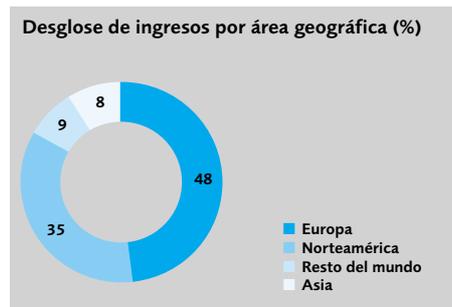


Thomas Enders, François Auque

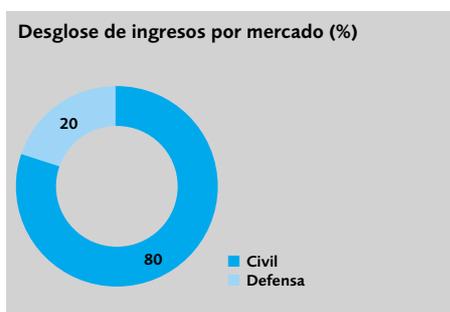
Cifras relevantes en 2002



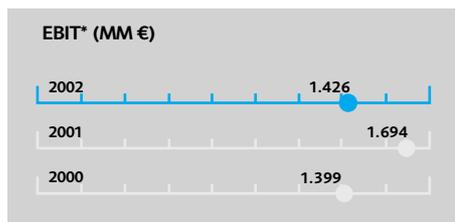
EADS logró su objetivo de ingresos para 2002 gracias a su acertada gestión de unas condiciones difíciles de mercado. Los ingresos de 29.901 millones de euros (un 3% menos que en 2001) reflejan, como se preveía, menos entregas de Airbus y el efecto del tipo de cambio debido a un dólar estadounidense más débil. A un tipo de cambio constante USD/EUR, los ingresos se habrían aproximado al nivel de 2001.



EADS logró en 2002 unos ingresos en el negocio de Defensa de unos 6.000 millones de euros, incluyendo aviones de transporte militar, aviones de combate, helicópteros militares, misiles, electrónica para defensa, comunicaciones seguras y espacio militar.



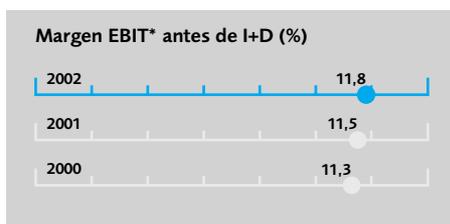
Gracias al acceso pragmático basado en acuerdos de cooperación y a adquisiciones de empresas líderes en el mercado, como por ejemplo Cogent – la compañía líder en comunicaciones seguras en el Reino Unido–, o Patria – líder en el mercado aeroespacial finlandés –, EADS tiene unos ingresos bien equilibrados. Es más, la competitividad de sus productos permite que más de la mitad de los ingresos provengan de fuera de Europa.



Un 20% de los ingresos proceden actualmente de Defensa, lo que representa en torno a 6.000 millones de euros y situán a la Compañía como número 2 en Europa. La estrategia de EADS es aumentar los ingresos de Defensa hasta el 30% en el largo plazo. Una cartera más equilibrada le permitirá suavizar los efectos cíclicos de los mercados civiles.



EADS logró su objetivo para 2002 con un EBIT (beneficios antes de intereses e impuestos, antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios) de 1.426 millones de euros (1.694 millones de euros en 2001). Esta cifra refleja un mayor gasto en I+D debido principalmente al programa A380 de Airbus. Las principales aportaciones procedieron de las Divisiones Airbus y Aeronáutica. La División Sistemas Civiles y de Defensa logró dar un giro y superó su objetivo de resultado cero. La División Espacio registró una importante pérdida, como ya se había anunciado, debido a provisiones para riesgos y depreciación. La División Aviones de Transporte Militar se vio afectada por un cargo no recurrente ya declarado, consecuencia de la insolvencia de Fairchild Dornier.

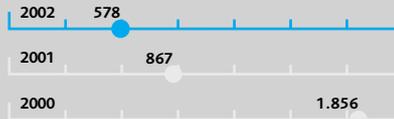


Antes de los costes de Investigación y Desarrollo (I+D), EADS mejoró levemente su margen EBIT*, lo que refleja el éxito de sus acciones de ahorro de costes.

El beneficio neto antes de fondo de comercio y extraordinarios totalizó una pérdida de -299 millones de euros. Se vio afectado negativamente por una amortización del fondo de comercio de 936 millones de euros, incluyendo un cargo de 350 millones de euros resultante de la revisión de programas, que refleja un mayor deterioro del mercado espacial. El beneficio de 2001 había sido influido por unos resultados extraordinarios positivos de unos 600 millones de euros, debidos sobre todos a la creación de Airbus SAS.

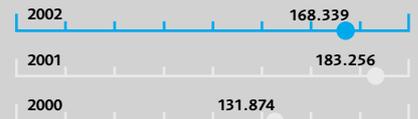
Todas las cifras de 2000: consolidación de Airbus al 80%. Todas las cifras de 2001 y 2002: consolidación de Airbus al 100%.
*Antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios

Cash flow libre (MM €)
antes de financiación a clientes



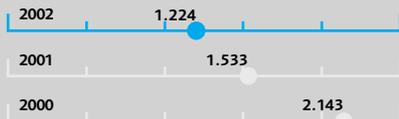
El cash flow libre antes de financiación a clientes fue positivo, tras elevados desembolsos de capital, especialmente para el programa A380, lo que demuestra la capacidad de la Compañía para autofinanciar este programa.

Cartera de pedidos (MM €)



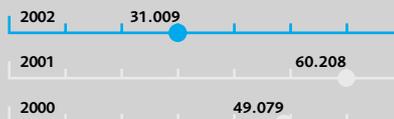
La cartera de pedidos de EADS mantuvo su fortaleza, situándose en casi 170.000 millones de euros. La reducción respecto a 2001 se debe principalmente a una revaluación de la cartera de pedidos basada en un tipo de cambio USD/EUR más débil, de 1,05 a final de año, que dio lugar a un ajuste de unos 14.000 millones de euros. Incluye más de 1.500 aviones Airbus, y representa más de cinco años de ingresos al nivel actual y se mantiene sin comparación dentro de la industria aeroespacial y de defensa mundial.

Posición de tesorería neta (MM €)



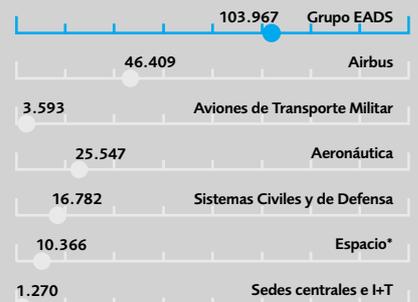
La posición de Tesorería Neta de 1.224 millones de euros a finales del año 2002 fue mejor de lo previsto, gracias a la disciplina en la limitación de la financiación a clientes y a una activa gestión de tesorería.

Pedidos recibidos (MM €)



Situados en 31.009 millones de euros, los pedidos recibidos siguen siendo superiores a los ingresos, a pesar de una mayor debilidad en el mercado de aviones comerciales y al retraso del pedido definitivo de los aviones para transporte militar A400M, que ahora está previsto para 2003. Airbus registró pedido netos por 233 aviones, comparado con 274 pedidos netos en 2001. La cifra de 2002 refleja cancelaciones de pedidos e incluye la operación de EasyJet, con un pedido en firme de 120 aviones. Los pedidos recibidos por Airbus ascendieron 19.712 millones de euros, frente a los 50.279 millones de euros de 2001. La cifra del año 2001 incluye la firma de 85 aviones A380 de alto valor. En la División Espacio aumentaron considerablemente los pedidos recibidos con la actividad de lanzaderas militares y el contrato del satélite de telecomunicaciones Amazonas con España. Los pedidos en la División Sistemas Civiles y de Defensa también aumentaron considerablemente gracias a los pedidos de misiles (programas Meteor y Taurus) y Electrónica para Defensa.

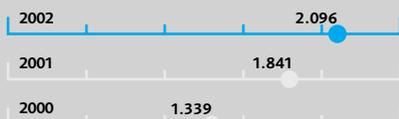
Empleados por Sector de Negocio



* Consolidación de Astrium al 75%

A finales de año, la plantilla estaba compuesta por 103.967 empleados (102.967 en 2001). El aumento en 2002 se debe al lanzamiento de nuevos programas, con unos 3.000 puestos de trabajo creados para el A380, así como aumento de la plantilla para los lanzamientos del NH90, Tiger y Eurofighter. Estos efectos se vieron parcialmente compensados por ajustes a tasas de producción más bajas en Airbus y reducciones en otras Divisiones de EADS, así como en las sedes centrales.

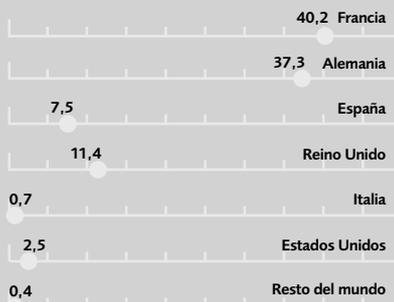
I+D financiadas internamente (MM €)



Los costes de I+D aumentaron, como se preveía, a 2.096 millones de euros (1.841 millones de euros en 2001), debido particularmente al programa A380.

EADS proporciona trabajo para empleados locales en todo el mundo. Con el 11% de la plantilla empleada en el Reino Unido, este país está creciendo en importancia para el Grupo. Airbus y Espacio emplean cada uno al 17% de su plantilla en el Reino Unido, mientras que Sistemas Civiles y de Defensa emplea un 12%. Con 1.525 (6%) empleados de la División Aeronáutica en el continente americano, esta División se convierte en la que más trabajo ofrece en dicha región dentro del Grupo.

Empleados por país (%)



EADS vende sus productos y servicios en una serie de mercados muy amplios. Nuestros clientes abarcan desde gobiernos a servicios públicos, como fuerzas policiales. Responder eficazmente al cambio en la demanda y a las condiciones de mercado es esencial; como lo es invertir en las áreas que ofrecen el mayor potencial. A continuación se expone un breve resumen de las condiciones en cuatro mercados clave a principios de 2003.

Nº1 en cartera de pedidos mundial
Nº1 en helicópteros
Nº1 en lanzaderas comerciales
Nº1 en aviones de transporte militar ligeros/medianos
Nº2 en aviones comerciales
Nº2 en sistemas de misiles
Nº3 en satélites
Nº4 en aviones de combate

Excepto la cartera de pedidos, todas las clasificaciones están en base a ingresos.



Arriba: Las líneas aéreas de bajo coste emergen como un segmento significativo en el mercado global.

Abajo: Iniciativas de control de fronteras por la Guardia Costera estadounidense.

Aviación comercial

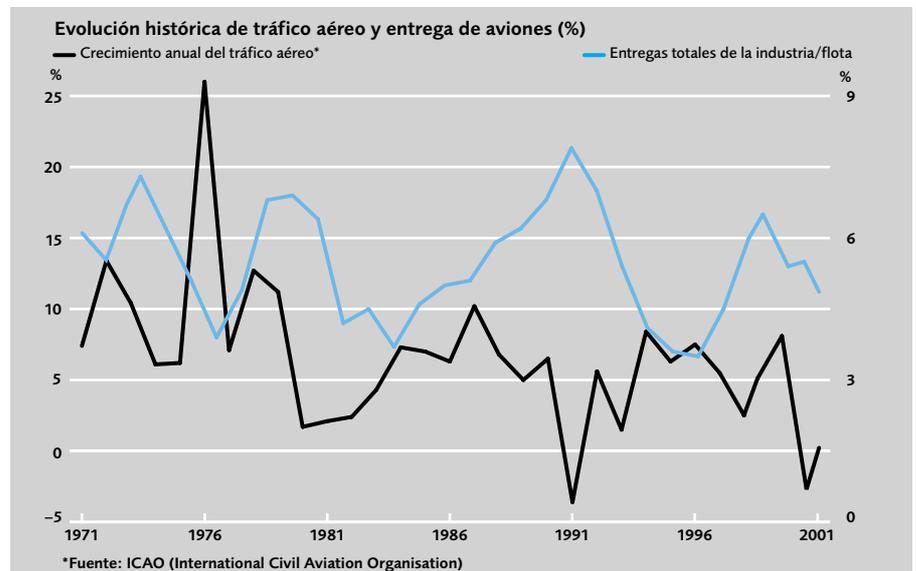
El declive del mercado, que empezó en 2001, motivado por el debilitamiento de las economías mundiales y agravado por los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, sigue constituyendo el núcleo de atención de la industria. La demanda de los pasajeros se mantuvo débil en 2002 en comparación con el tráfico aéreo anterior a esa coyuntura, viéndose especialmente afectados los flujos de tráficos nacionales en los EE.UU., y los vuelos trasatlánticos y traspacíficos. Al igual que decreció la demanda global como resultado de los factores antes citados, lo hizo el volumen de pasajeros en clase de negocios de más alta rentabilidad, a medida que dichos clientes tenían más en consideración el elemento precio.

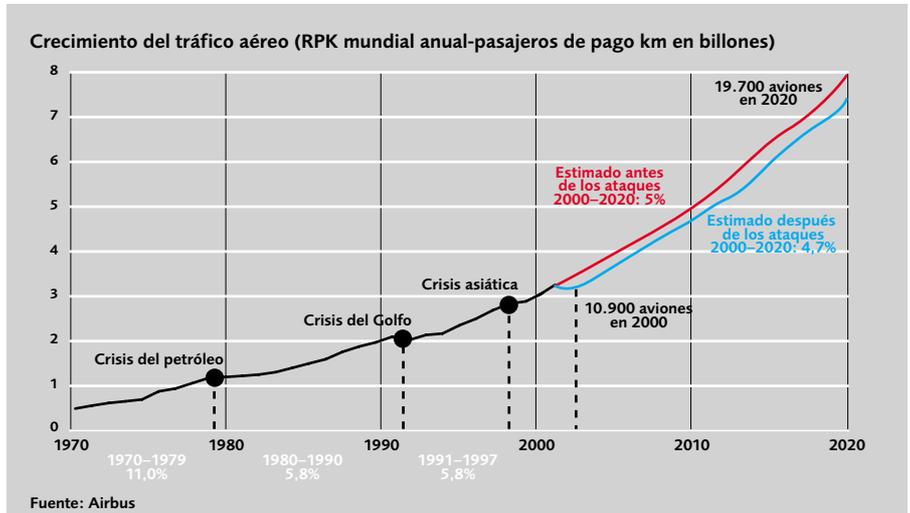
En cambio, han surgido compañías aéreas que ofrecen pasajes a bajo coste y sin lujos, como un segmento significativo en el mercado. Se han desarrollado en los Estados Unidos y Europa siguiendo un modelo de negocio que aprovecha las ventajas de minimizar costes, estimulando al mismo tiempo la demanda con la oferta de pasajes baratos para destinos a corta y media distancia, a menudo no cubiertos por los vuelos regulares.

El mercado aviones comerciales de pasajeros depende principalmente de la demanda de viajes aéreos, que a su vez se ve impulsada principalmente por el crecimiento económico o del PIB, los niveles de coste de los pasajes y el crecimiento demográfico. Medidos en ingresos por kilómetro y pasajero, los viajes aéreos aumentaron todos los años desde 1967 a 2000, excepto en 1991 a causa de la Guerra del Golfo, dando lugar a una tasa media de crecimiento anual del 7,9% en el período. Según las proyecciones de Airbus en 2002, el tráfico aéreo crecería una media del 4,7% anual durante el período 2000–2020. Sin embargo, aunque en el sector se cree que el crecimiento del tráfico aéreo a largo plazo es seguro, el mercado de los aviones ha resultado ser cíclico, debido a la volatilidad de la rentabilidad de las líneas aéreas y a los ciclos de la economía mundial.

Como consecuencia de las políticas de desregulación, las grandes líneas aéreas están adaptando constantemente sus flotas, redes y estrategias comerciales. Esta adaptación es posible gracias a la disponibilidad de aviones nuevos que pueden cumplir las necesidades de los clientes en cuanto a coste y rendimiento. En respuesta a las demandas de los pasajeros en relación con los precios y a la competencia de las nuevas líneas de bajo coste, las principales líneas aéreas han organizado sus operaciones en torno a aeropuertos "hub" estratégicamente situados, lo que les permite conectar más ciudades con tarifas más baratas. Esto afecta a la demanda, dado que los "hub" permiten la estandarización de flotas en torno a tipos de aviones más pequeños, como el A320, para las rutas cortas, de bajo volumen y alta frecuencia que alimentan dichos "hubs", y a los grandes aviones, como el A380, para rutas de mayor distancia y mayor densidad entre "hubs".

La tendencia a la fragmentación en las rutas de larga y muy larga distancia, impulsada por el desarrollo de rutas nuevas entre ciudades secundarias, se verá facilitada por la disponibilidad de aviones más modernos y eficientes. A modo de ejemplo, en el mercado atlántico, se espera que el desarrollo de servicios sin parada entre ciudades secundarias impulse la demanda de aviones de fuselaje ancho, como el A330.





Helicópteros

Según las estimaciones actuales, el mercado mundial – civil y militar combinado – se duplicará con creces a lo largo de los diez próximos años, a más de 10.000 millones de euros.

El mercado de helicópteros militares en Europa está creciendo a una tasa media del 10% anual, gracias a importantes programas nuevos como el NH90 y el Tiger, que también tienen un elevado potencial de exportación. Existe potencial de crecimiento adicional procedente de áreas nuevas, incluyendo Búsqueda y Rescate y las Fuerzas de Reacción Rápida. El estadounidense es el mayor mercado de helicópteros militares, pero apenas es accesible para los fabricantes europeos.

En los mercados civiles y paraestatales, el total de ventas de todos los fabricantes ha descendido un 20% durante los dos últimos años y los pedidos mundiales se sitúan ahora en torno a 400-450 aviones por año. El retorno al crecimiento tras los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 se ha retrasado, pero se prevé una vuelta paulatina a lo largo de 2003. Las estimaciones apuntan a un crecimiento medio del 4% anual hasta 2012, con las nuevas oportunidades que crean la seguridad nacional y las iniciativas de control de fronteras por parte de los Estados Unidos en el Golfo de México y por parte de Europa en el Mar del Norte.



Defensa

El entorno de la seguridad mundial hoy en día se caracteriza principalmente por las "amenazas asimétricas" globales del terrorismo y la proliferación de armas de destrucción masiva, que dan lugar a la creciente necesidad de una aplicación transfronteriza de la ley y de operaciones militares no sólo para "luchar y ganar", sino también para misiones de disuasión, prevención de conflictos y mantenimiento de la paz. Esto requerirá capacidades de misiones conjuntas, colaboraciones multinacionales, cooperación entre ministerios y plazos de respuesta especialmente cortos. El tiempo, la velocidad y la precisión se han vuelto decisivos. Esto afectará a la definición de las capacidades de los sistemas militares del futuro, así como a la modernización de los actuales sistemas heredados, a fin de proporcionar capacidad bélica, dominio, control y estructuras de comunicaciones apropiadas e interoperables; todo ello centrado en la superioridad de la información como el requisito previo más importante para el éxito.

Por el momento, una cuota importante de los presupuestos de defensa estadounidenses y europeos se asigna a combate aéreo y sistemas de misiles, así como a sistemas de movilidad aérea. Como consecuencia del cambiante entorno de las amenazas, sin embargo, se dedicarán recursos crecientes a defensa aérea y de misiles, inteligencia y sistemas de vigilancia, y servicios de apoyo incluyendo comunicaciones, repostaje y transporte. También se logrará una mayor eficiencia con un grado creciente de recursos en red, que además llevarán a un superior grado de recursos y capacidades integradas.

El presupuesto de defensa propuesto por el presidente Bush para 2004 se sitúa en 379.900 millones de dólares estadounidenses, con un incremento del 4,2% respecto a 2003, y se espera que esta cifra suba un 4,9% anual hasta llegar a los 483.600 millones de dólares estadounidenses en 2009. El gasto en investigación y desarrollo tocará techo en 2005, las adquisiciones crecerán con fuerza en 2006 y años posteriores. El presupuesto independiente para la Seguridad Nacional estadounidense asciende a 38.000 millones de dólares.

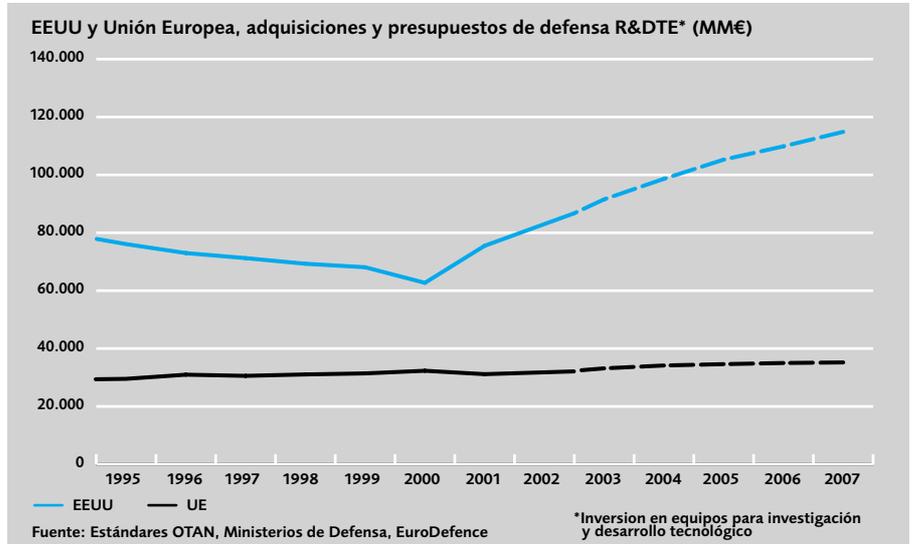
En Europa, el presupuesto total de defensa está estimado en 150.000 millones de euros, con un crecimiento del 1%-2% anual. El Reino Unido sigue siendo el motor de crecimiento, pero Francia ha lanzado un programa de defensa plurianual con un cierto incremento de la financiación. El presupuesto de defensa alemán está sometido a tensiones; no obstante, se han confirmado programas como los de Eurofighter, Tiger y NH90, el programa Meteor se inició en diciembre y el lanzamiento del A400M es inminente. La ampliación de la Unión Europea dejará menos recursos para el gasto en defensa, y los criterios de Maastricht sobre el gasto público –



Arriba: Expansión de la OTAN en 2002

Medio: Mercado bursátil mundial

Abajo: Afganistán ha sido un centro de atención política en 2002



limitar el déficit del sector público a un 3% del PIB – también resultarán una traba. Por otra parte, va en aumento la creencia de que la Europa continental debería igualar o al menos reducir el desfase en el ratio de equipamiento por soldado estadounidense y británico (es decir, menos personas, mejor equipadas). Existe asimismo una tendencia a subcontratar servicios que no sean de primera línea, que debería liberar recursos para sistemas y equipos. Se están dando los primeros pasos hacia un enfoque europeo unificado sobre defensa y se están volviendo más comunes los acuerdos conjuntos de mantenimiento y adquisiciones.

Espacio

Los mercados de satélites para telecomunicaciones comerciales siguen siendo un reto a medida que se consolida la industria, que se encuentra en una fase de exceso de capacidad y competencia más intensa entre los proveedores de satélites. En 2002, muchos proveedores registraron cancelaciones de pedidos, y el negocio de lanzadores se vio afectado en este sentido.

Durante los próximos cinco años, sin embargo, será necesario sustituir la flota existente de satélites que se estén quedando desfasados, y este mercado de por sí debería representar más de 8.000 millones de euros de pedidos, con las correspondientes ventajas para las actividades de lanzadores. En el medio y largo plazo, esperamos que la reaparición del mercado de tecnología de la información dé lugar a un aumento de la demanda de satélites de banda ancha. Los elementos que impulsarán esta demanda comprenderán el acceso a Internet de banda ancha, la televisión directa a las viviendas y el vídeo a la carta.

En el sector institucional, los presupuestos de la Agencia Espacial Europea y las agencias nacionales son bastante estables, disminuyendo levemente tras el ajuste por la inflación. Es previsible que esta situación continúe invariable.

Por otra parte, el sector espacial militar es un mercado creciente en términos mundiales. EE.UU. lidera el progreso a capacidades concatenadas en red que proporcionen la recopilación y la diseminación instantáneas de elevados volúmenes de información a escala mundial. Esto exige grandes anchos de banda que puedan emplearse con rapidez, flexibilidad y seguridad, junto con satélites de reconocimiento y telecomunicaciones. El programa Misiles Balísticos para defensa representa otra importante área de crecimiento, permitiendo el acceso a los proveedores a través de acuerdos de cooperación. El mercado espacial militar europeo sigue siendo pequeño en comparación con el estadounidense, pero también está creciendo. La prevista armonización de los programas de I+D para defensa y adquisiciones en la Unión Europea debería preparar el camino para más programas de demostración de misiles balísticos para Defensa y, a su debido tiempo, a activos operativos en forma de satélites y vehículos de lanzamiento. Varios gobiernos han confirmado la necesidad de un acceso europeo independiente al espacio y, eventualmente, esto debería favorecer a los fabricantes europeos de sistemas de lanzamiento y satélites de telecomunicaciones y observación.

También existe una mayor demanda por Asociaciones de los Sectores Público y Privado e Iniciativas de Financiación Privada para soluciones de telecomunicaciones tanto en los sectores institucionales como en los militares. Entre los ejemplos inminentes en el campo militar están Skynet 5 para el Ministerio de Defensa británico y los esperados programas DmilSatcom y NATO 2000. En el campo civil, la Unión Europea, junto con la Agencia Espacial Europea, una vez asegurados los fondos para su desarrollo, está preparando ahora la fase de despliegue de la empresa del satélite de navegación Galileo por valor de 3.000 millones de euros.



Arriba: Skynet 5

Abajo: Centro de control de satélites

Nuestras actividades

EADS está organizada en cinco grandes divisiones. Cada una de ellas está estrechamente vinculada a las necesidades específicas de los clientes de su sector; al mismo tiempo, la integración del Grupo permite aprovechar al máximo el intercambio de información, de tecnologías y de prácticas de trabajo para realizar el valor de la oferta de productos y servicios de cada división.

Airbus Noël Forgeard	Aviones de Transporte Militar Francisco Fernández Sáinz	Aeronáutica Dietrich Russell	Sistemas Civiles y de Defensa Thomas Enders	Espacio François Auque
		EADS Military Aircraft Aloysius Rauen	Sistemas y Electrónica para Defensa Stefan Zoller	Astrium Antoine Bouvier
		Eurocopter Fabrice Brégier***	EADS Services Jacques Vannier	EADS Launch Vehicles Hervé Guillou**
		EADS ATR Jean-Michel Léonard	MBDA Marwan Lahoud*	EADS CASA Espacio Pedro Méndez
		EADS EFW Horst Emker***	EADS LFK Werner Kaltenegger	EADS Space Services Ulrich Aderhold
		EADS Sogerma Services Yves Richard	EADS Telecom Patrick Jourdan	
		EADS Socata Philippe Debrun		

* desde el 1 de enero de 2003
 ** desde el 15 de marzo de 2003
 *** desde el 1 de abril de 2003

En un año difícil para sus clientes, Airbus ha mantenido unos saludables resultados financieros, ha entregado 303 aviones – algo más de lo previsto – y ha conseguido 300 pedidos nuevos de 29 clientes, equivalentes a un 54% del total de pedidos de aviones comerciales durante 2002.

millones de euros	2002	2001	variación
Ingresos	19.512	20.549	- 5%
EBIT	1.361	1.655	- 18%
Pedidos recibidos	19.712	50.279	- 61%
Cartera de pedidos	140.996	156.075	- 10%

en número de aviones	2002	2001	variación
Entregas	303	325	- 7%
Cartera de pedidos	1.505	1.575	- 4%

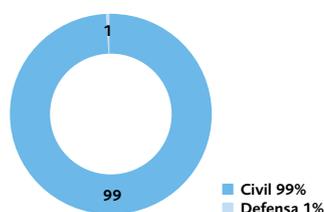
Resultados de 2002

Con un comportamiento alentador por su solidez en 2002, Airbus registró una facturación de 19.512 millones de euros. De hecho, sus ingresos sólo experimentaron una leve reducción, del 5% respecto a 2001, pese a un descenso del 8% en las entregas y a un tipo de cambio más bajo del dólar estadounidense. El EBIT, de 1.361 millones de euros, se logró tras unos gastos autofinanciados de I+D de 1.682 millones de euros. El margen EBIT antes de I+D se mantuvo, pues, por encima del 15%, e incluso mejoró respecto a 2001 a pesar del declive del mercado, lo que demuestra el éxito de nuestros planes de ahorro en costes.

Entregas en 2002

En enero de 2002, Airbus estimaba que se entregarían unos 300 aviones durante el año. Esta cifra estaba respaldada por una auditoría de su cartera de pedidos y reflejaba la información más reciente procedente de clientes. Sin embargo, muchos lo consideraban un pronóstico optimista. De hecho, la Sociedad entregó 303 aviones durante el año, que representan un 44% del total de las grandes líneas aéreas comerciales en el año. Con ello, el número de aviones Airbus entregados a clientes de todo el mundo asciende a 3.137. Airbus entregó 303 aviones en 2002 a más de 60 operadores. Las entregas comprendieron 236 aviones de pasillo único, nueve A300-600 y 58 aviones de la familia A330/A340.

Desglose de ingresos por mercado en 2002



Nuevos pedidos

La Sociedad firmó contratos para 300 aviones nuevos con un valor total de unos 26.000 millones de euros (basado en precio de catálogo), representando un 54% del mercado en cuanto a valor. Tras cancelaciones, que fueron inferiores a las de 2001, los pedidos recibidos netos ascendían a 233. A finales de 2002, la cartera de pedidos reflejaba la saludable cantidad de más de 1.500 aviones, representando cinco años de producción a las tasas actuales y superando a la competencia en más de 300 aviones.

Airbus consiguió su mayor contrato individual de 2002 de la compañía de bajo coste EasyJet, por 120 A319. La oferta de productos de la Compañía, con su énfasis en la eficiencia en costes, es especialmente atractiva para las líneas de bajo coste. Airbus también consiguió clientes nuevos, entre los que se encuentran algunas de las principales compañías de bandera, como KLM, que hizo un pedido de seis A330 con opción para otros 18 aviones, y Swiss International, que solicitó 13 aviones A340. Air New Zealand también ingresó en el "club Airbus". Y en el mayor contrato con una compañía aérea en la historia del hemisferio sur, South African Airways formalizó su decisión de reequipar toda su flota con 41 aviones Airbus nuevos a lo largo de los diez próximos años.

También hubo importantes operaciones por parte de clientes existentes, como China Eastern, que compró otros 20 aviones A320; ILFC – el mayor cliente de Airbus en el mundo entero – que adquirió 13 aviones más; y Lufthansa, que hizo un pedido de sus diez primeros A330 y está dispuesta para operar con cualquier modelo Airbus disponible.

Por último, Airbus cumplió su objetivo de firmar un nuevo pedido de A380 todos los años a partir de su lanzamiento, y Federal Express hizo pedidos en firme de diez aviones de carga A380-400. A finales de año, los pedidos en firme del A380 se situaban en 95.

Este récord de ventas es un testimonio de las ventajas, ampliamente apreciadas, que ofrecen los productos Airbus: comodidad del pasajero, fiabilidad, respeto por el medioambiente y bajos costes operativos. Además, una flota de Airbus presenta la ventaja única de una auténtica operativa común, que comporta considerables ahorros para los operadores en cuanto a formación de la tripulación, así como mejoras en eficiencia y flexibilidad.

Finanzas

Pese a la dificultad del entorno, Airbus consiguió limitar el crecimiento de su financiación a clientes. La evolución neta de la financiación a clientes es inferior al 3% de los ingresos anuales, es decir, menor de 600 millones de dólares. Esto se logró mediante el control de adiciones netas y la activa venta de financiación existente, de manera que, si bien se entregaron 90 aviones a compañías norteamericanas en 2002, sólo cinco de dichas operaciones estaban financiadas todavía por Airbus a final de año.



"Prudencia y capacidad de reacción seguirán siendo la clave en 2003. Por una parte, Airbus se enfrentará sin duda a nuevos retos, pero por otra parte abordamos el futuro con la confianza adquirida por el valor demostrado de nuestros productos, el espíritu ganador de nuestra gente y nuestra capacidad para superar obstáculos."

Noël Forgeard

Noël Forgeard

Presidente y Consejero Delegado de Airbus
Miembro del Comité Ejecutivo de EADS
Miembro del Consejo de Administración de EADS



Personal de mantenimiento delante del A340-600

La Sociedad también hizo progresos considerables con su iniciativa de lograr ganancias en productividad de un 5% anual antes de inflación, con un 1,5% procediendo de proyectos especiales de creación de valor tras la integración de Airbus. En 2002 se superó el objetivo de ahorro en costes, de 130 millones de euros.

Esta estricta gestión financiera hizo posible – pese a las incertidumbres del mercado, y los gastos en capital e I+D del programa A380 – generar un cash flow libre positivo antes de financiación a clientes y dividendos a accionistas.

Operaciones y personal

Los rápidos y sustanciales ahorros en costes se lograron gracias a la capacidad de la Sociedad Airbus para hacer frente a una serie de importantes retos – problemas empresariales y cambios organizativos – con determinación y profesionalidad.

En conjunto, la plantilla de la Sociedad ha permanecido estable, algo por debajo de 46.000 empleados en su equivalente a jornada completa. Se han usado ciertas medidas de flexibilidad para reducir los costes sociales sin despidos, a pesar de la reducción de la tasa de producción de 325 entregas en 2001 a 303 entregas en 2002. Al mismo tiempo, se ha contratado a cerca de 1.000 ingenieros para los programas A380 y A400M.

Airbus ha desarrollado su capacidad en el extranjero, abriendo un centro de diseño en Wichita, Kansas, y firmando un contrato con el Grupo Kaskol para abrir un centro conjunto de ingeniería en Moscú, Rusia. En la sede de Airbus North America Engineering, Inc., en Wichita, hay actualmente unos 100 ingenieros que trabajan en el diseño del ala para el A380, cuya actividad está conectada en tiempo real con la oficina principal de diseño del ala del A380 en el Reino Unido. La asociación con Kaskol, coordinará y fomentará las actividades que se desarrollarán con compañías aeronáuticas rusas, incluyendo el aprovisionamiento y la producción de componentes.

A380

El futuro "superavión" A380 representa una serie de grandes adelantos en tecnología de aviones. Un 40% aproximadamente de la estructura y los componentes del avión se fabricarán con la última generación de Composites y materiales metálicos avanzados, que, además de ser más ligeros que los materiales tradicionales, ofrecen ventajas notables en cuanto a fiabilidad operativa, mantenimiento y facilidad de reparación. Se han desarrollado varias técnicas innovadoras de fabricación para el programa, y el avión fijará nuevos estándares de adecuación medioambiental, por ejemplo, usando un 13% menos de combustible y siendo más silencioso que su competidor más cercano, llevando además entre 30 y 50 pasajeros más.

El desarrollo del A380 sigue según el plan y la producción ha empezado en todos los centros europeos de Airbus. Hay unos 6.500 empleados trabajando en el programa y, a final de año, se habían seleccionado a más de un 95% de los proveedores, incluyendo algunos importantes de Japón, como Mitsubishi Heavy Industries, Fuji Heavy Industries, Shinmaya Industries y Yokahama Rubber. Los costes de desarrollo se han mantenido dentro del presupuesto y a finales de año ya había financiación en vigor de socios que comparten el riesgo, préstamos públicos reintegrables y los propios recursos internos de Airbus. En Toulouse y Hamburgo ya se encuentran las fábricas en construcción. A finales de 2002, Airbus había recibido 103 pedidos en firme y compromisos de compra para el A380.

A340-500/600

Tras completar con éxito su programa de pruebas, el cuatrimotor A340-600 entró en servicio con Virgin Atlantic en agosto. Para finales de 2002, la línea aérea había recibido la entrega de cuatro aviones, mientras que Cathay Pacific y South African Airways habían recibido dos aviones cada una.

Tras su vuelo inaugural en febrero, el A340-500 de muy largo alcance completó su campaña de ensayos en vuelo y obtuvo la homologación en diciembre. La entrega del primer avión a Air Canada está prevista para el segundo trimestre de 2003.

En el primer proceso de certificación realizado conjuntamente por las autoridades estadounidenses, canadienses y europeas, se ha concedido a los tipos 600 y 500 la misma calificación de tipo de piloto que la del A340-300, lo que representa un gran aporte a la capacidad de los clientes para explotar sus flotas con flexibilidad y eficiencia en costes.



A340 en la cadena de producción en Toulouse. Estos cuatrimotores son los más grandes de la familia Airbus.



Las instalaciones de producción en Hamburgo. Airbus ha demostrado que las asociaciones auténticamente internacionales pueden tener éxito en los mercados mundiales.



El nuevo A340-600 de largo radio despegó de La Paz en el curso de su último programa de certificación, que concluyó con éxito en 2002.

A318

El A318, el miembro más pequeño de la Familia A320, realizó su primer vuelo en enero de 2002. En agosto, había pasado más de la mitad de su campaña de certificación, acumulando más de 500 horas de vuelo para finales de año. Se prevé que la certificación se obtenga en el primer semestre de 2003, y que el A318 entre en servicio con Frontier Airlines sobre esa fecha.

Perspectivas

Las actuales incertidumbres políticas y económicas están influyendo con especial dureza en la industria de la aviación civil, y no hay duda de que 2003 será otro año difícil, con muchas líneas aéreas enfrentándose a un crecimiento del tráfico aéreo bajo o incluso negativo, al encarecimiento del petróleo y a dificultades financieras. El objetivo de Airbus para 2003 es entregar 300 aviones si la situación mundial permanece estable. Esto está soportado por un número mayor de pedidos en firme y por los pagos anticipados recibidos. La ágil estructura de costes de la Sociedad, junto con el valor de sus productos, permite a Airbus generar unos márgenes industriales notablemente mejores que los de su principal competidor, y la flexibilidad de su maquinaria industrial sigue siendo un activo clave para adaptar la capacidad de producción a la demanda del mercado.

La rentabilidad de Airbus seguirá afectada por el aumento del gasto en I+D para el programa Airbus A380.



Las nuevas instalaciones de producción para el A380 toman forma en Toulouse. Los componentes, sistemas y subsistemas se fabricarán en más de 20 instalaciones en el mundo entero, con un total de 70 proveedores de lugares tan distantes como EE.UU. y Japón.



Parte del diseño interior del A380 aportará nuevos estándares de comodidad y espacio a los viajeros de distancias largas a partir de 2006. Las principales líneas aéreas habían hecho 95 pedidos en firme para finales de 2002.



EasyJet es una de las compañías de más rápido crecimiento del mundo en el sector de bajo coste, y está consiguiendo por sí misma una cuota creciente del mercado mundial. El pedido de esta compañía de 120 aviones A319 pone de relieve la competitividad y flexibilidad operativa de la familia Airbus.

Aviones de Transporte Militar (MTA)

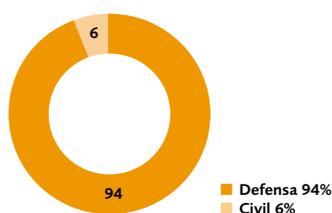
En unas condiciones difíciles, los ingresos se han mantenido prácticamente al mismo nivel que en 2001. Hemos vuelto a confirmar nuestro liderazgo en el campo de los aviones de transporte militar ligero y medio, mientras que los derivados militares y los aviones de misión han seguido creciendo, y nuestro área de Aeroestructuras ha conseguido varios pedidos importantes de destacados fabricantes.

millones de euros	2002	2001	variación
Ingresos	524	547	-4%
EBIT	-80	1	-
Pedidos recibidos	403	993	-59%
Cartera de pedidos	633	1.320	-52%

La División registró unos ingresos de 524 millones de euros, algo menos que en 2001. La reducción de entregas a la insolvente Fairchild Dornier y a Airbus se vio compensada por el aumento en las entregas de aviones CN-235 y el contrato C-295 con Polonia. El EBIT se vio afectado por un cargo de 54 millones de euros para depreciación de activos (existencias, cuentas a cobrar ...) correspondientes a la insolvente Fairchild Dornier y por el retraso en la firma del A400M.

Los pedidos recibidos se redujeron de 993 millones de euros a 403 millones de euros y la cartera total de pedidos se contrajo de 1.320 millones de euros a 633 millones de euros, incluyendo un ajuste de 479 millones de euros relativo a Fairchild Dornier. La actual cartera de pedidos representa aproximadamente un año de producción, pero se espera que aumente considerablemente en 2003 a medida que entre en vigor el programa A400M, valorado en 18.000 millones de euros.

Desglose de ingresos por mercado en 2002



A400M

En este importante programa, la responsabilidad de la Dirección de Desarrollo le fue asignada a Airbus; se acordó el reparto de la carga de trabajo; y se ha vuelto a abrir el concurso para el suministro de motores. Se han firmado acuerdos por parte de EADS-CASA y las demás unidades de EADS que participan en el programa como asociados. El gobierno alemán ha confirmado ya su intención de hacer un pedido de 60 aviones. La Dirección de EADS confía en que recibirá el pedido oficial para este programa en 2003.

Aviones de Transporte Militar ligeros y medianos

El CN-235 fue elegido como la plataforma de ala fija para el programa Deepwater de la Guardia Costera estadounidense, que incluye el sistema FITS (el sistema para misiones tácticas plenamente integrado de EADS-CASA). Las Fuerzas Aéreas francesas han ejercitado su opción para otros tres CN-235 y la Armada de Colombia ha pedido dos aviones de Patrulla Marítima.

Brasil seleccionó el C-295 para su programa de equipamiento de aviones de transporte medio CL-X. Conseguimos un contrato de dos C-295 para Jordania, y entregamos cuatro a las Fuerzas Aéreas españolas. También firmamos un contrato con la Armada mexicana para la modernización de ocho C-212, con la instalación del sistema FITS.

Productos derivados

Brasil seleccionó a EADS-CASA para modernizar nueve aviones P3 Orion, y Canadá firmó un contrato con BWB (la agencia alemana de adquisiciones) para dos conversiones del avión cisterna A310.

La OTAN está en vías de encargar un panel de repostaje en vuelo y, en septiembre de 2002, se lanzó el desarrollo del programa Boom de repostaje en vuelo.

En junio, el Reino Unido anunció un retraso de un año en el programa FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft). La nueva fecha de entrada en servicio es enero de 2008. La organización y la estructura accionarial de AirTanker se han cambiado para una mejor asignación de responsabilidades, y EADS ha asumido el liderazgo en este consorcio.

En diciembre se produjo el primer vuelo de prueba del prototipo del A310 VIP para las Fuerzas Aéreas españolas.

Aeroestructuras

La insolvencia de Fairchild Dornier afectó inevitablemente a esta unidad, puesto que éramos subcontratistas del programa Dornier 728. En 2002, amortizamos la totalidad de nuestros activos relativos a Fairchild Dornier, lo que supuso un cargo total de 54 millones de euros. Se entregó el primer A340-600 (para el que producimos carenados de motor), y obtuvimos varios contratos importantes con Airbus, así como el pedido de la estructura metálica del carenado de la parte inferior del fuselaje para el A380. Estos contratos, junto con los ya existentes, proporcionan una sólida base para el futuro.

Perspectivas

Se prevé que en 2003 entrará en vigor el contrato A400M, el mayor en la historia de EADS, el comienzo del programa Deepwater de la Guardia Costera estadounidense y, esperamos, el lanzamiento del programa Shaheen de Abu Dhabi de plataformas C-295 con el sistema de misión FITS. Seguimos evaluando el mejor enfoque para participar en el programa Multi Mission Aircraft de los Estados Unidos. En conjunto, esperamos para el próximo año una reactivación notable, con un EBIT positivo y, con el contrato A400M, una multiplicación de la cartera de pedidos.



"Ha sido un año de desafíos para algunos de nuestros principales clientes. Sin embargo, el continuo éxito de nuestros aviones de transporte CN-235 y C-295 y el inminente e importante programa A400M deberían conducir a notables mejoras del rendimiento durante los próximos años."

Francisco Fernández Sáinz

Presidente de EADS CASA

Director de la División Aviones de Transporte Militar

Miembro del Comité Ejecutivo de EADS

La División ha mantenido su ritmo de crecimiento rentable. Varios programas importantes, como Eurofighter, Tiger y NH90 están entrando en la fase de producción en serie y, en todas nuestras actividades, el mantenimiento y los servicios están desempeñando un papel cada vez más importante.

millones de euros	2002	2001	variación
Ingresos	5.304	5.065	5%
EBIT	261	308	-15%
Pedidos recibidos	5.099	5.315	-4%
Cartera de pedidos	13.458	13.722	-2%

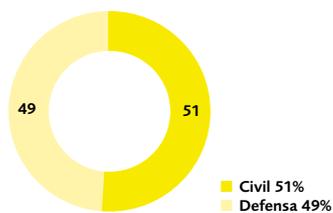
Los ingresos aumentaron de 5.065 millones de euros en 2001 a 5.304 millones de euros, en gran medida gracias al avance en la producción del avión de combate Eurofighter, junto con el fuerte crecimiento de Eurocopter.

El EBIT de 2002 ascendió a 261 millones de euros, frente a los 308 millones de euros de 2001, incluyendo el efecto negativo del declive del sector de aviación civil en las actividades de mantenimiento y Aeroestructuras de la División.

El margen EBIT se ha deteriorado debido al efecto negativo que la desaceleración de la aviación civil tiene en las actividades de mantenimiento y Aeroestructuras de la División, así como por el incremento del gasto en I+D.

Los nuevos pedidos recibidos ascendieron a 5.099 millones de euros y la cartera de pedidos se situó en 13.458 millones de euros a finales del año 2002, equivalente a más de dos años de producción.

Desglose de ingresos por mercado en 2002



Eurocopter

Los mercados civiles y paraestatales de helicópteros permanecieron estancados, pero la cuota de entregas de Eurocopter en este mercado aumentó del 45% en 1999 a un 60% en 2002. Seguimos mejorando nuestra amplia gama de productos y entregamos el primer EC145 a la Sécurité Civil y Gendarmerie de Francia.

En el sector militar, logramos grandes éxitos de exportación con contratos para el helicóptero de transporte militar NH90 para Noruega, consiguiendo además un pedido de diez EC725 para Francia. Ahora estamos entrando en la fase de producción en serie, previa a la entrega de los Tiger a Francia y Alemania y a la exportación de los NH90 para Francia, Alemania, Italia, Holanda y los países nórdicos.

El centro de simuladores Helisim para la formación sobre helicópteros, creado conjuntamente con Thales, fue inaugurado y consiguió su primer gran contrato de formación para las Fuerzas Aéreas Reales de Holanda.

También reforzamos nuestra red internacional, con filiales en Rumania, Chile y Australia; y decidimos abrir nuevas instalaciones en Mississippi para mejorar nuestro acceso al mercado paraestatal estadounidense.

Aviones Militares de EADS

Respecto a Eurofighter, en 2002 se produjo el vuelo inaugural del primer Instrumented Production Aircraft (IPA), pruebas de rodaje de los primeros aviones de serie y el roll out del primer avión biplaza de la serie GT001. Para finales de año, los prototipos y los aviones de serie con instrumentos habían completado casi 2.500 vuelos, como preparativo para que empiecen las entregas en 2003. Abrimos el Manching System Support Centre en Alemania y entregamos el Primer Dispositivo de Formación Provisional (ITD) a las Fuerzas Aéreas alemanas. En cuanto a las exportaciones, hay negociaciones exclusivas en marcha con el gobierno austriaco. En Grecia, Singapur, Noruega y otros países continúan las campañas de venta.

Alemania, el Reino Unido e Italia aprobaron nuevos programas de desarrollo y modernización para sus Tornados, y durante el año se firmó el primer contrato mejora/modernización con Italia. Se obtuvo autorización para el F4-F Phantom Avionic Upgrade Programme en Grecia, y entregamos los dos primeros prototipos del F-5 con aviónica mejorada a las Fuerzas Aéreas españolas.

Empezó la fase de definición avanzada del Mako, el avión ligero de combate y entrenador, y conseguimos un contrato para llevar a cabo un estudio de viabilidad sobre formación avanzada de pilotos para las doce naciones europeas, donde el Mako es candidato.

En el sector de aviones de misión y transporte, negociamos un contrato para la instalación de un sistema de guerra electrónica ampliada en el C-160 Transall, y presentamos propuestas para la sustitución de los Aviones de Patrulla Marítima (basados en la plataforma Airbus A320) para Alemania e Italia.

Entre los proyectos y las actividades tecnológicas futuras se encuentran nuestra participación en el Programa de Adquisición Tecnológica Europea (ETAP) para desarrollar un sistema de combate aéreo europeo de quinta generación y, en los Estados Unidos, el Avión de Investigación Vector/X-31. La fábrica de Aviones Militares de Augsburg también consiguió subcontratos para trabajar en el A380.



"Son tiempos apasionantes para la División Aeronáutica, con varios programas importantes que están entrando en vigor. Nuestro trabajo es asegurar el incremento del valor añadido de nuestros negocios altamente diversificados."

Russell

Dietrich Russell
Vicepresidente Ejecutivo
Director de la División Aeronáutica
Miembro del Comité Ejecutivo de EADS

ATR: Aviones Regionales

Los 19 aviones ATR nuevos entregados en 2002 se destinaron a usuarios ya existentes, lo que subraya la fortaleza de nuestras relaciones con los clientes. Una de nuestras aportaciones importantes es la recomercialización de aviones usados, para proteger el valor de las flotas de los clientes. En 2002 logramos 35 entregas de este tipo.

En el programa de conversión de aviones de carga se dieron dos pasos muy importantes: entregamos el primer ATR 72-200 plenamente convertido a la operadora suiza Farnair, y FedEx seleccionó aviones ATR como plataforma estándar para carga útil de cuatro a nueve toneladas. Eventualmente, los pedidos podrían llegar a 200 aviones.

EADS Sogerma Services: Mantenimiento

El negocio de Sogerma logró unos ingresos estables, pese a los continuos efectos del declive económico de 2001 y al aumento de la competencia. A escala mundial, en 2002 se ha visto la confirmación de Sogerma como un proveedor de Asistencia Total, con soporte total a una flota de más de 100 aviones.

Nuestra actividad de mantenimiento, reparación y revisión general en Europa logró sus objetivos, a pesar de una demanda más baja de los clientes; en los Estados Unidos, las instalaciones de Lake Charles consiguieron su previsto avance, obteniendo contratos por valor de 120 millones de dólares de importantes compañías, como FedEx, DHL y Jet Blue.

En apoyo para componentes, Sogerma fue seleccionada para prestar soporte a la flota de A320 de Taca Airline en Sudamérica. La unidad también duplicó su cuota de mercado en interiores de cabina y equipamiento, principalmente para el jet de negocios A319-CJ, del que se entregaron dos aparatos. Se inició un proyecto A330 VIP, así como los trabajos para las cabinas de primera clase para China Eastern Airlines (CEA) y Air India.

En Aeroestructuras, fue un año de racionalización, en el que establecimos centros especializados para la fabricación de composites y metálicos.

En apoyo a Flotas Militares, la nueva política de contratación de la agencia de adquisiciones francesa DGA (Délégation Générale pour l'Armement), que está a favor de una competencia activa, por una parte ha llevado a la pérdida del contrato de apoyo C-130 a las Fuerzas Aéreas francesas, pero también está abriendo nuevas oportunidades, basadas en la experiencia de Sogerma en un mercado de exportación más dinámico para grandes mantenimientos y modernizaciones del C130.

EADS Socata: Aviones Ligeros y Aeroestructuras

La Sociedad cumplió sus previsiones, pese a una caída del 16% en el mercado de aviación ligera desde el 11 de septiembre de 2001. El nuevo TBM 700 C2 ha tenido una buena acogida. El desarrollo y la producción de Aeroestructuras para el A380 y el Falcon 7X han empezado y proporcionarán una sólida base para los años venideros.

EADS EFW: Conversión de aviones

Las conversiones de la modalidad pasajeros a la modalidad carga de cinco A300-600 y un A310 fueron entregadas por nuestra filial alemana EFW, incluyendo la 50ª conversión para FedEx. El liderazgo técnico de EFW se confirmó con la concesión de la Design Organisation Approval por parte de la oficina federal alemana de aeronáutica civil (Luftfahrt-Bundesamt).

Se entregaron a Airbus más de 300 componentes, y conseguimos el contrato para las puertas de seguridad de la cabina a prueba de proyectiles para aviones Airbus. A final de año, se habían entregado más de 1.500 reconversiones de puertas.

Perspectivas

En conjunto, la División confía en cumplir sus ambiciosos objetivos para 2003, respaldada por aportaciones a los programas A380 y A400M. Las actividades comerciales deberían permanecer estables, y las actividades militares seguirán avanzando. Se espera que el EBIT aumente considerablemente durante los próximos años, respaldado por crecientes entregas futuras de programas importantes como el avión de combate Eurofighter y los helicópteros Tiger y NH90.



Aviones TBM 700 en la línea de producción de Socata en Tarbes, cerca de Toulouse. Socata está consiguiendo una creciente cuota en el mercado de aviación civil y la Compañía tiene unos 5.800 aviones en servicio en el mundo entero.



El Eurofighter desempeñará un papel en primera línea del frente esencial en la defensa de Europa durante las próximas décadas. Las entregas a los cuatro países socios – Alemania, Italia, España y el Reino Unido – empiezan en 2003, y otros países han expresado su interés, dando a este avanzado avión de combate un prometedor potencial de exportación.



Un EC135 participando en misiones de rescate en montaña, una más de las tareas vitales realizadas por Eurocopter alrededor del mundo. Eurocopter cuenta actualmente con, aproximadamente, un 60% del mercado de helicópteros civiles y paraestatales, y el Tiger y el NH90 también están dando a la Compañía un creciente papel en defensa.

Los esfuerzos dedicados a la reestructuración durante los dos últimos años están dando fruto. La División ha registrado un EBIT positivo, mejor del previsto, y sus pedidos se han incrementado al equivalente de más de tres años de ingresos. Se prevé que la rentabilidad aumentará considerablemente durante los próximos años.

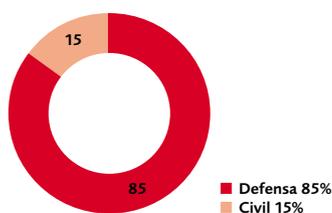
millones de euros	2002	2001	variación
Ingresos	3.306	3.345	-1%
EBIT	40	-79	-
Pedidos recibidos	4.410	3.081	43%
Cartera de pedidos	10.110	9.094	11%

En 2002 se observaron planteamientos distintos entre los principales clientes europeos. Aunque el mercado de defensa británico siga siendo el principal motor de crecimiento en Europa, y aunque el gobierno francés haya lanzado un nuevo plan plurianual de financiación para defensa que proporcionará oportunidades para sistemas de nuevos misiles y mejorados, así como para los vehículos aéreos no tripulados (UAV), el presupuesto de defensa alemán está sometido a considerables presiones. No obstante, Alemania aprobó dos importantes contratos de misiles en 2002, permitiendo a EADS asegurarse pedidos para el Taurus (500 millones de euros) y Meteor (900 millones de euros al 50%).

Debido principalmente a las pérdidas de ingresos en el negocio de telecomunicaciones seguras, los ingresos de la División se estancaron en 3.306 millones de euros. Los nuevos pedidos firmados durante el año ascendieron a 4.410 millones de euros, con lo que la cartera de pedidos total se sitúa en 10.110 millones de euros.

Internamente, ha sido un año de integración, reestructuración y adaptación estratégica continuas dentro de las cuatro áreas principales de negocio de la División: sistemas de misiles, electrónica para defensa, servicios y telecomunicaciones. Esta reestructuración ya ha arrojado resultados positivos en forma de sinergias transnacionales y entre unidades de negocio, por ejemplo, en los campos de C3I (comando, control, comunicaciones e información) e ISR (inteligencia, vigilancia y reconocimiento), defensa aérea y misiles balísticos, y seguridad nacional.

Desglose de ingresos por mercado en 2002



Sistemas de misiles

La integración internacional de MBDA está progresando adecuadamente, haciendo hincapié en sinergias mediante la racionalización de procesos y estructuras y la coordinación transfronteriza de las capacidades técnicas y comerciales de la Compañía. Con unos ingresos de 1.800 millones de euros (al 100%) en 2002 y una cartera de pedidos superior a 13.000 millones de euros, MBDA es el líder claro de mercado en Europa, además de ser la segunda mayor compañía de misiles del mundo. Entre sus programas importantes se encuentran el misil aire-aire Meteor, la familia de misiles superficie-aire Aster, y el Storm Shadow/Scalp EG. Durante 2002 acordamos la creación de la sociedad Roxel (motores para cohetes), una empresa conjunta con la francesa SNPE, y firmamos un acuerdo con Thales, al amparo del cual los dos socios producirán buscadores para más de 6.000 misiles. También recibimos un contrato por valor de 1.800 millones de euros (al 100%) de seis países europeos para desarrollar y producir el misil aire-aire Meteor de ultraalcance óptico de próxima generación.

EADS/LFK, la división alemana del negocio de misiles, implantó un acertado programa de cambio destinado a asegurar la rentabilidad antes de su prevista integración en MBDA. Se lograron grandes éxitos durante el año, como la adjudicación del contrato para la producción en serie del misil Taurus, el mayor contrato alemán de misiles en más de diez años, valorado en 500 millones de euros, y el desarrollo del programa de mejora a la mitad de su vida útil del prototipo Roland.

Sistemas y electrónica para defensa

Con un incremento del 16% en pedidos recibidos en el año, esta área de negocio ha alcanzado una fuerte posición en el mercado europeo. Ahora es una importante empresa europea en vehículos aéreos no tripulados (UAV), que cubre todos los tipos, desde los tácticos ligeros hasta los estratégicos de largo alcance; en este área, estamos trabajando con Northrop Grumman en el EuroHawk. También hemos creado una empresa conjunta con Thales Holanda para gestionar sistemas de combate para proyectos navales, incluyendo el programa de fragatas F124/LCF.

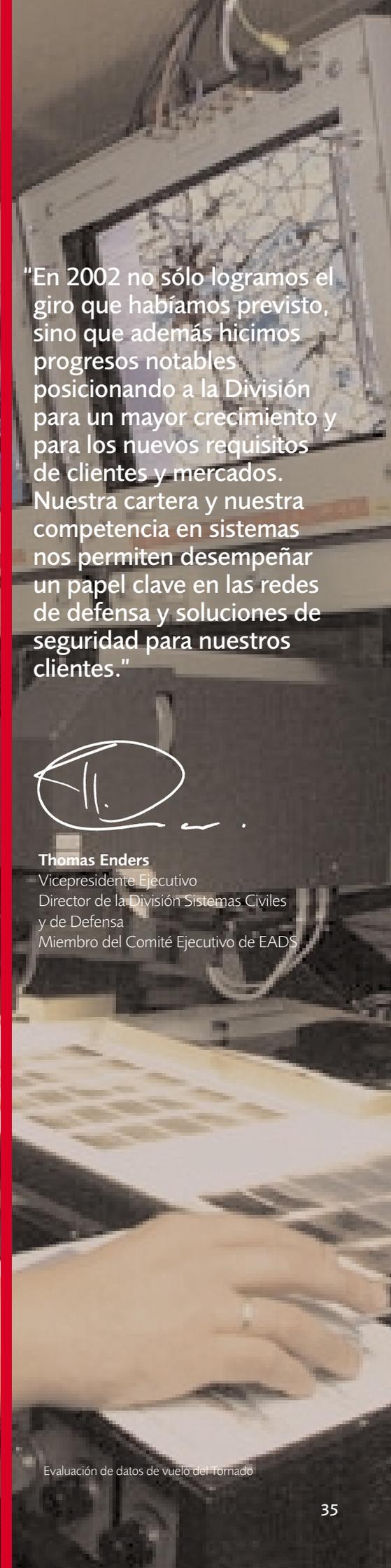
Otros contratos demuestran asimismo nuestras capacidades como contratista de primera categoría para sistemas completos o subsistemas. Incluyen el sistema de control de mando y armamento de la corbeta K130 y el Subsistema Eurofighter Defensive Aids, y más recientemente con Thales, el Moss SCCO3 (un "sistema de sistemas" para el mando y el control de operaciones aéreas para las Fuerzas Aéreas francesas, incluyendo la integración de subsistemas existentes y otros de nueva generación).



"En 2002 no sólo logramos el giro que habíamos previsto, sino que además hicimos progresos notables posicionando a la División para un mayor crecimiento y para los nuevos requisitos de clientes y mercados. Nuestra cartera y nuestra competencia en sistemas nos permiten desempeñar un papel clave en las redes de defensa y soluciones de seguridad para nuestros clientes."

Thomas Enders

Vicepresidente Ejecutivo
Director de la División Sistemas Civiles
y de Defensa
Miembro del Comité Ejecutivo de EADS



EADS Services

El área de negocio de Servicios atiende al creciente mercado de funciones militares externalizadas, tales como apoyo en infraestructuras y operaciones, apoyo a equipos, formación y comunicaciones. También proporcionamos soluciones para pruebas automáticas, ingeniería de sistemas y otras soluciones de ingeniería.

Actuando en un consorcio con CSC Ploenzke y Mobilcom, hemos sido seleccionados en el proyecto Herkules, valorado en 6.500 millones de euros, para la contratación externa de las comunicaciones e IT de la Bundeswehr. El proyecto debería adjudicarse en 2003 y nuestra participación en el mismo ascendería a 1.500 millones de euros a lo largo de los diez próximos años. Con Aviation Defence Service Avdef (una empresa de formación de fuerzas armadas en la que adquirimos una participación mayoritaria en 2001), y GFD, de nueva adquisición, somos un sólido contrincante para el contrato CATS (Combined Aerial Target Services) del Reino Unido. A GFD también se le ha adjudicado un contrato de operaciones de vuelo – incluyendo remolcablancos y formación Eloka – por parte de la alemana BWB. En 2003 se registrará un contrato adicional, que estará operativo desde 2004 hasta 2008. Desempeñamos un papel de liderazgo en el área de operaciones del consorcio Air Tanker que está licitando para el contrato FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft) del Reino Unido, con un plazo de 27 años, para proporcionar servicios de repostaje en vuelo a la RAF.

Recibimos importantes pedidos de ensayos automáticos de Dassault Aviation y de la agencia francesa de adquisiciones DGA (Délégation Générale pour l'Armement). Con Honeywell, y pese a la caída del negocio de las líneas aéreas en EE.UU., nuestra actividad de Pruebas y Servicios confirmó su posición de liderazgo con un importante contrato con Delta Airlines para una generación nueva de bancos de pruebas.

EADS Telecom

La unidad de negocio de Telecomunicaciones completó su proceso de integración en un mercado difícil para los sistemas de comunicaciones seguras, en el que muchos importantes contratos futuros de gobiernos se retrasaron hasta 2003.

En el campo de la Seguridad Pública, importantes mercados de exportación, como el de México, experimentaron una desaceleración; sin embargo, programas como la red Acropol para la policía en Francia y Sirdee en España hicieron progresos. Entramos en la última fase de la prestación de un mejor servicio a toda la red Acropol en París, que se ampliará a toda Francia en un programa proyectado hasta 2006. Hemos hecho una oferta de nuestro sistema Tetrapol de habla digitalizada y transmisión de datos, una red para las autoridades públicas y las organizaciones de seguridad en Alemania. En los Estados Unidos, estamos dirigiendo la Fase II del proyecto P25, de definición estándar de comunicaciones inalámbricas para seguridad, y estamos trabajando para llegar a un resultado comercial mediante el reconocimiento de Tetrapol 3G como Estándar Apco en EE.UU.

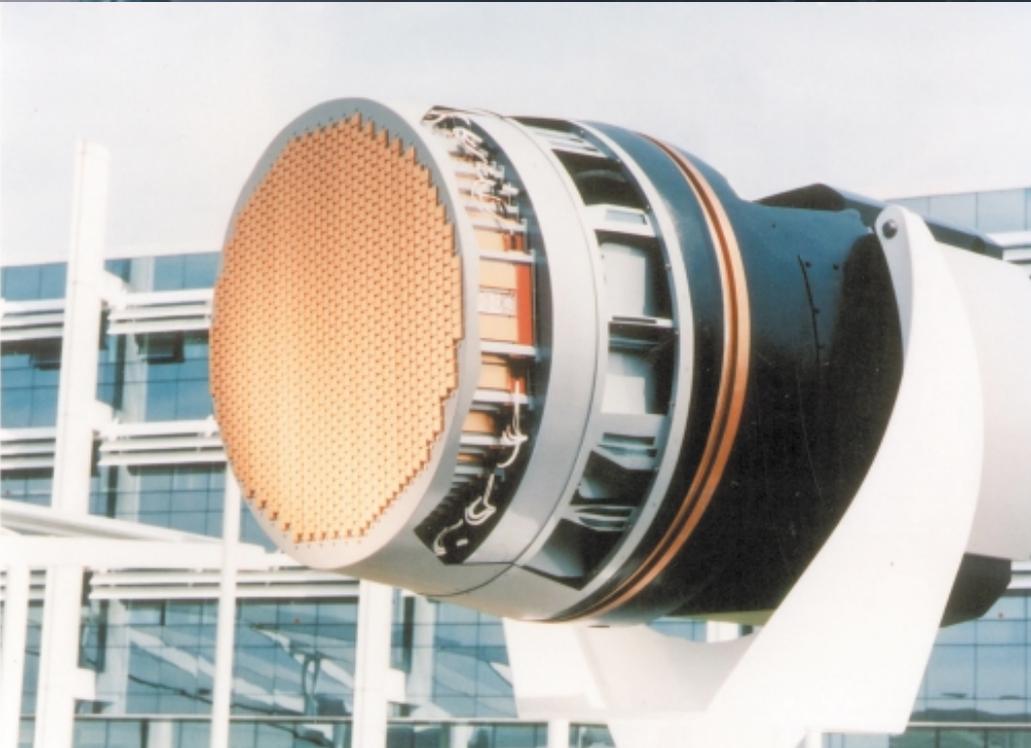
Entre nuestros éxitos recientes en defensa, EADS Telecom ha sido contratada para suministrar equipos de comunicaciones por más de 200 millones de euros al Ministerio de Defensa británico. Es el principal contratista para el teatro británico de operaciones llamado Twacn/Cormorant y un importante subcontratista para el Sistema de Comunicación Bowman. En el campo táctico, también ha entregado redes de comunicación para Autoko 90, la red táctica semimóvil del ejército alemán. En el campo de las infraestructuras, está desplegando los Sistemas de Defensa franceses para guarniciones, o para fuerzas desplegables. Otras operaciones realizadas con éxito incluyen un programa Stimms (Surface Towed Influence Magnetic Sweep) con los Estados Unidos, en el campo naval. Pese al retraso de los pedidos, la Compañía obtiene unos buenos beneficios al ser seleccionado en muchos importantes programas (Herkules para la Bundeswehr [Defensa Federal] alemana, Skynet 5 en el Reino Unido). EADS Telecom también suministrará, a las fuerzas de reacción rápida del Ejército alemán que estarán destacadas en Afganistán, cuatro protectores de comunicaciones Tetrapol y 1.200 terminales y móviles.

Perspectivas

Seguimos desarrollando nuestra posición en redes de sistemas de defensa y seguridad, invirtiendo en las tecnologías y capacidades que nos permitan proporcionar soluciones completas a los clientes, aprovechando nuestra amplia cartera de productos y las sinergias entre nuestras unidades de negocio y otras divisiones de EADS. Tras el giro que dio en 2002, la División espera aumentar su EBIT en 2003. Nuestras competencias únicas, junto con una reestructuración inteligente para lograr una mayor eficiencia, y el avance de nuestros programas de misiles, deberían dar lugar a un rápido crecimiento de los resultados durante los próximos años.



Meteor es un misil aire-aire de próxima generación pedido para su desarrollo por seis naciones europeas, y producido por MBDA, actualmente la segunda mayor compañía de misiles del mundo. Hay misiles de MBDA disponibles para prácticamente todas las misiones en el campo de la defensa.



Radar de apertura sintética. EADS ofrece una gama completa de defensa aérea fija y móvil, radares, guerra electrónica, identificación, vigilancia costera y sistemas de protección costera.



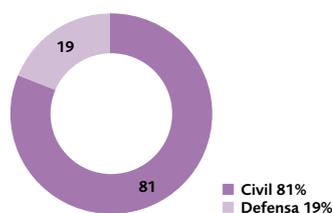
Red IRIS – una red de comunicaciones segura para la policía de México.

La División está emprendiendo acciones para volver a la rentabilidad en 2004. La integración de Astrium mejorará la flexibilidad operativa, y el haber sido seleccionada para Skynet 5 es un importante paso al frente. La aprobación europea para el desarrollo de Galileo sitúa a Astrium más cerca de jugar un papel fundamental en el proyecto.

millones de euros	2002	2001	variación
Ingresos	2.216	2.439	-9%
EBIT	-268	-222	-21%
Pedidos recibidos	2.145	1.327	61%
Cartera de pedidos	3.895	3.796	3%

Los ingresos de la División descendieron de 2.439 millones de euros a 2.216 millones de euros, hecho que refleja la mayor dureza del mercado de telecomunicaciones comerciales, la mayor competencia entre operadores de lanzadores, y unos presupuestos reducidos en general para satélites científicos y de observación. El EBIT de la División registró cuantiosas pérdidas (268 millones de euros) en 2002 (tras una pérdida de 222 millones de euros en 2001), debido principalmente a provisiones relativas a la cancelación de un contrato de satélites para telecomunicaciones, costes de reestructuración y provisiones para la amortización de participaciones (en particular Arianespace). La situación futura es más prometedora, el valor de los pedidos nuevos ha aumentado de 1.327 millones de euros a 2.145 millones de euros, incluyendo, en concreto, un contrato para satélites de telecomunicaciones civiles con España y un contrato con el Ministerio de Defensa francés. El contrato Skynet 5 con el Ministerio de Defensa británico, previsto para 2003, reforzará aún más esta cifra.

Desglose de ingresos por mercado en 2002



Entre los desarrollos clave del año se encuentran una reorganización completa de los satélites Astrium en cuatro divisiones de negocio (Sistemas de Comunicaciones Militares, Satélites para Telecomunicaciones; Observación Terrestre, Navegación y Ciencia; Equipos y Subsistemas).

Además, la toma por parte de EADS del 100% de Astrium a partir de enero de 2003 (supeditada a la aprobación de la Unión Europea) está despejando el camino a la dirección, que está preparando una nueva estructura jurídica para la División Espacio, que comprenderá dos filiales, una centrada en Sistemas de Satélites, y la otra en Lanzadores y actividades de Infraestructura Espacial. Esta nueva estructura permitirá una mejor gestión de los programas y mayor eficiencia industrial, al concentrar apropiadamente las respectivas responsabilidades industriales. Se prevé que contribuya al retorno a la rentabilidad, previsto para 2004.

Ariane

EADS es el principal contratista industrial para la lanzadera Ariane. En 2002 hubo doce lanzamientos de Ariane (ocho Ariane 4, y cuatro Ariane 5), y Arianespace consiguió 11 de los 15 pedidos nuevos realizados durante el año.

El lanzamiento en diciembre de una versión nueva de Ariane 5, diseñada para lanzar más de 10 toneladas, fracasó. Junto con la Agencia Espacial Europea, agencias nacionales y nuestros demás socios industriales, estamos trabajando intensivamente para que el Ariane 5 esté nuevamente en situación de vuelo, a fin de minimizar el efecto en la planificación de lanzamientos para 2003.

Al mismo tiempo, la industria y las Agencias están realizando esfuerzos conjuntos para llegar a una base de costes notablemente reducida para el futuro inmediato, a fin de igualar a la competencia internacional.

Estación Espacial Internacional

EADS está desempeñando un papel clave en el desarrollo y la utilización de la Estación Espacial Internacional (ISS). Es el primer contratista para el desarrollo y la construcción del Automated Transfer Vehicle (ATV), un sistema de transporte no tripulado para la entrega regular de combustible y otros suministros a la ISS. El ATV también proporciona una capacidad de relanzamiento y una función de evacuación de residuos. Su primer vuelo está previsto para 2004. EADS también es el principal contratista industrial de la más importante aportación europea, Columbus, un módulo tripulado de la ISS para la investigación con gravedad cero que será lanzado en 2004.

Otras actividades en lanzamientos

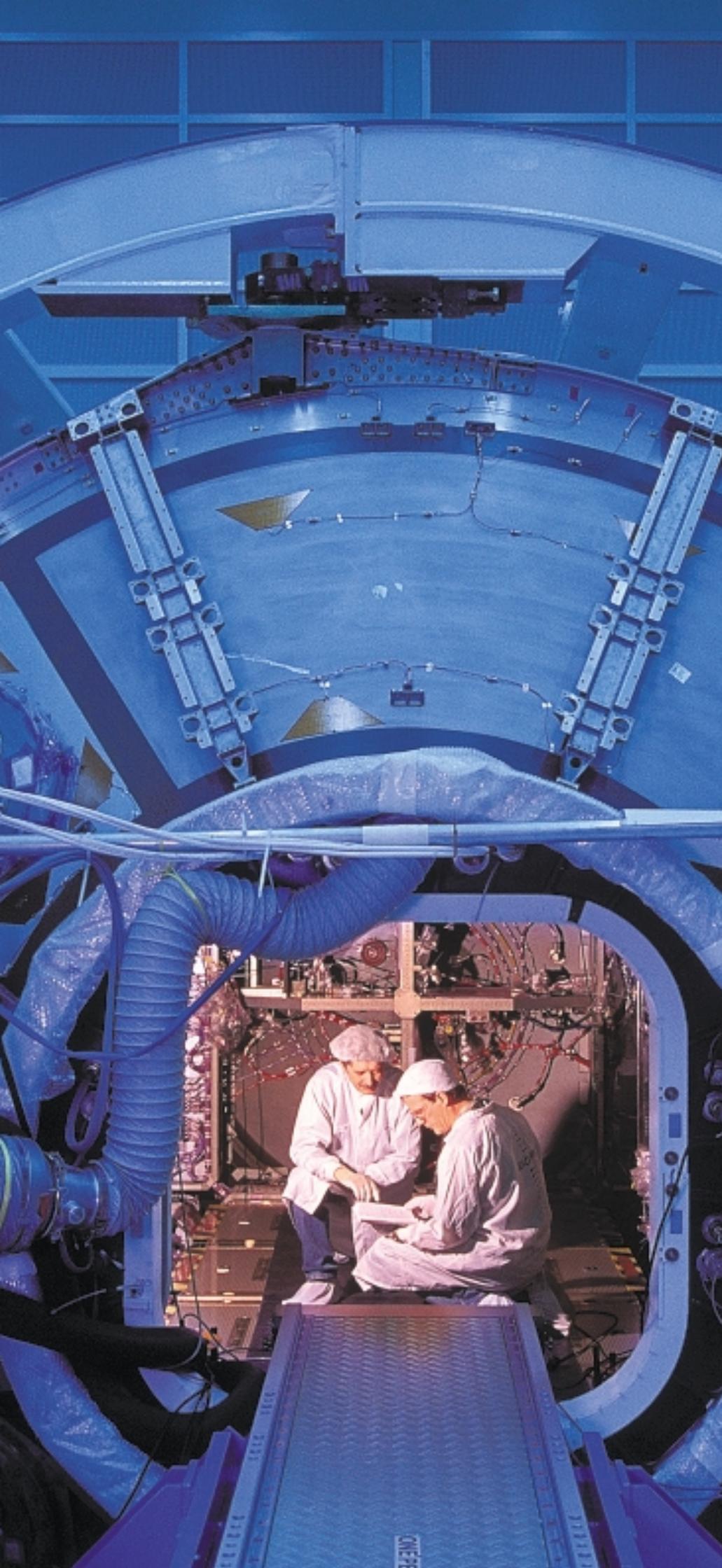
Eurockot Launch Services, nuestra empresa conjunta (propiedad al 51%) con Krunichev, la compañía de tecnologías espaciales de Rusia, realizó con éxito dos lanzamientos (Grace e Iridium) en 2002, y consiguió cuatro contratos de lanzamiento.

Starsem, una joint venture propiedad de EADS (35%), Arianespace (15%), la Agencia Espacial Rusa (25%) y Samara Space Center (25%), junto con la ESA y Arianespace, ha definido las condiciones para ofrecer lanzamientos del Soyuz desde Kourou.

Se espera una decisión definitiva durante la próxima conferencia ministerial, en los primeros meses de 2003.

Defensa

Un elemento clave en la estrategia de EADS es aumentar la participación y el liderazgo en programas espaciales militares en Europa. Conseguimos un gran avance en febrero de 2002 cuando Paradigm (propiedad de EADS al 100% a partir de principios de 2003) fue preseleccionado por el Ministerio de Defensa británico para entregar comunicaciones de defensa basadas en el espacio, de nueva generación, que usen los satélites Skynet 5 de Astrium. Se esperan ingresos potenciales totales de más de 2.000 millones de libras de Paradigm. En este programa, que se prevé se contratará en



"Nuestra prioridad hoy en día es la reestructuración de las actividades espaciales a fin de capear los actuales temporales de la industria espacial. Con nuestra estructura accionarial simplificada, podemos acelerar este paso y proyectar un retorno a la rentabilidad en 2004."

François Auque

Vicepresidente Ejecutivo

Director de la División Espacio

Miembro del Comité Ejecutivo de EADS

Comprometida con ampliar los horizontes de la humanidad, la División Espacio trabaja como principal actor en las actividades de infraestructura espacial para importantes programas internacionales y europeos.

2003, Astrium debería proporcionar la mayor parte de la infraestructura de telecomunicaciones, incluyendo satélites, sistemas en tierra y terminales.

El programa de misiles balísticos submarinos M51 de nueva generación logró un hito histórico, habiéndose realizado con éxito las pruebas de hardware validándose durante el año el concepto del sistema.

En julio, EADS anunció la firma de un Memorandum of Understanding (Acuerdo Bilateral) con Boeing sobre el proyecto del Sistema de Misiles para Defensa.

Satélites de telecomunicaciones

Astrium ha conseguido el contrato para construir Amazonas, el satélite más potente de Hispasat. Con 51 transpondedores, proporcionará una gama completa de servicios de telecomunicación a Brasil, Norteamérica y Sudamérica, así como un enlace trasatlántico a Europa.

El Consorcio Hellas-Sat ha elegido a Astrium para entregar su primer satélite. Hellas-Sat proyecta ofrecer radiodifusión digital y servicios de TV y proporcionará una importante infraestructura de telecomunicaciones para los Juegos Olímpicos de 2004 que se celebrarán en Atenas.

Por último, Astrium empezó el año 2003 con éxito en esta actividad, registrando el contrato Anik F1-R con la empresa canadiense Telesat.

Navegación

En marzo, los gobiernos de la Unión Europea aprobaron el programa Galileo. Se trata del sistema de navegación por satélite propuesto conjuntamente por la Comisión Europea y la ESA.

El proyecto Galileo representa un valor contractual potencial de más de 3.000 millones de euros y, como accionista mayoritario de Galileo Industries, Astrium está desempeñando un papel vital en el diseño y el desarrollo del sistema, que está programado para su registro en 2003 y para que esté operativo en 2008.

Satélites de observación de la tierra y científicos

En enero, Astrium firmó el contrato para construir el satélite Cryosat para la ESA. Este satélite llevará radioaltímetro, con una misión para proporcionar datos de superficie más precisos (en 3D, por primera vez) a los investigadores de la climatología. En abril, Astrium firmó otro contrato con DLR, la agencia espacial alemana, para construir el TerraSar, un satélite de observación en tierra con Radar X.

El satélite Envisat, construido por Astrium, se lanzó con éxito en marzo y ha estado funcionando perfectamente desde entonces. El mayor satélite de observación terrestre jamás construido por Astrium refuerza la capacidad de Europa para estudiar los cambios climáticos.

SPOT 5 se lanzó con éxito con Ariane 4 en mayo. El satélite, producido por Astrium, está proporcionando unas capacidades únicas a Spot Image, la compañía líder del mundo en observación terrestre. EADS es el principal socio industrial de Spot Image.

En agosto, Ariane 5 puso en órbita un MSG-1. Meteosat Second Generation es el primero de un sistema completo de satélites meteorológicos proporcionados por Astrium y permitirá una mayor exactitud en las predicciones del tiempo.

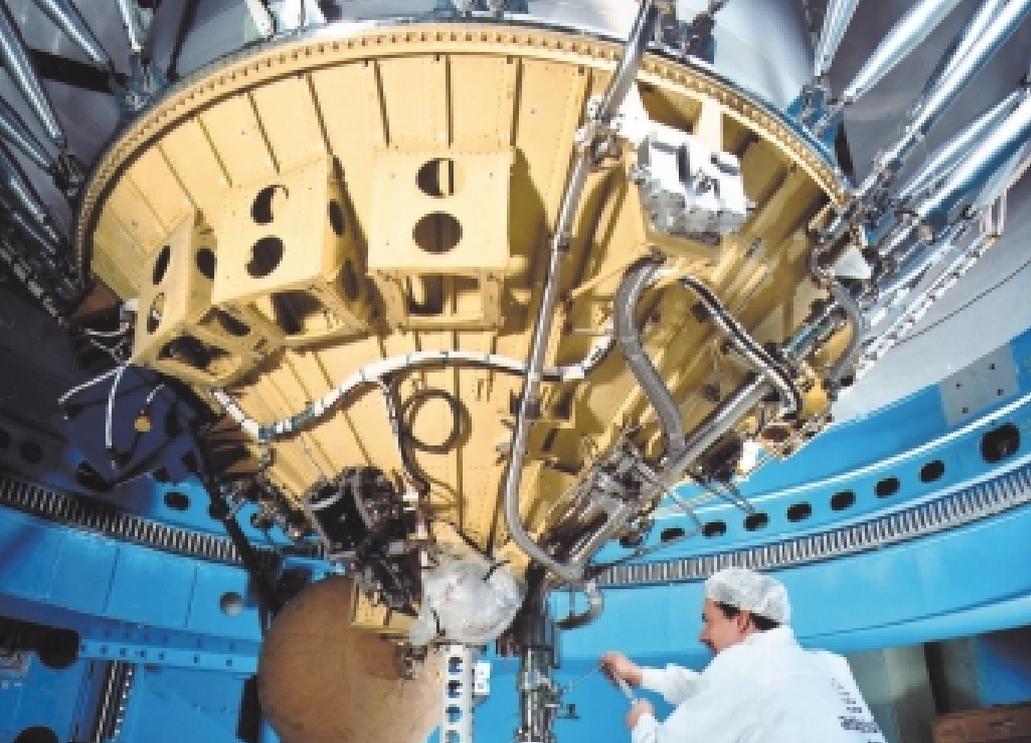
Astrium recibió el contrato relativo a Venus Express, la primera misión de la ESA al planeta vecino más próximo a la Tierra. Esta misión científica está basada en la plataforma Mars Express, que Starsem lanzará en 2003 desde Baikonour. Venus Express también será lanzado por Starsem en 2005.

Perspectivas

La prioridad absoluta para 2003 es implantar una reestructuración fundamental de EADS Espacio, con el objetivo de reducir la base de costes y de centrarnos aún más en las necesidades de los clientes. En este contexto, la División anunció recortes de empleo de hasta 3.300 personas. Esta cifra incluye la reducción de 1.600 puestos de trabajo ya anunciada en 2002, y una reestructuración adicional de 1.700 puestos de trabajo, consistente en:

- el establecimiento de centros de competencia (que significa tomar decisiones de "fabricar" o "comprar" y, cuando se decida "fabricar", concentrar la actividad en uno o dos emplazamientos)
- Recortes adicionales en personal indirecto
- optimización de la producción e implantación de objetivos ambiciosos para el ahorro en la misma
- optimización de ingeniería, diseño de sistemas, integración y ensayos.

Este plan está concebido para permitir que las actividades de Espacio sean rentables en 2004 y para seguir promoviendo la consolidación del sector europeo.



Motor criogénico para la última fase de Ariane 5. Como arquitecto industrial de la familia de lanzadores Ariane, la División Espacio gestiona todo el programa de lanzamientos y es el primer contratista para todas las fases de Ariane 5. Produce el Vehicle Equipment Bay y varios subsistemas.



Ariane 5 lanzado desde el Centro Espacial de Guayana en Kourou. El lanzador Ariane 5 de nueva generación se desarrolló para mantenernos al día de las tendencias en el mercado de lanzamientos comerciales, especialmente satélites más grandes y pesados.



El satélite de observación militar Helios, que ofrece imágenes de muy alta resolución. EADS es el primer contratista de este satélite de reconocimiento militar, único en Europa, en servicio hasta la fecha.

Miembros del Consejo de Administración

Manfred Bischoff

Miembro del Consejo de Dirección de DaimlerChrysler
Presidente del Consejo de Administración de EADS

Jean-Luc Lagardère †

Socio Colectivo y Director de Lagardère
Presidente del Consejo de Administración de EADS

Philippe Camus

Consejero Delegado de EADS

Rainer Hertrich

Consejero Delegado de EADS

Eckhard Cordes

Miembro del Consejo de Dirección de DaimlerChrysler

Pedro Ferreras

Abogado
Representante de SEPI

Noël Forgeard

Presidente y Consejero Delegado de Airbus

Jean-René Fourtou

Presidente y Consejero Delegado de Vivendi Universal

Louis Gallois

Presidente de SNCF

Michael Rogowski

Presidente del Consejo de Supervisión de J.M. Voith
Presidente de la Federación de la Industria Alemana

Arnaud Lagardère ha sido nombrado copresidente del Consejo de Administración y miembro de los Comités de Auditoría y Personal, con efecto de su nombramiento como miembro del Consejo de Administración desde la Junta General de Accionistas del 6 de mayo de 2003.

Se prevé que **Hans Peter Ring**, Director Financiero, sustituya a Axel Arendt tras la salida de éste. Este nombramiento será propuesto a la próxima Junta General Anual que se celebrará el 6 de mayo de 2003.

Código de Conducta

EADS, como sociedad holandesa, se rige por las leyes de los Países Bajos, en especial por el Libro 2 del Código Civil holandés y por sus estatutos.

Las acciones de EADS cotizan en Francia, Alemania y España. Por lo tanto, EADS está supeditada a diversas normativas que se describen detalladamente en el Documento de Referencia (véase sección 3). Debe tenerse en cuenta que hay normas específicas del derecho de sociedades aplicables en estos países, como la "loi NRE" francesa sobre administración de sociedades, que no son aplicables a EADS.

No obstante, desde su creación, EADS ha adoptado un elevado estándar de normas internas relativas al gobierno de la sociedad, tales como: las Normas Internas del Consejo de Administración, las Normas sobre Negociación con Información Privilegiada y el Código Ético. Estas normas se pueden consultar detalladamente en el Documento de Referencia, sección 6.

El Consejo de Administración

El Consejo de Administración es responsable de los asuntos de la Sociedad. Su papel es asegurar que ésta se gestione con el objetivo de maximizar el valor para los accionistas de conformidad con la ley y con las normas de gestión empresarial establecidas, así como manteniendo buenas relaciones con empleados y clientes.

El Consejo está compuesto por once miembros; cuatro nombrados por DaimlerChrysler, cuatro por SOGEADE, uno por SEPI y dos consejeros independientes, uno nombrado por DaimlerChrysler y otro por SOGEADE.

Los Consejeros independientes (Jean-René Fourtou y Michael Rogowski) no tienen ningún vínculo con DaimlerChrysler, SOGEPA, el Grupo Lagardère ni con el Estado francés.

Cada miembro ha sido nombrado por un plazo que termina en la Junta General Anual de la Sociedad que se celebrará en 2005. Los miembros del Consejo serán elegidos en cada quinta Junta General Anual. La Junta General de accionistas puede suspender o destituir a cualquier miembro del Consejo.

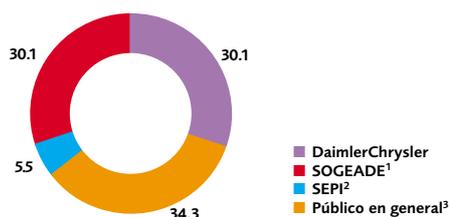
¹ Por ejemplo, para Holanda: sección 5 de la Ley de Supervisión de Mercados de Holanda de 1995.

Para Francia: Règlement COB 98-01 y 98-07

Para España: la Orden Ministerial de 18 de enero de 1991

Para Alemania: § 15 y 65 de la Normativa sobre Admisión a Cotización en las Bolsas de Valores

Estructura accionarial
a 5 de diciembre de 2002 (%)



¹ Lagardère junto con instituciones financieras francesas y SOGEPA (sociedad estatal holding francesa)

² Sociedad estatal holding española

³ Incluyendo empleados de EADS, autocartera y un 3% en manos directamente de DaimlerChrysler y el Estado francés.

Los Presidentes

El Consejo de Administración inicial nombró a dos Presidentes, uno elegido entre los Consejeros nombrados por DaimlerChrysler y otro elegido entre los Consejeros nombrados por SOGEADE.

Los Presidentes aseguran el buen funcionamiento del Consejo de Administración, en especial respecto a sus relaciones con los Consejeros Delegados.

Los Consejeros Delegados

El Consejo nombra a dos Consejeros Delegados como responsables de la gestión diaria de la Sociedad. Uno es elegido entre los Consejeros nombrados por DaimlerChrysler y el otro es elegido entre los Consejeros nombrados por Sogead.

Reuniones del Consejo

El Consejo celebró siete reuniones en el año 2002. El nivel de participación media en esas reuniones fue del 77%. Entre las materias tratadas y las operaciones autorizadas en estas reuniones estaban la estrategia de EADS, los procesos de reestructuración (como la reestructuración de la División Espacio y la creación de EADS North America), aspectos importantes de la actividad (como el Plan de Producción de Airbus 2002/2003, el contrato Skynet5/Paradigm, y el Programa Deepwater de la Guardia Costera estadounidense), el Programa A400M, la aprobación de planes operativos, presupuestos, política de cobertura del riesgo de tipo de cambio, principales operaciones de fusiones y adquisiciones, remuneración (incluidos un Plan de Opciones sobre Acciones y un Plan de Participación Accionarial para Empleados) y los resultados y previsiones financieras del Grupo. Durante este periodo, el Consejo ha sido informado periódicamente de la evolución de la Sociedad mediante informes de los Consejeros Delegados, previsiones dinámicas y planes estratégicos y operativos.

Durante 2002, el Consejo aceptó la dimisión de Axel Arendt como Director Financiero (CFO), miembro del Comité Ejecutivo y miembro del Consejo, así como la de Alberto Fernández como miembro del Comité Ejecutivo; y confirmó los nombramientos de Ralph Crosby, Francisco Fernández Sáinz, Jussi Itävuori y Hans Peter Ring (como CFO) como miembros del Comité Ejecutivo. El Consejo también aprobó los nombramientos de Antoine Bouvier, Fabrice Brégier, Patrick Jourdan y Marwan Lahoud como Consejeros Delegados de Astrium, Eurocopter, EADS Telecom y MBDA respectivamente.

Cada Consejero tiene derecho a un voto, y el quórum requerido para alcanzar acuerdos en las reuniones del Consejo exige la presencia de al menos uno de los Consejeros nombrados por SOGEADE y uno de los Consejeros nombrados por DaimlerChrysler. Si se va a decidir algún cambio importante que afecte al plan industrial de CASA o a su implantación, también debe estar presente o representado el Consejero nombrado por SEPI.

Al amparo de las normas, el Consejo de Administración está facultado para constituir comités integrados por sus miembros.

Las principales responsabilidades del Consejo de Administración comprenden:

- aprobar cualquier cambio en la naturaleza y el ámbito de actividades del Grupo;
- aprobar la estrategia global y el plan estratégico del Grupo;
- aprobar el plan de negocio y el presupuesto anual del Grupo;
- establecer los principales objetivos de rendimiento del Grupo;
- nombrar a los miembros del Comité Ejecutivo (véase a continuación);
- aprobar las proposiciones para el nombramiento de los Presidentes del Consejo Supervisor (o cuerpos similares) y de los Consejeros Delegados (o posición equivalente) de otras Compañías y Unidades de Negocio importantes del Grupo EADS;
- aprobar cambios importantes en la estructura organizativa del Grupo;
- aprobar inversiones, proyectos o decisiones sobre productos o desinversiones importantes de EADS contemplados en el plan de negocio cuyo valor supere los 200 millones de euros;
- aprobar alianzas estratégicas y acuerdos importantes de cooperación del Grupo EADS;
- aprobar cualquier decisión importante que afecte a la actividad de misiles balísticos de EADS;
- aprobar cuestiones de política sobre accionistas, actuaciones o anuncios importantes a los mercados de capitales;
- aprobar otras medidas y actividades de importancia fundamental para el Grupo o que entrañen un nivel anormal de riesgo.

El Comité de Auditoría

El Comité de Auditoría formula recomendaciones al Consejo de Administración sobre el nombramiento de auditores y la aprobación de los estados financieros anuales y las cuentas provisionales, y supervisa la adecuación de los controles internos, las normas contables y los informes financieros del Grupo EADS. El Comité de Auditoría estuvo presidido por Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère*, incluyendo asimismo a Eckhard Cordes y Louis Gallois. Celebró dos reuniones durante 2002, con la asistencia de todos sus miembros, para revisar los resultados de 2001, así como los resultados semestrales de la Sociedad en 2002.

El Comité de Personal

El Comité de Personal formula recomendaciones al Consejo de Administración sobre nombramientos al Comité Ejecutivo, estrategias de remuneración y planes de remuneración a largo plazo, y decide sobre los contratos de servicios y otras materias contractuales en relación con los miembros del Consejo y del Comité Ejecutivo. El Comité de Personal estuvo presidido por Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère, incluyendo asimismo a Philippe Camus, Rainer Hertrich, Eckard Cordes y Louis Gallois. Celebró cinco reuniones durante 2002, con un ratio de asistencia del 90%, para revisar los pagos de bonus correspondientes a 2001, así como la política de remuneración y el plan de opciones sobre acciones para 2002.

* fallecido durante el ejercicio

El Comité Ejecutivo

Los Consejeros Delegados, con el apoyo del Comité Ejecutivo, son responsables de la gestión diaria de las operaciones de la Sociedad. El Comité Ejecutivo, presidido por los Consejeros Delegados, también comprende a los directores de las Divisiones principales y funcionales del Grupo EADS. El Comité Ejecutivo celebró 12 reuniones durante 2002.

En las reuniones del Comité Ejecutivo se debaten, entre otras, las siguientes materias:

- establecimiento y control de la implantación de la estrategia para las actividades de EADS;
- gestión, organigrama y estructura jurídica del Grupo EADS;
- nivel de rendimiento de las actividades y funciones de apoyo del Grupo EADS; y
- todas las cuestiones empresariales.

La organización interna del Comité Ejecutivo está definida por la asignación de actividad entre los miembros, bajo la supervisión de los Consejeros Delegados. No obstante las responsabilidades conjuntas definidas anteriormente, cada miembro del Comité Ejecutivo es personalmente responsable de la gestión de su cartera, y debe ceñirse a las decisiones tomadas por los Consejeros Delegados y/o el Comité Ejecutivo, según proceda.

Los Consejeros Delegados tratan de alcanzar un consenso entre los miembros del Comité Ejecutivo sobre las materias debatidas en las reuniones de éste. En el supuesto de que no se llegue a un consenso, los Consejeros Delegados tienen derecho a tomar decisiones sobre la materia controvertida. Si existe un desacuerdo fundamental o importante respecto a cualquier materia sin resolver, el miembro disidente del Comité Ejecutivo puede pedir a los Consejeros Delegados que sometan dicha materia al criterio de los Presidentes.

El plazo de validez del cargo para los miembros del Comité Ejecutivo es de cinco años.

Composición del Comité Ejecutivo

Philippe Camus Consejero Delegado
Rainer Hertrich Consejero Delegado
François Auque Director de la División Espacio
Ralph D. Crosby Jr. Presidente y Consejero Delegado de EADS North America
Thomas Enders Director de la División Sistemas Civiles y de Defensa
Francisco Fernández Sáinz Director de la División Aviones de Transporte Militar
Noël Forgeard Director de la División Airbus y Presidente y Consejero Delegado de Airbus
Jean-Louis Gergorin Director de Coordinación Estratégica
Jean-Paul Gut Director de EADS International
Gustav Humbert Chief Operating Officer de Airbus
Jussi Itävuori Director de Recursos Humanos
Hans Peter Ring Director Financiero
Dietrich Russell Director de la División Aeronáutica

Los detalles sobre los miembros del Comité Ejecutivo se pueden consultar en la página 14.

La política de EADS consiste en implantar y mantener las más elevadas normas de responsabilidad ética y social, tanto en la gestión de sus diversos negocios como en la medida en que sus actividades se relacionan con las comunidades más amplias en las que trabaja. Las normas están fijadas en su Código Ético y en el reglamento sobre información privilegiada.

Definición de la responsabilidad social de la Compañía

La responsabilidad social (RS) exige a compañías como la nuestra que gestionen el efecto que causan en la sociedad y el medio ambiente como una parte esencial de sus prácticas empresariales.

EADS trata de asumir esta responsabilidad social de ciudadanía en la medida posible. En nuestros Informes Anuales anteriores hemos hecho declaraciones sobre nuestras actividades en este área.

No obstante, como en todos los demás aspectos de nuestro negocio, siempre tratamos de mejorar. La creciente importancia de la RS nos da la oportunidad de estudiar medios con los que podamos abordar más sistemáticamente esta materia. Hemos iniciado este proceso definiendo los efectos más relevantes que nuestras actividades tienen en las sociedades y entornos en que trabajamos.

Aspectos tratados por EADS

RS y el Sector de Defensa

EADS tiene el compromiso de respetar los reglamentos internacionales y nacionales que rigen la venta y la comercialización de productos y tecnologías sensibles, especialmente en el caso de aquellos productos y servicios (que representan en torno a un 20% de nuestros ingresos) relativos a la defensa y la soberanía nacionales legítimas. Acatamos todos los procedimientos nacionales y de exportación que regulan dónde, cuándo y cómo puede vender EADS bienes, productos y tecnología, o intercambiar información.

Salud y seguridad en el trabajo

Tenemos el deber de asegurar que las condiciones de trabajo de nuestro personal y contratistas sean tan seguras y estén tan exentas de riesgo como sea posible.

Para garantizarlo, todos los centros de trabajo se evalúan cuidadosamente para identificar cualesquiera riesgos potenciales para empleados, operadores o contratistas. De acuerdo con este análisis de riesgos, se definen e implantan las medidas necesarias de prevención y protección.

Además, la seguridad y la ergonomía se integran en el diseño de todos los puestos de trabajo y en la construcción de las instalaciones, para asegurar las mejores condiciones de trabajo para los empleados. Los empleados son sometidos a exámenes médicos periódicos y exhaustivos, para detectar cualquier posible problema de salud y promover un estilo de vida más saludable.

Transparencia en las prácticas empresariales

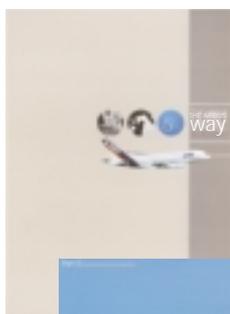
Es esencial que podamos demostrar que todas nuestras operaciones empresariales se realizan de conformidad con las leyes nacionales e internacionales.

EADS tiene un código ético que estipula claramente qué conducta se espera de nuestro personal, qué conducta será recompensada, cuáles son los derechos y deberes de todos aquellos que participan en las actividades del Grupo. EADS ha expuesto reiteradamente su compromiso de respetar las normas y los procedimientos sobre adquisiciones aplicables en todos los países en que operamos.

No tenemos relaciones "privilegiadas" ni "especiales" con socios o proveedores salvo que estén justificadas por razones económicas o técnicas objetivas. La aceptación o entrega de obsequios u otras ventajas sólo está autorizada bajo la estricta condición obligatoria de su comunicación a la Dirección y su aprobación por parte de ésta.

Medio ambiente

Aceptamos el hecho de que nuestra actividad tiene repercusiones considerables en el medio ambiente. Para responder a esta responsabilidad, hemos implantado una política medioambiental en la Compañía, con objeto de asegurar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos de todos los países en que operamos, así como para invertir en investigación y desarrollo con el fin de mejorar nuestra capacidad para cumplir o incluso superar las exigencias normativas. Prestamos un activo apoyo a la participación de los empleados en la búsqueda de nuevos productos y tecnologías que promuevan la conservación de los recursos naturales, faciliten el reciclado y protejan el entorno natural tanto como sea posible.





Nuestras unidades de negocio están trabajando ahora en la implantación de Sistemas de Gestión Medioambiental basados en la norma ISO 14001 o EMAS. Esto asegurará que sistemáticamente se aprueben en todos los sectores de actividad medidas coherentes para la mejora del comportamiento medioambiental de EADS.

Cadena de suministros

El Código Ético de EADS expone con claridad la conducta que esperamos no sólo de nuestro personal, sino también de aquellos con los que tenemos relaciones, incluyendo a nuestros proveedores. Por ejemplo, desde la constitución de Airbus como sociedad integrada, se ha implantado una política de adquisiciones a escala mundial. Los proveedores están obligados a cumplir esta política como condición para operar con Airbus.



Arriba: EADS prestó ayuda a las víctimas de las inundaciones en Alemania
Abajo: EADS es patrocinador de centros "L'Envol" desde 1998

Promoción del aprendizaje

El futuro de las economías en las que trabajamos depende en parte del desarrollo de una plantilla altamente cualificada. A este efecto, EADS presta soporte a iniciativas de formación, tanto para su propia plantilla como en la sociedad en general. Por ejemplo, EADS es miembro fundador de la European School of Management and Technology (ESMT), en Berlín.

Asimismo, EADS es socio de TIME (Top Industrial Managers for Europe), una de las principales redes europeas, y desempeña un papel activo en el Club Time Plus de la Ecole Centrale, en París. Gestionado en colaboración con importantes compañías internacionales, TIME es un programa doble de estudios superiores europeos que permite a los alumnos franceses y extranjeros obtener dos licenciaturas en ingeniería.

Además, EADS participa en una amplia gama de actividades de enseñanza en treinta de las principales universidades y escuelas superiores (Polytechnique, Ensae, Dauphine y otras) en Francia, prestándoles también su apoyo financiero.

Donaciones

Como parte de nuestro compromiso de promover el aprendizaje, EADS hace igualmente donaciones a instituciones educativas y benéficas en sus países de origen, es decir, Francia, Alemania y España. Durante 2002 se donaron alrededor de 6 millones de euros a varias escuelas superiores, universidades y organizaciones benéficas en estos países.

Participación comunitaria

Como cualquier otra gran empresa, creemos que tenemos una responsabilidad con las comunidades cercanas a nuestras fábricas y oficinas. También respondemos a otras inquietudes de la comunidad, cuando procede.

Por ejemplo, en 2002, EADS proporcionó un millón de euros para ayudar a las víctimas de las inundaciones en Alemania. Las campañas de donación se organizaron en varias sedes de la Compañía. Todas las divisiones prestaron ayuda a los proveedores y personal de EADS afectados.

EADS también es patrocinador de centros "L'Envol" desde 1998. Estos centros ofrecen esparcimiento a niños con enfermedades graves, bajo supervisión médica. El objetivo de estos centros es ayudar a los niños de entre 7 y 17 años a disfrutar de la vida a pesar de sus síntomas.

“La flexibilidad financiera es clave para nuestra actividad”

P:
¿Cuáles son los principales retos financieros a los que se enfrenta EADS y cómo los gestiona?

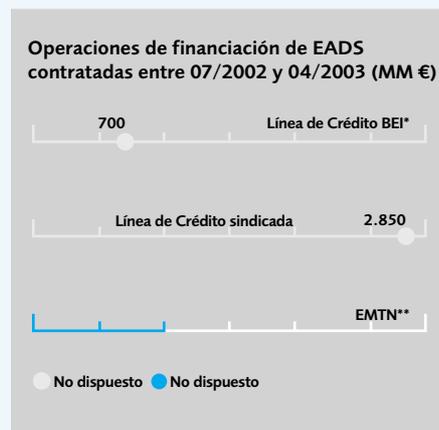
R:
El mayor reto es, sin duda, la volatilidad del entorno político y económico de hoy en día. A fin de actuar y reaccionar con rapidez, EADS tiene que ser financieramente flexible. Por lo tanto, una gestión activa de la tesorería es una de mis prioridades básicas. Proteger la liquidez, por una parte, y al mismo tiempo invertir en programas futuros – como el superavión Airbus A380 – además de prestar apoyo financiero a los clientes de nuestros productos con prudencia, es como caminar por la cuerda floja. La constante fortaleza de nuestro balance y nuestra generación de caja demuestran que estamos consiguiendo gestionar este reto con éxito [Gráfico 1]. Esto se refleja también en la confirmación de nuestras calificaciones a largo plazo a partir de 2003 (A de Standard & Poor’s y A3 de Moody’s). Además, nos hemos asegurado de que contamos con la flexibilidad financiera que necesitamos para nuestra actividad en las fases descendentes, mediante la implantación de líneas de crédito y la colocación de nuestro primer eurobono.

Otro reto financiero se deriva del hecho de que EADS está vendiendo productos, principalmente aviones, en dólares estadounidenses, generando unos ingresos anuales de entorno a 20.000 millones de dólares. Cubrimos automáticamente el riesgo de cambio de un 50% aproximadamente de este importe mediante compras denominadas en dólares. Le incumbe al área financiera cubrir la exposición restante sobre la base de una política de cobertura conservadora, que nos permita cubrir el riesgo de cambio de nuestros pedidos en firme. Durante los últimos 24 meses, EADS ha podido beneficiarse de un dólar fuerte, “asegurándose” tipos de cambio atractivos a medio plazo [Gráfico 3]. Sin embargo, a largo plazo no podemos fiarnos de la fortaleza del dólar. Por lo tanto, tenemos que mejorar constantemente nuestra productividad y nuestra estructura de costes para asegurar la competitividad a largo plazo.

Gráfico 1:



Gráfico 2:



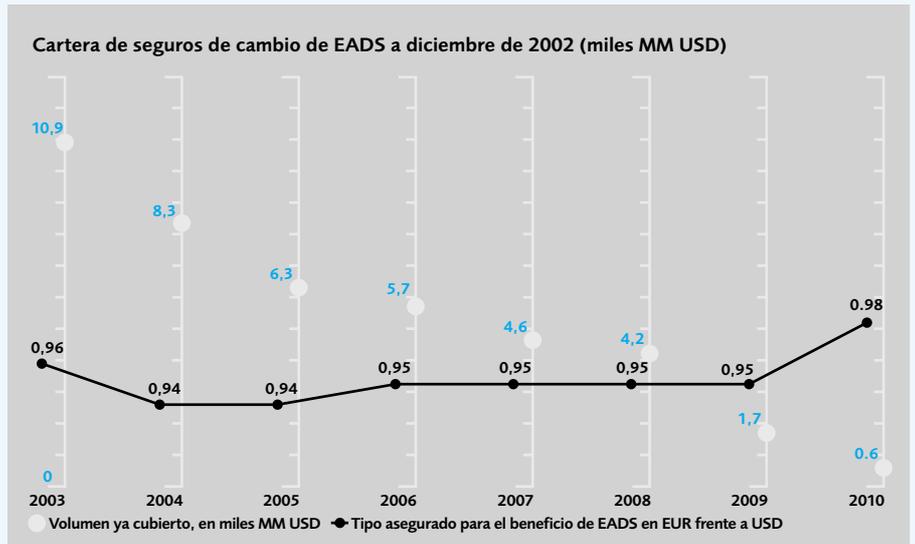
* EIB: Banco Europeo de Inversiones (BEI)
** EMTN: European Medium Term Note Programme

P:
¿Qué potencial de crecimiento, tanto en beneficio como en caja, tiene EADS?

R:
Actualmente, EADS está atravesando un ciclo bajista en aviación comercial y se está enfrentando a unas dificultades de mercado extraordinariamente serias en el negocio de Espacio. Por otra parte, existen oportunidades en nuestro negocio de defensa debido a la estabilización o incluso el aumento de los presupuestos públicos para defensa. De cara al futuro, el potencial a medio plazo de mayores beneficios y generación de caja es notable.

En 2002, Airbus generó un margen operativo de un 7% de los ingresos. Este excelente resultado se logró con una tasa de entrega de 303 aviones, mientras que en un mercado estabilizado, partiendo de una cuota de mercado del 50%, el nivel normal de actividad estaría en torno a 400 aviones por año. Además, la actual rentabilidad de Airbus se está viendo afectada por elevadas inversiones de cara al futuro. Hoy en día, Airbus invierte un 4%-5% de sus ingresos anuales en el

Gráfico 3:



desarrollo del programa A380. Con el lanzamiento de las entregas del A380 a partir de 2006, Airbus experimentará una reducción de los costes de desarrollo y, al mismo tiempo, un aumento de los ingresos, beneficios y flujos de caja.

Gracias a nuestros esfuerzos de integración y reestructuración y a la estabilidad del negocio, la División Sistemas Civiles y de Defensa registró beneficios en 2002, por primera vez desde la creación de EADS. Más en general, en todas nuestras actividades de defensa nos beneficiamos del lanzamiento de grandes programas en este campo (p.e. el avión de combate Eurofighter, los helicópteros Tiger y NH90, los misiles Aster y Storm Shadow), que mejorarán los resultados de EADS. Como se había planeado estratégicamente, estamos en vías de lograr una cartera más equilibrada entre actividades comerciales y públicas, tanto en cuanto a ingresos como en cuanto a beneficio y flujo de caja.

P:
¿Cuál es su misión?

R:
Mi compromiso es generar valor para nuestros accionistas. Al proporcionar las metodologías, las herramientas y los procedimientos adecuados, el área financiera permite la asignación de nuestros recursos financieros a los programas que puedan crear un valor adicional y proporcionar un equilibrio óptimo entre riesgo y rentabilidad. Además, seguiremos mejorando la transparencia de nuestra comunicación a los accionistas y la comunidad financiera.

Hans Peter Ring
Director Financiero
Miembro del Comité Ejecutivo de EADS

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias Estados financieros consolidados auditados correspondientes a los ejercicios 2001 y 2002

1 Introducción y presentación

El siguiente examen se basa en los estados financieros consolidados auditados de EADS correspondientes a los ejercicios 2001 y 2002 (conjuntamente, los "Estados Financieros"). Los Estados Financieros se han elaborado de conformidad con las normas internacionales conocidas como International Financial Reporting Standards ("IFRS") publicadas por el Consejo de Normas Contables Internacional ("IASB"). En desacuerdo con la norma contable IAS 38, Inmovilizaciones Inmateriales, que exige que los costes de desarrollo se capitalicen si se cumplen ciertas condiciones, el Grupo contabiliza todos los gastos de actividades de desarrollo financiadas de forma interna cuando se incurrir en ellos.

Con un volumen de negocios consolidado de 29.900 millones de euros en 2002, EADS es el líder europeo de la industria aeroespacial y de defensa y es la segunda empresa más grande del sector en el ámbito mundial. En términos de cuota de mercado, EADS se encuentra entre los dos principales fabricantes de aviones comerciales, helicópteros civiles, lanzadores espaciales comerciales y misiles, y es uno de los proveedores más importantes de aviones militares, satélites y electrónica de defensa. En 2002, generó aproximadamente un 80% de su volumen de negocios total en el ámbito civil y un 20% en el ámbito militar. A 31 de diciembre de 2002, EADS contaba con una plantilla de personal en activo de 103.967.

EADS agrupa sus actividades en las cinco divisiones operativas siguientes:

- **Airbus:** Airbus: aviones comerciales de más de 100 plazas;
- **Aviación de Transporte Militar:** Aviación de Transporte Militar: aviones de transporte militar y de misión;
- **Aeronáutica:** helicópteros civiles y militares, aparatos militares de combate y entrenamiento, aviones regionales de turbo propulsión y aviones comerciales ligeros y servicios de reconversión y mantenimiento de los aparatos civiles y militares;
- **Sistemas de Defensa y Civiles:** sistemas de misiles, electrónica de defensa y de sistemas, servicios logísticos, de entrenamiento, de pruebas, de ingeniería y otros servicios relacionados y soluciones en materia de telecomunicaciones militares y civiles; y
- **Espacio:** satélites, infraestructuras orbitales y vehículos de lanzamiento, así como servicios de lanzamiento.

En general, estas actividades de fabricación se caracterizan por ciclos de producción de larga duración y se ven influenciadas por las tendencias a largo y medio plazo de los mercados de la aviación civil, la industria aeroespacial, la defensa y las telecomunicaciones. Otra característica significativa de estos negocios es su dependencia de los presupuestos estatales.

Actualmente, EADS posee una calificación A3 de Moody's con una perspectiva estable, y A/con una perspectiva negativa/A-1 de Standard and Poor's.

2 Consideraciones contables

2.1 Cambios en el perímetro de consolidación

Constitución de MBDA: El 18 de diciembre de 2001, EADS, BAE Systems y Finmeccanica constituyeron MBDA, una sociedad en la que se unen los negocios de MBD y de AMM, y las actividades de sistemas de misiles de AMS. EADS y BAE Systems controlan cada una un 37,5% de MBDA, mientras que Finmeccanica posee el 25% restante. En virtud de los acuerdos de accionistas relativos al grupo MBDA, EADS y BAE Systems ejercen conjuntamente determinados derechos de control sobre MBDA a través de MBDA Holdings, incluyendo el derecho que asiste a MBDA Holdings a nombrar el CEO, el Director General de Operaciones y el Director Financiero.

En 2001, la cuenta de resultados consolidada reflejaba la consolidación del 50% de MBD y la consolidación de la totalidad de AMM mediante la constitución de MBDA el 18 de diciembre. A partir del 18 de diciembre, tal y como se aprecia en el balance consolidado a 31 de diciembre de 2001, EADS ha consolidado proporcionalmente el 50% de MBDA en el seno de la División de Sistemas de Defensa y Civiles, en consonancia con su capacidad para influir en las operaciones, mientras que el control de Finmeccanica queda reflejado en una participación minoritaria del 12,5%. En 2002, EADS reconoció un ejercicio completo de la cuenta de resultados de MBDA en su cuenta de resultados consolidada.

Adquisición de Tesat Spacecom y Cogent: Tras las adquisiciones de Tesat Spacecom el 30 de noviembre de 2001 y Cogent Defence Systems el 1 de diciembre de 2001, las operaciones realizadas por dichas sociedades en 2002 fueron incluidas por primera vez de forma completa en la cuenta de resultados consolidada de EADS correspondiente a 2002.

Venta de Aircelle y EADS Matradatavision ("MDTV"): El 6 de marzo de 2002, EADS vendió su participación en la joint venture Aircelle a Snecma, obteniendo un beneficio por dilución de 63 millones de euros. El 20 de noviembre de 2002, IBM compró a EADS la sociedad MDTV (a excepción de dos filiales de la misma que se negociarán por separado) por 12 millones de euros. Las actividades de dichas empresas dejaron de incluirse en los Estados Financieros a partir de las fechas respectivas en que se realizaron las ventas.

2.2 Beneficios por dilución

Las operaciones realizadas en 2001 que dieron lugar a la constitución de Airbus S.A.S. y MBDA produjeron una dilución de la participación de EADS en Airbus, MBD y AMM. Estas operaciones requirieron una valoración de los negocios aportados, cuyo valor de mercado, calculado en el curso de las negociaciones, superaba al valor neto en libros del activo neto consolidado de EADS. Por consiguiente, EADS reconoció unos beneficios por dilución por importe de 2.537 millones de euros por un porcentaje de dilución del 20% en Airbus, y de 257 millones de euros por el 12,5% de MBD y el 62,5% de AMM, todos ellos netos de gastos relacionados con la operación. Estos beneficios por dilución se han incluido en la partida de "otros ingresos" y fueron considerados como partidas de naturaleza no recurrente por EADS. Véase "Resultado de las actividades ordinarias – Cuentas de resultados consolidadas – Utilización del EBIT antes de la amortización del fondo de comercio y de los Gastos/Ingresos Extraordinarios".

2.3 Ajustes del valor razonable "fair value"

La fusión de las actividades de ASM, Dasa y CASA que derivó en la creación del grupo EADS en el año 2000 se registró utilizando el método contable del precio de adquisición, siendo ASM el comprador. Por consiguiente, el valor contable de ciertos elementos del activo y del pasivo, sobre todo inmovilizaciones materiales y existencias se ajustó mediante un importe total de 1.755 millones de euros, neto de impuestos, para asignar una parte de los respectivos valores razonables de mercado "fair market value" de Dasa y CASA en el momento de la fusión (los "Ajustes del Valor razonable fair value"). Dichos incrementos totales de valor se están amortizando por lo general durante un período de entre cuatro y quince años en lo que respecta a inmovilizaciones materiales y durante menos de 24 meses en cuanto a existencias. Asimismo, en 2001 en relación con la constitución de Airbus S.A.S., EADS ajustó el valor contable de las inmovilizaciones materiales y las existencias de Airbus mediante un importe total de 319 millones de euros, netos de impuestos sobre beneficios, para reflejar sus respectivos valores razonables de mercado. Los ajustes del valor razonable "fair value" se registran como amortización en las cuentas de resultados consolidadas, en la partida "coste de ventas". A efectos de presentación de informes a la dirección, EADS trata dichas amortizaciones como partidas no recurrentes. Véase "Resultados de las actividades ordinarias – Cuenta de resultados de EADS – Utilización del EBIT y del Resultado Neto antes de la amortización del fondo de comercio y de los Resultados Extraordinarios".

2.4 Depreciación extraordinaria de los activos

Cuando, en opinión de la Dirección, se produce un acontecimiento de importancia en los mercados o un cambio significativo de las previsiones o hipótesis, EADS realiza una prueba de depreciación extraordinaria sobre los activos netos del negocio o los negocios que se prevé puedan verse afectados. Las pruebas de depreciación extraordinaria se realizan normalmente utilizando el método de los flujos de caja descontados.

Al igual que en 2001, en 2002 EADS realizó revisiones de depreciación extraordinaria sobre los activos netos de los negocios de la División Espacio que dieron lugar a una aceleración de la amortización del fondo de comercio por 350 millones de euros en relación con las actividades espaciales comerciales. Véase "Resultado de las actividades ordinarias – Cuenta de resultados de EADS – Comparación de los ejercicios 2001 y 2002 – Amortización del fondo de comercio y pérdidas por amortización del fondo de comercio" y "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 10: Inmovilizaciones inmateriales".

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

2.5 Gastos de investigación y desarrollo

EADS contabiliza los costes de investigación y desarrollo financiados internamente como gastos del ejercicio en el que se hayan originado. Cuando la financiación de los gastos de investigación y desarrollo la realice total o parcialmente un cliente de acuerdo con un contrato, la parte objeto de financiación externa se contabilizará como ingresos. Mientras que los costes de investigación y desarrollo de EADS financiados internamente figuran en la cuenta de resultados consolidada en la partida gastos de investigación y desarrollo, los costes de investigación y desarrollo con financiación externa figuran en la cuenta de resultados en el apartado costes de ventas.

El tratamiento contable de los costes de investigación y desarrollo utilizado por EADS no está de acuerdo con las normas IFRS, que la Sociedad ha aplicado, salvo esta excepción, en la preparación de los estados financieros consolidados. Las normas IFRS exigen que los costes de desarrollo se capitalicen como inmobilizaciones inmateriales en el período en el que se produzcan si se cumplen ciertos criterios para el reconocimiento del activo. Esta excepción en la utilización de las normas IFRS hace que EADS pueda compararse de forma más directa con las empresas estadounidenses del sector y refleja la preferencia de la Dirección por dar un tratamiento más conservador a los gastos de I+D.

En 2002, la amortización del utillaje y herramientas se contabilizó en la partida coste de ventas de acuerdo con las normas IFRS, aunque en años anteriores, se había hecho en investigación y desarrollo. Para poder realizar las comparaciones pertinentes, se ha vuelto a elaborar la cuenta de resultados consolidada correspondiente al año 2001 con el fin de reflejar el importe de dicha amortización (205 millones de euros) en la partida coste de ventas. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 6: Costes de ventas y otros gastos de explotación".

2.6 IAS 39 – Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo en divisa

Históricamente, la cartera de instrumentos de cobertura del riesgo divisas de EADS estaba compuesta tanto por instrumentos de micro como macro cobertura. Como consecuencia de la estricta aplicación de la norma IAS 39, EADS garantiza que las variaciones significativas en el resultado financiero que se experimentaron en el año 2000 se reducen en gran medida y que las variaciones del resultado neto estén más en consonancia con las variaciones de los ingresos de explotación que en el pasado. A partir del 1 de enero de 2001, y en cumplimiento de la norma IAS 39, todos los instrumentos derivados deben reconocerse en el balance a su valor razonable de mercado "fair market value".

Instrumentos de micro cobertura. . Cuando los instrumentos de cobertura forman una unidad de cobertura con los pedidos con los que tienen una relación directa, debe aplicárseles el tratamiento contable que establece la norma IAS 39 y se denominan "micro" coberturas. Los ingresos procedentes de esos pedidos de clientes se registran en euros al tipo de cambio cubierto y el impacto de los instrumentos de cobertura se registra en el margen bruto y en los ingresos de explotación en el momento de la contabilización del ingreso. Al final de cada período contable, el valor de cada contrato de micro cobertura en vigor se cierra teóricamente en el balance al tipo de cambio a plazo/futuro vigente en ese momento. Los instrumentos de micro cobertura con un cierre teórico en valores positivos antes de impuestos se contabilizan en otros activos, mientras que los que tienen un cierre teórico con valor negativo antes de impuestos se incluyen en provisiones para instrumentos financieros. Los cambios registrados en los cierres teóricos antes de impuestos de los instrumentos de micro cobertura con respecto al período contable anterior se contabilizan como ajustes del Beneficio/ pérdidas acumuladas ("**AOCI**"), un componente de los fondos propios consolidados. Todas estas partidas se encuentran netas de las variaciones relativas a (i) impuestos anticipados (correspondientes a instrumentos de cobertura con cierres teóricos con valores negativos) y de impuestos diferidos (correspondientes a instrumentos de cobertura con cierres teóricos con valor positivo) y (ii) participaciones minoritarias (cuando el contrato de cobertura tiene como titular a una entidad no controlada totalmente por EADS, como, por ejemplo, Airbus). Véase "Estado de Fondos Propios Consolidados – Beneficio/pérdidas acumuladas ("**AOCI**")".

Los instrumentos de micro cobertura relacionados con pedidos cancelados resultan en excsos de coberturas y se consideran realizados a efectos contables. La suma de (i) los cambios en el valor razonable "fair value" de dichos instrumentos de cobertura desde el 1 de enero de 2002 y (ii) la anulación de la partida Beneficio/ pérdidas acumuladas ("AOCI") correspondiente a esas coberturas antes del 1 de enero de 2002 se registraría en ingresos financieros e ingresos de impuestos diferidos en la cuenta de resultados. En 2002, no se realizó ningún asiento contable de este tipo.

Aunque ese tratamiento contable cumple estrictamente la norma IAS 39, no refleja las operaciones de tesorería reales con respecto a esos instrumentos de cobertura, que son aplazados. Los instrumentos de cobertura que se aplazan se vinculan entonces a los ingresos en efectivo de los pedidos previstos en una fecha posterior, y se registran como nuevos instrumentos de micro cobertura con un tipo cubierto apropiado para el tipo de futuro correspondiente a esa fecha. Véase "Gestión del riesgo en divisa – Aplazamientos".

Instrumentos de cobertura macro Los instrumentos de cobertura que no están relacionados con un pedido concreto se denominan "macro" coberturas y no se les puede aplicar el tratamiento contable de coberturas que establece la norma IAS 39. Cuando vencen, se contabilizan en el apartado resultado financiero, y su efecto no se contabiliza como margen bruto ni como ingresos de explotación, a pesar de que su objetivo inicial sea cubrir los flujos de caja de las entregas. Al final de cada período contable, el valor de cada contrato de macro cobertura en vigor se cierra teóricamente al tipo de cambio a plazo/futuro vigente en ese momento. Los cambios en el cierre teórico antes de impuestos con respecto al período contable anterior se contabilizan en otros resultados financieros. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 8: Resultados financieros".

El 1 de enero de 2001, la mayor parte de los instrumentos de macro cobertura pendientes se asociaron a pedidos concretos y, por consiguiente, cumplen los requisitos de tratamiento contable de coberturas en virtud de la norma IAS 39. Estos instrumentos de cobertura tienen un tipo de cambio implícito que se corresponde con el tipo de cambio a plazo/futuro dólar-euro congelado a 31 de diciembre de 2000.

A 31 de diciembre de 2002, ya no existe ningún instrumento de macro cobertura pendiente que no esté asociado a pedidos concretos.

Los ingresos en divisas distintas al euro que no están cubiertas mediante instrumentos financieros se convierte a euros al tipo de cambio al contado vigente en la fecha en que se produce la transacción subyacente.

3 Políticas

3.1 Política de gestión de tipos de cambio

La mayor parte de los ingresos de EADS están denominados en dólares estadounidenses (aproximadamente 20.000 millones de dólares en 2002), de los cuales aproximadamente la mitad de dicha exposición dispone de "cobertura natural" gracias a los costes denominados en dólares estadounidenses. El resto de los costes se realizan fundamentalmente en euros y, en menor medida, en libras esterlinas. Por consiguiente, si EADS no utilizase instrumentos financieros que le permitan cubrir el riesgo de divisas entre el momento del pedido y su entrega, sus resultados se verían afectados por la evolución en el mercado de las paridades de cambio entre el dólar y las divisas mencionadas. De acuerdo con la política de EADS de que sus resultados provengan fundamentalmente de sus actividades, la Sociedad recurre a estrategias de cobertura concebidas para gestionar la incidencia de la volatilidad del dólar sobre sus resultados.

La exposición neta al riesgo se define como la exposición total a la divisa (la cifra de negocios denominada en dólares estadounidenses), neta del porcentaje que cuenta con una "cobertura natural" como consecuencia de los costes denominados en dólares.

EADS pretende cubrir la mayoría de su exposición neta al riesgo basándose en la cartera de pedidos en firme y presupuestados. En el caso de productos como los aviones, EADS utiliza normalmente una cobertura de los flujos de caja netos en dólares relacionados con contratos en firme correspondientes al año siguiente hasta 2010. Las posiciones cubiertas se definen como los primeros ingresos en efectivo previstos altamente probables para un mes determinado, basándose en los pagos finales en el momento de la entrega. El importe de esos primeros ingresos lo decide un comité de tesorería y normalmente cubre hasta el 100% de la exposición neta en dólares estadounidenses equivalente prevista para los cinco años siguientes. Por lo que respecta al A380, la política de EADS es cubrir el 100% de los flujos de caja derivados de pedidos en firme.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Durante el año 2002, llegaron a su vencimiento instrumentos de cobertura de ventas denominados en dólares estadounidenses por valor de unos 9.000 millones de dólares. El tipo de cambio al que se contabilizó la cifra de negocio en dólares estadounidenses en 2002 fue 0,98 dólares por euro. La siguiente tabla muestra el importe nominal de instrumentos de cobertura de divisas en vigor a 31 de diciembre de 2002 y los tipos de cambio del dólar aplicables a los volúmenes de negocio correspondientes.

(en miles de millones de dólares estadounidenses)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Total de instrumentos de cobertura	10,9	8,3	6,3	5,7	4,6	4,2	1,7	0,6	42,2
Euro-Dólar estadounidenses	9,1	6,8	5,2	4,8	3,8	3,5	1,4	0,5	35,1
Libra-Dólar estadounidenses	1,8	1,4	1,0	1,0	0,9	0,7	0,3	0,1	7,1
Tipos futuros									
Euro-Dólar estadounidenses	0,98 ¹	0,94	0,94	0,95	0,95	0,95	0,95	0,98	
Libra-Dólar estadounidenses	1,53	1,53	1,47	1,46	1,46	1,46	1,46	1,49	

¹ Teniendo en cuenta la realización de una provisión a cierre teórico derivada de los instrumentos de cobertura anteriores, el tipo aplicable para el EBIT es de 0,96 euro-dólar estadounidense.

Aplazamientos posteriores al 11 de septiembre de 2001. Las revisiones a la baja de las entregas de aviones comerciales, relacionadas con los atentados del 11 de septiembre de 2001, han derivado en una descompensación entre las posiciones de cobertura y los flujos netos de efectivo previstos. Dicha posición descompensada se aplazará para años posteriores. Los aplazamientos no se realizan inmediatamente cuando se produce una situación de este tipo, sino en la fecha en que vencen tales instrumentos de cobertura descompensados. Los instrumentos de cobertura renovados tienen vencimientos en consonancia con los nuevos ingresos de efectivo previstos de los pedidos con los que forman relaciones de cobertura.

3.2 Política de gestión de tipos de interés

EADS emplea una técnica de gestión de activos y pasivos cuyo objetivo es minimizar los riesgos de tipo de interés. El Grupo pretende lograr una estructura de deuda que se corresponda con el perfil de riesgo de sus activos. La exposición neta a riesgos de tipos de interés se gestiona mediante diversos tipos de instrumentos con el fin de reducir dichos riesgos y sus repercusiones financieras. Por lo tanto, el grupo EADS puede utilizar instrumentos derivados de tipos de interés con el propósito de obtener cobertura.

Los instrumentos de cobertura que se asignan específicamente a instrumentos de deuda tienen como máximo los mismos importes nominales, así como las mismas fechas de vencimiento que los elementos cubiertos, con la excepción de un pequeño número de posiciones residuales con efectos positivos a efectos del cierre teórico no significativos. En general, EADS sólo invierte en instrumentos a corto plazo y/o instrumentos que están relacionados con un tipo de interés variable para minimizar aún más cualquier riesgo de tipo de interés en su tesorería y cartera de inversiones financieras temporales.

3.3 Política de financiación de ventas

EADS prefiere el pago en efectivo de las ventas, y fomenta que los clientes obtengan financiación independiente, con el fin de evitar conservar un riesgo de crédito o de activos en relación con los productos entregados.

Sin embargo, con el fin de apoyar las ventas del producto, fundamentalmente en Airbus y ATR, EADS puede acordar participar en la financiación a clientes, dependiendo de cada caso, ya sea directamente o mediante garantías proporcionadas por terceros. Un equipo comprometido realiza un cuidadoso seguimiento de la exposición financiera y exposición al riesgo del valor del activo total de EADS y su evolución en términos de calidad, volumen y necesidades de tesorería. EADS tiene la intención de estructurar toda la financiación que proporciona a sus clientes en consonancia con las condiciones de mercado para un tipo de deuda de calificación similar, a fin de facilitar cualquier venta posterior o la reducción de dicho riesgo.

A la hora de determinar el importe y las condiciones de la operación financiera, Airbus y ATR tienen en cuenta la calificación crediticia de la línea aérea, así como factores de riesgo específicos del futuro entorno operativo del avión y su valor futuro previsto. Los rendimientos del mercado y las prácticas bancarias corrientes sirven de referencia para las condiciones de financiación que se ofrecen a los clientes, incluyendo el precio.

Las operaciones de financiación de ventas suelen garantizarse con el propio avión que es objeto de la venta. Asimismo, Airbus y ATR se benefician de cláusulas de protección y paquetes de garantías diseñados a medida de los riesgos percibidos y el entorno jurídico. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 24: Compromisos y contingencias" para consultar un análisis de las políticas de financiación de ventas y los procedimientos contables de las mismas.

Contabilización de Operaciones de Financiación de Ventas en los Estados Financieros

En el balance. Cuando tras una operación de financiación, los riesgos y beneficios derivados de la propiedad del avión financiado corresponden al cliente, la operación es considerada como un préstamo y como un arrendamiento financiero. En esos casos, el beneficio originado por la venta del avión se contabiliza en el momento de su entrega, mientras que los intereses financieros se registran a lo largo del tiempo como resultado financiero. El importe pendiente del principal se contabiliza en otros activos financieros a largo plazo del balance, neto de devaluaciones acumuladas. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 12: Inversiones y activos financieros a largo plazo".

Si, por el contrario, los riesgos y beneficios derivados de la propiedad del avión financiado siguen en manos de Airbus o ATR, la operación se considera como un arrendamiento operativo. La política de EADS es no participar en arrendamientos operativos en el caso de nuevos aviones que se vayan a entregar a los clientes. No obstante, esta situación puede darse en relación con la recomercialización de aviones recomprados o readquiridos. Los ingresos por arrendamientos de este tipo se contabilizan como beneficio durante la vigencia del arrendamiento. El aparato arrendado se registra a precio de coste en el balance como inmovilizado material y el correspondiente coste por amortización se registra como coste de ventas. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 11: Inmovilizaciones materiales".

Determinados contratos de venta pueden incluir una garantía del valor de los activos ("GVA"), de acuerdo con la cual Airbus o ATR garantizan una parte del valor de un avión en una fecha determinada posterior a la venta. Si el valor actual de la GVA supera el 10% del precio de venta de la aeronave, a la venta del avión en cuestión se le da el tratamiento de arrendamiento operativo en los estados financieros. Los pagos recibidos de los clientes tras la entrega del aparato se contabilizan como ingresos diferidos y se amortizan linealmente hasta la última fecha de ejercicio de la GVA. Los costes de producción del aparato se contabilizan como inmovilizado material y la diferencia entre el coste de producción y el importe de la GVA se amortiza hasta la fecha de ejercicio de la GVA. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 11: Inmovilizado material"; y "Nota 21: Ingresos diferidos".

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Fuera del balance – Compromisos contingentes. Ciertos compromisos de financiación de ventas, como las estructuras conocidas como lease in/lease out y ciertas GVA, no se incluyen en el balance. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 24: Compromisos y contingencias".

En virtud de las estructuras lease in/lease out, que Airbus y ATR aplicaron en el pasado para aprovechar los beneficios fiscales relacionados con el leasing existentes en ciertas jurisdicciones, los riesgos y beneficios derivados de la propiedad del avión corresponden normalmente a un tercero, al que se suele denominar arrendador principal. El arrendador principal arrienda el avión a Airbus o ATR, que a su vez lo subarriendan al cliente. En la medida de lo posible, las condiciones del arrendamiento principal y del subarrendamiento son idénticas en cuanto a los pagos y demás condiciones financieras. En la práctica, Airbus o ATR actúa como un reforzador del crédito para la operación, como si estuviera dando una garantía de arrendamiento al arrendador principal en nombre del subarrendatario. Esos compromisos de Airbus o ATR se contabilizan como pasivos contingentes fuera de balance.

Si el valor actual de una GVA es inferior al límite del 10%, la operación cubierta por la GVA no se registra en el balance consolidado, sino que se contabiliza como venta. En general no se espera que las GVA se ejerzan con un coste adicional para Airbus o ATR. Asimismo, para reducir la exposición en virtud de las GVA y para reducir al mínimo posible la probabilidad de que se ejerzan, Airbus y ATR las conceden con valores prudentes para los activos garantizados y condiciones restrictivas de ejercicio, incluyendo periodos de ejercicio limitados.

Exposición al riesgo derivada de actividades de financiación de ventas

EADS clasifica los riesgos derivados de sus actividades de financiación de ventas en dos categorías: (i) exposición al riesgo de financiación, en la que el riesgo lo constituye el crédito del cliente (su capacidad para cumplir sus obligaciones en virtud de un acuerdo de financiación); y (ii) exposición al riesgo del valor del activo, en la que el riesgo está relacionado con el descenso del valor futuro del avión financiado.

Exposición bruta al riesgo. La exposición bruta al riesgo de financiación se calcula sumando (i) el valor neto contable de los aviones en virtud de arrendamientos operativos; (ii) el principal pendiente de los arrendamientos financieros o préstamos; (iii) los importes máximos de compromisos en virtud de garantías financieras; y (iv) hasta el 31 de diciembre de 2002, los valores de pérdida estipulados asociados con estructuras lease in/lease out (que se acuerda pagar en el caso de resolución anticipada de arrendamientos con beneficios fiscales).

La exposición bruta al riesgo de financiación derivada de arrendamientos operativos, arrendamientos financieros y préstamos difiere del valor de los activos relacionados del balance de EADS y de los compromisos contingentes relacionados fuera del balance por las siguientes razones: (i) los activos se contabilizan cumpliendo las normas IFRS, pero pueden referirse a operaciones en las que haya un recurso limitado a Airbus o ATR; (ii) el valor de los activos se devalúa o se amortiza en el balance consolidado; (iii) la exposición bruta fuera del balance se calcula al valor neto actual de los pagos futuros, mientras que en los Estados Financieros aparecen los pagos futuros totales al valor nominal; y (iv) la exposición al riesgo relativa a las GVA registradas como arrendamientos operativos en los estados financieros se clasifica como exposición al riesgo del valor del activo y no como exposición al riesgo de financiación.

La exposición bruta al riesgo del valor del activo se calcula sumando las cantidades máximas comprometidas en GVA y los compromisos de recompra.

Exposición neta al riesgo. La exposición neta al riesgo es la diferencia entre la exposición bruta al riesgo y el valor estimado de la garantía.

El valor de la garantía se calcula utilizando un modelo dinámico basado en el valor actual neto de las rentas futuras previstas del avión en el mercado de arrendamiento y en el coste potencial del impago. Este modelo de valoración proporciona resultados que suelen ser menores que los cálculos del valor residual realizados por fuentes independientes, con el fin de tener en cuenta la valoración conservadora de la Dirección de las condiciones del mercado.

En consonancia con su política conservadora de provisiones para el riesgo de financiación de ventas, EADS registra provisiones para cubrir totalmente su exposición neta a los riesgos de financiación y del valor del activo. Las provisiones relativas a la exposición al riesgo de financiación de ventas, ya sea en el balance o fuera del mismo, se registran como provisiones o como devaluación de los activos relacionados. Las provisiones contabilizadas como pasivo dentro de provisiones están relacionadas fundamentalmente con compromisos externos al balance y con la exposición a las GVA. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 18c): Otras provisiones". Las provisiones se contabilizan como devaluaciones de los activos relacionados si pueden relacionarse directamente con dichos activos. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 11: Inmovilizaciones materiales; y Nota 12: Inversiones y activos a largo plazo".

Exposición al riesgo de financiación de ventas de Airbus

Exposición al riesgo de financiación de Airbus. Algunas empresas del grupo de EADS y BAE Systems ostentan responsabilidad solidaria por la exposición al riesgo de financiación de ventas en que Airbus incurrió antes de la constitución de Airbus S.A.S. La exposición de EADS al riesgo derivado de las obligaciones en que incurriera Airbus después del 1 de enero de 2001 está limitada por su condición de accionista en Airbus S.A.S., en la que posee el 80% de las acciones.

La exposición al riesgo derivado de financiación de Airbus a 31 de diciembre de 2002 está diversificada entre aproximadamente 150 aviones, operados por unas 40 líneas aéreas; el desglose por tipo de aparato está equilibrado entre la familia A300, 310, A320 y A330/340. Asimismo, se pueden utilizar como garantía otros activos relacionados con los aviones, como piezas de repuesto. El 75% de la exposición al riesgo de financiación de Airbus se encuentra diversificada entre más de 8 líneas aéreas de siete países.

Airbus ha reducido un 32% su exposición bruta total al riesgo de financiación, desde el máximo que alcanzó en 1998, 6.000 millones de dólares estadounidenses, hasta 4.100 millones de dólares estadounidenses (3.900 millones de euros) a 31 de diciembre de 2002, mientras que la flota Airbus operativa ha aumentado un 64%, pasando de 1.838 a 3.010 aviones durante el mismo período. La Dirección considera que el actual nivel de exposición bruta al riesgo mejora la capacidad de Airbus para asistir a sus clientes en el contexto de un mercado de financiación de aviones con mucha competencia.

A 31 de diciembre de 2002 y de 2001, la exposición neta al riesgo de financiación de Airbus, sin incluir las GVAs, era la siguiente:

(en millones de euros)	2002	2001
Exposición bruta al riesgo de financiación – sin ajustar	3.904	4.020
Ajustes	(323)	(515)
Exposición al riesgo de financiación – ajustada	3.581	3.505
En el balance	2.690	2.269
Fuera del balance	891	1.236
Valor de garantía estimado	(2.061)	(1.988)
Exposición neta al riesgo antes de provisiones	1.520	1.517
Provisión/Devaluación para financiación a clientes	(1.520)	(1.517)
Exposición neta residual al riesgo	0,0	0,0

A un tipo de cambio constante del dólar estadounidense, divisa en la que Airbus registra su exposición al riesgo de financiación de clientes, la exposición bruta al riesgo de financiación de ventas de Airbus se incrementó aproximadamente en 600 millones de euros.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Con anterioridad al 1 de enero de 2003, la exposición bruta al riesgo de financiación con respecto a las estructuras lease in/lease out se cuantificaba mediante referencia al valor de pérdidas estipulado. Las eliminaciones incluían principalmente una corrección de la exposición bruta al riesgo de financiación de ventas para reflejar la continuación de las estructuras lease in/lease out hasta la fecha de vencimiento (p.ej., la diferencia entre el valor de pérdidas estipulado y el valor neto actual de los futuros pagos al arrendador principal). A partir del 1 de enero de 2003, dejará de realizarse dicha corrección, puesto que la exposición bruta al riesgo de financiación de dichas estructuras se cuantificará como el valor neto actual de los futuros pagos al arrendador principal.

Los 2.700 millones de euros de la exposición al riesgo de financiación de clientes del balance que aparece en el cuadro anterior difieren del valor contable de 2.400 millones de euros de los activos correspondientes reflejados en el balance de EADS. Dicha diferencia se debe a (i) la consolidación de los activos de acuerdo con las normas IFSR en los casos en los que no existe ningún recurso para Airbus (600 millones de euros) y (ii) la amortización de los activos relacionados (900 millones de euros). Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados Auditados – Nota 11: Inmovilizaciones materiales; y Nota 12: Inversiones y activos financieros a largo plazo" para obtener una descripción del valor contable de los activos de financiación a clientes, incluido Airbus (2.400 millones) y 50% ATR (400 millones de euros).

El importe de la exposición al riesgo de financiación de clientes fuera del balance que aparece anteriormente refleja fundamentalmente el valor neto actual de estructuras lease in/lease out, neto de depósitos bancarios de reembolso anticipado (defeased). El valor nominal acumulado de los futuros pagos correspondiente a la exposición registrada fuera del balance asciende a 1.452 millones de euros; en el balance de EADS existe una provisión correspondiente de 617 millones de euros. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados Auditados – Nota 24: Compromisos y contingencias".

El descenso de la exposición registrada fuera del balance en comparación con el ejercicio anterior se debe esencialmente a la influencia del debilitamiento del dólar estadounidense sobre el importe en euros de dicha exposición.

Exposición al riesgo del valor del activo de Airbus. Una parte significativa de la exposición al riesgo derivada del valor de los activos de Airbus procede de las GVAs pendientes. La Dirección de Airbus considera que el riesgo financiero asociado a estas garantías es controlable. Tres factores contribuyen a esta valoración: (i) la garantía sólo cubre un tramo del valor futuro estimado del avión, y su nivel se considera prudente en comparación con el valor futuro estimado de la misma; (ii) la exposición al riesgo relacionada con la GVA está diversificada entre un elevado número de aviones y clientes; y (iii) las fechas de vencimiento de las GVAs pendientes están repartidas en distintos años hasta 2017, con lo que el nivel de exposición a vencimientos anual es bajo. Por ejemplo, para el período que abarca los años 2003 y 2007, la exposición al riesgo bruta anual derivada de las GVAs asciende aproximadamente a 280 millones de euros, reflejando el nivel máximo de la fecha de ejercicio de la GVA en 2007. En comparación con el año anterior, la exposición al riesgo del valor del activo, denominada en dólares estadounidenses, registrada en 2002 prácticamente no presentó cambios en relación con 2001. La exposición neta pendiente al riesgo de GVAs a finales del ejercicio 2002 de 526 millones de euros está totalmente cubierta mediante provisiones en el balance, por lo que la exposición neta residual es cero. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 18c): Otras provisiones"

Dado que las fechas de ejercicio de las GVAs finalizan por término medio diez años después de la entrega del aparato, las GVAs emitidas en 2003 no podrán ejercerse antes de 2013 y, por tanto, no se espera un incremento en la exposición al riesgo a corto plazo.

Exposición al riesgo derivada de las actividades de financiación de ventas de ATR

EADS consolida proporcionalmente sólo el 50% de ATR y comparte el riesgo con su socio, Alenia. La exposición al riesgo derivado de clientes de ATR a 31 de diciembre de 2002 está distribuida entre 257 aviones, 60 líneas aéreas y 35 países.

ATR 100% ha reducido la exposición bruta al riesgo aproximadamente un 28%, desde el máximo que alcanzó en 1997, 1.800 millones de dólares estadounidenses, hasta algo menos de 1.300 millones de dólares estadounidenses a 31 de diciembre de 2002, a pesar de las dificultades que presenta el mercado de los aviones turbopropulsados.

A 31 de diciembre de 2001 y de 2002, la exposición neta al riesgo de financiación a clientes de ATR se estimaba de la siguiente forma:

(en millones de euros)	ATR 50%	
	2002	2001
Exposición bruta al riesgo financiero	610	828
En el balance	454	654
Fuera de balance	156	174
Valor de garantía estimado	(538)	(710)
Exposición neta al riesgo antes de provisión	72	118
Provisión	(72)	(118)
Exposición neta residual al riesgo	0,0	0,0

Compromisos de garantía de compra Aunque también se incurre en compromisos para proporcionar financiación relacionada con pedidos de la cartera de pedidos de Airbus y ATR, esos compromisos no se consideran parte de la exposición bruta al riesgo hasta que se otorga realmente la financiación, lo que ocurre cuando se entrega el avión. Esto se debe a que (i) la experiencia anterior sugiere que es poco probable que esas operaciones de financiación propuestas se pongan realmente en práctica, (ii) hasta que se entrega el avión, Airbus o ATR retienen el activo y no incurrir en ningún riesgo inusual en relación con el mismo, y (iii) es posible que terceros participen en la financiación. Con el fin de atenuar la exposición de Airbus y ATR a créditos inaceptables, esos compromisos suelen incluir condiciones financieras que deben cumplir las partes a las que se concede la garantía para beneficiarse de la misma. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 24: Compromisos y contingencias".

3.4 Política de gestión de la tesorería

Cash Pooling – Gestión de la tesorería

En 2002, se terminó de elaborar el marco técnico y jurídico de un sistema de cash pooling transfronterizo totalmente automatizado (que abarcaba Francia, Alemania, España y el Reino Unido). La introducción de dicho sistema en todo el Grupo está prevista para finales de 2003. El sistema de cash pooling mejora la capacidad de la Dirección para evaluar de un modo instantáneo y fiable la posición de tesorería de cada una de las filiales del Grupo y le permite distribuir la tesorería de la forma más óptima dentro del Grupo dependiendo de las cambiantes necesidades a corto plazo.

El procedimiento de gestión de tesorería diseñado para proporcionar a la Dirección una previsión mensual actualizada de la generación y el consumo de efectivo de cada filial durante el siguiente período de doce meses, introducido a modo de prueba en 2001, se encuentra ahora totalmente operativo.

Financiación

EADS sigue gozando de una sólida posición de tesorería. En 2002, se contrató una línea de crédito de apoyo sindicada de 2.850 millones de euros y se estableció una línea de crédito de 700 millones de euros con el Banco Europeo de Inversiones. A 31 de marzo de 2003, dichos saldos todavía no se habían utilizado. En febrero de 2003, EADS inició un Programa de Pagares a Medio Plazo de 3.000 millones de euros, con la consiguiente emisión inicial de 1.000 millones de euros de Eurobonos a siete años al 4,625%. Los objetivos de esa emisión inicial consisten en refinanciar la deuda existente aumentar el vencimiento de la deuda de la Sociedad. La Dirección considera que la creación de dichos planes de financiación ampliará su presencia y su posición global en los mercados de capital e incrementará su flexibilidad para responder a las exigencias de financiación variables.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

4 Resultados de las actividades

4.1 Cuenta de resultados consolidada

El cuadro siguiente recoge una síntesis de la cuenta de resultados consolidada de EADS para el período de doce meses indicado.

(en millones de euros, excepto EPS)	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre	
	2002	2001
Ingresos de explotación	29.901	30.798
Coste de ventas	(24.465)	(25.440)
Margen bruto	5.436	5.358
Gastos de ventas, administración y otros	(2.251)	(2.186)
Gastos de investigación y desarrollo	(2.096)	(1.841)
Otros ingresos	248	3.024
Otros gastos	241	375
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria del inmovilizado	(936)	(1.466)
Resultado antes del resultado financiero e impuestos e intereses minoritarios	160	2.514
Beneficios (pérdidas) procedentes de inversiones financieras	87	(342)
Ingresos por intereses (pérdidas) neto	(81)	63
Otros resultados financieros	21	(234)
Resultado antes de impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios	187	2.001
Impuestos sobre beneficios	(453)	(646)
Intereses minoritarios	(33)	17
Beneficio (pérdida) neto	(299)	1.372
Beneficios por acción (en Euros)	(0,37)	1,70

Utilización del EBIT antes de amortización del fondo de comercio y de los Resultados Extraordinarios

EADS utiliza el EBIT antes de la amortización del fondo de comercio y los resultados extraordinarios como indicador clave de sus resultados económicos. El término "Resultados extraordinarios" se refiere a los ingresos o gastos de carácter no recurrente, como los gastos de amortización de los ajustes del valor razonable "fair value" extraordinario relativos a la fusión de EADS, la constitución de Airbus S.A.S. y la constitución de MBDA, y las pérdidas por depreciación extraordinaria. Esto no se corresponde con la definición de "Resultados extraordinarios" que establecen las normas IFRS.

El cuadro siguiente muestra la conciliación de los resultados de EADS antes del resultado financiero e impuestos con sus beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los resultados extraordinarios

(en millones de euros)	Ejercicio cerrado a	
	31 de diciembre de 2002	2001
Resultado antes del resultado financiero e impuestos	160	2.514
Ingresos derivados de inversiones financieras	87	(342)
Beneficio de dilución Airbus, MBDA	0	(2.794)
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria	936	1.466
Amortización extraordinaria (activo fijo)	227	260
Amortización extraordinaria (activos financieros)	0	315
Amortización extraordinaria (inventarios)	16	275
Beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y los resultados extraordinarios	1.426	1.694

4.2 Información por segmentos

El siguiente cuadro indica la distribución por división de la cifra de negocios consolidada y los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios por división correspondientes a los dos últimos años.

(en millones de euros)	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2002		Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001	
	Volumen de negocio	EBIT PGE ¹	Volumen de negocio	EBIT PGE ¹
Airbus	19.512	1.361	20.549	1.655
Aviación de Transporte Militar	524	(80)	547	1
Aeronáutica	5.304	261	5.065	308
Sistemas de Defensa y Civiles	3.306	40	3.345	(79)
Espacio	2.216	(268)	2.439	(222)
Subtotal	30.862	1.314	31.945	1.663
HQ/consolidación (2)	(961)	112	(1.147)	31
EADS	29.901	1.426	30.798	1.694

¹ "EBIT PGE" hace referencia a los beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los resultados extraordinarios.

² Con respecto al volumen de negocio, HQ/consolidación incluye, concretamente, ajustes y eliminaciones correspondientes a las operaciones intragrupo, así como la cifra de negocio en relación con los arrendamientos inmobiliarios. Con respecto al EBIT PGE, HQ/consolidación incluye fundamentalmente los resultados de las sedes, que engloban principalmente los ingresos derivados de la inversión en Dassault Aviation.

El EBIT PGE consolidado de EADS alcanzó los 1.426 millones de euros en 2002, lo cual supone un descenso de 268 millones de euros desde el año 2001. Los esfuerzos de reestructuración emprendidos en las actividades de defensa contribuyeron a la obtención de resultados positivos de 40 millones de euros en la División SDC, en comparación con las pérdidas de 79 millones de euros en 2001. Además de los cambios introducidos en la División SDC, EADS Headquarters, tras la reducción de la plantilla en un 50% aproximadamente, lograron un importante ahorro de costes en 2002, de manera que se han incrementado sus beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los resultados extraordinarios.

La influencia de las dificultades a las que se han enfrentado los mercados comerciales de EADS ha contrarrestado estas cifras positivas. Tras la quiebra de Fairchild Dornier en 2002, la División ATM registró la pérdida de 54 millones de euros de los activos asociados con el programa Do 728 del que era socio de riesgo compartido.

La División Espacio registró pérdidas superiores a las de 2001, ascendiendo a 268 millones de euros en 2002. Dichas pérdidas se deben esencialmente a las labores de reestructuración adicionales llevadas a cabo en Astrium, al continuo impacto del declive del mercado en el sector de telecomunicaciones comerciales (incluyendo la cancelación de un satélite), al coste de los programas no presupuestado y una mayor amortización de las inversiones.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Airbus y la división de Aeronáutica han sufrido el empeoramiento del tráfico de pasajeros y el consecuente descenso de las entregas de aviones comerciales en todo el mundo; el aumento de los costes de desarrollo del A380 y el descenso de entregas de aviones han limitado la rentabilidad de Airbus en 2002. Sin embargo, los recortes de gastos adicionales y la flexibilidad del índice de producción incorporados han contrarrestado parcialmente dichos factores y han permitido a Airbus obtener unos beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los ingresos/gastos extraordinarios en 2002 de 1.361 millones de euros, lo cual supone un descenso de 294 millones de euros desde 2001. Antes de tener en cuenta los gastos de I+D de Airbus, el margen antes de I+D para el EBIT PGE pasó del 15% en 2001 al 15,6% en 2002. Los beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los ingresos/gastos extraordinarios de la División Aeronáutica descendieron ligeramente de 308 millones de euros en 2001 a 261 millones de euros en 2002. Dicho descenso se debió principalmente al aumento de los costes de I+D, comerciales, de marketing y funcionales en el negocio de la aviación militar y a la disminución de la actividad de aeroestructuras/mantenimiento como consecuencia del declive del sector comercial.

Reestructuración. Desde su constitución en el año 2000, EADS ha puesto y sigue poniendo en práctica una serie de planes de reestructuración para seguir mejorando su posición dentro de los mercados competitivos en los que participa. En la cuenta de resultados consolidada de 2002, se registraron en total gastos de reestructuración por un importe de 161 millones de euros. Esta cifra incluía los gastos del actual ejercicio y las nuevas provisiones relacionadas fundamentalmente con (i) los recortes de plantilla, los recortes presupuestarios y los problemas del Ariane V en la División Espacio (105 millones de euros); (ii) los recortes de plantilla y los planes de jubilación anticipada de la División SDC (31 millones de euros); y (iii) otras provisiones relativas a la reestructuración de las sedes (headquarters) y de la División de Aeronáutica.

El gasto de reestructuración asociado figura como provisión y como otras deudas.

Ahorro de costes derivado de las sinergias. A finales de 2002, la Dirección considera que había realizado aproximadamente 400 millones de euros en ahorro de costes recurrentes, tal como pretendía, gracias a las sinergias asociadas con actividades de negocio como el aprovisionamiento, las aeroestructuras y las sedes (headquarters). Actualmente, EADS está introduciendo medidas para generar otros 200 millones de euros de ahorro en costes recurrentes a partir del año 2004. En 2002, quedó disuelto el equipo de integración de la fusión que se formó en el momento de la constitución de EADS para perseguir y controlar el ahorro de costes, y sus responsabilidades fueron transferidas directamente a las respectivas unidades de negocio, manteniendo el deber de informar de forma centralizada a las sedes (headquarters).

4.3 Resultado de las actividades ordinarias de EADS – Comparación de los ejercicios 2001 y 2002

Las comparaciones sobre el resultado de las actividades ordinarias de cada ejercicio se basan en los Estados Financieros.

Volumen de negocios consolidado

El volumen de negocios consolidado de EADS en 2002 alcanzó los 29.901 millones de euros, lo cual supone un ligero descenso del 3% en relación con la cifra de 30.798 millones registrada en 2001.

- **Airbus.** En 2002, el volumen de negocios consolidado de Airbus alcanzó los 19.500 millones de euros un descenso de 1.037 millones de euros frente al año 2001. Dicho descenso se debió en gran medida al debilitamiento del dólar estadounidense y a la disminución de las entregas de aviones desde los 325 aparatos en 2001 a los 303 en 2002. Al igual que ocurrió en 2001, la mayor parte de las entregas se produjeron en los aviones de cabina estándar A319/A320/A321. Airbus entregó 236 unidades de este tipo de avión en 2002, en comparación con los 257 entregados en 2001. La variación de la paridad dólar estadounidense-euro también influyó en el volumen de negocios consolidado de Airbus durante los períodos en cuestión (tipo medio de cambio al contado euro-dólar estadounidense de 0,95 en 2002 en comparación con 0,90 en 2001). A un tipo de cambio constante desde 2001, el volumen de negocios de Airbus habría disminuido tan sólo un 2,5%. Se puede consultar un análisis sobre la influencia de las variaciones de los tipos de cambio

en los resultados de las actividades de EADS y sobre la gestión de los instrumentos de cobertura de riesgos en el apartado "Consideraciones contables – IAS 39-Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo en divisas" y "Políticas – Gestión del riesgo en divisas".

- **Aviación de Transporte Militar.** El volumen de negocios consolidado de la División Aviación de Transporte Militar ("DATM") ascendió a 524 millones de euros en 2002, lo cual supone un descenso de 23 millones de euros frente al volumen de negocios consolidado registrado en 2001 de 547 millones de euros. Aunque en 2002, las entregas de aparatos CN-235 ascendieron a 8 unidades desde las 4 registradas en 2001 (más 2 aviones C-212), los retrasos producidos en el programa A310 VIP y el descenso de las cifras de ventas de su avión C-295 SAF en 2002 contrarrestaron dichas ganancias.

- **Aeronáutica.** El volumen de negocios consolidado de la División Aeronáutica se incrementó en un 5%, alcanzando los 5.300 millones de euros en 2002 frente a los 5.100 millones de euros de 2001. Este incremento refleja principalmente el mayor nivel de entregas de helicópteros de Eurocopter en 2002 (397 frente a 335 en 2001), así como de servicios post-venta. Este aumento se vio parcialmente contrarrestado por la influencia de la difícil situación por la que atraviesan las líneas aéreas comerciales en las actividades de aeroestructuras de la División.

- **Sistemas de Defensa y Civiles.** La División Sistemas de Defensa y Civiles generó un volumen de negocios consolidado de 3.300 millones de euros en 2002, lo cual supone un nivel relativamente estable con respecto al 2001. El ligero descenso refleja fundamentalmente el descenso en la participación en AMM tras la transacción de MBDA a finales de 2001, contrarrestada por (i) la consolidación del ejercicio completo de Cogent en 2002 y (ii) por un crecimiento aproximado del volumen de negocios del 10% en todas las unidades de negocio con excepción de MBDA. Véase "Consideraciones contables – Cambios en el perímetro de consolidación".

- **Espacio.** En 2002, el volumen de negocios consolidado de la División Espacio disminuyó un 9%, pasando de los 2.400 millones registrados en 2001 a los 2.200 millones de euros. Este descenso se debe principalmente a (i) los problemas derivados de los programas de telecomunicaciones civiles de Astrium y (ii) a que la preparación del programa Ariane V en el sector de lanzadores de EADS ha sido más lenta de lo esperado.

Coste de ventas consolidado

El coste de ventas consolidado descendió un 4% entre 2001 y 2002, pasando de 25.440 millones de euros en 2001 a 24.465 millones de euros en 2002. Este cambio refleja principalmente la disminución de entregas en Airbus, así como el importante descenso en la amortización de los ajustes del valor razonable "fair value" de las existencias derivados de la constitución de EADS (275 millones de euros en 2001 en comparación con 16 millones de euros en 2002). Véase "Consideraciones contables – Ajustes del valor razonable fair value".

Margen bruto consolidado

En 2002, el margen bruto consolidado se incrementó en 78 millones, pasando de 5.358 millones de euros en 2001 a 5.436 millones de euros. Si no se tienen en cuenta los efectos de la amortización extraordinaria del valor razonable "fair value" de las existencias y los activos fijos en 2001, el margen bruto consolidado habría descendido 214 millones de euros desde 2001, en consonancia con el descenso registrado en el volumen de negocios en 2002. En términos de porcentaje, el porcentaje de margen bruto consolidado antes de la depreciación del valor razonable "fair value" se ha mantenido estable desde 2001 en un 19%. Esto estaría en consonancia con los continuos esfuerzos para recortar costes y paliar el impacto de los cambios de la demanda mediante la aplicación de la flexibilidad en el proceso de fabricación.

Gastos comerciales y de administración consolidados

Los gastos comerciales y de administración consolidados se incrementaron ligeramente, pasando de los 2.186 millones de euros registrados en 2001 a los 2.251 millones de euros de 2002. Este aumento se debió fundamentalmente a los incrementos de la plantilla y de las primas de seguros en Airbus y en la División Aeronáutica. Sin embargo, los continuos efectos de la reestructuración de las actividades administrativas y generales, tales como las reducciones de costes realizadas en las sedes (headquarters) contrarrestaron dichos incrementos.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Gastos de investigación y desarrollo consolidados

Los gastos de investigación y desarrollo consolidados de EADS se incrementaron un 14%, pasando de 1.841 millones de euros en 2001 a 2.096 millones de euros en 2002, debido fundamentalmente a los programas continuos que tienen lugar en Airbus (1.700 millones de euros en 2002). Los gastos de Airbus relacionados con el programa A380 alcanzaron los 819 millones de euros en 2002, lo cual supone un aumento de 435 millones de euros desde 2001. Desde el año 2001, los gastos totales en I+D del programa A380 ascienden a 1.300 millones de euros. Se prevé que entre 2003 y 2005, se produzcan unos gastos adicionales en I+D por un valor total de 3.000 millones de euros. A pesar del descenso de 130 millones de euros desde 2001, los gastos en I+D relacionados con la certificación de vuelo del programa A340 500/600 obtenida en diciembre de 2002 (248 millones de euros en 2002), así como las ampliaciones adicionales de los programas existentes también contribuyeron al aumento de los gastos generales en I+D relativos a este ejercicio. Aparte del aumento de los gastos de I+D de la División Aeronáutica, relacionados fundamentalmente con el programa A380, los gastos de I+D consolidados no relacionados con Airbus permanecieron relativamente estables con respecto a 2001. Con excepción de Airbus, las demás divisiones de EADS incurren aproximadamente en gastos de I+D consolidados de 400 millones anuales en relación con sus actividades en curso.

Otros ingresos (y otros gastos) consolidados

Otros ingresos (y otros gastos) consolidados incluyen fundamentalmente las pérdidas y ganancias registradas en la venta de inversiones y los ingresos derivados de arrendamientos. En 2002, el importe neto de esta partida disminuyó hasta los 7 millones de euros desde los 2.649 millones registrados en 2001. Los beneficios no recurrentes por dilución derivados de la constitución de Airbus S.A.S (2.537 millones de euros) y MBDA (257 millones de euros) fueron incluidos en otros ingresos consolidados en 2001. Véase "Consideraciones contables – Beneficios por dilución". Si se excluye el efecto de los beneficios por dilución en 2001, la partida otros ingresos neta se incrementó en 152 millones, reflejando la venta de la participación del 50% en Aircelle a Snecma (63 millones de euros), la venta de MDTV a IBM y el descenso de los gastos en las sedes (headquarters) en 2002.

Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria del fondo de comercio consolidadas

Se produjo un descenso del 36% en la amortización del fondo de comercio y las pérdidas por depreciación del fondo de comercio consolidadas, pasando de los 1.466 millones de euros en 2001 a los 936 millones de euros en 2002. Si se excluyen las pérdidas por depreciación extraordinaria, el descenso de la amortización del fondo de comercio consolidada descendería en 90 millones de euros, de los 676 millones de euros de 2001 a los 586 millones de euros registrados en 2002. Esta variación se debe al descenso del valor contable del fondo de comercio derivado de las depreciaciones extraordinarias registradas en 2001. Véase "Consideraciones contables – Depreciación de activos". El fondo de comercio de la División Espacio estuvo sometido a prueba adicional sobre depreciación extraordinaria que derivó en una pérdida de 350 millones de euros en 2002.

(en millones de euros)	2002		2001	
	Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria	De los cuales Amortización del fondo de comercio	Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria	De los cuales Amortización del fondo de comercio
Airbus	373	–	372	–
DATM	–	–	–	–
Aeronáutica	54	–	51	–
SDC	107	–	739	580
Espacio	397	350	255	210
Sedes (headquarters)	5	–	49	–
EADS	936	50	1.466	790

Beneficios (pérdidas) consolidados procedentes de inversiones

Los beneficios (pérdidas) consolidados procedentes de inversiones incluyen fundamentalmente los resultados de sociedades puestas en equivalencia y los resultados asociados con participaciones no consolidadas (p.ej., amortizaciones, dividendos recibidos). En 2002, EADS registró unos ingresos consolidados derivados de inversiones financieras de 87 millones, frente a los 342 millones de pérdidas consolidadas registradas en 2001. Este cambio refleja fundamentalmente la depreciación extraordinaria registrada en 2001 de 315 millones en las inversiones en telecomunicaciones civiles (joint ventures de Nortel, contabilizadas al coste desde el 1 de octubre de 2001) y 63 millones de euros de la amortización de las inversiones en actividades espaciales comerciales (Nahuelsat) en 2001. Al igual que en 2001, EADS contabilizó una amortización adicional de 29 millones de euros de sus inversiones en Arianespace en 2002. Actualmente, el valor contable de esta participación es cero.

La participación del 46% que EADS posee en Dassault Aviation, consolidada mediante el método de puesta en equivalencia, supuso una contribución de 111 millones de euros de ingresos por inversiones (tras haber deducido 25,6 millones relacionados como amortización del fondo de comercio). Dado que todavía no se dispone de datos financieros sobre Dassault Aviation con respecto al ejercicio 2002, los ingresos netos derivados de esta inversión se han registrado sobre la base de los resultados netos del año anterior de dicha sociedad.

Ingresos (gastos) consolidados por intereses

Los ingresos (gastos) consolidados por intereses reflejan el importe neto de ingresos y gastos por intereses derivados de activos o pasivos financieros. En 2002, EADS registró un gasto neto consolidado por intereses de 81 millones de euros, frente a los 63 millones de euros de ingresos netos consolidados por intereses registrados en 2001. Esta variación se debe fundamentalmente (i) al aumento en 2002 de las tasas de interés sobre los anticipos gubernamentales reembolsables recibidos (incremento de gastos por valor de 45 millones relacionados principalmente con el A380); (ii) al aumento de la diferencia en cuanto a tipo de interés entre la retribución de los depósitos en efectivo y el coste de la deuda; y (iii) a un descenso del nivel medio de efectivo neto en 2002, en comparación con 2001.

Otros resultados financieros consolidados

La partida otros resultados financieros consolidados se incrementó hasta alcanzar los 21 millones de euros en 2002, frente a los (234) millones de euros registrados en 2001. Este cambio se debe fundamentalmente a la ganancia de 117 millones de euros derivada de la reevaluación del cierre teórico y del vencimiento de instrumentos de macro cobertura en 2002, frente a la pérdida de 153 millones de euros registrada en 2001 con respecto a dichos instrumentos de macro cobertura. Dado que a 1 de enero de 2003, no quedaba ningún instrumento de macro cobertura en vigor, la revalorización del cierre teórico y el vencimiento de los mismos no deberían seguir influyendo en esta partida.

Impuestos sobre beneficios consolidados

Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 9: Impuestos sobre beneficios".

Resultado neto consolidado

Como consecuencia de los factores mencionados anteriormente, en 2002, EADS registró una pérdida neta consolidada de 299 millones de euros, frente a los ingresos netos consolidados por un valor de 1.372 millones registrados en 2001.

Beneficios por acción

Los beneficios por acción disminuyeron 2,07 euros por acción, pasando de 1,70 euros por acción en 2001 a (0,37) euros por acción en 2002. El número de acciones en circulación a 31 de diciembre de 2002 era 800.957.248. El denominador utilizado en los beneficios por acción fue el número medio de acciones en circulación de 804.116.877 acciones. La disminución observada en 2001 es consecuencia de la recompra de 10.241.252 acciones, contrarrestada por la emisión de 2.022.939 acciones a través del plan de oferta de acciones para empleados de octubre de 2002.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

5 Movimiento de los fondos propios consolidados

El siguiente cuadro presenta una síntesis de los movimientos de los fondos propios consolidados correspondientes al período comprendido entre el 1 de enero de 2002 y el 31 de diciembre de 2002.

(en millones de euros)

Saldo a 1 de enero de 2002	9.877
Ampliación de capital	16
Pérdida neta	(299)
Dividendo	(403)
Compra de acciones propias	(156)
Beneficios/pérdidas acumulado ("AOCl")	3.730
Saldo a 31 de diciembre de 2002	12.765

Los fondos propios consolidados se incrementaron en 2.888 millones de euros, pasando de 9.877 millones de euros a 31 de diciembre de 2001 a 12.765 millones de euros a 31 de diciembre de 2002. Este incremento se debe fundamentalmente a la mayor solidez de los tipos de cambio al contado euro-dólar estadounidense registrados en 2002 (1,05 euro-dólar estadounidense), en comparación con los observados en 2001 (0,88 euro-dólar estadounidense), que han influido de manera decisiva en la partida Beneficios/pérdidas acumulados ("AOCl"). Este efecto positivo se vio contrarrestado en parte por la pérdida neta consolidada, el reparto de dividendos y la recompra por parte de EADS de sus propias acciones.

Aumento de capital

En relación con el plan de oferta de acciones para empleados de 2002, EADS emitió 2.022.939 acciones, obteniendo aproximadamente 16 millones de euros.

Dividendo

El 17 de mayo de 2002, la junta general de accionistas decidió repartir un dividendo en efectivo con relación al ejercicio económico 2001 de 0,50 euros por acción. Dicho dividendo, que en total ascendió a 403 millones de euros, se repartió el 28 de junio de 2002.

Compra de acciones propias

En 2002, EADS adquirió 10.241.252 acciones propias por un importe total de 156 millones de euros. A 31 de diciembre de 2002, el número de acciones en circulación era de 800.957.248.

Beneficios/pérdidas acumulados ("AOCl")

En 2002, la partida Beneficios/pérdidas acumulados ("AOCl") se incrementó en 3.730 millones de euros. Las variaciones observadas en el AOCl se debieron a (i) al cierre teórico al final del ejercicio de aquella parte de la cartera de instrumentos de cobertura de EADS que cumplían los requisitos para recibir el tratamiento contable de coberturas, en virtud de la norma IAS 39 (2.700 millones de euros) y (ii) los ajustes de conversión de divisas originados por la consolidación de filiales que no elaboran sus estados financieros en euros (1.000 millones).

A 31 de diciembre de 2002, el importe nominal de la cartera de instrumentos de cobertura en vigor que cumplían los requisitos para recibir el tratamiento contable de coberturas en virtud de la norma IAS 39 ascendía aproximadamente a 42.000 millones de dólares estadounidenses cubiertos frente a los cambios frente al euro y la libra esterlina. El aumento del importe nominal de la cartera de instrumentos de cobertura desde los 35.300 millones de dólares a 31 de diciembre de 2001 refleja la aprobación por parte del Consejo de Administración de EADS de ampliar la cartera de instrumentos de cobertura hasta 2010, para cubrir los cambios registrados en la cartera de pedidos en firme en 2002, incluyendo los pedidos en firme del A380. La valoración del cierre teórico al final del ejercicio de la cartera de instrumentos de cobertura de EADS que cumplían los requisitos para recibir el tratamiento contable de coberturas en virtud de la norma IAS 39 tuvo como consecuencia

un variación positiva de la valoración de 5.224 millones de euros desde el 31 de diciembre de 2001, sobre la base de un tipo de cierre euro-dólar estadounidense de 1,05.

Como consecuencia de este cambio positivo en el valor razonable "fair value" de la cartera de instrumentos de micro cobertura, las provisiones relacionadas con la partida AOCI realizadas en 2001 por importe de 2.405 millones de euros se redujeron y los otros activos asociados con la partida AOCI se incrementaron hasta los 2.819 millones de euros. El correspondiente efecto fiscal de 1.879 millones de euros redujo la partida de activos de impuestos diferidos relacionados con el AOCI de 828 millones de euros en 2001, e incrementó la partida de pasivos de impuestos diferidos relacionados con el AOCI a 1.051 millones de euros a 31 de diciembre de 2002. Se registró un ajuste de 632 millones de euros en las participaciones minoritarias para reflejar fundamentalmente la variación positiva del 20% de BAE Systems en el cierre teórico después de impuestos de la cartera de instrumentos de cobertura. Como consecuencia de este ajuste, las participaciones minoritarias relacionadas con el AOCI ascendían a 416 millones de euros, a 31 de diciembre de 2002, en comparación con los (216) millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2001.

El aumento del AOCI en 2.713 millones de euros a 31 de diciembre de 2002, atribuible a cambios en el valor razonable "fair value" o de los instrumentos de cobertura, representa la variación neta del cierre teórico de la cartera de instrumentos de cobertura de EADS, tras haber cubierto los impuestos diferidos y las participaciones minoritarias. Véase "Consideraciones contables – IAS 39- Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura de divisas" y "Políticas – Gestión del riesgo en divisa."

En 2002, la influencia de los ajustes por conversión de divisas en el AOCI ascendió a una cifra positiva de 1.027 millones de euros, reflejando una mayor solidez del tipo de cambio al contado del euro frente a otras divisas a 31 de diciembre de 2002.

6 Movimiento de la posición neta de tesorería

Por lo general, EADS financia las actividades de fabricación y los programas de desarrollo de productos, y especialmente el desarrollo de nuevos aviones comerciales, mediante la combinación de los flujos generados por las actividades de explotación, los anticipos realizados por los clientes, las asociaciones de riesgo compartido con subcontratistas y los anticipos reembolsables de los gobiernos europeos. Asimismo, las actividades militares de EADS se benefician de contratos de investigación y desarrollo financiados con fondos públicos.

El siguiente cuadro presenta la variación de la posición neta de tesorería consolidada durante los períodos indicados. Véase también "Estados Financieros – Estados de Cash Flow Consolidados".

(en millones de euros)	Ejercicio cerrado	
	2002	2001
Posición de tesorería neta consolidada a 1 de enero	1.533	2.143
Primera Consolidación de Airbus U.K. /GIE 20%		(838)
Posición de tesorería neta al principio del período	1.533	1.305
Flujos de caja brutos relacionados con la explotación	1.862	2.654
Variaciones en el capital circulante	804	2
Flujos de caja relacionados con actividades de inversión	(2.953)	(1.882)
De los cuales, relacionados con las inversiones en capital	(2.093)	(1.311)
De los cuales, relacionados con la financiación de clientes	(865)	(93)
De los cuales, relacionados con otros asuntos	5	(478)
Flujos de caja libres ¹	(287)	774
De los cuales, flujos de caja libres antes de financiación de clientes	578	867
Recompra de acciones propias	(156)	0
Dividendo repartido entre los accionistas	(403)	(404)
Aumento de capital	16	21
Otros cambios en la posición financiera	521	(163)
Posición de tesorería neta consolidada a 31 de diciembre	1.224	1.533

¹ No incluye las inversiones financieras temporales disponibles para la venta (264 millones de euros en 2002; 390 millones de euros en 2001), que se clasifican como efectivo y no como inversiones.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

En 2002, la posición de tesorería neta consolidada registró un descenso del 20% hasta alcanzar los 1.224 millones de euros a 31 de diciembre. EADS calcula su posición de tesorería neta consolidada como la diferencia entre (i) la tesorería y activos financieros líquidos equivalentes e inversiones financieras temporales y (ii) las obligaciones financieras (tal como se registran en el balance consolidado). Los esfuerzos emprendidos en Airbus para limitar el aumento de la exposición al riesgo de financiación de ventas y la concentración en todos los ámbitos de la Sociedad en la gestión de la tesorería, en combinación con los nuevos anticipos reembolsables recibidos de los gobiernos europeos (relacionados principalmente con el programa A380), los niveles sostenidos de pago previo a la entrega por parte de los clientes en Airbus y los efectos positivos del debilitamiento del dólar estadounidense sobre la cartera de deuda de EADS denominada en euros se vieron contrarrestados por las importantes inversiones en capital, el consumo de las provisiones para instrumentos de macro cobertura anteriores que fueron reclasificados como micro coberturas y por el reparto de dividendos registrados en 2002.

Flujos de caja brutos relacionados con la explotación

En 2002, el factor que contribuyó principalmente a la obtención de un flujo de caja bruto relacionado con la explotación de 1.900 millones de euros fue el vencimiento de algunos instrumentos de cobertura que soportaban tipos de cambio del dólar estadounidense desfavorables. Este efecto negativo sobre la tesorería se vio contrarrestado en el resultado de la explotación por el consumo de las provisiones realizadas el 31 de diciembre de 2000, con respecto al cierre teórico de las macro coberturas reclasificadas como micro coberturas usando los tipos a plazo/futuro en vigor en aquel momento. Véase "Consideraciones contables – IAS 39 – Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura en divisas". El consumo de dichas provisiones supuso aproximadamente 1.000 millones de euros en 2002. Las provisiones restantes para dichos instrumentos de cobertura, que se espera se agoten por completo durante los próximos dos años, ascienden aproximadamente a 300 millones de euros. Cuando se hayan consumido por completo, no se espera que se produzca ningún impacto adicional en el flujo de caja bruto relacionado con las explotaciones. La depreciación de los activos fijos sin incluir los ajustes del valor razonable "fair value" ascendió a 1.600 millones en 2002, ligeramente por encima de la cifra registrada en 2001 de 1.500 millones de euros.

Variaciones en el capital circulante

El capital circulante está compuesto por la suma de las partidas deudoras, existencias netas, otros activos y los gastos anticipados frente a la suma de acreedores comerciales, otras deudas e ingresos a distribuir en varios ejercicios. Las variaciones en el capital circulante resultaron en 804 millones de euros, que influyeron positivamente en la posición de tesorería neta en 2002. Las principales contribuciones netas a la positiva cifra sobre capital circulante fueron el incremento de los anticipos reembolsables de los gobiernos europeos relacionados con el A380, registrados en otras deudas, y la disminución de deudores como consecuencia de la concentración de EADS en la gestión de tesorería. Esto se vio parcialmente contrarrestado por un mayor aumento de las existencias de 500 millones de euros aproximadamente en todas las divisiones con excepción de Airbus. A 31 de diciembre de 2002, el importe de los anticipos reembolsables recibidos de gobiernos europeos registrado en el balance en otras deudas, ascendía a 4.300 millones de euros. De dicha cantidad, 2.600 millones de euros están relacionados con aviones Airbus de largo alcance, 1.100 millones de euros con el A380, y el resto corresponde a otros programas. En 2002, los importes recibidos en concepto de anticipos reembolsables de los gobiernos europeos ascendieron en total a 980 millones de euros y los reembolsos por anticipos reembolsables de los gobiernos europeos fueron en total de 250 millones de euros. Los intereses devengados con relación a dichos importes en 2002, 170 millones de euros, se registraron en el balance en otras deudas.

En 2002, el importe total de anticipos recibidos de clientes ascendía a 13.700 millones de euros, en comparación con los 14.700 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2001. La diferencia entre ambos ejercicios refleja fundamentalmente la influencia del cambio de divisas, debido al debilitamiento del dólar estadounidense. A un tipo de cambio constante del dólar, el nivel de anticipos recibidos al final del ejercicio 2002 sería prácticamente el mismo que en 2001. A los 9.500 millones de euros en concepto de anticipos recibidos se les restaron las existencias a 31 de diciembre de 2002, con un saldo resultante de 3.600 millones de anticipos recibidos registrados en el balance en otros pasivos y 600 millones de euros en deudores.

Flujos de caja relacionados con actividades de inversión

La Dirección clasifica los flujos de efectivo relacionados con actividades de inversión en tres grupos: (i) inversiones en capital, (ii) financiación de clientes e (iii) inversiones netas en filiales.

Inversiones en capital. En 2002, las inversiones en capital ascendieron a 2.100 millones de euros, frente a los 1.300 millones de euros registrados en 2001. La inversión en capital total asociado al A380 fue de 910 millones en 2002, en comparación con los 300 millones de euros contabilizados en 2001. EADS calcula que la inversión en capital correspondiente al programa A380 a partir de 2003 será aproximadamente de 2.500 millones de euros. El porcentaje restante de inversiones está relacionado con las medidas de integración adicionales emprendidas en Airbus por valor de 650 millones de euros (instalaciones de fabricación y sistemas comunes de tecnologías de la información) y con programas adicionales de otras divisiones por valor de 530 millones de euros. A excepción de Airbus, las demás divisiones de EADS incurren aproximadamente en una inversión anual de capital de 500 millones de euros en relación con sus continuas actividades. Las inversiones en arrendamientos de aviones se incluyen en financiación de clientes, y no en inversiones de capital, a pesar de que los activos subyacentes se registran en inmovilizaciones materiales.

Para el período comprendido entre 2003 y 2005, se estima que la mayor parte de la inversión en capital de EADS se producirá en relación con las actividades de Airbus, tales como el continuo establecimiento y ampliación de instalaciones de producción de aviones Airbus. Concretamente, el programa de desarrollo de un avión A380 de gran autonomía requerirá una importante inversión de capital.

Financiación de clientes. Los flujos de caja netos consolidados correspondientes al aumento de la financiación a clientes ascendieron a 865 millones de euros en 2002, incluyendo un impacto neto positivo de 29 millones de euros por parte de ATR. El total bruto de Airbus a la financiación a clientes en 2002 ascendió a 1.800 millones de euros. Este incremento se debe fundamentalmente a los nuevos préstamos y arrendamientos financieros. En 2002, EADS vendió a terceros aproximadamente 900 millones de exposición al riesgo de financiación de clientes, incluidos 400 millones de euros de nueva exposición al riesgo generados principalmente por préstamos concedidos a UAL en 2002. A 31 de diciembre de 2002, no existe ninguna exposición al riesgo relacionada con UAL en vigor. EADS pretende estructurar toda la financiación a fin de facilitar la futura venta a terceros o la reducción de su exposición al riesgo de financiación.

Existen aproximadamente 200 millones de euros de amortización de la exposición actual al riesgo (fundamentalmente, la amortización de aviones en régimen de arrendamientos financieros operativos) que no se han incluido en los totales netos añadidos a la financiación de clientes de ATR y Airbus en 2002. Dicha amortización se registra en la partida "flujos de caja relacionados con las operaciones". El incremento de la financiación a clientes, neto del importe de dicha amortización, se encuentra en consonancia con el incremento correspondiente en la exposición bruta al riesgo, a un tipo de cambio constante del dólar estadounidense. Véase "Políticas – Política de financiación de ventas" y "Notas a los estados financieros consolidados – Nota 24: Compromisos y contingencias".

En respuesta al aumento de la demanda de financiación por parte de sus clientes, EADS espera realizar inversiones de capital adicionales asociados con la financiación de clientes del sector de la aviación comercial mediante préstamos y arrendamientos financieros. El objetivo de EADS sobre financiación adicional de clientes es inferior en 2003 que en 2002, y EADS pretende continuar con la práctica restrictiva de mantener las adiciones netas al mínimo nivel posible. Véase "Políticas – Política de financiación de ventas".

Otros. En 2001, las inversiones netas en filiales estuvieron influenciadas fundamentalmente por las adquisiciones de Tesat Spacecom, Cogent y participaciones adicionales de Dornier, que supusieron aproximadamente 400 millones de euros. En 2002, los ingresos derivados de la venta de Aircelle y de MDTV contribuyeron a la obtención de un saldo positivo en las inversiones netas en filiales. Véase "Consideraciones contables – Cambios en el perímetro de consolidación".

Flujos de caja libres

Como consecuencia de los factores anteriormente citados los flujos de caja libres negativos ascendieron a 287 millones de euros, en 2002, en comparación con el saldo positivo de 774 millones registrado en 2001. Los flujos de caja libres positivos antes de la financiación de clientes fueron de 578 millones de euros en 2002, frente a los 867 millones de euros de 2001.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Otros cambios en la posición financiera

"Otros cambios en la posición financiera" representa principalmente los cambios en la valoración del tipo de cambio de los instrumentos de tesorería, deuda y los movimientos en el efectivo y/o pasivos financieros como resultado de los cambios en el perímetro de consolidación de EADS. En 2001 se incluyeron, principalmente, (i) un incremento de 838 millones de euros de incremento de deuda vinculado a la consolidación del 100% de la posición de deuda de la antigua Airbus GIE a 1 de enero de 2001 (que a efectos del presente análisis se han presentado de forma individual en la posición de tesorería inicial), y (ii) un cambio negativo en la valoración de los instrumentos de deuda denominados en dólares estadounidenses de EADS (335 millones de euros). En cuanto a 2002, los factores que afectaron principalmente a esta partida fueron la variación positiva en la valoración de la deuda denominada en dólares estadounidenses de aproximadamente 782 millones de euros, contrarrestado por los dividendos repartidos entre los accionistas minoritarios (principalmente 125 millones de euros a BAE Systems con respecto a Airbus) y por los efectos de los tipos de cambio en la tesorería que ascendieron a unos 80 millones de euros.

7 Deudas financieras consolidadas

El saldo pendiente de deudas financieras era de 4.976 millones de euros en 2002, en comparación con los 6.500 millones de 2001. El descenso neto de las deudas financieras consolidadas de 742 millones de euros frente a 2001 (a un tipo de cambio constante del dólar estadounidense) se derivó fundamentalmente de la liquidación de bonos y del pago de la deuda a las instituciones financieras. El ajuste de 782 millones de euros reflejaba la influencia de la conversión de divisas, a causa del debilitamiento del dólar estadounidense, sobre las deudas financieras consolidadas.

El siguiente cuadro ilustra la composición de las deudas financieras consolidadas de EADS, incluyendo tanto la deuda a corto como a largo plazo, a 31 de diciembre de 2002 y 2001:

(en millones de euros)	Importe del principal pendiente	
	2002	2001
Arrendamientos financieros	1.566	1.746
Bonos	253	621
Deudas con inst. financieras	1.569	1.827
Préstamos	1.048	1.754
Otros	540	552
Total deudas financieras	4.976	6.500

El total de deudas financieras incluye la plena consolidación de la deuda financiera de Airbus por importe de 4.162 millones de euros. No obstante, EADS es responsable únicamente del 80% de dicha deuda financiera incurrida después del 1 de enero de 2001, en consonancia con su participación en Airbus. Véase "Políticas – Política de financiación de ventas – Exposición al riesgo de financiación de ventas de Airbus".

Los 4.976 millones de euros a los que ascienden las deudas financieras de EADS vencen de acuerdo con el siguiente calendario (en millones de euros):

(en millones de euros)	2003	2004	2005	2006	2007	A partir de esa fecha
	1.185	193	325	393	715	2.165

EADS registra la tesorería depositada en la propia Sociedad que pertenece a socios de joint ventures y entidades no consolidadas como una deuda a corto plazo. Siempre que existan acuerdos de cash pooling, se pretende que dicho efectivo permanezca en depósito en la Sociedad y no deba reembolsarse de forma inmediata. En 2003, el perfil de vencimiento incluye 540 millones de euros de dichas deudas recurrentes a corto plazo, fundamentalmente relacionadas con MBDA y Astrium.

Más del 75% de los 4.976 millones de euros a los que asciende el total de deudas financieras a 31 de diciembre de 2002 proceden de la financiación de los activos de financiación de ventas de EADS, que tiene carácter de deuda a largo plazo y poseen fechas de pago predecibles. En el siguiente cuadro se desglosan las deudas financieras consolidadas relacionadas con la financiación de ventas:

(en millones de euros)	Importe del principal pendiente	
	2002	2001
Arrendamiento financiero	1.566	1.746
Deudas con entidades financieras	1.266	1.425
Préstamos	958	1.526
Total de obligaciones por financiación de ventas	3.790	4.697

De los 3.790 millones de euros a los que asciende el total de obligaciones por financiación de ventas, 747 millones de euros se encuentran en forma de deuda con recursos limitados, por lo que las obligaciones de EADS con respecto a la devolución de dicha deuda se limitan al recibo de las mismas de las contrapartes de la operación y 1.146 millones están garantizadas por depósitos bancarios de reembolso anticipado (defeased) que se incluyen en el balance como activos financieros. Asimismo, una parte significativa de activos financieros que representan compromisos de clientes no cancelables tienen plazos acordes con los del pasivo financiero con el que se relacionan. Los compromisos sobre financiación de ventas y arrendamientos generalmente están avalados por el avión subyacente utilizado como garantía. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 24: Compromisos y contingencias".

La Dirección considera que el perfil de vencimiento del pasivo financiero consolidado es prudente y compatible con la estructura de activos y flujos de caja consolidados de EADS.

8 Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes

A 31 de diciembre de 2002, el saldo pendiente de tesorería y activos financieros líquidos equivalentes era de 6.200 millones de euros (incluidos 4.497 millones en inversiones financieras temporales), en comparación con los 8.033 millones de euros (incluidos 5.341 millones en inversiones financieras temporales) existentes a 31 de diciembre de 2001.

La partida total de tesorería y activos financieros líquidos equivalentes incluye la consolidación completa de la tesorería de Airbus por importe de 1.612 millones de euros. Sin embargo, la participación de EADS en la misma sólo asciende al 80%. Asimismo, EADS sólo posee una participación del 37,5% en los 1.332 millones de euros de efectivo de MBDA incluidos como consecuencia de la consolidación de dicha sociedad al 50%.

Estados financieros consolidados

Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas correspondientes a los ejercicios 2002 y 2001

(en millones de euros)	Nota	2002	2001
Ingresos	5, 26	29.901	30.798
Coste de ventas	6	(24.465)	(25.440)
Margen Bruto		5.436	5.358
Gastos de ventas, de administración y otros	6	(2.492)	(2.561)
Gastos de investigación y desarrollo		(2.096)	(1.841)
Otros ingresos	7	248	3.024
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria del inmovilizado	10	(936)	(1.466)
Beneficios antes de resultados financieros, Impuesto sobre beneficios e Intereses minoritarios		160	2.514
Beneficio (pérdida) procedente de inversiones financieras		87	(342)
ingresos procedentes de empresas asociadas		108	22
Ingreso por intereses (pérdidas) neto		(81)	63
Otro resultado financiero		21	(234)
Resultados financieros	8	27	(513)
Beneficios/(Pérdidas) antes de Impuesto sobre beneficios e Intereses minoritarios		187	2.001
Impuesto sobre beneficios	9	(453)	(646)
Intereses minoritarios		(33)	17
Beneficio / (Pérdida) Neta		(299)	1.372
Beneficio por acción			
Básica y diluida (en euros)	31	(0,37)	1,70
Dividendos por acción (2002: propuesta) (en euros)	17	0,30	0,50

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos Estados Financieros consolidados.

Balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2002 y 2001

(en millones de euros)	Nota	2002	2001
Activo			
Inmovilizaciones inmateriales	10	9.789	10.588
Inmovilizaciones materiales	11	10.509	10.050
Inversiones en empresas asociadas	12	1.333	1.252
Otras inversiones y activos financieros a largo plazo	12	3.542	3.474
Total inmovilizado		25.173	25.364
Existencias	13	2.700	2.469
Deudores	14	4.114	5.183
Otros deudores y otros activos	15	5.256	2.633
Inversiones financieras temporales	16	4.497	5.341
Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes		1.703	2.692
Total activo circulante		18.270	18.318
Impuestos anticipados	9	2.992	4.288
Gastos anticipados		965	745
Total activo		47.400	48.715
Pasivo			
Capital suscrito		811	809
Reservas		9.658	10.346
Beneficios/(Pérdidas) acumuladas (AOCI)		2.452	(1.278)
Acciones propias		(156)	0
Fondos propios	17	12.765	9.877
Intereses minoritarios		1.361	559
Provisiones	18	8.248	11.918
Deudas financieras	19	4.976	6.500
Acreedores comerciales	20	5.070	5.466
Otras deudas	20	10.246	10.631
Pasivo		20.292	22.597
Impuestos diferidos	9	2.014	806
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	21	2.720	2.958
Total pasivo		47.400	48.715

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos Estados Financieros consolidados.

Estados financieros consolidados

Estados de cash flows consolidados correspondientes a los ejercicios 2002 y 2001

(en millones de euros)	2002	2001
Beneficio / (Pérdida) neto	(299)	1.372
Beneficio atribuible a intereses minoritarios	33	(17)
Ajustes para conciliar el beneficio / (pérdida) neto con la tesorería procedente de las operaciones		
Depreciación y amortización de Inmovilizaciones materiales	2.768	3.560
Correcciones valorativas	177	493
Beneficio por dilución de Airbus/MBDA	0	(2.817)
Variación en impuestos anticipados y diferidos	255	109
Resultados por enajenaciones de inmovilizado/negocios y resultado de asociadas (puesta en equivalencia)	(227)	(93)
Variación de provisiones	(845)	47
Variación en otros activos y pasivos afectos a la explotación	804	2
– Existencias, neto	274	(655)
– Deudores	895	(894)
– Acreedores comerciales	(139)	766
– Otros activos y pasivos	(226)	785
Tesorería procedente de operaciones	2.666	2.656
Inversiones:		
– Adquisiciones de inmovilizado y aumento de activos arrendados en régimen de arrendamiento financiero	(2.314)	(2.196)
– Pagos para adquisiciones en activos financieros y adquisiciones de filiales	(1.134)	(1.096)
– Beneficios de enajenaciones de inmovilizado y disminución de activos arrendados en régimen de arrendamiento financiero	240	402
– Beneficios por enajenaciones de inmovilizaciones financieras y filiales	849	850
– Variación en las cuentas a cobrar por arrendamientos financieros	(599)	138
Variación de inversiones financieras temporales	(264)	(390)
Tesorería por cambios en consolidación	5	20
Tesorería por cambios en consolidación	(3.217)	(2.272)
Variación en deudas financieras	(774)	(465)
Aportación de Intereses minoritarios	0	253
Dividendos pagados	(403)	(404)
Devoluciones / dividendos a los accionistas minoritarios	(127)	(52)
Aumento de capital	16	21
Adquisición de acciones propias	(156)	0
Otros	(3)	(30)
Tesorería aplicada en (procedente de) actividades de financiación	(1.447)	(677)
Efecto de las fluctuaciones en los tipos de cambio sobre la tesorería y activos financieros líquidos	(82)	14
Aumento (disminución) neto en tesorería y activos financieros líquidos	(2.080)	(279)
Tesorería y activos financieros líquidos		
Tesorería al inicio del periodo	7.481	7.760
Tesorería al cierre del periodo	5.401	7.481
Inversiones financieras temporales adicionales a medio plazo	799	552
Tesorería e inversiones financieras temporales según balance de situación	6.200	8.033
A continuación se presenta información complementaria en relación con los flujos de tesorería procedentes de operaciones:		
Intereses pagados	(407)	(335)
Impuesto sobre beneficios pagados	(318)	(520)

Los intereses recibidos en 2002 ascienden a 403 millones de euros (506 millones de euros en 2001), los dividendos recibidos ascienden a 19 millones de euros (36 millones de euros en 2001). Las notas adjuntas forman parte integrante de estos Estados Financieros consolidados. Véase Nota 22 "Estados de Cash-Flow consolidados" para mayor detalle.

Estados de movimientos fondos propios consolidados correspondientes a los ejercicios 2002 y 2001

(en millones de euros)	Nota	Capital suscrito	Reservas	Beneficios/ (Pérdidas) acumuladas (AOCI)	Acciones propias	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2000		807	9.359	84		10.250
Primera aplicación de la norma IAS 39				(337)		(337)
Saldo al 1 de enero de 2001, ajustado		807	9.359	(253)		9.913
Aumento de capital para ESOP		2	19			21
Beneficio neto			1.372			1.372
Dividendos			(404)			(404)
Beneficios/Pérdidas acumuladas (AOCI)				(1.025)		(1.025)
del cual variación en valor razonable "fair value" de Inversiones financieras temporales				(10)		
del cual variación en valores razonable "fair value" de instrumentos de cobertura				(878)		
del cual ajustes por conversión de moneda				(137)		
Saldo al 31 de diciembre de 2001/ 1 de enero de 2002		809	10.346	(1.278)		9.877
Aumento de capital para ESOP	17, 27	2	14			16
Pérdida neta	26		(299)			(299)
Dividendos	17		(403)			(403)
Compra de acciones propias	17				(156)	(156)
Beneficios/Pérdidas acumuladas (AOCI)				3.730		3.730
del cual variación en valor razonable "fair value" de Inversiones financieras temporales				(10)		
del cual variación en valores razonable "fair value" de instrumentos de cobertura				2.713		
del cual ajustes por conversión de moneda				1.027		
Saldo al 31 de diciembre de 2002		811	9.658	2.452	(156)	12.765

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos Estados Financieros consolidados.

Índice

76	Bases de presentación
76	1. La Sociedad
76	2. Resumen de políticas contables más significativas
81	3. Perímetro de consolidación
81	4. Adquisiciones y desinversiones
82	Notas a las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas
82	5. Ingresos
82	6. Costes de ventas y otros gastos de explotación
82	7. Otros ingresos
82	8. Resultados financieros
83	9. Impuesto sobre beneficios
86	Notas a los balances de situación consolidados
86	10. Inmovilizaciones inmateriales
87	11. Inmovilizaciones materiales
88	12. Inversiones en empresas asociadas y otras inversiones y activos financieros a largo plazo
89	13. Existencias
89	14. Deudores
89	15. Otros deudores y otros activos
90	16. Inversiones financieras temporales
90	17. Fondos propios
91	18. Provisiones
94	19. Deudas financieras
95	20. Acreedores comerciales y otras deudas
95	21. Ingresos a distribuir en varios ejercicios
96	Notas a los estados de cash-flow consolidados
96	22. Estados de cash-flow consolidados
97	Otras notas
97	23. Litigios y demandas
97	24. Compromisos y contingencias
99	25. Información sobre instrumentos financieros
102	26. Información por segmentos
105	27. Retribución en acciones
106	28. Transacciones entre partes vinculadas
106	29. Inversiones inmobiliarias
107	30. Participaciones en Joint Ventures
108	31. Beneficio por acción
108	32. Número de empleados
108	33. Hechos posteriores

1 La Sociedad

Los estados financieros adjuntos presentan las operaciones de European Aeronautic Defence and Space Company N.V. y sus sociedades filiales (en adelante, "EADS" o el "Grupo"), sociedad de responsabilidad limitada holandesa (naamloze vennootschap) legalmente establecidas con domicilio social en Ámsterdam (Le Carré, Beechavenue 130–132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, The Netherlands). La actividad principal de EADS consiste en la fabricación de aviones comerciales, helicópteros civiles, lanzadores espaciales comerciales, misiles, aviones militares, satélites y electrónica de defensa, así como la prestación de servicios relacionados con estas autoridades. La emisión de los estados financieros consolidados ha sido autorizada por el Consejo de Administración de EADS el 7 de marzo de 2003, y han sido preparados en euros.

2 Resumen de políticas contables más significativas

Bases de preparación – Los estados financieros consolidados del Grupo han sido preparados de conformidad con las normas internacionales conocidas como International Financial Reporting Standards ("IFRS"), y las normas contables e interpretaciones aprobadas por el Consejo de Normas Contables Internacionales (International Accounting Standards Board – "IASB"), excepto por la imputación a gastos que le Grupo realiza, de los costes de desarrollo a medida que se incurren. Los estados financieros consolidados han sido preparados bajo el principio de coste histórico modificado por la reevaluación de instrumentos financieros disponibles para la venta, activos financieros y pasivos financieros clasificados como especulativos, y otros elementos cubiertos bajo cobertura de valor razonable "fair value".

Consolidación – Los estados financieros consolidados incluyen las sociedades filiales que están bajo el control de EADS. Las inversiones en las que EADS ejerce una influencia significativa ("empresas asociadas") se registran según el método de puesta en equivalencia. En el caso de inversiones en joint ventures significativas, EADS aplica el método de consolidación proporcional. Los efectos de las operaciones entre empresas del Grupo se han eliminado en el proceso de consolidación.

Las fusiones y adquisiciones se contabilizan según el método de compra, todos los activos adquiridos y pasivos asumidos se registran por su valor razonable "fair value". El exceso del precio de compra sobre el valor razonable "fair value" de los activos netos adquiridos se capitaliza como fondo de comercio y se amortiza linealmente a lo largo del período estimado de generación de ingresos.

Operaciones en moneda extranjera – Los activos y pasivos de filiales extranjeras, en las que la moneda funcional no sea el euro, se convierten utilizando los tipos de cambio al cierre del período, mientras que las cuentas de pérdidas y ganancias se convierten utilizando los tipos de cambio medios del período. Todas las diferencias de conversión se incluyen como partida separada dentro de "Fondos Propios" ("Beneficios / pérdidas acumuladas" AOCI).

Las operaciones efectuadas en moneda extranjera se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación. Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera en la fecha del balance de situación se convierten a euros al tipo de cambio vigente en dicha fecha. Las diferencias positivas y negativas de cambio que surgen de la conversión se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los activos y pasivos no monetarios denominados en moneda extranjera, que están valorados al coste histórico, se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación.

El fondo de comercio y los ajustes al valor razonable "fair value" resultantes de la adquisición de una compañía extranjera se consideran activos y pasivos de la compañía adquirente, convertidos a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación.

Reconocimiento de ingresos – Los ingresos por la venta de bienes se reconocen cuando se transmiten los riesgos y los derechos relativos a la propiedad al comprador y cuando el importe del ingreso puede ser medido con fiabilidad. Los ingresos por prestación de servicios se reconocen proporcionalmente de acuerdo al grado de avance de la operación a fecha del balance de situación. En el caso de los contratos de construcción, cuando el resultado puede estimarse de manera fiable, el ingreso se reconoce según el grado de avance del contrato. El grado de avance de un contrato puede ser determinado de varias maneras. Dependiendo de la naturaleza del contrato, el ingreso se reconoce a medida que se van alcanzando hitos contractualmente.

convenidos, el avance de la obra o la entrega de unidades. Los cambios en los márgenes se reflejan en la cuenta de resultados a medida que se identifican. Los contratos se revisan para identificar posibles pérdidas en cada período objeto de información y se registran provisiones para pérdidas estimadas derivadas de los contratos en el momento en que se identifican.

Los incentivos aplicables al cumplimiento de los contratos se consideran en los márgenes estimados y se registran cuando se puede anticipar el cumplimiento del contrato como probable y puede medirse de un modo fiable.

Las ventas de aviones que incluyen compromisos de garantía de valor se contabilizan como arrendamientos operativos cuando estos compromisos se consideran sustanciales en comparación con el valor razonable "fair value" de los aviones en cuestión. En tal caso, los ingresos incluyen los ingresos procedentes de dichos arrendamientos operativos.

Gastos relacionados con productos – Los gastos de publicidad y promoción de ventas, así como otros gastos comerciales se cargan a resultados a medida que se incurren. Las provisiones para garantías se registran en la fecha en que se registra la venta correspondiente. Las sanciones derivadas de contratos se cargan a resultados en el período en que se considera probable que el Grupo esté sujeto a dichas sanciones.

Gastos de Investigación y Desarrollo – A diferencia de las International Accounting Standards (IAS) 38, sobre Inmovilizaciones inmateriales, que requiere que los gastos de desarrollo se capitalicen si se cumplen ciertas condiciones, en el Grupo los gastos de desarrollo llevados a cabo internamente se cargan a la cuenta de resultados a medida que se incurren. Mientras que los efectos que tales desviaciones no sean razonablemente estimados, EADS cree que se refleja mejor el valor real de las operaciones globales del Grupo. Las actividades de investigación y desarrollo llevadas a cabo mediante financiación externa se cargan a la cuenta de resultados de acuerdo con el registro de los ingresos relacionados con los mismos.

Impuesto sobre beneficios – Los impuestos anticipados y diferidos reflejan menores o mayores impactos fiscales futuros derivados de las diferencias temporales de valoración entre su valor contable y fiscal para determinados activos y pasivos, así como la compensación de bases imponible negativas y las deducciones fiscales pendientes de aplicación. Los impuestos anticipados y diferidos se calculan utilizando tipos impositivos aprobados aplicables a la base imponible en los ejercicios en que se espera que dichas diferencias temporales se recuperen o liquiden. El efecto sobre los impuestos anticipados y diferidos de una modificación en los tipos impositivos se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias del período en que se aprueba dicha modificación. Dado que los impuestos anticipados prevén posibles beneficios fiscales futuros, únicamente se registran en los estados financieros consolidados de EADS en el momento en que la realización de los beneficios fiscales sea probable.

Inmovilizaciones inmateriales – Las Inmovilizaciones inmateriales adquiridas, exceptuando el fondo de comercio, se valoran al coste de adquisición y se amortizan generalmente a lo largo de su correspondiente vida útil (entre 3 y 10 años) según el método lineal. El fondo de comercio generado por la contabilización según el método de compra se amortiza en un período de entre 5 y 20 años.

Inmovilizaciones materiales – Los elementos de las Inmovilizaciones materiales se valoran al coste de adquisición o fabricación menos la amortización acumulada. La dotación para amortización se registra principalmente siguiendo el método lineal. Los costes de equipos e instalaciones fabricados internamente incluyen los gastos de materiales y de mano de obra directos y los gastos generales de fabricación aplicables, incluidos los cargos por amortización. Los gastos de financiación no se capitalizan. Las vidas útiles estimadas son las siguientes: edificios, entre 6 y 50 años; mejoras de emplazamientos, entre 6 y 20 años; equipos técnicos y maquinaria, entre 3 y 20 años; y otros equipos, equipos de fábrica y de oficina, entre 2 y 10 años. El coste de herramientas especializadas para la producción comercial se activa y amortiza a lo largo de cinco años siguiendo el método lineal, o en caso de ser más apropiado, la amortización se realiza de acuerdo a la producción o unidades similares que se espera obtener de las herramientas (método sum-of-the-units). Especialmente para programas de producción de aviones, como el Airbus A380, en el que se producen un número estimado de aviones con tales herramientas, el método sum-of-the-units relaciona de forma efectiva la disminución del valor de las herramientas especializadas con las unidades producidas.

Inversiones inmobiliarias – El Grupo registra las inversiones inmobiliarias utilizando el método del coste. Las inversiones inmobiliarias se registran en el balance de situación a su valor contable, es decir, al coste menos la amortización acumulada y las pérdidas por depreciación extraordinaria acumuladas. El valor razonable "fair value" de las inversiones inmobiliarias se revisa anualmente usando el modelo de flujos de caja o por la determinación de los precios de mercado.

Activos fijos disponibles para la venta – Los activos fijos disponibles para la venta se incluyen en la línea de **inversiones y activos financieros a largo plazo** del balance de situación consolidado y se contabilizan a su valor razonable "fair value". Las pérdidas y beneficios no realizadas en las inversiones disponibles para la venta se reconocen directamente como una parte de los Fondos Propios, Beneficios / pérdidas acumuladas (AOCI), netos de los impuestos diferidos aplicables. Cuando las inversiones son vendidas o dispuestas de otra manera, o consideradas para su depreciación el beneficio o pérdida previamente acumulada en Fondos Propios es incluido en "Resultados financieros" en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada para el periodo. Las inversiones disponibles para la venta que no se encuentran en el mercado cotizado o en un mercado activo y de las que no se puede estimar de una manera fiable el valor razonable "fair value" por otros métodos alternativos de valoración, son valoradas a su coste, menos cualquier depreciación extraordinaria. El valor razonable "fair value" de las inversiones se basa en el mercado cotizado o precios de subasta o cantidades derivadas de modelos de flujos de caja.

Depreciación extraordinaria de activos – El Grupo revisa la depreciación extraordinaria de los activos fijos que posee, incluyendo fondos de comercio y las inmobilizaciones inmateriales siempre que los acontecimientos o los cambios en las circunstancias indican la posibilidad de que valor contable de un activo pueda no ser recuperable. Si tal posibilidad existe, donde el valor contable supera el valor de recuperación, el valor del activo fijo es depreciado hasta el valor de recuperación.

Leasing – El Grupo opera como arrendador y como arrendatario de activos, principalmente en las ventas financiadas de aviones comerciales. En las operaciones de leasing, donde los riesgos y los derechos relativos a la propiedad han sido transferidos del arrendador al arrendatario, se registran como arrendamientos financieros. El resto de los arrendamientos se registran como arrendamientos operativos.

Los activos en régimen de arrendamiento operativo en los que EADS actúa como arrendatario se incluyen en inmobilizaciones materiales al valor de coste menos la amortización (Véase Nota 11, "Inmobilizaciones materiales"). Los ingresos de los arrendamientos operativos se reconocen como ingreso conforme a la duración del alquiler. Los activos alquilados en régimen de arrendamiento financiero desaparecen del balance tras el comienzo del alquiler. En su lugar, se reconoce una cuenta a cobrar a largo plazo reflejando el valor de los pagos futuros del alquiler y el valor residual descontados, bajo el epígrafe de Otros activos financieros (Véase Nota 12, "Inversiones en empresas asociadas y otras inversiones y activos financieros a largo plazo"). Los ingresos financieros se van reconociendo periódicamente bajo el epígrafe de "Resultados financieros". Los ingresos y costes operativos se reconocen al comienzo del arrendamiento financiero.

Los activos adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se incluyen en Inmobilizaciones materiales a su coste menos la amortización, véase Nota 11, "Inmobilizaciones materiales", a menos que tales activos hayan sido subarrendados a clientes. En tal caso, el activo en cuestión es considerado como arrendamiento financiero u operativo siendo EADS el arrendador (operación de arrendamiento o subarrendamiento) y es registrado consecuentemente. Para el registro del pasivo correspondiente resultante del arrendamiento financiero (Véase Nota 19, "Deudas financieras"). Cuando EADS es el arrendatario en un contrato de arrendamiento operativo, los pagos por alquiler se reconocen cuando se devengan (Véase Nota 24, "Compromisos y contingencias" para obligaciones futuras de arrendamientos operativos). Arrendamientos como éstos, a menudo forman parte de operaciones comerciales de financiación de aviones a clientes, siendo el correspondiente subarrendamiento considerado un arrendamiento operativo (operación de arrendamiento o subarrendamiento).

Activo circulante – El activo circulante está formado por las existencias, los deudores, las inversiones financieras temporales y la tesorería del Grupo, incluyendo importes que serán realizados en un plazo superior a un año. En las notas adjuntas aparecen desglosados los activos y pasivos que serán realizados y liquidados en un plazo superior a un año.

Existencias – Las existencias se valoran al menor de su coste de adquisición o fabricación y de su valor neto de realización. Los costes de fabricación incluyen los gastos de materiales, y de mano de obra directa y los gastos generales de fabricación aplicables, incluidos los cargos por amortización. Los gastos de financiación no se capitalizan. Las existencias se presentan en el balance consolidados netas de anticipos recibidos.

Inversiones financieras temporales – Las inversiones financieras temporales del Grupo se registran a su valor razonable "fair value". Todas las inversiones financieras temporales del Grupo se clasifican como disponibles para la venta. La Dirección determina la apropiada clasificación en el momento de la adquisición y se evalúa nuevamente a la fecha del balance. Las plusvalías y minusvalías latentes de las inversiones financieras temporales disponibles para la venta, se incluyen como partida separada dentro de "Fondos Propios" (Beneficios / pérdidas acumuladas, AOCI), neto de los impuestos diferidos aplicables. Tan pronto como esta inversión financiera temporal es vendida o depreciada, o considerada para su depreciación el beneficio o pérdida previamente acumulada en Fondos Propios se incluye en "Resultados financieros" en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada para el periodo. Las inversiones financieras temporales sin riesgo de fluctuaciones significativas en su valor se consideran dentro de tesorería en el estado de cash-flow consolidado. El valor razonable "fair value" de las inversiones financieras temporales disponibles para la venta se determina utilizando cotizaciones de mercado. Si la cotización no está disponible el valor razonable "fair value" se determina siguiendo métodos de valoración generalmente aceptados basados en la información de mercado disponible a la fecha del informe. Todas las operaciones de compra-venta de inversiones financieras temporales se registran en la fecha de contrato de acuerdo con el mercado.

Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes – La tesorería y los activos financieros líquidos se componen de caja, bancos, cheques y depósitos fijos con vencimiento a corto plazo.

Instrumentos financieros Derivados – Con efecto 1 de enero de 2001 EADS adoptó la Norma International Accounting Standard (IAS) 39 Instrumentos financieros: reconocimiento y medida, que requiere que todos los instrumentos financieros derivados se reconozcan en los estados financieros. Los instrumentos financieros derivados se reconocen, inicialmente a coste y posteriormente a valor razonable "fair value". Las variaciones en el valor razonable "fair value" de los instrumentos financieros derivados se reconocen periódicamente en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en el caso de los contratos de cobertura de flujos de caja dentro del epígrafe Fondos Propios (Beneficios / Pérdidas acumuladas (AOCI))(netos de los impuestos sobre los beneficios aplicables, y posteriormente se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada como un componente de las operaciones correspondientes cuando se realicen. Para los instrumentos financieros derivados considerados como cobertura del valor razonable "fair value", las variaciones en el valor razonable "fair value" del elemento cubierto y el derivado, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Los beneficios o pérdidas de los instrumentos financieros derivados, realizados o no, que no cumplen los requisitos contables de cobertura se incluyen en "Beneficio / (Pérdida) neta".

EADS utiliza instrumentos financieros derivados a efectos de cobertura. Los instrumentos financieros derivados utilizados como microcobertura para compensar la exposición al riesgo del Grupo ante operaciones identificables se registran junto con las operaciones subyacentes ("contabilización de coberturas"). Entre los criterios utilizados por el Grupo para clasificar un instrumento derivado como cobertura se incluyen los siguientes: (1) se espera que la operación de cobertura sea altamente efectiva para lograr compensar variaciones en los flujos de caja atribuibles al riesgo cubierto, (2) para coberturas de flujos de caja "cash-flow hedge", una operación proyectada sujeta a cobertura debe ser altamente probable, (3) la efectividad de la cobertura puede medirse de un modo fiable, (4) existe documentación adecuada sobre las relaciones de cobertura cuando se crea la cobertura.

Tras la adopción de la Norma IAS N. 39, todos los instrumentos derivados han sido reconocidos como activos o pasivos. El saldo inicial de los fondos propios al 1 de enero de 2001 ha sido ajustado. Bajo la nueva norma, el Grupo contabiliza como coberturas de flujos de caja "cash-flow hedge" determinados contratos de derivados de tipo de cambio que cubren ventas futuras y contabiliza tanto como coberturas de valor razonable "fair value hedge" como coberturas de flujos de caja "cash-flow hedge" determinadas operaciones de permuta financiera utilizadas como de pagos de intereses futuros. En el caso de ciertas operaciones de derivados que proporcionan una efectiva cobertura económica bajo las políticas de riesgos del Grupo pero que no cumplen los requisitos contables para ser consideradas instrumentos de cobertura según la norma IAS 39, los cambios en el valor razonable "fair value" de tales instrumentos derivados se reconocen inmediatamente en el "Beneficio/(Pérdida) neta. Los instrumentos derivados con un valor razonable "fair value" negativo se registran como "Provisiones para instrumentos financieros". Aquellos instrumentos financieros con valor razonable "fair value" positivo se reconocen en "Otras cuentas a cobrar y otros activos".

Véase Nota 25, "Información sobre instrumentos financieros" para una descripción de las estrategias de gestión del riesgo del Grupo, los valores razonables "fair values" de los instrumentos financieros derivados del Grupo así como los métodos usados para determinar dichos valores razonables "fair values".

Provisiones – Las provisiones para pérdidas en la finalización de contratos se registran cuando resulta probable que los costes totales estimados del contrato superen los ingresos totales del contrato. Dichas provisiones se registran disminuyendo el trabajo en curso para la parte de la obra que ya ha sido terminada y como provisiones para riesgos para el resto. Las pérdidas se determinan en función de los resultados estimados a la finalización de los contratos y se actualizan regularmente.

Las provisiones para garantías financieras correspondientes a ventas de aviones se registran para reflejar el riesgo subyacente del Grupo en relación con las garantías concedidas, cuando es probable que exista una pérdida de recursos entrañando beneficios económicos que requiera establecer una obligación y estimar razonablemente el importe de esta obligación. Los contratos de venta de aviones pueden contemplar garantías financieras para cuotas de leasing, para los valores residuales de los aviones, para el repago del saldo de deudas pendientes y para la financiación de las ventas de determinadas aviones en nombre del Grupo. Las garantías pueden ser únicas, conjuntas (p. Ej. con fabricantes de motores) o restringidas hasta un límite definido en el contrato.

La valoración de **las obligaciones para pensiones o prestaciones similares** clasificadas, como planes de prestación definida se basa en el "Projected unit credit method" de acuerdo con el sistema "corridor" establecido en la norma IAS 19, "Beneficios del empleado". De acuerdo con la interpretación del IAS 19.92, EADS no reconoce beneficios ni pérdidas actuariales como ingresos o gastos a menos que, para cada plan individual, excedan el diez por ciento de la más alta de estas dos cantidades: el valor presente de la obligación por prestación definida y el valor razonable "fair value" de los activos del plan.

Las indemnizaciones por terminación de empleo se pagan cuando el empleo de un trabajador termina antes de la fecha de jubilación o cuando un empleado acepta voluntariamente el despido a cambio de tales beneficios. El Grupo reconoce las indemnizaciones por despido cuando existe un compromiso demostrable de reducción de personal o cuando existe una oferta para inducir a los empleados a la baja voluntaria.

Deudas financieras – Las deudas financieras se reconocen inicialmente cuando se recibe importe desembolsado, neto de los costes de operación incurridos. Posteriormente, los pasivos financieros se miden y amortizan utilizando el método de tipo de interés efectivo, cualquier diferencia entre el importe desembolsado (neto de costes de operación) y la cantidad amortizada se incluye en los "Resultados financieros" durante el período de vida de la obligación.

Anticipos reembolsables – Los activos reembolsables de los Gobiernos Europeos se entregan al Grupo para la financiación de actividades de investigación y desarrollo de ciertos proyectos basados en el riesgo compartido, por ejemplo, tienen que ser reembolsados a los Gobiernos Europeos de acuerdo al éxito del proyecto. Debido a su consideración de riesgo compartido, tales activos se reconocen como "Otras deudas".

Planes de compensación con Fondos propios – Actualmente no hay IFRS que considere los requisitos de reconocimiento y medida para planes de compensación con Fondos propios (esto es, acciones, y opciones sobre acciones u otros beneficios). EADS clasifica los planes de compensación de Fondos propios como planes compensatorios o no compensatorios. Si un plan cumple los requisitos de plan no compensatorio no se reconoce ningún gasto. Por el contrario en un plan compensatorio se reconoce el gasto por dicha compensación. Cuando se adopta un plan nuevo el Grupo determina su clasificación como compensatorio o no compensatorio. EADS reconoce los planes de acciones para empleados como no compensatorios, si en la fecha de adjudicación, el descuento adjudicando no excede del 15% de la cotización del mercado y el plan cubre virtualmente todos los empleados del Grupo.

Los costes de los planes de compensación con Fondos Propios compensatorios se miden en la fecha en la cual se conocen el número de acciones y el precio a ejercitar, utilizando el método contable del valor intrínseco. Si los términos del plan o el premio son tales que el número de acciones y el precio a ejercitar se establece el día de la adjudicación, aplica el tratamiento contable de plan fijo. Si por el contrario el número de acciones, el precio a ejercitar o ambos no son fijos en la fecha de la adjudicación, se aplica el tratamiento contable de plan variable.

El tratamiento contable de un plan fijo establece el cálculo del coste de compensación en la fecha de adjudicación. Cuando el precio de la acción en la fecha de adjudicación excede el precio adjudicado, se reconoce un gasto durante el período de servicio requerido. El coste de compensación calculado no se puede ajustar (asumiendo que no existan acontecimientos futuros

que generen la necesidad de aplicar posteriormente un plan variable o reevaluar el coste de compensación) por cambios futuros en el valor intrínseco de la acción. Por el contrario el tratamiento contable de un plan variable requiere un recálculo continuo de los costes de compensación hasta que el número de acciones y el precio adjudicado se conocen (por ejemplo hasta que existe una fecha de medida).

Uso de estimaciones – La preparación de estados financieros obliga a la Dirección a hacer estimaciones e hipótesis que afectan a los importes presentados correspondientes a activos y pasivos y al desglose de importes contingentes en la fecha de los estados financieros, así como a los importes presentados correspondientes a ingresos y gastos durante el período objeto de revisión. Los resultados reales podrían no coincidir con dichas estimaciones.

Reclasificación – La presentación de cierta información de los años anteriores ha sido reclasificada para adecuarse a la presentación del año actual.

3 Perímetro de consolidación

Perímetro de consolidación (31 de diciembre de 2002) – Los estados financieros consolidados incluyen, además de EADS N.V.:

- 216 sociedades consolidadas mediante el método de integración global (206 en el 2001),
- 34 sociedades consolidadas mediante el método de integración proporcional (33 en el 2001),
- 16 sociedades, que son inversiones en empresas asociadas y se contabilizan según el método de puesta en equivalencia (17 en el 2001).

Las filiales, empresas asociadas y joint ventures significativas se incluyen en el anexo titulado "Información sobre las inversiones principales".

4 Adquisiciones y desinversiones

a) Adquisiciones

No se han producido adquisiciones significativas en 2002.

Tras la creación de MBDA el 18 de Diciembre de 2001, y las adquisiciones de Tesat-Spacecom el 30 de Noviembre de 2001, y Cogent el 1 de Diciembre de 2001, los estados financieros de 2002 incluyen por primera vez un ejercicio completo de resultados de estas entidades.

b) Desinversiones

El 6 de Marzo de 2002, Airbus vendió su participación en **Aircelle**, una joint venture con Snecma, a esta última. El precio de venta ascendió a 63 millones de euros.

El 20 de Noviembre de 2002, EADS vendió **EADS Matradatavision** ("MDTV") a IBM. El acuerdo de venta incluía la totalidad de la sociedad salvo dos filiales de MDTV, que fueron vendidas separadamente. El precio de venta ascendió a doce millones de euros.

El Grupo ha realizado otras ventas no significativas a parte de las mencionadas anteriormente.

c) Cambios posteriores en el valor de los activos y pasivos adquiridos y su coste de adquisición

Tras la creación de MBDA y las adquisiciones de Tesat y Cogent en 2001, se hizo evidente en 2002 que los valores previos estimados de los activos y pasivos relativos a estas tres transacciones debían ser ajustados. Adicionalmente, con posterioridad a las adquisiciones de Tesat y Cogent, las cantidades de los precios de compra finales se resolvieron en 2002. Por tanto el fondo de comercio se incrementó en 73 millones de euros en 2002. Los estados financieros consolidados a 31 de Diciembre de 2001 tal y como están presentados no reflejan estos ajustes.

5 Ingresos

En 2002, los ingresos ascendieron a 29.901 millones de euros, en comparación con 30.798 millones de euros obtenidos en 2001. Los ingresos en 2002 descendieron ligeramente con respecto a 2001, fundamentalmente debido al descenso del tipo de cambio del dólar estadounidense con respecto al euro, y debido a que se produjeron menos entregas de aviones Airbus, en parte compensado por una combinación más favorable del mix de aviones y de precios.

Los ingresos corresponden a la venta de bienes y servicios, así como los ingresos asociados con los contratos de construcción registrados por el método de grado de avance, proyectos de investigación y desarrollo financiados, ingresos de financiación de clientes y otros. En la Nota 26 "Información por Segmentos" se detalla los ingresos por segmento y región geográfica.

6 Costes de ventas y otros gastos de explotación

El coste de ventas y otros gastos de explotación incluyen el **coste de materiales**, que asciende a 19.216 millones de euros en 2002 (20.036 millones de euros en 2001).

El **coste de ventas** incluye el gasto por amortización del capital pendiente de pago al Gobierno Alemán por los anticipos concedidos por 99 millones de euros. Incluido en el coste de ventas de 2001 está la reclasificación de 205, por la depreciación de utillaje y herramientas que habían sido registrada como gastos de desarrollo, para una presentación más adecuada. La cifra comparable en 2002 para la depreciación de utillaje y herramientas asciende a 245 millones de euros.

Los **gastos de ventas**, administración y otros se componen de gastos de ventas (829 y 800 millones de euros en 2002 y 2001, respectivamente), gastos de administración (1.422 y 1.386 millones de euros en 2002 y 2001, respectivamente) y otros gastos (241 y 375 millones de euros en 2002 y 2001, respectivamente). La cuenta "Otros gastos" incluye las pérdidas procedentes de la venta de inmovilizado (5 y 20 millones de euros en 2002 y 2001, respectivamente) y dotaciones a las provisiones (58 y 34 millones de euros en 2002 y 2001, respectivamente).

La composición de **Costes de Personal** es la siguiente:

(en millones de euros)	2002	2001
Sueldos, salarios y seguros sociales	7.147	6.606
Coste neto de pensiones (Véase Nota 18 a)	319	257
Total	7.466	6.863

7 Otros ingresos

El epígrafe Otros ingresos asciende a 248 millones de euros en 2002 (3.024 millones de euros en 2001) e incluye fundamentalmente de los beneficios obtenidos en la enajenación del 50 % de la participación de EADS en Aircelle (63 millones de euros) e ingresos por alquileres operativos (45 y 33 millones de euros en 2002 y 2001, respectivamente). En 2001 el importe se compone principalmente del beneficio por dilución resultante de la operación de Airbus UK, así como el beneficio por dilución resultante de la operación de MBDA, que asciende a un total de 2.817 millones de euros

8 Resultados financieros

(en millones de euros)	2002	2001
Beneficios (pérdidas) procedentes de inversiones	87	(342)
Ingreso (gasto) por intereses, netos	(81)	63
Otros resultados financieros	21	(234)
Total	27	(513)

Los **beneficios procedentes de inversiones** en 2002 se derivan principalmente del resultado de las inversiones en Dassault Aviation de 111 millones de euros (111 millones de euros en 2001) y a la depreciación de Arianespace Participation S.A. por 29 millones de euros. Dado que todavía no se dispone de información financiera de Dassault Aviation con respecto al 2002, los ingresos netos derivados de esta inversión se han registrado sobre la base de los resultados netos del año anterior de dicha sociedad. En 2001, las pérdidas procedentes de inversiones correspondían principalmente

a la depreciación surgida de una prueba de depreciación extraordinaria, de Nortel Network France y Nortel Networks Germany, por 315 millones de euros.

El ingreso / (gasto) por intereses, netos en 2002 se compone de 526 millones de euros de ingreso y un gasto de 607 millones de euros por intereses. Se incluyen en el ingreso por intereses, los rendimientos de tesorería y activos financieros líquidos equivalentes, inversiones financieras temporales y activos financieros como préstamos o arrendamientos financieros. El gasto por intereses incluye intereses de deudas financieras y anticipos reembolsables del Gobierno Europeo.

Otros resultados financieros en el 2002 comprenden los beneficios procedentes de ajustar al valor razonable "fair value" los instrumentos financieros resultantes de la reevaluación a cierre teórico de los instrumentos financieros, que no cumplen con los requisitos para la "contabilización de coberturas" por 117 millones de euros (Véase Nota 25, información sobre Instrumentos financieros).

9 Impuesto sobre beneficios

Los Beneficios / (Pérdidas) antes de impuestos e intereses minoritarios ascienden a 187 millones de euros en el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2002 (2.001 millones de euros en 2001).

Un detalle del (gasto) ingreso del impuesto sobre beneficios se presenta a continuación:

(en millones de euros)	2002	2001
Impuestos corrientes	(198)	(549)
Impuestos diferidos (gasto) / ingreso	(255)	(97)
Total	(453)	(646)

Los impuestos anticipados y diferidos de las filiales alemanas del Grupo se calculan aplicando un tipo impositivo del 25% al 31 de diciembre de 2002 y 2001, más (i) un recargo anual de solidaridad del 5,5% sobre la cantidad de los impuestos sobre beneficios federales a pagar, y (ii) el tipo bonificado después del impuesto federal para el impuesto comercial del 12,125% para 2002 y 2001. En suma, el tipo impositivo aplicable a los impuestos anticipados y diferidos alemanes asciende al 38,5% en 2002 y 2001. En septiembre de 2002, se crea el "Flutopfersolidaritätsgesetz" (fondo solidario para las víctimas de inundaciones), que ha incrementado el impuesto federal en Alemania en un 1,5% para el 2003. Los impuestos anticipados que revertirán en 2003 se calculan de acuerdo con esto.

En Francia, el tipo impositivo a efectos del impuesto de sociedades aplicable en el ejercicio 2001 fue el 33^{1/3}% más un recargo del 6%. Para el ejercicio 2002 el gobierno Francés estableció un recargo reducido del 3%. En consecuencia, los impuestos anticipados y diferidos correspondientes a las filiales francesas del Grupo se calcularon aplicando el tipo impositivo aprobado del 35,43% a 31 de Diciembre de 2002 para las diferencias temporales (35,43% a 31 de diciembre de 2001). Los efectos de la reducción de tipos impositivos sobre los impuestos anticipados y diferidos a 31 de diciembre de 2002 y 2001 se reflejan en la conciliación que se incluye a continuación.

La siguiente tabla presenta la conciliación entre los impuestos sobre beneficios esperado de 2002 y 2001 aplicando el tipo impositivo holandés del 34,5% a 31 de Diciembre 2002 (el 35 % a 31 de Diciembre de 2001) con el gasto fiscal declarado. Las partidas conciliatorias representan los beneficios exentos de impuestos o los gastos no deducibles que surgen de diferencias permanentes entre la base imponible local y las normas financieras de acuerdo con las normas IFRS.

(en millones de euros)	2002	2001
Beneficio (Pérdida) antes de impuestos e intereses minoritarios	187	2,001
Tasa nominal de impuestos	34,5%	35%
Ingreso (gasto) previsto por el impuesto sobre beneficios	(65)	(700)
Efectos de los cambios en las leyes tributarias	0	(1)
Diferencial de tipos impositivos extranjeros	(35)	(4)
Beneficios por dilución	-	936
Amortización del fondo de comercio y depreciaciones extraordinarias	(321)	(588)
Amortización / liberación de impuestos anticipados, neto	(11)	(264)
Crédito fiscal por gastos de I+D	53	48
Resultado de participaciones en empresas asociadas	28	15
Efecto fiscal en depreciación de inversiones	(39)	(73)
Otros	(63)	(15)
Ingreso (gasto) fiscal declarado	(453)	(646)

Notas a los estados financieros consolidados

Los impuestos anticipados y diferidos recogen las diferencias temporales existentes entre los importes a efectos contables y a efectos fiscales de determinados activos y pasivos. Los impactos fiscales futuros de las pérdidas y de las bases imponibles negativas también se han considerado en el cálculo de los impuestos anticipados y diferidos.

Los impuestos anticipados y diferidos se registran sobre los activos y pasivos siguientes:

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Inmovilizaciones inmateriales	15	12
Existencias	341	379
Gastos anticipados	–	174
Base imponible negativa y créditos fiscales por compensación de pérdidas	654	613
Planes de pensiones	585	498
Otras provisiones	482	2.239
Deudas	711	585
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	725	870
	3.513	5.370
Amortización de impuestos anticipados	(564)	(625)
Impuestos anticipados (antes de neteo)	2.949	4.745
Inmovilizaciones materiales	932	1.046
Inmovilizaciones financieras	107	81
Deudores y otro activo circulante	900	107
Gastos anticipados	32	–
Otros	–	29
Impuestos diferidos (antes de neteo)	1.971	1.263
Impuestos anticipados, neto	978	3.482

El descenso de impuestos anticipados sobre otras provisiones esta relacionado con la valoración de instrumentos financieros de acuerdo al IAS 39. En 2002 el cierre teórico de los instrumentos financieros se incluye principalmente bajo el epígrafe "otro activo circulante". Por consiguiente, el impuesto diferido por otro activo circulante aumenta.

Al 31 de diciembre de 2002 el Grupo ha reconocido 23 millones de euros de bases imponibles negativas (BINs) y 1.723 millones de euros por créditos fiscales por compensación de pérdidas en el extranjero (de los cuales 602 millones de euros corresponden a Alemania, 520 millones de euros al Reino Unido, 347 millones de euros a Francia, 159 millones de euros a España) y 524 millones de euros por un impuesto comercial alemán BIN. El total de BIN y créditos fiscales por compensación de pérdidas representan un impuesto anticipado por 654 millones de euros, de los cuales 282 millones de euros se cancelan el 31 de diciembre de 2002. La cantidad de deducciones fiscales del Grupo, se basa en la estimación de la Dirección, que evalúa el nivel de impuestos anticipados realizables. En periodos siguientes, dependiendo de los resultados financieros del Grupo, la estimación de la Dirección, de los impuestos anticipados considerados realizables, puede cambiar y por tanto la cancelación de los impuestos anticipados puede aumentar o disminuir.

Después de netear los impuestos anticipados y diferidos de la misma entidad y madurez, los impuestos anticipados y diferidos netos que figuran en los balances de situación consolidados son los siguientes:

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002		31 de diciembre de 2001	
	Total	Parte no corriente	Total	Parte no corriente
Impuestos anticipados	2.992	1.877	4.288	2.924
Impuestos diferidos	(2.014)	(1.350)	(806)	(689)
Impuestos anticipados, neto	978	527	3.482	2.235

Los impuestos anticipados y diferidos reconocidos directamente en los fondos propios:

(en millones de euros)	2002	2001
Efecto de la adopción de la norma IAS N° 39	–	222
Reservas a valor razonable "fair value" en fondos propios:		
Inversiones disponibles para la venta	8	1
Cobertura de flujos de caja	(1.051)	606
Total	(1.043)	829

10 Inmovilizaciones inmateriales

Inmovilizaciones inmateriales representan principalmente el fondo de comercio. Un detalle de los valores brutos, amortización y valores netos se detalla a continuación:

Coste (en millones de euros)	Saldo a		Cambios en			Saldo a 31 de	
	1 de enero de 2002	Diferencias de cambio	Adiciones	el perímetro de consolidación	Reclasifi- cación	Enajena- ciones	diciembre de 2002
Otras Inmovilizaciones inmateriales	378	(10)	132	(5)	–	(25)	470
Fondo de comercio	12.263	(9)	79	9	–	(3)	12.339
Total	12.641	(19)	211	4	–	(28)	12.809

Amortización (en millones de euros)	Saldo a		Cambios en			Saldo a 31 de	
	1 de enero de 2002	Diferencias de cambio	Adiciones	el perímetro de consolidación	Reclasifi- cación	Enajena- ciones	diciembre de 2002
Otras Inmovilizaciones inmateriales	(232)	6	(68)	4	–	23	(267)
Fondo de comercio	(1.821)	1	(936)	3	–	0	(2.753)
Total	(2.053)	7	(1.004)	7	–	23	(3.020)

Valor contable (en millones de euros)	Saldo a		Saldo a 31 de	
	1 de enero de 2002		diciembre de 2002	
Otras Inmovilizaciones inmateriales	146		203	
Fondo de comercio	10.442		9.586	
Total	10.588		9.789	

El aumento del saldo del fondo de comercio en 2002 se debe principalmente a los ajustes realizados por las variaciones en el precio de compra y el valor razonable "fair value" de MBDA (+39 millones de euros), Cogent (+29 millones de euros) y Tesat Spacecom (+5 millones de euros).

Pruebas de depreciación extraordinaria

En gran medida debido al continuo descenso de la industria espacial, en particular el sector satélites, se ha producido una aceleración de la amortización del fondo de comercio reconocido de la División Espacio. Se han llevado a cabo pruebas de depreciación extraordinaria al nivel de Unidades de Generación de Efectivo Satélites y Comunicación, Lanzaderas e Infraestructura así como en el negocio CASA Espacio. Para identificar las cantidades liquidables que son los valores en uso, las pruebas se han realizado utilizando el método de descuento de flujos de caja. Basándose en las actuales proyecciones del valor de los flujos de caja antes de impuestos el valor en uso de estas Unidades de Generación de Efectivo se ha determinado aplicando una tasa de impuestos del 12,5%. Dado que las cantidades realizables se encontraban por debajo de las cantidades registradas en libros de las Unidades de Generación de Efectivo Satélites y Comunicación y del negocio de CASA Espacio se reconoció un gasto por depreciación extraordinaria de 350 millones de euros, incluida dentro de los 936 millones de euros de dotación a la amortización registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de 2002.

En 2001, tras los acontecimientos provocados por los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, el Grupo llevó a cabo una prueba de depreciación extraordinaria en relación con el fondo de comercio reconocido de la división de Airbus, que todavía ha de considerarse una unidad de generación de efectivo independiente. El importe recuperable de Airbus, superaba el valor contable, por lo que no fue necesario realizar una depreciación extraordinaria. También se realizaron pruebas de depreciación extraordinaria del fondo de comercio de las divisiones de Espacio y Defensa, que resultaron en una depreciación extraordinaria para Astrium en 2001 de 210 millones de euros, Systems & Defence Electronics (S&DE) de 240 millones, para LFK de 170 millones de euros y para Matra Datavision de 170 millones de euros.

11 Inmovilizaciones materiales

Un detalle de los valores brutos, amortización acumulada y valores netos se detalla a continuación:

Coste (en millones de euros)	Saldo a		Cambios en el			Saldo a 31	
	1 de enero de 2002	Diferencias de cambio	Adiciones	perímetro de consolidación	Reclasificación	Enajenaciones	de diciembre de 2002
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros	3.876	(39)	303	3	123	(44)	4.222
Equipos técnicos y maquinaria	4.512	(258)	466	(12)	1.202	(119)	5.791
Otros equipos, equipos de fábrica y oficina	7.219	(308)	340	31	(990)	(428)	5.864
Pagos anticipados en relación con Inmovilizaciones materiales e Inmovilizaciones en curso	812	(31)	1.074	2	(108)	(62)	1.687
Total	16.419	(636)	2.183	24	227	(653)	17.564

Amortización (en millones de euros)	Saldo a		Cambios en el			Saldo a 31	
	1 de enero de 2002	Diferencias de cambio	Adiciones	perímetro de consolidación	Reclasificación	Enajenaciones	de diciembre de 2002
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros	(1.267)	16	(200)	–	(53)	32	(1.472)
Equipos técnicos y maquinaria	(2.259)	170	(636)	7	(735)	101	(3.352)
Otros equipos, equipos de fábrica y oficina	(2.833)	164	(543)	(19)	760	292	(2.179)
Pagos anticipados en relación con Inmovilizaciones materiales e Inmovilizaciones en curso	(10)	–	(46)	–	4	–	(52)
Total	(6.369)	350	(1.425)	(12)	(24)	425	(7.055)

Valor contable (en millones de euros)	Saldo a		Saldo a 31	
	1 de enero de 2002		de diciembre de 2002	
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros	2.609		2.750	
Equipos técnicos y maquinaria	2.253		2.439	
Otros equipos, equipos de fábrica y oficina	4.386		3.685	
Pagos anticipados en relación con Inmovilizaciones materiales e Inmovilizaciones en curso	802		1.635	
Total	10.050		10.509	

El epígrafe "Otros equipos, equipos de fábrica y oficina" incluye aviones (i) que se han arrendado a clientes y que están clasificados como arrendamientos operativos con un coste de 1.336 millones de euros y 1.294 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente, (ii) y se han vendido bajo los términos que incluyen compromisos de garantía del valor de los activos siendo el valor actual de tal compromiso superior al 10% del precio de venta del avión (asumiendo que es el valor razonable "fair value") y por tanto se han registrado como arrendamiento operativo con un valor de coste de 1.709 millones de euros y 1.912 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente. En la venta inicial del avión, el coste total previamente reconocido en existencias es reclasificado a "Otros equipos, equipos de fábrica y oficina" y amortizado según su vida útil estimada, los importes recibidos del cliente se registran como ingresos a distribuir en varios ejercicios. (Véase Nota 21, "Ingresos a distribuir en varios ejercicios")

El valor de coste total de aviones en régimen de arrendamiento operativo asciende a 3.045 millones de euros y 3.206 millones de euros al 31 de diciembre de 2002 y 2001, respectivamente (la amortización acumulada correspondiente asciende a 1.445 millones de euros y 1.384 millones de euros respectivamente). El gasto por amortización correspondiente a 2002 asciende a 263 millones de euros (419 millones de euros en 2001). Véase Nota 24, "Compromisos y contingencias" para detalles sobre ventas de transacciones financieras.

Las cuotas de arrendamientos operativos, futuras no cancelables (no descontadas) a pagar por clientes incluidas en los ingresos al 31 de diciembre de 2002 son las siguientes:

(en millones de euros)	
No más tarde a 2003	179
Posterior a 2003 y no más tarde a 2007	653
Posterior a 2007	352

En 2002 el Grupo reclasificó cinco aviones tipo Beluga desde el epígrafe "otros equipos, equipos de fábrica y oficina" a "equipos técnicos y maquinaria". Estos aviones se utilizan en el proceso de producción. El efecto se ve parcialmente compensado por la reclasificación de ciertos aviones Airbus arrendados en régimen de arrendamiento financiero a un arrendamiento operativo, tras una renegociación de las condiciones, y que son ahora parte de otros equipos, equipos de fábrica y oficina.

A 31 de diciembre de 2002 y 2001 Inmovilizaciones materiales incluye edificios, equipos técnicos y otros equipos en régimen de arrendamiento financiero por importes de 146 millones de euros y 169 millones de euros, netos de amortización acumulada, por 296 millones de euros y 273 millones de euros. La dotación de la amortización en 2002 fue de 23 millones de euros.

12 Inversiones en empresas asociadas y otras inversiones y activos financieros a largo plazo

A continuación se muestra la composición de Inmovilizaciones financieras:

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Inversiones en empresas asociadas	1.333	1.252
Otras inversiones a largo plazo	810	766
Otros activos financieros	2.732	2.708
Total	4.875	4.726

Las **inversiones en empresas asociadas** se han contabilizado siguiendo el método de puesta en equivalencia. A 31 de diciembre de 2002 y 2001 "Inversiones en empresas asociadas" se compone de la participación de EADS en Dassault Aviation del (45,96% a 31 de diciembre de 2002 y 2001) por importe de 1.333 millones de euros y 1.252 millones de euros en 2001. Dado que todavía no se dispone de información financiera sobre Dassault Aviation con respecto al ejercicio 2002, los ingresos netos derivados de esta inversión se han registrado sobre la base de los resultados netos del año anterior de dicha sociedad, ajustado por los dividendos recibidos (Véase Nota 8 "Resultados financieros"). En el Anexo "Información sobre las principales inversiones" se incluye una lista de las inversiones en empresas asociadas.

"**Otras inversiones**" incluye las participaciones de EADS en compañías no consolidadas siendo las más significativas a 31 de diciembre de 2002 una participación del 42% en Nortel Networks Germany por importe de 156 millones de euros, una participación del 45% en Nortel Network France por importe de 119 millones de euros y una participación en Embrear de 75 millones de euros. La inversión en las dos filiales de Nortel se considera fuera del perímetro de consolidación debido a los cambios en la estructura directiva de las sociedades que Nortel comenzó en 2001.

"**Otros activos financieros**" abarca principalmente las actividades de financiación de ventas del Grupo. A 31 de diciembre de 2002 y 2001, incluye principalmente(i) préstamos a clientes por 656 millones de euros y 949 millones de euros, (ii) cuentas a cobrar por arrendamientos financieros resultantes de la financiación de aviones por 749 millones de euros y 514 millones de euros en 2001 (iii) depósitos bancarios de reembolso anticipado (defeased) por 1.146 millones de euros y 1.044 millones de euros. Los préstamos se conceden a clientes para la financiación de la venta del avión. Estos préstamos son a largo plazo y normalmente tienen un vencimiento asociado al uso que el cliente hace del avión. Ambos, las cuentas a cobrar y los préstamos forman parte de la exposición al riesgo financiero del avión, neto de la devaluación acumulada de 444 y 477 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente. Estas operaciones de ventas financieras están generalmente aseguradas por el avión utilizado como garantía (Véase Nota 24 "Compromisos y contingencias" para más detalle en la financiación de ventas).

Las partidas que componen las inversiones en arrendamientos financieros son las siguientes:

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Cuotas mínimas	1.114	1.022
Intereses no devengados	(217)	(222)
Provisión	(148)	(286)
Total	749	514

Las cuotas mínimas y los intereses no devengados pendientes de cobro son los siguientes (no descontados):

(en millones de euros)	
No más tarde a 2003	76
Posterior a 2003 y no más tarde a 2007	340
Posterior a 2007	698

Las depósitos bancarios de reembolso anticipado (defeased) se reconocen cuando como parte de una venta financiada, Airbus se reserva cierta cantidad para compensar la exposición al riesgo del arrendador financiero. Otros activos financieros incluyen y 201 y 181 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 por otros préstamos p.ej. principalmente préstamos a empleados.

13 Existencias

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Materias primas y otros aprovisionamientos	853	929
Trabajos en curso	8.478	8.108
Productos terminados, componentes y mercaderías	1.525	1.796
Anticipos a proveedores	1.342	1.230
	12.198	12.063
Menos: Anticipos recibidos	(9.498)	(9.594)
Total	2.700	2.469

Todas las existencias se clasifican como activo circulante. A partir del 31 de diciembre de 2002, el Grupo ha cambiado de clasificación de productos terminados a trabajos en curso los aviones de Airbus. EADS considera más apropiado incluir en productos terminados solo aquellos aviones que están listos para su entrega, incluidos los aviones en pruebas de vuelo. Anteriormente, los aviones se incluían como productos terminados desde la fecha del primer vuelo teórico. Para mantener los efectos comparativos, EADS ha reclasificado 1.518 millones de euros de producto terminado a producto en curso a 31 de diciembre de 2001.

14 Deudores

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Clientes por ventas de productos y servicios	4.472	5.572
Provisión por insolvencias	(358)	(389)
Total	4.114	5.183

Los clientes por ventas de productos y servicios se clasifican como activo circulante. Al 31 de diciembre de 2002, 275 millones de euros (155 millones de euros en 2001) de la cuenta clientes por ventas de productos y servicios no esperan ser cobradas en el plazo de un año.

15 Otros deudores y otros activos

Otros deudores y otros activos a 31 de diciembre de 2002 y 2001 (5.256 y 2633 millones de euros respectivamente), incluye valores razonables "fair value" de instrumentos financieros derivados por 2.819 millones de euros y 92 millones de euros, respectivamente, y el resto del pago capitalizado pendiente al gobierno alemán (355 millones de euros y 454 millones de euros respectivamente) en relación con anticipos reembolsables que se amortizan con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que se entregan los aviones correspondientes.

A 31 de diciembre de 2002, otros deudores y otros activos comprende cuentas a cobrar de sociedades filiales por importe de 247 millones de euros (189 millones de euros a 31 de diciembre de 2001), cuentas a cobrar de sociedades vinculadas por importe de 357 millones de euros (352 millones de euros a 31 de diciembre de 2001), netas de provisiones por valor de (132) millones de euros ((112) millones de euros a 31 de diciembre de 2001) e impuestos de sociedades por 389 millones de euros.

Otros deudores y otros activos que esperan cobrarse en el plazo de un año ascienden a 2.243 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 (1.610 millones de euros a 31 de diciembre de 2001) y se clasifican en el activo circulante.

16 Inversiones financieras temporales

Las inversiones financieras temporales del Grupo ascienden a 4.497 millones de euros y 5.341 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente, y son en su totalidad clasificadas como disponibles para su venta. Las inversiones financieras temporales que esperan liquidarse en menos de 12 meses de la fecha del balance de situación, se clasifican como activo circulante y ascienden a 4.043 millones de euros y 4.954 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente.

17 Fondos propios

El movimiento de los "Fondos Propios" se incluye en los Estados de Fondos Propios Consolidados.

El capital social emitido del Grupo está compuesto por 811.198.500 y 809.175.56 acciones a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente. Las acciones de EADS son exclusivamente ordinarias y tienen un valor nominal de 1,00 euro. El capital social autorizado está formado por 3.000.000.000 acciones. En relación con el ESOP 2002 (Plan de compra de acciones para empleados) (Véase Nota 27 "Retribución en acciones"), EADS emitió 2.022.939 acciones con un valor nominal de 1,00 euro, representando un valor nominal de 2.022.939,00 euros.

Tras la autorización de la Junta General de Accionistas celebrada el 17 de Mayo de 2002, el Consejo de Administración resolvió el 9 de agosto y el 11 de octubre de 2002 requerir a los Directores Generales la implementación de un plan de readquisición de acciones hasta un máximo de 10.100.000 acciones propias, representando el 1,25% del capital emitido por la Sociedad. El 12 de julio y el 18 de septiembre de 2001 el Consejo de Administración del Grupo tomó la decisión de lanzar un plan de readquisición de acciones aprobado por la Junta General de Accionistas celebrada el 10 de mayo de 2001. En consecuencia, el Consejo de Administración solicitó a los Directores Generales y Consejeros Delegados que establecieran un plan de readquisición de 10.500.000 acciones. En resumen, la Sociedad tiene derecho a recomprar hasta 20,6 millones de euros de acciones de EADS, que representan el 2,54% del total del capital de la Sociedad.

En 2002, EADS compró 10.241.252 acciones propias, resultando un total de 800.957.248 acciones a 31 de diciembre de 2002. Con anterioridad al ejercicio 2002 el Grupo no había recomprado ninguna acción.

Asimismo, el 17 de mayo de 2002, la junta general de accionistas decidió distribuir un dividendo en efectivo correspondiente a 2001 por un importe bruto de 0,50 euros por acción, que fue distribuido el 28 de junio de 2002.

El capital suscrito representa el valor nominal de las acciones emitidas. El aumento de capital social representa la contribución de 2.022.939 euros que realizaron los empleados en 2002 bajo el plan de compra de acciones para empleados. Reservas incluye las reservas de capital, resultados de ejercicios anteriores así como el resultado del ejercicio. Beneficios / pérdidas acumuladas (AOCI) incluye todas las cantidades registradas directamente en Fondos Propios resultantes de las variaciones en los valores razonables "fair value" de los instrumentos financieros clasificados como disponibles para la venta, que forman parte de operaciones efectivas de cobertura de flujos de caja "cash-flow hedges", así como los ajustes por tipo de cambio de las entidades extranjeras. Acciones propias reflejan el saldo de la cantidad pagada por las acciones de la sociedad.

18 Provisiones

Un detalle de las provisiones se presenta a continuación:

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Planes de pensiones (Véase Nota 18 a) y obligaciones similares	3.392	3.176
Instrumentos financieros (Véase Nota 18 b)	161	3.673
Otras provisiones (Véase Nota 18 c)	4.695	5.069
Total	8.248	11.918

A 31 de diciembre de 2002 y 2001, respectivamente, 3.209 millones de euros y 3.019 millones de euros de los planes de pensiones y obligaciones similares, 11 millones de euros y 1.627 millones de euros de instrumentos financieros así como 3.194 millones de euros (2.833 millones de euros) de otras provisiones tienen un vencimiento superior a 1 año.

a) Planes de pensiones

Cuando los empleados del Grupo se jubilan, reciben prestaciones de acuerdo con lo estipulado en los acuerdos de jubilación, de conformidad con las normativas y las prácticas de los países (principalmente, Francia y Alemania) en los que opera el Grupo. La legislación francesa establece el pago de prestaciones por jubilación a los empleados en función de su antigüedad en la empresa. En Alemania, las prestaciones por jubilación se pagan en función de los sueldos y la antigüedad. Algunos planes de pensiones se basan en el salario del último ejercicio o en una media de los últimos tres años de trabajo, mientras otros son planes fijos que dependen de una escala (que incluye el nivel salarial y la posición).

Se realizan estudios actuariales periódicamente para determinar el importe de las obligaciones del Grupo en relación con los compromisos por jubilación. Este estudio incluye hipótesis sobre evolución salarial, edad de jubilación y los tipos de interés a largo plazo. Incluye todos los gastos que el Grupo tendría que pagar para alcanzar estas obligaciones. El importe resultante se registra en el balance de situación como una provisión. Los beneficios y pérdidas actuariales se difieren y se registran de acuerdo a la vida laboral restante esperada, de los empleados que participan en cada plan cuando exceden el mayor entre el 10 % del valor presente de las obligaciones definidas y el 10 % del valor razonable "fair value" de los activos del plan.

La tabla siguiente incluye información en relación con las obligaciones por pensiones del Grupo.

Variación en la provisión por compromisos por pensiones en 2002:

(en millones de euros)

Provisión por pensiones al comienzo del ejercicio:	3.151
Coste normal del periodo	319
Contribuciones	(16)
Beneficios pagados	(109)
Adquisiciones y otros	12
Provisión para pensiones cierre del ejercicio	3.357

La diferencia entre el importe total de los planes de pensiones y obligaciones similares 3.392 y 3.176 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001, respectivamente, y el importe neto provisionado para las pensiones (3.357 y 3.151 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001) se debe principalmente a compromisos adicionales por compensaciones diferidas (35 y 25 millones de euros en 2002 y 2001 respectivamente), que en el año de su origen no formaban parte del importe neto reconocido como pasivo por pensiones.

Variación en las obligaciones de prestación definida:

(en millones de euros)

	2002	2001
Obligaciones por prestación definida al inicio del ejercicio	3.880	3.512
Coste por año de servicio	124	84
Coste financiero	229	220
Modificaciones del plan	0	(8)
Pérdidas actuariales	201	191
Adquisiciones y otros	8	12
Prestaciones pagadas	(155)	(131)
Obligaciones por prestación definida al cierre del ejercicio	4.287	3.880

Notas a los estados financieros consolidados

Las obligaciones por prestación definida al final del ejercicio reflejan el valor actual, sin deducir ningún activo del plan, de los pagos futuros esperados para hacer frente a la obligación contraída con los empleados por los servicios prestados. Las pérdidas actuariales ascienden a 201 millones de euros a 31 de diciembre de 2002, principalmente como consecuencia del descenso de la tasa de descuento para obligaciones de pensiones en Alemania de un 6,0 % a un 5,75%.

Cambio en los activos del plan:

(en millones de euros)	2002	2001
Valor de realización de los activos del plan al inicio del ejercicio	571	682
Rentabilidad real de los activos del plan	(35)	(70)
Contribución y otros	42	1
Prestaciones pagadas	(46)	(42)
Valor razonable de los activos del plan al cierre del ejercicio	532	571

El valor razonable "fair value" de los activos del plan al cierre del ejercicio incluye los activos mantenidos en los fondos para las prestaciones a los empleados a largo plazo, que existen sólo para pagar o financiar las prestaciones a los empleados. Los activos del plan no se encuentran expuestos enteramente a fluctuaciones del mercado de valores, tan solo una pequeña parte de los activos del plan se invierte en tales instrumentos.

La tabla siguiente muestra una conciliación del estado de cobertura con los importes registrados en los balances de situación consolidados:

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Estado de cobertura ¹	3.755	3.309
Beneficios (pérdidas) actuariales netos no registrados	(398)	(158)
Importe neto registrado	3.357	3.151

¹ Diferencia entre las obligaciones por prestación definida y el valor razonable "fair value" de los activos del plan.

El importe neto registrado se corresponde con el importe definido como pasivo por planes de pensiones de prestación definida, y forma parte del epígrafe "Planes de pensiones y obligaciones similares". Este importe incluye el estado de cobertura, ajustado por los beneficios / pérdidas actuariales, que no han de registrarse ya que no cumplen el criterio de reconocimiento.

La siguiente tabla muestra las hipótesis medias ponderadas utilizadas para calcular los valores actuariales de los planes de pensiones:

Hipótesis

(en %)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Interés técnico (tasa de actualización)	5,0–5,75	5,0–6,0
Aumento de la prestación	3,0	3,0–3,5
Tasa de inflación	1,75	2,0

El desglose del coste normal del período por pensiones, incluido en Beneficio antes de resultados financieros, impuesto sobre beneficios e intereses minoritarios, es el siguiente:

(en millones de euros)	2002	2001
Coste por año de servicio	124	84
Coste financiero	229	220
Rentabilidad prevista de los activos del plan	(42)	(47)
Pérdidas actuariales netas (beneficios)	8	0
Coste normal del período por pensiones	319	257

b) Instrumentos financieros

La provisión por instrumentos financieros (161 millones de euros y 3.673 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001) refleja el valor negativo de mercado de instrumentos financieros derivados en divisas. El descenso se debe al fortalecimiento del euro contra el dólar estadounidense (1 Euro = 1,0487 US dólar estadounidense en 2002; 1 Euro = 0,8813 dólar estadounidense en 2001).

c) Otras provisiones

Un detalle de otras provisiones se presenta a continuación:

(en millones de euros)	31 de diciembre 2002	31 de diciembre 2001
Riesgos financieros relativos a aviones	1.215	1.498
Facturas pendientes	802	820
Pérdidas contractuales	433	450
Provisión de impuestos	255	213
Garantías	180	198
Otros riesgos y gastos	1.810	1.890
Total	4.695	5.069

La provisión para riesgos financieros de aviones cubre, en línea con la política del Grupo para el riesgo de financiación de ventas, la exposición neta al riesgo de la financiación de aviones (689 millones de euros a 31 de diciembre de 2002) y el riesgo del valor de los activos (526 millones de euros a 31 de diciembre de 2002) relacionados con Airbus y ATR de la división Aeronáutica.

El movimiento de las provisiones en el ejercicio ha sido el siguiente:

(en millones de euros)	Balance a 1 enero de 2002	Diferencias de cambio	Adiciones	Reclasifi- caciones	Usados/ liberados	Balance a 31 de diciembre de 2002
Riesgos financieros relativos a aviones	1.498	(236)	227	(126)	(148)	1.215
Facturas pendientes	820	0	380	(54)	(344)	802
Pérdidas contractuales	450	(5)	145	(28)	(129)	433
Provisión para impuestos	213	0	90	(7)	(41)	255
Garantías	198	(10)	64	7	(79)	180
Otros riesgos y cargos	1.890	(107)	636	98	(707)	1.810
Total	5.069	(358)	1.542	(110)	(1.448)	4.695

19 Deudas financieras

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Bonos	209	426
Deudas con entidades de crédito	256	286
Deudas con empresas asociadas	166	90
Préstamos	80	106
Deudas por arrendamiento financiero	100	110
Otros	374	444
Deudas financieras a corto plazo (menos de un año)	1.185	1.462
Bonos	44	195
Deudas con entidades de crédito <i>deudas a más de 5 años: 810 (a 31 de diciembre de 2001: 1.162)</i>	1.313	1.541
Deudas con empresas asociadas <i>deudas a más de 5 años: 0 (a 31 de diciembre de 2001: 9)</i>	0	18
Préstamos <i>deudas a más de 5 años: 667 (a 31 de diciembre de 2001: 1.217)</i>	968	1.648
Deudas por leasing financiero <i>deudas a más de 5 años: 688 (a 31 de diciembre de 2001: 1.094)</i>	1.466	1.636
Deudas financieras a largo plazo	3.791	5.038
Total	4.976	6.500

La disminución del saldo de Deudas Financieras de 6.500 millones de euros a 31 de diciembre de 2001 a 4.976 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 se debe al efecto de las diferencias de cambio positivas por 782 millones de euros, pagos de obligaciones de 368 millones de euros y la liquidación de deudas bancarias. Dentro del epígrafe "Otros" se incluyen deudas financieras con socios de joint ventures. Las deudas por arrendamiento financiero a ciertos arrendadores están respaldadas por depósitos bancarios de reembolso anticipado (defeased) de 1.146 y 1.044 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001 respectivamente.

El importe total de las deudas financieras con vencimiento en los próximos cinco años y en años posteriores es el siguiente:

(en millones de euros)	Deudas financieras
2003	1.185
2004	193
2005	325
2006	393
2007	715
Años posteriores	2.165

20 Acreedores comerciales y otras deudas

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Acreedores comerciales	5.070	5.466
Otras deudas	10.246	10.631
Total	15.316	16.097

A 31 de diciembre de 2002, Otras deudas incluye principalmente anticipos de clientes de 3.578 millones de euros (4.509 millones de euros a 31 de diciembre de 2001), así como anticipos reembolsables de Gobiernos europeos de 4.265 millones de euros (3.469 millones de euros a 31 de diciembre de 2001). También incluye deudas con compañías vinculadas de 85 millones de euros (68 millones de euros a 31 de diciembre de 2001) y a compañías asociadas por 80 millones de euros (85 millones de euros a 31 de diciembre de 2001). Como consecuencia del debilitamiento del dólar estadounidense en 2002 los anticipos de clientes descendieron 449 millones de euros. El incremento en los anticipos de Gobiernos europeos se debe principalmente al programa A380.

Vencimientos – Dentro de acreedores comerciales, a 31 de diciembre de 2002, 33 millones de euros (173 millones de euros en 2001) tienen un vencimiento superior al año. Dentro de "Otras deudas" se incluyen 3.892 millones de euros cuyo vencimiento es inferior a un año y 3.715 millones de euros cuyo vencimiento es superior a cinco años.

21 Ingresos a distribuir en varios ejercicios

La mayor parte de los ingresos a distribuir en varios ejercicios se debe a las ventas de aviones Airbus que incluyen compromisos de garantía del valor de los activos, registrados como arrendamientos operativos (2.031 millones de euros en 2002 y 2.309 millones de euros en 2001, respectivamente).

22 Estados financieros consolidados

Dentro de la posición de caja de EADS (figura como Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes en el Estado de Cash Flow Consolidado) se incluyen 227 Millones de euros (386 millones de euros en 2001) que representan la cantidad depositada por Airbus en BAES. También se incluyen 596 millones de euros y 414 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 y 2001, respectivamente, que representan la participación de EADS sobre Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes de MBDA depositados en BAES y Finmeccanica. Estos fondos son totalmente disponibles por EADS.

En la presentación del Balance Consolidado a 31 de diciembre de 2002 y del Estado de Cash Flow Consolidado, EADS ha considerado como parte de la posición de caja (siendo Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes y ciertas inversiones financieras temporales cualificadas, ver Nota 2, "Resumen de políticas contables" más significativas), inter alia, una cantidad de 160 millones de euros relacionada con Astrium. Debido a que Astrium consolida utilizando el método de integración proporcional, esta cantidad corresponde a anticipos de caja realizados a Astrium para los cuales, EADS podría solicitar el reembolso de BAES en virtud del acuerdo de accionistas de Astrium.

El siguiente cuadro ofrece un detalle de las adquisiciones y enajenaciones de empresas subsidiarias y de unidades de negocio:

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2002	31 de diciembre de 2001
Precio de compra (venta), agregado	(71)	415
Por tanto sin incluir tesorería y activos financieros líquidos equivalentes	(71)	415
Caja y activos financieros líquidos equivalentes	(9)	13

Dentro del precio de venta total recibido en 2002 de 71 millones de euros está el efectivo recibido por la venta de Aircelle por 63 millones de euros. En 2001, el precio de las adquisiciones ascendió a 415 millones de euros principalmente por la compra de Cogent, Tesat y Dornier. La línea "Resultado por enajenaciones de inmovilizado / negocios y resultado de las asociadas (método de puesta en equivalencia)" en el Estado de Cash Flow consolidado, incluye en 2002 el resultado de las empresas asociadas por 134 millones de euros. El efecto de las variaciones en el tipo de cambio en tesorería y activos financieros líquidos equivalentes asciende a 82 millones de euros, principalmente causado por el debilitamiento del dólar estadounidense en 2002.

23 Litigios y demandas

Existen diversas actuaciones legales, investigaciones del Gobierno, procesos legales y otras demandas pendientes o que pueden ser entablados o definidos en el futuro contra el Grupo. Los litigios están sujetos a un gran número de incertidumbres, y el resultado de los litigios individuales no se puede predecir con seguridad. EADS considera que ha realizado las provisiones adecuadas para cubrir actuales o contemplados riesgos por litigios. Es razonablemente posible que la resolución definitiva de algunos de estos litigios exija que el Grupo incurra en gastos, por encima de las provisiones dotadas, durante un amplio período de tiempo y por importes que no pueden ser estimados razonablemente. La expresión "razonablemente posible" se utiliza en este contexto en el sentido de que la probabilidad de que se produzca una operación o acontecimiento futuro es más que remota, pero menos que probable. Aunque la resolución definitiva de dichos litigios podría tener un impacto significativo en los resultados de explotación consolidados del Grupo correspondientes al período objeto de información en el que se registra un ajuste a la provisión estimada, el Grupo considera que cualquier ajuste que surgiera no debería afectar significativamente a su situación financiera consolidada.

EADS no tiene constancia de la existencia de alguna otra situación excepcional o pendiente o amenaza legal o de procedimientos de arbitraje que pueda tener o que pueda haber tenido en un periodo reciente un efecto material en su posición financiera, sus actividades, sus resultados o su Grupo, excepto aquellos expuestos a continuación.

EADS (más específicamente, DADC y Dornier GmbH) es y ha formado parte de diversas disputas y procesos de arbitraje con la familia Dornier, accionistas minoritarios de Dornier GmbH. Estas disputas se refieren a la validez de diversas resoluciones de reuniones de accionistas de Dornier GmbH, principalmente relativas a las contribuciones de las actividades y activos de Dornier. Estas contribuciones fueron la causa de dos procedimientos de arbitraje que se resolvieron recientemente decidiendo a favor de EADS/Dornier GmbH. Además la validez de algunas de esas contribuciones fue confirmada por el juzgado regional de apelaciones en Stuttgart. Sin embargo, otros procedimientos, en particular relativos a la contribución de las participaciones en Dornier Luftfahrt GmbH por Dornier a Fairhild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH, están pendientes de resolución. EADS y Dornier GmbH esperan que los procedimientos pendientes se resuelvan a su favor tal como ha sido en decisiones recientes.

A final de 2002, se produjo un requerimiento de arbitraje contra una subsidiaria de EADS involucrada en la provisión de equipos bajo un contrato comercial que terminó hace varios años. Aunque una valoración preliminar de esta reclamación pudiera resultar significativa, el riesgo financiero no puede ser cuantificado en esta etapa del procedimiento. EADS considera que dispone de fuertes argumentos, de modo y de forma para defenderse de la reclamación. En estos momentos del proceso no se puede valorar el riesgo financiero.

24 Compromisos y contingencias

Activos contingentes

EADS (más específicamente Euromissile GIE) recientemente ha obtenido una sentencia favorable en el proceso de arbitraje iniciado por Thales y ha sido indemnizado por los daños reclamados, la cantidad principal asciende a 107,6 millones de euros, que no han sido cobrados ni contabilizados a 31 de diciembre de 2002. La decisión debe ser inmediatamente cumplida y los importes fueron pagados a Euromissile GIE el 17 de Febrero de 2003. Sin embargo, Thales ha completado un requerimiento para anular la decisión de este arbitraje.

Obligaciones de compromisos y contingencias

Financiación de ventas – En relación con las actividades de Airbus y de ATR, EADS se compromete a financiar las ventas a determinados clientes. Las operaciones de financiación de ventas suelen garantizarse con el propio avión que es objeto de la venta. Asimismo, Airbus y ATR se benefician de las cláusulas de protección y paquetes de garantías diseñados a medida de los riesgos percibidos y al entorno jurídico. EADS considera que el valor razonable "fair value" estimado del avión que garantiza dichos compromisos compensará sustancialmente cualquier posible pérdida derivada de los compromisos. Se dotan las correspondientes provisiones para cubrir cualquier diferencia entre el importe de los compromisos de financiación asumidos y el valor razonable "fair value" del avión financiado o directamente se deprecia el valor del avión. El riesgo de que se ejercitan dichos compromisos se considera remoto. La base para la depreciación es un modelo de riesgo de precio que se aplica a cada cierre para monitorizar el valor pendiente del avión.

Dependiendo de la parte que asuma los riesgos y beneficios de la propiedad del avión financiado, los activos relacionados con las ventas financiadas son contabilizados en el balance (i) como un arrendamiento operativo (Véase Nota 11 "Inmovilizaciones materiales") o (ii) como un préstamo a clientes o (iii) como cuentas a cobrar por leasings (Véase Nota 12 "Inversiones en empresas asociadas y otras inversiones a largo plazo y activos financieros").

A 31 de diciembre de 2002, la eliminación / depreciación acumulada asciende a 459 millones de euros para los leasings operativos y a 444 millones de euros para los préstamos y leasings financieros. 72 millones de euros se recogen en provisiones para el riesgo financiero de los aviones (Véase Nota 18c "Otras provisiones").

Algunas financiaciones de ventas incluyen la venta y el lease back del avión con un tercero, arrendador, bajo un arrendamiento operativo. A menos que el Grupo haya vendido los compromisos del leasing operativo a terceras partes, los cuales asumirían las obligaciones para los pagos, está expuesta a futuros pagos por leasing. Los pagos nominales futuro del leasing operativo derivados de las ventas de aviones son registrados fuera del balance y el detalle es el siguiente:

(en millones de euros)

No mas tarde de 2003	244
Después de 2003 y antes 2007	1.022
Después de 2007	1.738

El total de compromisos de arrendamientos de 3.004 millones de euros surge por aviones en alquiler y son generalmente soportadas por los correspondientes ingresos por subarrendamiento de clientes. Una gran parte de los compromisos de arrendamiento (1.552 millones de euros) surge de las transacciones vendidas a terceras partes que asumen las obligaciones de los pagos. El valor nominal de los compromisos futuros de arrendamiento de aviones de Airbus donde EADS soporta el riesgo ha disminuido de 1.853 millones de euros en 2001 a 1.452 millones de euros, principalmente debido a la depreciación del US Dólar en comparación con Euro de 296 millones de euros. EADS determina la exposición bruta al riesgo del arrendamiento operativo como el valor actualizado de las corrientes del pago relacionadas con el mismo. La diferencia entre la exposición bruta y el valor estimado del avión subyacente utilizado como garantía colateral, se provisiona completamente, por 617 millones de euros y se registra como parte de la provisión para el riesgo financiero del avión (Véase Nota 18c, "Otras provisiones").

Además EADS es responsable en el caso de que las **garantías del valor de los activos** otorgadas a los clientes como parte de la venta del avión. La Dirección de Airbus considera que el riesgo financiero asociado a estas garantías es controlable. Tres factores contribuyen a esta evaluación: (i) la garantía solo cubre un tramo del valor futuro estimado del avión, y su nivel se considera prudente en comparación con el valor futuro estimado de cada avión; (ii) la exposición al riesgo relacionada con la garantía del valor de los activos está diversificada entre un elevado número de aviones y clientes; y (iii) las fechas vencimiento de las garantías de valor de los activos pendientes están repartidas en distintos años hasta 2017 con lo que el nivel de exposición a vencimientos anual es bajo a lo largo de los años. Por ejemplo, para el periodo que abarca 2003 a 2007, el riesgo medio anual bruto de las garantías del valor de los activos es de aproximadamente 280 millones de euros. La variación en la exposición media refleja que el valor mas alto garantizado del avión en el período de ejecución se alcanza en 2007. De año en año la exposición bruta al riesgo de garantía del valor del activo no cambia entre 2002 y 2001. Los 526 millones de euros de exposición neta al riesgo está totalmente provisionada en el balance de situación, como consecuencia la exposición residual neta es cero.

Dado que los períodos limitados de ejercicios de las garantías de valor de los activos finalizan por término medio diez años después de la entrega del avión, las garantías de valor de los activos emitidas en 2003 no podrán ejercerse antes de 2013 y, por tanto, no se espera un incremento en la exposición al riesgo a corto plazo.

Aunque también se incurre en **compromisos de garantía** de compra para proporcionar financiación relacionada con la cartera de pedidos de Airbus y de ATR, tales compromisos no se consideran parte de la exposición bruta al riesgo hasta que se otorga realmente la financiación, lo que ocurre cuando se entrega el avión. Esto se debe a que (i) la experiencia anterior sugiere que es poco probable que esas operaciones de financiación propuesta se pongan realmente en práctica, (ii) hasta la entrega del avión, Airbus y ATR retienen el activo y no incurren en un riesgo inusual en relación con el mismo, y (iii) es posible que terceros participen en la financiación.

Con el fin de atenuar la exposición de Airbus y ATR a créditos inaceptables, dichos compromisos suelen incluir condiciones financieras que deben cumplir las partes a las que se concede la garantía para beneficiarse de la misma.

A pesar de la garantía colateral subyacente, si Airbus no fuese capaz de hacer frente a sus obligaciones de ventas financiadas y al garantizar el valor de los activos, ciertas compañías de EADS y BAES guardan conjuntamente varias provisiones por la exposición de ventas incurrido por Airbus con anterioridad al 1 de enero de 2001. La exposición de EADS a las obligaciones incurridas por Airbus con posterioridad al 1 de enero de 2001 está limitada por sus estatutos como accionista en Airbus S.A.S. Respecto a ATR, cada accionista está colectiva e individualmente obligado contra terceras personas sin limitación. Entre los accionistas, la obligación está limitada a cada socio en proporción a su participación.

Compromisos en pensiones – EADS tiene varios joint ventures con BAES, de las que las más significativas en número de empleados son Airbus y MBDA. Respecto a cada joint venture, mientras BAES continúe como accionista, los empleados de UK podrían permanecer en los planes de pensiones de BAES, que actualmente corresponden a planes de prestación definida. BAES ha anunciado recientemente una insuficiencia en los activos afectos a los compromisos por pensiones en la jubilación en comparación con sus respectivas obligaciones por 2.164 millones de libras (después del impuesto diferido asumido) que habría sido reconocido si se hubiera implementado la nueva norma contable FRS 17. Como participantes de los planes de BAES, las joint ventures con EADS están potencialmente afectadas por esta insuficiencia. Sin embargo, los acuerdos de joint venture entre EADS y BAES tienen el efecto de limitar las contribuciones que la joint venture debe realizar al plan de pensiones durante un periodo determinado (p.ej. hasta 2011 para Airbus). Cualquier contribución adicional sería pagada por BAES. EADS por tanto no está expuesta a incrementos en las contribuciones derivadas de las necesidades de financiación de dichos planes de pensiones, durante el período de limitación de las contribuciones. Actualmente, EADS tiene limitada información sobre el impacto que tendrían las necesidades de financiación de los planes mencionados sobre las joint ventures después del período de limitación de las contribuciones.

En el caso de Astrium, tras el acuerdo firmado el 30 de enero de 2003, esta sociedad dejará de ser una joint venture con BAES. EADS establecerá un plan de pensiones para los empleados de Reino Unido en función de una transferencia de los importes existentes en el plan actual. Dependiendo del tipo de plan de pensiones que EADS establezca para los empleados de Reino Unido, el importe máximo estimado a 31 de diciembre de 2002 estaría aproximadamente en 30 millones de libras esterlinas y sería tratado como costes de adquisiciones, por lo que no afectaría a los ingresos netos.

Otros compromisos – Otros compromisos comprende pasivos contingentes y bonos de actuación a algunos clientes.

Los compromisos futuros en **arrendamiento operativo de pagos** para alquiler (siendo EADS el arrendatario) y contratos de arrendamiento financiero (no relativos a la financiación de los aviones), ascienden a 740 millones de euros y se refieren principalmente a operaciones de aprovisionamiento (p. ej., leasings de maquinaria, alquileres de coches,...). Los vencimientos son los siguientes:

(en millones de euros)

No mas tarde de 2003	71
Después de 2003 y antes 2007	229
Después de 2007	440

25 Información sobre instrumentos financieros

a) Gestión de riesgos financieros

Por el tipo de las actividades que lleva a cabo, EADS está expuesta a una serie de riesgos financieros, especialmente al riesgo de tipo de cambio y al riesgo de tipo de interés, tal como se explica a continuación. La gestión y limitación de dichos riesgos financieros en EADS se lleva a cabo por el departamento de tesorería central de EADS Headquarters en virtud de políticas aprobadas por el Consejo de Administración. La identificación, evaluación y cobertura de los riesgos financieros es responsabilidad de los comités de tesorería de las divisiones del Grupo y las unidades de negocio.

Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio – EADS gestiona una cartera de cobertura a largo plazo con distintos vencimientos, cubriendo su exposición neta en las ventas en dólares estadounidenses principalmente procedentes de las actividades de Airbus. Esta cartera cubre la gran mayoría de las transacciones de cobertura del Grupo.

Los ingresos de EADS se encuentran denominado principalmente en dólares, si bien una parte importante de sus gastos son en euros y una más pequeña en libras esterlinas. En consecuencia, en la medida en que EADS no utilice instrumentos financieros para cubrir la exposición neta al riesgo de tipo de cambio tanto actual como futuro, sus beneficios se verían afectados por las

fluctuaciones que se produzcan en el tipo de cambio euro/dólar. Dado que el objetivo del Grupo es generar beneficios únicamente a través de sus operaciones y no mediante la especulación sobre las fluctuaciones en los tipos de cambio, EADS utiliza estrategias de cobertura para gestionar y minimizar el impacto que estas fluctuaciones en los tipos de cambio puedan tener en dichos beneficios.

A efectos de reporting financiero, para cubrir la exposición al riesgo en dólares americanos, EADS designa parte de sus posiciones en divisa como los elementos cubiertos. Como instrumentos de cobertura EADS utiliza principalmente opciones y futuros sobre moneda extranjera.

EADS pretende cubrir la mayoría de su exposición neta al riesgo basándose en la cartera de pedidos en firme y en las operaciones previstas. En el caso de productos como los aviones, EADS utiliza generalmente una cobertura de las ventas en dólares americanos correspondientes al año siguiente hasta el 2010. Las posiciones cubiertas se definen como los primeros ingresos en efectivo previstos altamente probables para un mes determinado, basándose en los pagos finales al momento de la entrega. El importe de esos primeros ingresos lo decide por un comité de tesorería y cubre normalmente hasta el 100 % de la exposición neta en dólares americanos equivalente derivada de dicha venta. Para EADS una transacción presupuestada es considerada altamente probable si la futura entrega está incluida en el libro de pedidos auditado o su materialización es muy probable en vista de las evidencias contractuales (p.ej. carta de intenciones).

Es posible ajustar el ratio de cobertura para tener en cuenta los cambios macroeconómicos que afectan a los tipos de cambio al contado y a los tipos de interés, según sea el caso.

Para los proyectos relacionados con el negocio, EADS cubre el 100 % basándose en los flujos específicos que surgen desde la fecha de la firma y contratos individuales. La cobertura se implementa basada en proyectos individuales, p. ej. Un contrato nuevo.

Riesgo de tipo de interés – El Grupo utiliza una técnica de gestión de activos y pasivos con el objeto de limitar los riesgos de tipo de interés. El Grupo se encarga de equilibrar el perfil de riesgo de sus activos con la estructura de pasivos correspondiente. La exposición neta a riesgos de tipo de interés se gestiona mediante varios tipos de instrumentos para minimizar el riesgo y sus repercusiones financieras. Por tanto el Grupo puede utilizar los derivados de tipos de interés con el propósito de obtener cobertura.

Los instrumentos de cobertura que se asignan específicamente a instrumentos de deuda tienen como máximo los mismos importes nominales, así como las mismas fechas de vencimiento que los elementos cubiertos, con la excepción de un pequeño número de posiciones residuales positivos no significativos a efectos del cierre teórico. En relación con la tesorería, EADS sólo invierte en instrumentos a corto plazo y/o instrumentos que están relacionados con un tipo de interés variable para minimizar aún más cualquier riesgo de tipo de interés en su tesorería y cartera de inversiones financieras temporales.

Riesgo de precio – La tesorería, los activos financieros líquidos equivalentes y las inversiones financieras temporales del Grupo se invierten en instrumentos financieros no especulativos, fundamentalmente de alta liquidez, como certificados de depósitos, depósitos diarios, papeles comerciales y otros instrumentos monetarios, que generalmente tienen un vencimiento inferior a 3 meses, así como inversiones de renta fija cotizada con un vencimiento generalmente inferior a un año. Por lo tanto, el riesgo de precio al que está expuesto el Grupo es mínimo.

Riesgo de liquidez

La política del Grupo es mantener tesorería y activos financieros líquidos en cualquier momento, tener fondos disponibles para cumplir sus compromisos futuros. Diariamente EADS invierte su excedente de caja en instrumentos financieros líquidos y no especulativos tales como certificados de depósitos, depósitos diarios, papeles comerciales y otros instrumentos financieros que generalmente tienen un vencimiento inferior a 3 meses.

Riesgo de crédito

EADS está expuesto al riesgo de crédito en la medida que la parte contraria no realice sus cometidos desde p.ej. líneas aéreas a p. ej. Instrumentos financieros. Sin embargo, el Grupo tiene establecidas políticas para evitar concentraciones del riesgo de crédito y asegurar que sea limitado. Las ventas de productos y servicios se realizan a clientes que tengan un apropiado historial de crédito. Las operaciones de caja y derivados se limitan a instituciones financieras calificadas con alto crédito financiero. EADS ha establecido un sistema de límite de crédito para

gestionar activamente y limitar la exposición al riesgo de crédito. Este sistema asigna líneas de exposición de riesgo máximo con la parte contraria en operaciones financieras, basadas como mínimo en su índice de crédito publicado por Standard & Poors, Moody's y Fich IBCA. Los respectivos límites se monitorizan y actualizan regularmente.

Con el fin de apoyar las ventas del producto, fundamentalmente en Airbus y ATR, EADS puede participar en la financiación de clientes, dependiendo de cada caso, ya sea directamente o mediante garantías proporcionadas por terceros. A la hora de determinar el importe y las condiciones de la operación financiada, Airbus y ATR tienen en cuenta la calificación crediticia de la línea aérea así como factores de riesgo específicos del futuro entorno operativo del avión y su valor futuro previsto. Los rendimientos de mercado y las prácticas bancarias corrientes sirven de referencia para las condiciones de financiación que se ofrecen a los clientes, incluyendo el precio.

b) Importes notacionales

El contrato o los importes notacionales de instrumentos financieros derivados que se detallan en el siguiente cuadro no representan necesariamente cantidades intercambiadas por las partes y, asimismo, no son necesariamente una medida de la exposición del Grupo en su uso de derivados.

Los importes notacionales de instrumentos financieros derivados por año de vencimiento, son como siguen:

31 de diciembre de 2002 (en millones de euros)	Vencimiento remanente			Total
	Hasta un año	Entre 1 y 5 años	Más de cinco años	
Contratos en moneda extranjera				
Contratos de futuros, netos	10.852	23.408	6.122	40.382
Compra de opciones de venta, neto	1.094	343	0	1.437
Venta de opciones de compra, neto	1.094	343	0	1.437

31 de diciembre de 2002 (en millones de euros)	Vencimiento remanente			Total
	Hasta un año	Entre 1 y 5 años	Más de cinco años	
Contratos en moneda extranjera				
Contratos de futuros, netos	6.160	19.094	4.800	30.054
Compra de opciones de venta, neto	3.290	1.507	0	4.797
Venta de opciones de compra, neto	4.184	1.507	0	5.691

c) Valor razonable "fair value" de los instrumentos financieros

El valor razonable "fair value" de un instrumento financiero es el precio al cuál una parte asumiría los derechos y/o los deberes de la otra parte. Los valores razonables "fair value" de los instrumentos financieros se han determinado basándose en la información disponible del mercado a la fecha del balance de situación y las metodologías de valoración descritas mas adelante. Considerando las variaciones de los factores determinantes del valor y del volumen de instrumentos financieros, los valores razonables "fair value" presentados, podrían no ser indicativos de las cantidades que el Grupo podría realizar en un mercado de valores.

Los importes registrados y los valores razonables "fair value" de los instrumentos financieros del grupo son como siguen:

Los beneficios y las pérdidas derivadas del valor razonable "fair value" al 31 de diciembre de 2002 que se derivan de contratos de divisas abiertos y que cubren ventas futuras de divisas se traspasarán de "Beneficios / Pérdidas acumuladas" (AOCI) a la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se realicen las correspondientes operaciones, en distintas fechas comprendidas entre la fecha del balance de situación y 7 años a partir de la misma. A 31 de diciembre de 2002, se reconoció un beneficio no realizado (neto de impuestos) de 1.498 millones de euros en Fondos Propios relacionado con estos contratos.

Activos financieros y deudas financiera – Los valores razonables "fair value" están basados en estimaciones utilizando distintas técnicas de valoración, como el valor actual de flujos de caja futuros. Sin embargo, los métodos y las hipótesis empleados para desglosar los datos presentados en este documento implica por su naturaleza, juicio valorativo y envuelven distintas limitaciones como las estimaciones al 31 de diciembre de 2002 y 2001, que no son necesariamente indicativas de los importes que la Sociedad registraría tras la enajenación / resolución futura de los instrumentos financieros.

Los métodos utilizados son los siguientes:

Inversiones financieras temporales, tesorería, préstamos a corto plazo, proveedores –

Los importes contables reflejados en las cuentas anuales son estimaciones razonables del valor razonable "fair value", debido al periodo de tiempo relativamente corto entre la generación de los instrumentos y su realización prevista.

Deuda a largo plazo; deuda a corto plazo – La deuda a corto y largo plazo no se clasifica como pasivos especulativos, por lo que no se realiza un cálculo del valor razonable "fair value".

Inversiones financieras temporales – El valor razonable "fair value" de las inversiones financieras temporales disponibles para la venta se estima basándose en su precio de cotización en la fecha del balance de situación. Si no existe un mercado de cotización disponible, el valor razonable "fair value" se determina basándose en los métodos de valoración generalmente aceptados dependiendo de la información de mercado disponible a la fecha del informe.

Contratos de divisas y de tipos de interés – El valor razonable "fair value" de estos instrumentos es el importe estimado que la Sociedad percibiría o pagaría para liquidar los contratos correspondientes al 31 de diciembre de 2002 y 2001.

26 Información por segmentos

El Grupo opera en 5 divisiones (segmentos) que representan la organización interna y la estructura de dirección de acuerdo a la naturaleza de los productos y servicios ofrecidos:

- **Airbus** – Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de aviones comerciales con más de 100 plazas.
- **Aviones de transporte militar** – Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de aviones de transporte militar ligero y medio y aviones para misiones especiales.
- **Aeronautica** – Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de helicópteros civiles y militares, aviones de combate y entrenamiento militar, aviones turboprop regionales y aviones comerciales ligeros, y servicios de conversión y mantenimiento de aviones civiles y militares.
- **Sistemas civiles y de defensa** – Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de sistemas de misiles; y entrega de soluciones de telecomunicaciones electrónicas, militares y comerciales para defensa; y logística, formación, prueba, ingeniería y otros servicios afines.
- **Espacio** – Desarrollo, fabricación, comercialización y venta de satélites, infraestructuras y lanzadores orbitales; y prestación de servicios de lanzamiento.

Los siguientes cuadros presentan información relativa a los segmentos del negocio del Grupo. A efectos de consolidación, la función del holding EADS Headquarters y otras actividades no distribuibles por división se desglosa en la columna Sedes Centrales/Conso.

Información por segmentos a 31 de diciembre de 2002

(en millones de euros)	Airbus	Aviones de transporte militar	Aero-náutica	Sistemas civiles y de defensa	Espacio	Sedes centrales/Conso.	Conso-lidado
Ingresos externos	19.512	524	5.304	3.306	2.216	(961)	29.901
Ingresos internos	177	184	599	91	7	43	1.101
Total ingresos	19.689	708	5.903	3.397	2.223	(918)	31.002
Resultados antes de ingresos financieros e impuestos	818	(87)	182	(107)	(626)	(20)	160
EBIT pre amortización del fondo de comercio y extraordinarios	1.361	(80)	261	40	(268)	112	1.426
Participación de beneficios en asociadas	0	0	0	0	(3)	111	108
Beneficio / Pérdidas de otras inversiones y otros resultados financieros							(81)
Impuesto de Sociedades							(453)
Intereses de socios minoritarios							(33)
Beneficio (Pérdida) Neto							(299)
Otra información							
Activos del segmento identificable (incluido fondo de comercio)	26.776	696	6.969	6.440	3.068	3.451	47.400
Fondo de comercio	6.715	0	948	1.455	436	32	9.586
Inversiones en empresas asociadas consolidadas por el método de puesta en equivalencia	0	0	0	0	0	1.333	1.333
Total deudas del segmento	20.797	521	5.394	4.290	2.698	(426)	33.274
Inversiones en bienes de capital	1.674	68	198	128	89	157	2.314
Pérdidas por depreciación y amortización	1.614	64	225	214	141	160	2.418
Pérdidas por depreciación extraordinaria de inmovilizado llevada a resultados	0	0	0	0	350	0	350
Gastos de investigación y desarrollo	1.682	40	150	167	59	(2)	2.096

Información por segmentos a 31 de diciembre de 2001

(en millones de euros)	Airbus	Aviones de transporte militar	Aero-náutica	Sistemas civiles y de defensa	Espacio	Sedes Cent./Conso.	Conso-lidado
Ingresos externos	20.549	547	5.065	3.345	2.439	(1.147)	30.798
Ingresos internos	179	185	721	131	15	57	1.288
Total ingresos	20.728	732	5.786	3.476	2.454	(1.090)	32.086
Resultados antes de ingresos financieros e impuestos	905	(53)	286	132	(131)	1.375	2.514
EBIT pre amortización del fondo de comercio y extraordinarios	1.655	1	308	(79)	(222)	31	1.694
Participación de beneficios en asociadas	(12)	0	0	(14)	(63)	111	22
Beneficio / Pérdidas de otras inversiones y otros resultados financieros							(535)
Impuesto de Sociedades							(646)
Interese de socios minoritarios							17
Beneficio (Pérdida) Neto							1.372
Otra información							
Activos del segmento identificable (incluido fondo de comercio)	27.264	568	7.187	5.583	3.462	4.651	48.715
Fondo de comercio	7.089	0	1.005	1.464	736	148	10.442
Inversiones en empresas asociadas consolidadas por el método de puesta en equivalencia	0	0	0	0	0	1.252	1.252
Total deudas del segmento	25.532	365	5.869	3.545	2.601	367	38.279
Inversiones en bienes de capital	1.433	63	281	159	99	161	2.196
Pérdidas por depreciación y amortización	1.625	21	278	567	121	158	2.770
Pérdidas por depreciación extraordinaria del inmovilizado llevadas a resultado	0	0	0	580	210	0	790
Gastos de investigación y desarrollo	1.425	53	132	173	60	(2)	1.841

Notas a los estados financieros consolidados

Generalmente, las transferencias entre segmentos se llevan a cabo a precio de mercado. Las ventas entre segmento tienen lugar predominantemente entre la Aeronáutica y Airbus, dado que la división de Aeronáutica actúa como suministrador principal para el avión de Airbus. Las inversiones en activos fijos representan principalmente la compra de Inmovilizaciones materiales e inmateriales (excluyendo el Fondo de Comercio).

EADS utiliza el EBIT antes de fondo de comercio y partidas excepcionales como indicador clave de sus resultados económicos. El término "partidas excepcionales" hace referencia a los beneficios o gastos de naturaleza no recurrente, como los gastos de amortización de los ajustes a valor razonable "fair value" relacionados con la Fusión de EADS, la combinación de Airbus y la constitución de MBDA, así como los gastos de depreciación extraordinaria.

(en millones de euros)	2002	2001
Beneficio antes de resultados financieros, impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios	160	2.514
Beneficio por dilución de Airbus UK, MBDA	0	(2.794)
Amortización fondo de comercio y gastos asociados de depreciación extraordinaria	936	1.466
Amortización excepcional (inmovilizado)	227	260
Amortización excepcional (activos financieros)	0	315
Amortización excepcional (existencias)	16	275
Ingresos procedentes de participaciones	87	(342)
EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias	1.426	1.694

Ingresos por zonas:

(en millones de euros)	2002	2001
Francia	3.872	3.521
Alemania	2.476	3.588
Otros países Europeos	8.009	6.946
Norte América	10.562	10.394
Latino América	1.259	1.749
Asia	2.767	2.920
Otros países	956	1.680
Consolidado	29.901	30.798

Los ingresos se asignan por áreas geográficas dependiendo de la ubicación del cliente. Incluido en Otros Países europeos en 2001 se encuentra la reclasificación de ingresos de clientes externos en Turquía (218 millones de euros), que previamente estaba clasificado en Asia. En 2002, los ingresos externos en Turquía ascendieron a 201 millones de euros.

La mayor parte de los activos del Grupo se encuentran en la Unión europea.

27 Retribución en acciones

a) Plan de opciones sobre acciones

El Consejo de Administración de EADS aprobó el establecimiento de un plan de opciones sobre acciones en 2002 para los miembros del Comité Ejecutivo y los altos directivos del Grupo.

El 9 de agosto de 2002 se concedieron las opciones sobre acciones para la compra de 7.276.700 acciones de EADS, de las cuales 864.000 fueron otorgadas a miembros del Comité Ejecutivo. Se concedieron opciones a aproximadamente 1.562 empleados del Grupo, que sólo son ejercitables tras un periodo de permanencia. El periodo de permanencia son dos años y cuatro semanas desde la fecha de concesión en relación con el 50% de las opciones y tres años para el resto de las opciones. Las opciones vencen diez años después de su concesión.

El precio de ejercicio asciende a 16,96 euros importe que representa el 110% del valor razonable de mercado "fair market value" de las acciones en la fecha de concesión. Las opciones no pueden ejercitarse durante el período de tres semanas anterior a la junta general ordinaria o al anuncio de los resultados anuales, semestrales o trimestrales.

Antes de 2002 EADS había establecido el plan de opciones sobre acciones de 2001 y 2000. Estos planes establecen, similarmente al del 2002, el otorgamiento de opciones de compra de acciones de EADS a los miembros del comité ejecutivo así como a los altos directivos del grupo. La siguiente tabla resume el estado de las opciones sobre acciones:

	Número de opciones				Situación a 31 de Diciembre de 2002
	Originalmente establecidas	Situación a 1 de Enero de 2002	Ejercitadas	Pérdidas	
2000	5.564.884	5.375.400	–	–	5.375.400
2001	8.524.250	7.926.425	–	–	7.926.425
2002	7.276.700	–	–	(600)	7.276.100
Total	21.365.834	13.301.825	–	(600)	20.577.925

Para el plan de opciones sobre acciones de 2002, al igual que en los planes de opciones sobre acciones anteriores de EADS el precio garantizado de ejercicio excedía el precio de la acción en la fecha de otorgamiento. Por lo tanto, no se ha reconocido ningún gasto compensatorio.

b) Plan de compra de acciones para empleados (ESOP)

En 2002, el consejo de administración aprobó un ESOP adicional siguiendo a los ESOPs establecidos en 2001 y 2000. Determinados empleados pudieron comprar un máximo de 500 acciones por empleado no emitidas previamente en virtud del ESOP de 2002. La oferta fue presentada en dos tramos, a los cuales podían optar todos los empleados. El precio de suscripción en el caso del tramo A era de 7,93 euros, calculado como un descuento del 14,5% del precio de mercado más bajo en la Bolsa de París el 11 de octubre de 2002 (fijado en 9,28 euros), el día en que el Consejo de Administración concedió el derecho a comprar acciones en virtud del ESOP 2002. El precio de suscripción en el caso del tramo B era mayor entre el precio de suscripción del tramo A o el 80% del precio medio de apertura de las acciones de EADS en la Bolsa de París durante los veinte días de cotización anteriores al 12 de octubre de 2001, dando lugar también a un precio de suscripción de 8,86 euros.

Durante un período de permanencia mínimo de un año en virtud del tramo A o de cinco años en virtud del tramo B, los empleados tienen restringida la venta de las acciones, pero tienen derecho a recibir todos los dividendos pagados y tienen capacidad para votar en la junta general de accionistas. EADS vendió 2.022.939 acciones ordinarias con un valor nominal de 1,00 euro en virtud de ambos tramos. No se contabilizaron gastos por remuneración en relación con el plan ESOP 2002.

28 Transacciones entre partes vinculadas

Partes vinculadas – El Grupo ha participado en distintas transacciones con sociedades vinculadas en 2002 y 2001, que han sido realizadas en su totalidad en el curso normal del negocio. Como es política del Grupo, todas las transacciones con partes relacionadas se llevan a cabo a precio de mercado. Entre las transacciones con partes vinculadas se incluyen el estado francés, DaimlerChrysler, Lagardère y SEPI (estado español). Salvo en el caso de las transacciones con el estado francés, las operaciones no se consideran significativas para el grupo ni a escala individual ni global. Entre las transacciones con el estado francés, se incluyen principalmente ventas de las divisiones de Aeronáutica, Defensa y Espacio.

Retribución – La retribución de consejeros y otras costes relacionados con actuales miembros del Consejo de Administración y anteriores directivos ascienden a 7,29 millones de euros a 31 de diciembre de 2002 (5,60 millones de euros en 2001). Dado que el precio de ejercicio de las opciones sobre acciones garantizadas a los Consejeros exceden el precio de la acción a la fecha de otorgamiento, esta cantidad no comprende costes de compensación para estas retribuciones en acciones. EADS no ha concedido préstamos, anticipos ni garantías en nombre de consejeros (ni consejeros retirados). Se incluye referencia en la Nota 27 "Retribución en acciones" en este documento y en la Nota 9 de los estados financieros se incluye referencia.

29 Inversiones inmobiliarias

El Grupo posee inversiones inmobiliarias, que fueron aportadas en su mayoría por Dasa a EADS, y que han sido arrendadas a terceros. Las inversiones inmobiliarias aportadas por Dasa se registran a su valor razonable "fair value" al 1 de julio de 2000. A efectos de los requisitos informativos de la Norma IAS N. 40, EADS calculó los valores razonables "fair value" de las inversiones inmobiliarias basándose en los valores del balance de apertura de EADS.

Los valores razonables "fair value" han sido determinados utilizando cifras orientativas oficiales para inmuebles y valores asegurados así como valores conciliados de ingresos por alquileres de edificios. La determinación de los razonables "fair value" está justificada principalmente por pruebas de mercado y ha sido efectuada en relación con los valores razonables "fair value" al 1 de julio de 2000 por un reconocido tasador independiente con la debida titulación profesional y con experiencia reciente en la ubicación y categoría del inmueble objeto de valoración. Dado que sólo se han producido cambios de poca importancia desde dicha fecha, el Grupo no ha utilizado a un tasador independiente desde entonces.

Los edificios mantenidos como inversiones inmobiliarias se amortizan linealmente a lo largo de su vida útil, que suele ser de entre 40 y 50 años. Los valores asignados a las inversiones inmobiliarias son los siguientes:

(en millones de euros)	Neto a 31		Adiciones	Enajena- ciones	amortización	Cambios en Cambios en consolidación	Neto a 31 de Diciembre de 2002
	de Diciembre de 2001	Diferencias de cambio					
Valor en libros de las inversiones inmobiliarias	97	0	0	0	(1)	0	96

A 31 de diciembre de 2002 y 2001, el valor razonable "fair value" de las inversiones inmobiliarias del Grupo asciende a 98 millones de euros. Los beneficios por alquileres relacionados están valorados en 13 millones de euros (12 millones de euros en 2001), los gastos directos de explotación que se derivan de inversiones inmobiliarias que generan beneficios por alquileres ascienden a 10 millones de euros (7 millones de euros en 2001).

30 Participaciones en Joint Ventures

Las principales inversiones del grupo en joint ventures y la proporción de la propiedad se incluyen en el Apéndice "Información en inversiones principales". Las joint ventures se consolidan usando el método proporcional. Los siguientes importes representan el agregado a activos y pasivos, ingresos y gastos de las joint ventures del Grupo:

(en millones de euros)	2002	2001
Activo fijo	1.073	1.302
Activo circulante	2.909	2.342
Provisiones	661	774
Pasivo	2.937	2.256
Ingresos	2.556	1.811
Resultado antes de impuestos	(205)	(91)
Impuesto sobre beneficios	(6)	(7)
Beneficio (Pérdida) Neto	(212)	(95)

31 Beneficio por acción

Beneficio básico por acción – El beneficio básico por acción se calcula dividiendo los beneficios netos atribuibles a los accionistas por el número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas durante el ejercicio, excluyendo la compra de acciones ordinarias por el Grupo mantenidas como acciones propias.

	2002	2001
Beneficio (Pérdida) neta atribuible a los accionistas (en millones de euros)	(299)	1.372
Número medio ponderado de acciones netas en circulación	804.116.877	807.295.879
Beneficio básico por acción (en euros)	(0,37)	1,70

Beneficio diluido por acción – A efectos de calcular el beneficio diluido por acción, el número medio ponderado de acciones ordinarias se ajusta asumiendo la conversión de todas las posibles acciones ordinarias. La única categoría del Grupo de posibles acciones ordinarias diluyentes son las opciones sobre acciones. Dado que el precio de ejercicio de las opciones sobre acciones en todos los planes de opciones sobre acciones del Grupo excede el precio de las acciones de EADS, incluir estas potenciales acciones ordinarias tendría un efecto antidilutivo. En consecuencia, el beneficio neto así como el número ponderado de acciones ordinarias en circulación coincide tanto para el beneficio básico como para el beneficio diluido por acción.

	2002	2001
Beneficio (Pérdida) neta atribuible a los accionistas (en millones de euros)	(299)	1.372
Número medio ponderado de acciones netas en circulación	804.116.877	807.295.879
Beneficio diluido por acción (en euros)	(0,37)	1,70

32 Número de empleados

El número de empleados a 31 de diciembre de 2002 asciende a 103.967 en comparación con 102.967 al 31 de diciembre de 2001.

33 Hechos posteriores

Astrium

EADS ha adquirido el 25% de las acciones que BAES poseía en Astrium N.V. que representan el 27.5% del capital de la misma. La transacción que se ha registrado por el precio de compra se firmó el 30 de enero de 2003 y se formalizará cuando se obtengan todos los permisos legales. El control total sobre Astrium N.V. así como el de Paradigm Secure Communications Ltd., inicialmente poseído conjuntamente por BAES y EADS, será transferida a EADS a dicha fecha.

En la fecha de perfeccionamiento de la transacción, EADS adquirió las acciones que BAES posee en Astrium N.V. por 84 millones de euros antes de la finalización, EADS y BAES ambas realizaron una aportación de capital en Astrium N.V. por 84 millones de euros (total 168 millones de euros). Teniendo en cuenta la contribución de efectivo, el interés ha sido transferido efectivamente a EADS con un precio sin desembolso efectivo.

En Julio de 2002, EADS y BAES han anunciado la intención de que EADS adquiera la participación de BAES en Astrium N.V. y constituir Paradigm Secure Communications Ltd. para prestar servicio al programa Skynet 5 militar de satélite de comunicaciones para el Ministerio de Defensa de UK. Bajo los términos originales, la terminación de la venta de la participación de Astrium estaba condicionada a la terminación de contratos con el Ministerio de Defensa de UK para el Skynet 5 programan. En caso de que EADS no lograra cerrar con éxito financiero el contrato de Skynet 5, BAES pagará 55 millones de euros a EADS.

Programa de emisión de notas a medio plazo denominadas en euros ("EMTN")

El 6 de febrero de 2003, EADS lanzó el programa de EMTN de 3.0 billones de euros, un marco de trabajo contractual que permite a EADS aumentar su deuda en mercados de capital a través de comerciantes en sucesivas emisiones de letras del gobierno en los mismos términos. Cada uno de ellos, sin embargo, puede soportar un vencimiento diferente (en este caso entre un mes y 30 años) y un tipo de interés.

En el 27 de febrero de 2003, EADS lanzó una transacción inaugural de referencia de Eurobono bajo el programa de EMTN de 1 billón de euros. Los objetivos de esto eran refinanciar la deuda existente y alargar el perfil de la madurez de la deuda de la compañía. Este bono tiene una madurez de siete años y un cupón de 4,625% anual.

Información de las principales inversiones – Perímetro de consolidación

	2002	%	2001	%	Sociedad	Oficinas Centrales
Airbus	F	80,00	F	80,00	Airbus S.A.S	Toulouse (Francia)
	F	80,00	F	80,00	Airbus France S.A.S	Toulouse (Francia)
	F	80,00	F	80,00	Airbus Holding SA	Francia
	F	80,00	F	80,00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA AIRBUS)	Madrid (España)
	Liquidada		F	80,00	SATIC G.I.E.	Colomiers (Francia)
	F	80,00	F	80,00	Airbus Finance Company Holdings BV	Ámsterdam (Países Bajos)
	F	80,00	F	80,00	Airbus Finance Company Ltd	Dublin (Irlanda)
	F	80,00	F	80,00	Airbus Deutschland GmbH	Hamburg (Alemania)
	F	80,00	F	80,00	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Alemania)
	F	80,00	F	80,00	Aircabin GmbH	Laupheim (Alemania)
Fusionada con Airbus Deutschland GmbH (1.1.2002)	F	80,00	F	80,00	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
Fusionada con Airbus Deutschland GmbH (01.01.2002)	F	80,00	F	80,00	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Munich (Alemania)
Fusionada con Airbus Deutschland GmbH (01.01.2002)	F	80,00	F	80,00	Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
F	80,00	F	80,00	Airbus Industrie G.I.E.	Blagnac (Francia)	
F	79,99	F	79,99	AVSA SARL	Blagnac (Francia)	
F	80,00	F	80,00	AI Participations S.A.R.L.	Blagnac (Francia)	
Liquidada		F	79,90	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (Francia)	
F	80,00	F	80,00	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (Francia)	
F	80,00	F	80,00	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (Francia)	
F	40,00	F	40,00	Airbus Military Company S.A.S.	Toulouse (Francia)	
P	16,00	P	16,00	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	Francia	
F	80,00	F	80,00	Airbus Mauritius limited	Mauricio	
E	16,00	E	16,00	Alexandra Bail G.I.E	Francia	
F	80,00	F	80,00	Airbus China limited	Hong-Kong	
Desinversión		F	40,00	Aircelle S.A.S	Francia	
F	80,00	F	80,00	Airbus Ré S.A.	Luxemburgo	
F	80,00	F	80,00	AVSA Canada Inc	Canada	
F	80,00	F	80,00	Airbus North American Holdings Inc. (ANA)	USA	
F	80,00	F	80,00	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	USA	
F	80,00	F	80,00	AI leasing Inc.	USA	
F	80,00	F	80,00	Norbus	USA	
F	80,00	F	80,00	AINA Inc.	USA	
F	80,00	F	80,00	128829 Canada Inc.	Canada	
Adición		F	80,00	Wichita	USA	
F	80,00	F	80,00	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Países Bajos	
F	80,00	F	80,00	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd. (AIFS)	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS)	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	AIFS (Cayman) Ltd.	Islas Caiman	
F	80,00	F	80,00	AIFS Cayman Liquidity Ltd.	Islas Caiman	
F	80,00	F	80,00	A320 Financing limited	Irlanda	
F	72,00	F	72,00	AIFI LLC	Isla de Man	
F	80,00	F	80,00	Airbus UK Limited	Reino Unido	
F	80,00	F	80,00	Airbus Invest	Toulouse (Francia)	
F	80,00	F	80,00	EADS Aéro	Toulouse (Francia)	
F	80,00	F	80,00	EADS Star Real Estate SAS	Boulogne (Francia)	
E	24,00	E	24,00	Tenzing communication inc	USA	
F	80,00	F	80,00	AFS (Cayman) Ltd	Islas Caiman	
F	80,00	F	80,00	Aviateur Limited	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	Aviateur International Limited	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	Aviateur Finance Limited	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	Aviateur Leasing Limited	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	Avalo LLC	Isla de Man	
F	80,00	F	80,00	Avalo Leasing Limited	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	Avalo Aerospace limited	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	Avalo International limited	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	Total Airline Service Company	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	AIFS Leasing Company Limited	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	AA Credit Aviation LLC	Irlanda	
F	80,00	F	80,00	AFC (USA) 1 inc	USA	

Adicionalmente se consolidan 34 SPCs.

Defence and Civil Systems

F	100,00	F	100,00	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Alemania)
F	100,00	F	100,00	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH – Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Alemania)
F	75,89	F	57,55	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Alemania)
F	100,00	F	100,00	Ewation GmbH	Ulm (Alemania)
F	100,00	F	100,00	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick Maryland (USA)
F	100,00	F	100,00	Fairchild Controls Corporation	Frederick Maryland (USA)
Desinversión		F	100,00	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (USA)
F	100,00	F	100,00	Manhattan Beach Holdings Co.	Frederick Maryland (USA)
F	100,00	F	100,00	EADS Systems & Defence Electronics	Velizy (Francia)
F	50,97	F	50,97	APIC	Arcueil (Francia)
Desinversión		F	100,00	G 2 I	Velizy (Francia)
F	100,00	F	100,00	EADS Services	Boulogne (Francia)

Defence and Civil Systems

	2002	%	2001	%	Sociedad	Oficinas Centrales
	F	80,00	F	80,00	Pentastar Holding	Paris (Francia)
	F	55,00	F	55,00	Aviation Defense Service S.A.	Saint-Gilles (Francia)
Adición	F	100,00			Operations Services Germany	Unterschleißheim (Alemania)
Adición	F	100,00			Gesellschaft für Flugzielarstellung mbH	Alemania
	F	100,00	F	100,00	M.C.N. SAT HOLDING	Velizy (Francia)
	F	100,00	F	100,00	MULTICOMS (MNC Sat Services)	Sèvres (Francia)
	F	100,00	F	100,00	International Test & Services	Velizy (Francia)
	F	100,00	F	100,00	TYX Corp.	Reston, VA, USA
	F	99,99	F	99,99	ARC	CA, USA
	F	100,00	F	100,00	EADS Telecom Federal Systems Division	San Antonio, TX, USA
Adición	F	100,00			Proj2	Paris (Francia)
	F	100,00	F	100,00	M.P. 13	Paris (Francia)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision S.A.	Paris (Francia)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (Francia)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision Ltd	Coventry (Reino Unido)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision AG	Regensdorf (Suiza)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision Benelux	Brussels (Belgica)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision B.V.	Leiden (Países Bajos)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision GmbH	Munich (Alemania)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (España)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision Inc.	Andover (USA)
Desinversión			F	100,00	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japon)
	F	100,00	F	100,00	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italia)
	F	100,00	F	100,00	Open CasCade	Paris (Francia)
	F	100,00	F	100,00	Matra Defense	Velizy (Francia)
	F	100,00	F	100,00	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Alemania)
	P	37,50	P	37,50	MBDA SAS	Velizy (Francia)
	P	37,50	P	37,50	MBD Management S.A	Velizy (Francia)
	P	37,50	P	37,50	ALKAN	Valenton (Francia)
	P	37,50	P	37,50	MBDA France	Velizy (Francia)
	P	37,50	P	37,50	MBDA UK Ltd.	Stevenage, Herts (Reino Unido)
	P	37,50	P	37,50	Matra Electronique	La Croix Saint-Ouen (Francia)
	P	37,50	P	37,50	MBDA M.S.A.	Chatillon sur Bagneux (Francia)
	P	37,50	P	37,50	MBDA Inc	Westlack, CA (USA)
	P	37,50	P	37,50	MBDA Italy SpA	Roma (Italia)
	P	37,50	P	37,50	MBDA Treasury	Jersey (Reino Unido)
	P	37,50	P	37,50	Marconi Overside Ltd.	Chelmsford (Reino Unido)
	P	37,50	P	37,50	AMS Dynamics Ltd.	Guernsey (Reino Unido)
	P	50,00	P	50,00	Celerg	Saint-Médard (Francia)
	P	50,00	P	50,00	Celerg international	Saint-Médard (Francia)
	P	50,00	P	50,00	International de systemes propulsifs	Paris (Francia)
	F	81,25	F	76,95	LFK – Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Alemania)
	F	98,00	F	98,00	TDW – Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Alemania)
	F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH – VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Alemania)
	F	67,00	F	67,00	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Alemania)
	P	50,00	P	50,00	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn (Alemania)
	F	100,00	F	100,00	Propulsion Tactique S.A.	La Ferte Saint Aubin (Francia)
	P	50,00	P	50,00	TDA – Armements S.A.S.	La Ferte Saint Aubin (Francia)
	P	50,00	P	50,00	Forges de Zeebrugge S.A.	Herstal-Liege (Belgica)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom SAS	Bois d'Arcy (Francia)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Espana	Madrid (España)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Deutschland GmbH	Unterschleißheim (Alemania)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Deutschland GmbH	Ulm (Alemania)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Mexico SA de CV	Mexico DF (Mexico)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Benelux	Bruxelles (Belgica)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Danmark	Copenhagen (Dinamarca)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom SpA	Milan (Italia)
	F	100,00	F	100,00	EADS Telecom (ex-MNH)	Paris (Francia)
	F	100,00			MATRAnet	Velizy (Francia)
Desinversión			F	100,00	MATRAnet Inc.	Redwood shores, CA (USA)
	F	100,00	F	100,00	Matra Communication USA Inc	Dallas, Texas (USA)
	F	98,95	F	93,00	EADS Telecom North America	Dallas, Texas (USA)
	F	98,95	F	100,00	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (USA)
	F	100,00	F	100,00	EADS Telecom Canada Ltd	Dallas, Texas (USA)
	F	98,95	F	100,00	Pyderion Contact Technologies Inc.	Dallas, Texas (USA)
	F	100,00	F	100,00	Cogent DSN	Newport (Reino Unido)
Adición	F	100,00			Sycomore S.A.	Boulogne (Francia)
	F	100,00	F	100,00	Amanthea Holding B.V.	Ámsterdam (Países Bajos)
	P	75,00	P	75,00	ASTRIUM GmbH	München (Alemania)
	P	75,00	P	75,00	ASTRIUM Ltd.	Stevenage (Gran Bretaña)
	P	75,00	P	75,00	ASTRIUM N.V.	The Hague (Países Bajos)
	P	75,00	P	75,00	ASTRIUM SAS	Toulouse (Francia)
	P	75,00	P	75,00	Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA)	Madrid (España)
	F	100,00	F	100,00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space)	Madrid (España)

Space

Información de las principales inversiones – Perímetro de consolidación

2002	%	2001	%	Sociedad	Oficinas Centrales
F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH – Space Services	Munich (Alemania)
F	68,40	F	68,40	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	Munich (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EADS Launch Vehicles	Velizy (Francia)
F	100,00	F	100,00	Global DASA LLC	New York (USA)
E	33,30	E	33,30	Loral Dasa Globalstar L.P.	New York (USA)
P	75,00	P	75,00	Matra Marconi Space UK Ltd.	Stevenage (Gran Bretaña)
P	50,00	P	50,00	MMS Space Holdings N.V.	Ámsterdam (Países Bajos)
P	75,00	P	75,00	MMS Systems Ltd	Stevenage (Gran Bretaña)
E	48,00	E	43,00	Nahuelsat S.A.	Buenos Aires (Argentina)
P	75,00	P	75,00	NRSCL Infoterra Ltd	Southwood (Gran Bretaña)
P	75,00	P	75,00	TESAT-Spacecom Geschäftsführung GmbH	Backnang (Alemania)
P	75,00	P	75,00	TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Alemania)

Military Transport Aircraft

F	100,00	F	100,00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (España)
---	--------	---	--------	---	-----------------

Aeronautics

F	100,00	F	100,00	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	Munich (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EADS Sogerma S.A.	Mérignac (Francia)
F	100,00	F	100,00	EADS Seca S.A.	Le Bourget (Francia)
F	100,00	F	100,00	Sogerma America Barfield B.C.	Miami, Florida (USA)
F	100,00	F	100,00	EADS Revima S.A.	Tremblay en France (Francia)
F	50,10	F	50,10	Composites Aquitaine S.A.	Salaunes (Francia)
F	100,00	F	100,00	Maroc Aviation S.A.	Casablanca (Marruecos)
F	100,00	F	100,00	Noise Reduction Engineering B.C.	Washington D.C. (USA)
F	80,00	F	80,00	Aerobail GIE	Paris (Francia)
F	88,00	F	81,00	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (USA)
F	50,10	F	50,10	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Tunez)
Adición	F 100,00			EADS Revima APU S.A.	Caudebec en Caux (Francia)
Adición	F 50,00			Composites Atlantic Ltd.	Halifax (Canada)
F	100,00	F	100,00	Eurocopter Holding S.A.	Paris (Francia)
F	100,00	F	100,00	Eurocopter S.A.	Marignane (Francia)
F	100,00	F	100,00	Eurocopter Deutschland GmbH	Munich (Alemania)
F	100,00	F	100,00	American Eurocopter Corp.	Dallas, Texas (USA)
F	100,00	F	100,00	Eurocopter Canada Ltd.	Ontario (Canada)
F	75,00	F	75,00	Eurocopter South East Asia	Singapore
F	76,52	F	76,52	Helibras – Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brasil)
F	100,00	F	100,00	EADS Socata S.A.	Le Bourget (Francia)
F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH – Military Aircraft	Munich (Alemania)
F	100,00	F	100,00	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Aircraft)	Madrid (Spain)
F	100,00	F	100,00	EADS ATR S.A.	Toulouse (Francia)
P	50,00	P	50,00	ATR GIE	Toulouse (Francia)

adicionalmente se consolidan 45 SPCs.

Headquarters

F	100,00	F	100,00	EADS France	Paris (Francia)
F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH – Zentrale	Munich (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH, LO – Liegenschaften OTN	Munich (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH, FO – Forschung	Munich (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
F	75,00	F	75,00	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	Munich (Alemania)
F	75,88	F	58,42	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Alemania)
F	100,00	F	100,00	EADS CASA S.A. (Headquarters)	Madrid (España)
E	45,96	E	45,96	Dassault Aviation	Paris (Francia)
E	45,96	E	45,96	Dassault International France	Vaucresson (Francia)
E	45,96	E	45,96	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro NJ (USA)
E	45,96	E	45,96	Sogitec Industries	Suresnes (Francia)
E	45,96	E	45,96	Dassault Falcon Service	
E	45,96	E	45,96	IPS	
E	45,96	E	45,96	Dassault Aero Service	
E	45,96	E	45,96	Dassault Assurances Courtage	
E	45,96	E	45,96	Dassault International Inc	Paramus NJ (USA)
E	45,96	E	45,96	Société Toulouse Colomiers	
F	100,00	F	100,00	Airbus Financial Company Holding B.V.	Dublin (Irlanda)
F	100,00		100,00	EADS CASA France	Paris (Francia)

F: Integración global P: Integración proporcional E: Puesta en equivalencia



Introducción

Hemos auditado los estados financieros adjuntos de EADS N.V., Ámsterdam ("EADS" o "la Sociedad") para el ejercicio 2002. Estos estados financieros son responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros, basándonos en nuestro trabajo de auditoría.

Alcance

Hemos realizado la auditoría de acuerdo a las Normas Internacionales de Contabilidad. Dichas normas requieren que se planifique y realice la auditoría para obtener evidencia razonable de que los estados financieros están libres de errores materiales. La auditoría incluye un examen mediante la realización de pruebas selectivas de la evidencia justificativa de los importes y notas de los estados financieros, así como la evaluación de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas por la Dirección y la evaluación de su presentación. Estimamos que nuestra auditoría proporciona una base razonable para nuestra opinión.

Aspectos que afectan a la opinión

Por motivos de negocio referentes a la Dirección de Dassault Aviation, EADS no ha obtenido la información financiera actualizada del ejercicio 2002 de Dassault Aviation. Como consecuencia, no hemos podido realizar los procedimientos de auditoría que normalmente habríamos realizado sobre la participación en Dassault Aviation, que se contabiliza mediante el método de puesta en equivalencia. El nivel estimado de ingresos netos derivado de esta inversión contabilizado por puesta en equivalencia por EADS para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2002 han ascendido a 111 millones de euros y el coste de la participación en puesta en equivalencia de EADS en Dassault Aviation al 31 de diciembre de 2002 asciende a 1.333 millones de euros.

Como se ha menciona en la Nota 2 ("Resumen de políticas contables más significativas") de los estados financieros consolidados, EADS ha preparado sus estados financieros de acuerdo a las Normas IFRS (Normas Internacionales de Información Financiera) publicadas por el Comité Internacional de Normas Contables, excepto por los costes de desarrollo que han sido contabilizados como gastos según se han incurrido. Cuando se cumplen ciertos requisitos para el reconocimiento de activos, las Normas IFRS exigen que estos costes de desarrollo se capitalicen como inmovilizado inmaterial en el periodo en el que se incurran.

Además, en el entendimiento de KPMG Accountants N.V., el asunto siguiente también constituye una desviación de las normas IFRS: EADS contabiliza el 37,5% de su participación en la joint venture de MBDA aplicando el método de integración proporcional del 50% de MBDA y registrando unos intereses minoritarios del 12,5%. Las normas IFRS requieren a las sociedades inversoras integrar el porcentaje efectivo de la participación en entidades controladas conjuntamente. Los principales efectos consecuencia de consolidar los importes de esta participación en exceso de su participación proporcional en MBDA son: un exceso de Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes del 10% en el balance consolidado a 31 de diciembre de 2002, un exceso de la posición de Tesorería de la Sociedad (incluyendo inversiones financieras temporales) en el Estado de Cash-Flow del 3% y un exceso de ingresos en el Segmento de Sistemas Civiles y de Defensa del 7%.

Opinión.

En la opinión de los dos auditores, excepto por los efectos de las salvedades, si las hubiera, que hubiesen podido ponerse de manifiesto si EADS hubiera sido capaz de obtener información financiera actualizada y se hubieran podido realizar los procedimientos de auditoría que normalmente hubiéramos realizado en relación a la inversión en Dassault Aviation y, excepto por el efecto de la desviación respecto de las Normas IFRS con respecto a los costes de desarrollo, y en opinión de KPMG Accountants N.V., excepto por el efecto de la desviación respecto de las Normas IFRS con respecto a la consolidación por el método proporcional de MBDA, los estados financieros expresan en todos los aspectos significativos la imagen fiel de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2002 y de los resultados para el ejercicio terminado en dicha fecha de acuerdo con las Normas IFRS y de acuerdo con los principios contables generalmente aceptados en los Países Bajos y cumplen con los requerimientos de información financiera incluidos en la Parte 9 del libro 2 del Código civil Holandés.

Domicilio social

European Aeronautic Defence & Space Company EADS N.V.

Le Carré
Beechavenue 130 – 132
1119 PR Schiphol-Rijk
Holanda
Tel +31 20 655 4800

Sedes Centrales

En Francia

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16
Francia
Tel +33 1 42 24 24 24

En Alemania

81663 Munich
Alemania
Tel +49 89 607 0

En España

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
España
Tel +34 915 857 000

EADS North America

EADS of North America, Inc.
Suite 700
815 Connecticut Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20006
Estados Unidos de América
Tel +1 202 776 09 88

Unidades de Negocio

Airbus

Airbus SAS

1, rond-point Maurice Bellonte
31707 Blagnac
Francia
Tel +33 5 61 93 33 33

Aviones de Transporte Militar

EADS Military Transport Aircraft

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid, España
Tel +34 915 857 000

Aeronáutica

EADS Military Aircraft

81663 Munich
Alemania
Tel +49 89 607 0

Eurocopter

Aéroport International de
Marseille
Provence
13725 Marignane cedex
Francia
Tel +33 4 42 85 85 85

ATR Avions de Transport Régional

1, allée Pierre Nadot
31712 Blagnac cedex
Francia
Tel +33 5 62 21 62 21

EADS EFW

Grenzstrasse 1
01109 Dresden
Alemania
Tel +49 351 8839 0

EADS Sogerma Services

Aéroport International
Bordeaux-Mérignac
Rue Marcel Issartier
33701 Mérignac
Francia
Tel +33 5 56 55 40 00

EADS Socata

Zone d'Aviation et d'Affaires
Le Terminal,
Bât 413
93350 Le Bourget
Francia
Tel +33 1 49 34 69 69

Defence and Civil Systems

EADS Systems and Defence Electronics

81663 Munich
Alemania
Tel +49 89 607 0

EADS Services

63, ter. Avenue Edouard
Vaillant
92517 Boulogne Billancourt
Francia
Tel +33 1 58 17 77 77

MBDA (Sede social)

11 Strand
WC2 5HR London
Reino Unido
Tel +44 207 451 6000

EADS LFK – Lenkflugkörpersysteme

Landshuter Strasse 26
über Hauptwache, Tor 1
85716 Unterschleißheim
Alemania
Tel +49 89 3179 0

EADS Telecom

Rue Jean-Pierre Timbaud
Montigny le Bretonneux
78063 Saint Quentin Yvelines
cedex
Francia
Tel +33 1 34 60 80 20

Espacio

Astrium SAS

37, avenue Louis Breguet
78146 Velizy-Villacoublay
Francia
Tel +33 1 34 88 30 00

EADS Launch Vehicles

66, Route de Verneuil, BP 3002
78133 Les Mureaux
Francia
Tel +33 1 39 06 12 34

EADS CASA Espacio

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
España
Tel +34 91 586 37 00

EADS Space Services

81663 Munich
Alemania
Tel +49 89 607 0

SODERN

20, avenue Descartes, BP 23
94451 Limeil Brevannes cedex
Francia
Tel +33 1 45 95 70 00

CILAS

Route de Nozay, BP 27
91460 Marcoussis
Francia
Tel +33 2 38 64 15 55

EADS International

Tel +33 1 40 69 16 00

Fax +33 1 40 69 21 31

Oficinas en el exterior

Norteamérica

Canadá

Tel +1 613 230 39 02

Fax +1 613 230 14 42

Europa Central y del Este

Polonia

Tel +48 22 697 73 21

Fax +48 22 697 73 19

República Checa

Tel +420 22 445 42 20

Fax +420 22 445 42 22

Rusia

Tel +7 095 797 53 67

Fax +7 095 797 53 66

Europa Occidental

Alemania

Tel +49 30 259 26 911

Fax +49 30 259 26 919

Bélgica

Tel +32 2 502 60 05

Fax +32 2 502 30 81

España

Tel +34 915 857 000

Fax +34 915 470 019

Finlandia

Tel +35 8 968 723 690

Fax +35 8 968 723 691

Grecia

Tel +302 10 69 83 871

Fax +302 10 69 83 870

Italia

Tel +39 06 853 53 51 5

Fax +39 06 841 62 26

Reino Unido

Tel +44 207 766 32 05

Fax +44 207 839 92 79

Tel +44 207 499 50 94

Fax +44 207 495 00 64

Turquía

Tel +90 312 448 09 40

Fax +90 312 448 09 46

Oriente Medio/Magreb

Abu Dhabi

Tel +97 12 681 28 78

Fax +97 12 681 10 27

Arabia Saudita

Tel +96 61 46 53 456

Fax +96 61 46 30 844

Egipto

Tel +20 2 794 86 71

Fax +20 2 795 73 17

Omán

Tel +97 12 681 28 78

Fax +97 12 681 10 27

Africa

Sudáfrica

Tel +27 12 677 15 23

Fax +27 12 677 17 44

Norte de Asia

China

Tel +86 10 64 10 68 80

Fax +86 10 64 10 68 78

Corea

Tel +8 227 98 49 25

Fax +8 227 98 49 27

Taiwán

Tel +88 6 227 12 15 94

Fax +88 6 227 12 10 89

Sur de Asia/Pacífico

Australia

Tel +61 2 9225 05 00

Fax +61 2 9225 05 01

India

Tel +91 11 2460 45 68

Fax +91 11 2465 75 86

Indonesia

Tel +62 21 573 57 33

Fax +62 21 573 59 23

Malasia

Tel +60 3 21 63 02 33

Fax +60 3 21 63 02 11

Singapur

Tel +656 737 50 77

Fax +656 733 58 15

Tailandia

Tel +66 2 67 01 734

Fax +66 2 67 01 738

América Latina

Brasil

Tel +55 61 321 42 51

Fax +55 61 321 47 04

Tel +55 9 11 55 04 15 00

Fax +55 9 11 55 04 15 01

Chile

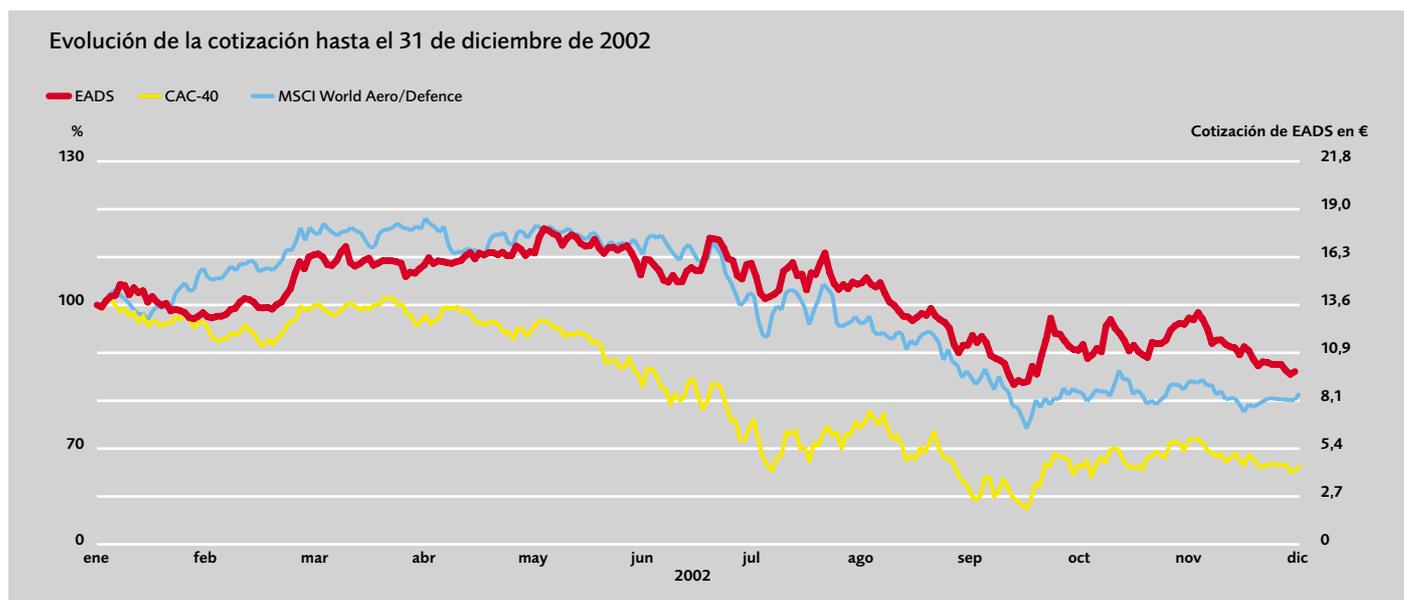
Tel +56 2 244 41 00

Fax +56 2 244 33 34

México

Tel +52 55 54 88 20 41

Fax +52 55 54 88 20 45



La acción de EADS atravesó dos fases diferenciadas en 2002:

- **El sólido comportamiento de la cotización refleja los éxitos de EADS**

Durante el primer semestre del año, las acciones de EADS se comportaron mucho mejor que los índices CAC 40, DAX 30 e IBEX35. Este buen resultado reflejaba los logros del negocio comercial de EADS, la renovada confianza del mercado motivada por la mejora de las estadísticas de tráfico aéreo de pasajeros, y los éxitos en el sector de defensa, a saber, la selección de "Paradigm" para el Skynet 5, el ímpetu positivo del programa A400M, el éxito del vuelo inaugural del primer Eurofighter de serie alemán, y la inclusión de EADS en el programa Deepwater de la Guardia Costera estadounidense, todo lo cual contribuyó a sensibilizar más a inversores sobre el valor del segmento de defensa de EADS.

- **Las fuerzas del mercado arrojan sombras sobre el comportamiento de la acción**

Durante el segundo semestre del año, las acciones de EADS se vieron sometidas a fuertes presiones, desencadenadas por la declaración de bancarrota de US Airways en agosto y agravadas por la prevista declaración de bancarrota de United Airlines, así como por noticias negativas de American Airlines. La tendencia se intensificó con el clima general de incertidumbre económica y política y nuevos retrasos en los programas A400M y Meteor, que arrojaron dudas sobre el contexto presupuestario de los programas de defensa europeos.

A medida que aumentaban las incertidumbres en el mercado durante el año, se produjo una transición de la inversión basada en el análisis fundamental hacia estilos de inversión más técnicos, tales como pair-trading, así como una mayor volatilidad derivada de las posiciones a corto plazo desencadenadas por los flujos de noticias. La atención de los inversores en la liquidez a corto plazo, ocasionada por la incertidumbre del entorno, impidió que la cotización reflejara las buenas perspectivas del "Superjumbo" A380, el avión de transporte militar A400M, Eurofighter y los programas de helicópteros Tiger o NH90. La Compañía espera que, a medida que la atención del mercado retorne al crecimiento, la aportación de estos programas a largo plazo se irá reflejando paulatinamente en el comportamiento de la acción de EADS.

Distribución de dividendo en 2002

El 28 de junio de 2002, EADS distribuyó un dividendo de 50 céntimos por acción, equivalente a un total de 404 millones de euros, al mismo nivel que el dividendo de 2001. Esta decisión, que expresa la solidez de la situación financiera y la perspectiva de la Compañía, refleja el compromiso del Consejo de compartir los beneficios de los logros del ejercicio precedente con los accionistas de EADS.



Global Investor Forum, Marsella 2002

Calendario financiero 2003

Publicación de los resultados anuales de 2002:

10 de marzo de 2003

Global Investor Forum (Reunión Mundial de Inversores):

28–29 de abril de 2003, Munich, Alemania

Publicación de resultados del primer trimestre de 2003:

6 de mayo de 2003

Junta General Anual:

6 de mayo de 2003, Ámsterdam, Holanda

Publicación de resultados del primer semestre de 2003:

28 de julio de 2003

Publicación de resultados del tercer trimestre de 2003:

6 de noviembre de 2003

Información importante para accionistas

EADS ofrece una variedad de fuentes para que los accionistas cuenten con información actualizada sobre sus principales acontecimientos y progresos, tales como el boletín trimestral de noticias denominado "Aeronotas" y un resumen mensual para los inversores, disponible en la página web de EADS.

La web de EADS, www.eads.net, proporciona asimismo una amplia gama de información, incluyendo datos financieros. Los accionistas pueden establecer contacto con nosotros a diario por medio de nuestras líneas de llamada gratuita. La página de la Compañía recibió en 2002 el premio "Fils d'Or" como "mejor web de las empresas componentes del CAC 40" concedido por la publicación Vie Financière.

Relaciones con Inversores:

Números de teléfono – llamada gratuita:

España 00 800 00 02 2002

Francia 0 800 01 2001

Alemania 00 800 00 02 2002

Los accionistas de otros países pueden llamarnos al número

+33 1 41 33 90 94

E-mail para responder a las preguntas de los accionistas:

ir@eads.net

Diseñado y producido por Addison

Impreso por Kriechbaumer

© Copyrights: Airbus; Airbus Military; Ariespace; Astrium; EADS CASA; EADS Launch Vehicles; EADS LFK; EADS Military Aircraft; EADS Telecom; ESA; Eurocopter; Gamma agency; MBDA; Polizeihubschrauberstaffel Dresden; The International Herald Tribune 2002; H. Bèrenger; H. Gousse; K. Henseler; T. Jullien; D. Modes; H. Moulonquet; E. Nojaroff; P. Penna; C. Serna.
Todos los derechos reservados

El presente documento se encuentra también disponible en las siguientes direcciones:

European Aeronautic Defence and Space Company – EADS

En Francia

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 – Francia

En Alemania

81663 Munich – Alemania

En España

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – España

**European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.**

Le Carré
Beechavenue 130–132
1119 PR Schiphol-Rijk
Holanda
Tel. +31 20 655 4800