



Informe Anual 2001



Índice

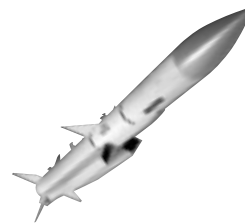
Repaso de las Actividades de EADS **2**
Cifras relevantes **4**
Mensaje de los Presidentes **6**
CEO's: Respuesta a nuestros accionistas **8**

Política y Mercados Financieros **10**
Visión Estratégica **12**
Visión del Mercado **14**
Rasgos Característicos de la Sociedad **18**
Estructura de la Empresa **30**

EADS en 2001

Cifra de negocio	(miles de millones de euros)	30,8
Volumen de contratación	(miles de millones de euros)	60,2
Cartera de pedidos	(miles de millones de euros)	183,3
EBIT*	Beneficios antes de intereses e impuestos. (miles de millones de euros)	1,7
Beneficio por acción*	(euros)	1,16
Empleados en activo	(número de empleados)	102.967

*(antes de amortización del fondo de comercio y extraordinarios).



Airbus **32**
Aviones de Transporte Militar **38**
Aeronáutica **40**
Sistemas Civiles y de Defensa **44**
Espacio **48**

EADS International **52**
Organización de la Sede Central **54**
Recursos Humanos **55**
Responsabilidad Corporativa y Social **56**
Órganos de Gobierno de la Sociedad **58**

Estados Financieros **60**
Direcciones **98**
Información a los accionistas **100**

European Aeronautic Defence and Space Company

El Grupo se constituyó en el año 2000 mediante la fusión de las empresas líderes de la industria aeroespacial y de la defensa de Francia, Alemania y España, que compartían una visión común del futuro. Actualmente, EADS es el segundo mayor grupo del mundo en el sector aeroespacial y de la defensa. Disfrutamos de una posición dominante en el mercado de las actividades de aviación civil y militar, tecnología espacial, helicópteros, sistemas de misiles y servicios de soporte.

Nuestra estrategia comercial clara e integrada se centra en una creciente rentabilidad, satisfaciendo y anticipándonos a las necesidades de nuestros clientes. Utilizamos la más avanzada tecnología del mundo y buscamos constantemente la mejora de nuestros productos, procesos y forma de hacer negocio. En un sector de tan rápido desarrollo, la diversidad, la creatividad y la apertura al cambio por parte de todos los miembros de nuestro personal constituyen unas ventajas competitivas clave.

Nuestras acciones se guían por un principio fundamental: la fiabilidad. Entregamos aquello que prometemos.

Estamos comprometidos a añadir valor para todos nuestros accionistas tratando de ser adaptables, innovadores y enfocados al mercado.

EADS – Repaso de las Actividades

EADS es una de las primeras empresas de la industria aeroespacial y de defensa del mundo, con una exclusiva cartera de productos, sistemas y servicios que abarcan desde lanzadores espaciales, sistemas de satélites y misiles hasta aviones a reacción, aviones de transporte regional, helicópteros y aviones de caza, así como servicios de mantenimiento y conversión.

Airbus
p.32-37

Aviones de Transporte Militar
p.38-39

Descripción de las actividades

Airbus, que actualmente es una sociedad integrada, propiedad al 80% de EADS, fabrica la familia de aviones comerciales a reacción más vendida en el mundo. Los aviones Airbus han incorporado innumerables avances técnicos, como los sistemas fly-by-wire, y ofrecen a los operadores de líneas aéreas considerables ventajas en lo que respecta a la explotación económica y la responsabilidad medioambiental.

Esta División fabrica aviones de transporte militar ligeros y medios, y derivados militares del Airbus. También se ocupa de la gestión del programa del avión de transporte pesado militar A400M. El A400M utiliza la tecnología y el diseño de Airbus y ofrecerá una flexibilidad operativa única.

Hechos más destacados del año 2001

- 1.575 aviones en la cartera de pedidos
- 85 pedidos en firme y 12 opciones de compra para el A380
- El programa de desarrollo del A380 se ajusta al calendario y al presupuesto
- Los A340-500/-600 entrarán en servicio en 2002
- El A318 está listo para el vuelo de prueba
- El Airbus Corporate Jetliner (ACJ) aumenta su cuota de mercado
- 8 países han firmado el programa de transporte militar pesado A400M
- Se firmó un contrato correspondiente a 8 C-295 destinados a las Fuerzas Aéreas Polacas y se adquirió el 51% de la empresa polaca PZL Warszawa Okecie
- Las Fuerzas Aéreas Francesas cursaron un pedido de CN-235
- El CN-235 se seleccionó como plataforma de ala fija para el Programa Deepwater del Servicio de Guardia Costera de los Estados Unidos



Airbus A380



A400M

2001 (en miles de millones de euros)

Cifra de negocio 20,5

Cartera de pedidos 156,1

Cartera de pedidos / Entregas previstas en 2002 (en número de aviones)

5,3 años

2001 (en miles de millones de euros)

Cifra de negocio 0,5

Cartera de pedidos 1,3

Cartera de pedidos / Cifra de negocio

2,6 años

Aeronáutica

p.40–43

Esta División incluye Eurocopter, el número uno mundial en pedidos de helicópteros civiles y militares, y fabrica aviones de combate como el Eurofighter, aviones regionales, aviación en general y aviones de empresa. La División también facilita el mantenimiento y la conversión de aviones para usuarios tanto militares como civiles.

- La cuota del mercado civil de Eurocopter aumentó hasta un 57%
- La cartera de pedidos incluye más de 500 helicópteros militares; se lograron grandes éxitos en las exportaciones del Tiger y del NH90 en el año 2001
- Se creó ATR Integrated
- Se firmó un contrato de 1,1 millones de euros para ayudas de entrenamiento para el Eurofighter



Eurofighter

Sistemas Civiles y de Defensa

p.44–47

Esta División ofrece a sus clientes una amplia cartera de productos y servicios como sistemas de misiles, electrónica de defensa, incluyendo sistemas de vigilancia y reconocimiento, radar, aviónica y productos electrónicos bélicos, telecomunicaciones seguras, soluciones de prueba y servicios de soporte e ingeniería para clientes gubernamentales de todo el mundo.

- Constitución de MBDA, la segunda mayor empresa del mundo en sistemas de misiles.
- Se refuerzan las actividades de Sistemas y Electrónica de la Defensa a través de asociaciones y contratos, por ejemplo en el campo de los aparatos UAV.
- Se refuerzan las actividades en el sector de telecomunicaciones seguras a través de la adquisición del líder británico en encriptación (Cogent)
- Creación de una unidad de "Servicios" especiales, que se concentra especialmente en servicios externalizados contratados por los gobiernos



Misil Aster

Espacio

p.48–51

La División es la tercera mayor unidad del mundo en sistemas espaciales, y se ocupa del diseño, del desarrollo y de la fabricación de satélites de telecomunicaciones y de observación terrestre, infraestructuras orbitales y lanzadores, así como de prestar servicios relacionados con las telecomunicaciones espaciales y desarrollar actividades en las tecnologías de óptica y láser.

- El Ariane 4 obtiene un nuevo récord de fiabilidad
- La fase 3 del programa Ariane 5 fue aprobada por la Conferencia de Ministros de la UE
- Se concluyó con éxito el Skynet 4
- Comienzos de 2002: el Ministerio de Defensa británico tomó una decisión sobre Skynet 5; Astrium se encargará del suministro de los satélites
- Astrium resulta la adjudicataria del contrato para el telescopio Herschel



Envisat

2001 (en miles de millones de euros)

Cifra de negocio 5,1

Cartera de pedidos 13,7

Cartera de pedidos / Cifra de negocio

2,7 años

2001 (en miles de millones de euros)

Cifra de negocio 3,3

Cartera de pedidos 9,1

Cartera de pedidos / Cifra de negocio

2,8 años

2001 (en miles de millones de euros)

Cifra de negocio 2,4

Cartera de pedidos 3,8

Cartera de pedidos / Cifra de negocio

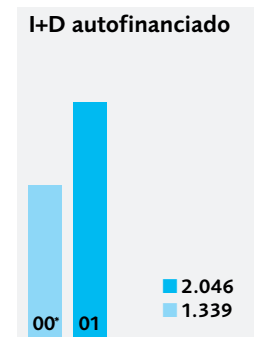
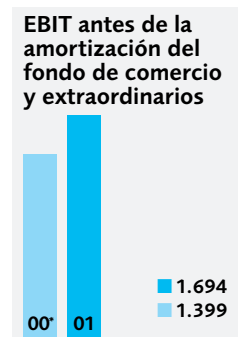
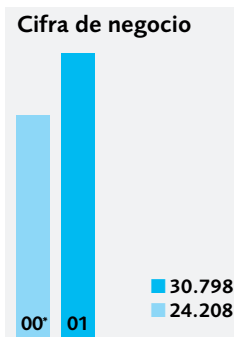
1,6 años

Cifras Relevantes

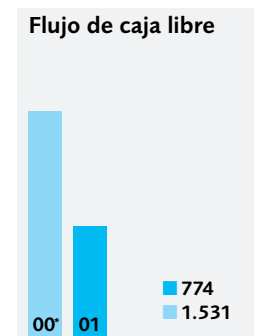
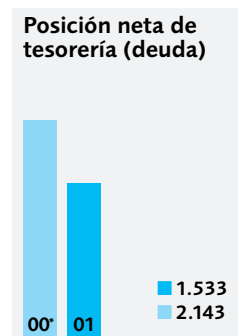
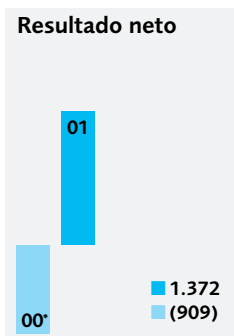
En el año 2001, EADS superó todos sus objetivos financieros. El margen EBIT antes de I+D aumentó hasta el 12,1% y la posición neta de tesorería a final de año alcanzó una cifra positiva, fijándose en 1.500 millones de euros.



- La cifra de negocio aumentó un 27%, alcanzando 30.800 millones de euros, con un crecimiento del 10% si se excluye la primera consolidación de Airbus al 100%
- El margen EBIT antes de I+D aumentó del 11,3% al 12,1%, a pesar de unos elevados costes no recurrentes
- Las actividades de I+D autofinanciadas aumentaron, como estaba previsto, del 5,5% de los ingresos al 6,6%, debido fundamentalmente al desarrollo del programa A380, gran generador de valor
- El flujo de caja libre alcanzó la cota de 774 millones de euros, contribuyendo de este modo a la posición neta de tesorería de 1.500 millones de euros a final del año 2001
- La cartera de pedidos se situó en 183.300 millones de euros, un crecimiento del 39% desde el año 2000, o del 16% excluyendo el efecto de la consolidación de Airbus al 100% por primera vez.

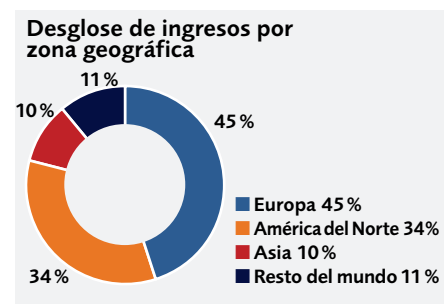
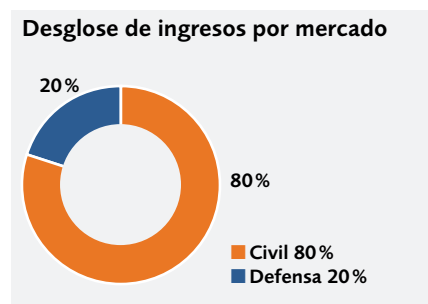
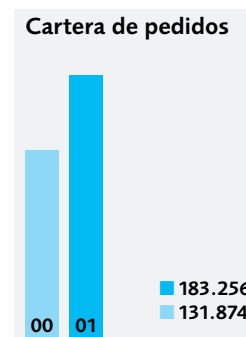
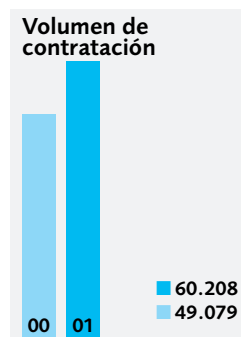


Todas las cifras están expresadas en millones de euros
 *Las cifras correspondientes al ejercicio 2000 son proforma; Consolidación de Airbus al 100% desde 2001.



EADS incrementó sus ingresos un 27% en 2001 hasta alcanzar la cifra de 30.800 millones de euros, superando el objetivo de crecimiento del 20%. El aumento de los ingresos fue del 10%, sin tener en cuenta el efecto de la consolidación al 100% por primera vez de Airbus SAS, lo que constituye un reflejo de unas mayores entregas de Airbus y un fuerte crecimiento en todas las divisiones excepto en la División Espacio. El EBIT (beneficios antes de intereses e impuestos, amortización del fondo de comercio y extraordinarios), con una cifra de 1.700 millones de euros, aumentó un 21% superando el objetivo inicial de crecimiento del 15%. El EBIT correspondiente a 2001 incluye la primera consolidación al 100% de Airbus y el

incremento previsto en gastos de Investigación y Desarrollo (I+D). Además, el objetivo EBIT se superó a pesar de los gastos no recurrentes de la División de Sistemas Civiles y de Defensa y de la División Espacio, principalmente debidos a los continuos gastos de reestructuración y a la depreciación extraordinaria de los activos; ambos factores se vieron compensados por el rendimiento de otras Divisiones, que fue mejor de lo esperado, y por los más de 100 millones de euros de ahorros adicionales derivados de las sinergias de la integración de la fusión. De hecho, el Grupo ha superado sus objetivos para el 2001 y va por delante de los planes iniciales de conseguir 600 millones de euros a través de sinergias recurrentes en el año 2004.



El resultado neto del grupo alcanzó 1.372 millones de euros, incluyendo partidas extraordinarias especialmente con motivo de la creación de Airbus SAS y MBDA. El resultado neto antes de la amortización del fondo de comercio y extraordinarios pasó a ser positivo tras unas pérdidas de 45 millones de euros en 2000, siendo 936 millones de euros en 2001, lo que representa un beneficio por acción de 1,16 euros.

El flujo de caja libre alcanzó la cifra de 774 millones de euros, lo que refleja un fuerte flujo de caja de explotación y el férreo y constante control al que se someten los requerimientos de capital circulante, al tiempo que hemos mantenido nuestro

esfuerzo de inversión con miras a garantizar nuestro crecimiento futuro.

A final de año, manteníamos todavía una sólida posición neta de tesorería de 1.500 millones de euros.

El volumen de contratación aumentó un 23% hasta alcanzar la cifra de 60.200 millones de euros, el doble de los ingresos. Este fuerte desarrollo demuestra no sólo el éxito del proyecto A380, para el que contamos con 85 pedidos en firme, sino que evidencia claramente también la competitividad de nuestros programas militares en los mercados de la exportación, con los NH90 pedidos por Portugal, Finlandia y Suecia, y el avión de

transporte militar C-295 solicitado por Polonia. Los 18.000 millones de euros del proyecto A400M no están incluidos en el volumen de contratación del año 2001.

A finales de 2001, la cartera de pedidos de 183.300 millones de euros no tenía parangón en el sector; representa más de seis años de ingresos y cada una de nuestras cinco Divisiones cuenta con una cartera de pedidos que excede de los ingresos correspondientes a un año y medio.

Mensaje de los Presidentes

Sean bienvenidos a este informe, correspondiente al primer ejercicio completo de European Aeronautic Defence and Space Company.



El pasado año, hablábamos de iniciar un apasionante viaje. Hoy, nos complace informar sobre los primeros y fructíferos pasos de ese viaje. Nuestro comportamiento financiero y la fuerte posición de mercado de nuestros productos nos permiten hacer frente a un entorno especialmente desafiante para nuestro sector.

Desde su constitución en julio de 2000, EADS se ha asentado sólidamente como la segunda mayor empresa en los sectores aeroespacial y de la defensa, logrando nuevos e importantes clientes en los mercados de exportación, consiguiendo nuevos avances tecnológicos, lanzando nuevos productos como el Airbus A380 y, sobre todo, mejorando sus resultados financieros.

Hemos conseguido realizar importantes progresos gracias a la integración de las operaciones del Grupo. En la actualidad, se encuentran en marcha unos 670 proyectos de integración de la fusión, a fin de crear valor mediante sinergias en el seno de la empresa y mejoras en el rendimiento y en la utilización más eficiente del know-how existente y de las inversiones de capital. Esto incluye 276 proyectos que ejercen un impacto directo sobre el EBIT. Los resultados ya alcanzados superan ampliamente las expectativas.

Merecen especial atención las sinergias logradas mediante los recursos del propio Grupo, así como otras iniciativas entre las que destacan el intercambio de mejores prácticas, tecnologías y conocimiento en el entorno del Grupo, en las áreas de Investigación y Tecnología (I+D), fabricación, ingeniería y postventa.

En su calidad de líder en el sector aeroespacial y de la defensa, EADS ha continuado en el año 2001 fomentando una mayor integración y consolidación del sector. Entre otras iniciativas, hemos constituido Airbus como un negocio plenamente integrado y hemos creado MBDA, la segunda empresa de sistemas de misiles del mundo.

Nos encontramos en una excelente posición para afrontar los retos que el futuro pueda plantear y contamos con la voluntad y los recursos necesarios para emerger con mayor fuerza a fin de continuar superándonos.

Mirando hacia el futuro

Por supuesto, este año se ha visto dominado por los estremecedores acontecimientos del 11 de septiembre. Inevitablemente, estos han ejercido un tremendo impacto sobre nuestras diferentes actividades y no cabe ninguna duda de que en los próximos años nos enfrentaremos a grandes retos.

No obstante, confiamos plenamente en la estrategia trazada por el Consejo de Administración y seguiremos reforzando la eficiencia y la rentabilidad del Grupo. La estabilidad y solvencia financiera constituyen nuestra principal prioridad. Airbus ya está



Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère

operando con mayor eficiencia como una empresa integrada, y ha confirmado el alentador potencial del superjumbo A380; MBDA ha capitaneado la consolidación en el sector de los misiles; y estamos forjando nuevas asociaciones con la industria norteamericana, otra de nuestras principales prioridades.

Es también un hecho que contamos con una sólida cartera de productos, lo que nos confiere una firme posición competitiva en los mercados de todo el mundo, independientemente de las condiciones que puedan darse. La cartera incluye aviones comerciales de nueva generación diseñados siguiendo los requisitos de nuestros clientes en materia de economía, seguridad medioambiental y eficiencia operativa, así como unos sistemas de defensa tecnológicamente avanzados que podrán contribuir notablemente a la eficiencia militar y, en último término, a la estabilidad política. También gozamos de una creciente capacidad para ofrecer servicios de soporte a nuestros clientes procedentes del sector tanto civil como militar, en un número cada vez mayor de países y emplazamientos.

Y lo que es más importante, contamos con un equipo único formado por personas de talento, llenas de recursos y firmemente comprometidas, capaces de desarrollar las nuevas ideas, productos, servicios y tecnologías que nuestros clientes, y el mundo en general, van a precisar en el futuro.

En resumen, nos encontramos en una excelente posición para afrontar los retos que el futuro pueda plantear y contamos con la voluntad y los recursos necesarios para emerger con mayor fuerza a fin de continuar superándolos.

Vamos hacia delante, plenamente comprometidos con la salvaguarda de los mejores intereses de nuestros accionistas, nuestros clientes y nuestros empleados, y esperamos poder comunicar nuevos avances en los meses venideros.

Manfred Bischoff
Presidente

Jean-Luc Lagardère
Presidente

Respuestas a nuestros Accionistas

Los Chief Executive Officers abordan algunas de las actuales preguntas clave.



¿Cuál es para EADS la característica más importante de los resultados financieros del ejercicio 2001?

Una vez más, hemos cumplido las promesas que hicimos al comienzo del año. EADS es una de las pocas empresas de nuestro sector que ha logrado alcanzar y que incluso ha superado sus objetivos financieros a pesar de los acontecimientos del 11 de septiembre, con un aumento en las ventas superior al 27%, un crecimiento del EBIT* hasta 1.690 millones de euros y una posición neta de tesorería de 1.500 millones de euros a finales de 2001. Estos resultados se han conseguido a pesar de algunos importantes costes no recurrentes, principalmente en la División Espacio, pero también en la División de Sistemas Civiles y de Defensa. Además, nuestra generación de flujo de caja libre demostró una vez más que podemos autofinanciar el programa Airbus A380 sin comprometer nuestra situación financiera.

¿Podrían destacar algunos de los acontecimientos más significativos del año?

En 2001 se han reforzado nuestras actividades en el sector de defensa. La noticia más destacada fue el acuerdo alcanzado por ocho países en diciembre de 2001 para seguir adelante con el avión de transporte militar A400M. Este es el primer avión europeo en un segmento de mercado que hasta ahora se había visto dominado por los proveedores norteamericanos. EADS es el principal contratista de este programa que garantiza unos ingresos superiores a 18.000 millones de euros y un fuerte EBIT entre 2002 y 2018; la cuota de todo el proyecto correspondiente a EADS asciende casi al 90% (incluyendo la consolidación de Airbus al 100%).

Nuestros helicópteros militares de nueva generación – Tiger y NH90 – obtuvieron contratos por un importe superior a 1.600 millones de euros en Australia, los países nórdicos y Portugal,

frente a una dura competencia. Actualmente contamos con más de 500 helicópteros militares en nuestra cartera de pedidos. Esto indica hasta que punto son competitivos nuestros productos militares en los mercados de exportación, lo que constituye un excelente indicador para el futuro.

Otro importante paso en defensa fue la constitución de la sociedad MBDA en asociación con BAE Systems, una empresa británica, y la italiana Finmeccanica. MBDA es la segunda mayor empresa de misiles del mundo. Cuenta con una excelente cartera de pedidos que asciende a 12.000 millones de euros, lo que representa prácticamente los ingresos de seis años. También hemos reforzado las actividades de EADS en el sector de las telecomunicaciones militares mediante la adquisición de COGENT, la empresa británica líder en encriptación.

En nuestras actividades en el sector civil, Airbus se convirtió en el evidente líder del mercado en 2001, absorbiendo el 61% del importe de los pedidos brutos a nivel mundial. El programa A380 también tuvo un excelente despegue, con 85 pedidos en firme y la firma de 12 compromisos con nueve clientes diferentes. Es importante destacar que 37 de los 85 pedidos se firmaron después del 11 de septiembre, lo que demuestra la fuerte demanda del mercado para este programa, aún en tiempos de recesión.

Pero el retroceso experimentado por los viajes en avión va a perjudicar al grupo, ¿no es así?

Es todo un desafío, especialmente para Airbus. Las compañías aéreas están sufriendo graves problemas. Un efecto inmediato fue que tuvimos que estabilizar las entregas de Airbus planificadas ahora en 300 para el año 2002, mientras que anteriormente habíamos previsto aumentar significativamente nuestra producción.

* EBIT Antes de amortización del fondo de comercio y extraordinarios

Futuro edificio para el A-380





Philippe Camus y Rainer Hertrich

No obstante, los indicadores del tráfico aéreo muestran una ligera recuperación a comienzos de 2002. A más largo plazo, creemos que el crecimiento del tráfico continuará a un promedio anual subyacente del 5%. Además, los nuevos productos, como el Airbus A380, entrarán en servicio exactamente en el momento adecuado para beneficiarse de la recuperación.

¿Hasta qué punto puede EADS hacer frente a la incertidumbre actual?

Partimos con algunas ventajas muy significativas, incluyendo una cartera de pedidos de 183.300 millones de euros o, lo que es lo mismo, los ingresos correspondientes a seis años. Nuestra cartera es superior a la de cualquiera de nuestros competidores.

Inmediatamente después del 11 de septiembre, pusimos en práctica diversas acciones específicas para garantizar la liquidez y la rentabilidad; entre estas cabe destacar la congelación de todas las inversiones y contrataciones (excluyendo las correspondientes al programa A380), y los nuevos planes de ahorro de costes. Gracias al elevado grado de flexibilidad con el que cuenta nuestra organización de producción, incluyendo la gran proporción de subcontratación, unos contratos y acuerdos de trabajo flexibles y unos cortos plazos de producción, estamos perfectamente preparados para capear el temporal y garantizar los beneficios en el futuro. Además, contamos con unas actividades de defensa crecientes y punteras, lo que compensará parcialmente los efectos de la crisis de la aviación civil.

¿Cómo piensan desarrollar sus actividades en el sector de defensa?

Ya somos uno de los líderes en defensa, el número dos de Europa. Nuestras actividades en este sector (incluyendo

todo tipo de aviones militares y helicópteros, satélites militares, misiles, electrónica de defensa y telecomunicaciones seguras) están firmemente posicionadas en todos los segmentos y han logrado unos ingresos conjuntos en 2001 de 6.100 millones de euros, lo que representa un 20% de nuestros ingresos totales. Basándonos en nuestra cartera de pedidos, hemos previsto que nuestros ingresos derivados de las actividades de defensa crecerán más de un 50% en el año 2004, incluyendo el programa A400M que se contratará a lo largo de este año. Al mismo tiempo, la rentabilidad de las actividades de defensa debería mejorar notablemente cuando finalicemos nuestra reestructuración y pasemos a la fase de entrega de la mayor parte de nuestros programas militares.

¿Cuáles son sus prioridades para el próximo año?

Nuestra prioridad más alta consiste en seguir creando valor para los accionistas y esto lo lograremos haciendo crecer nuestras actividades de defensa y asegurando nuestras actividades en el sector de la aviación comercial. Esto implicará también la reducción del capital circulante, un férreo control de la financiación de los clientes, la congelación de las inversiones, a excepción de las correspondientes al programa A380, y el control activo de todos los costes. Nuestro objetivo de gestión es muy sencillo: "Reducir los costes, aumentar la liquidez, obtener más contratos".

Philippe Camus
Chief Executive Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer



Política y Mercados Financieros

Durante el año que nos ocupa, el precio de las acciones de EADS ha atravesado cuatro fases principales.



Evolución del precio de las acciones



Durante el período comprendido entre enero y junio de 2001, las acciones de EADS se cotizaron entre 20 – 23 euros. Indudablemente, esto representa un buen comportamiento en unos momentos en que los principales índices bursátiles presentaban un carácter marcadamente bajista.

Posteriormente, durante una buena parte del verano, el precio fluctuó entre 23 y 25 euros, alcanzando el máximo del año de 25,07 euros gracias al alentador nivel de pedidos anunciados en el Salón Aeronáutico de París.

La tercera fase se inició a mediados de agosto, cuando los mercados financieros comenzaron a mostrarse preocupados por las perspectivas económicas y el tráfico de pasajeros de las líneas aéreas, y empezaron a preguntarse si no habríamos llegado al punto más alto del ciclo en el segmento aeroespacial. El precio de la acción bajó a un nivel de 18/19 euros.

La cuarta fase se desencadenó con motivo de los acontecimientos del 11 de septiembre, tras los cuales los mercados financieros mostraron un enorme pesimismo respecto

a la economía y al tráfico aéreo de pasajeros. Todos los mercados se vieron perjudicados, pero la cotización de las acciones de EADS, al igual que las de otras empresas del sector aeroespacial, se encontraron entre las más afectadas, debido a la interrupción del tráfico aéreo en los Estados Unidos y a la caída sin precedentes del tráfico aéreo en septiembre/octubre de 2001, que descendió un 30%.

Entre el 7 y el 21 de septiembre, nuestras acciones perdieron la mitad de su valor, alcanzando un mínimo histórico de 9,14 euros. Posteriormente se inició una recuperación gradual, subiendo hasta 13/14 euros a finales de 2001, lo que implicaba que habíamos dejado atrás un escenario catastrófico. Este nivel sigue siendo un precio bajo comparado con los máximos históricos, pero aún así sigue representando un rendimiento más positivo que el de los índices bursátiles (en especial el CAC 40). El precio de cierre al 28 de diciembre de 2001 fue de 13,64 euros, es decir una recuperación del 49,2% con respecto al mínimo anual.

El volumen medio de contratación correspondiente al ejercicio 2001 se situó en torno a 1,7 millones de acciones diarias.



Axel Arendt
Chief Financial Officer
Miembro del Comité Ejecutivo EADS
Miembro del Consejo de Administración
de EADS

Haciendo frente a los desafíos y asegurando el crecimiento

La constante recuperación de la economía y del tráfico aéreo a principios de 2002, así como las oportunidades de crecimiento del sector de la defensa (como Paradigm y el A400M) ya han comenzado a respaldar el precio de las acciones de EADS. Además, Airbus ha confirmado entregas de unos 300 aviones en 2002, lo que se acerca mucho a los niveles de 2001 (325).

Las bases del sector a medio y largo plazo continúan mostrando una gran solidez, con un nivel medio de crecimiento subyacente del tráfico aéreo del 5% y unas buenas oportunidades para la sustitución del parque de aviones.

Tras el 11 de septiembre, la dirección de EADS reaccionó inmediatamente a fin de salvaguardar la creación de valor en un entorno tan desafiante.

Protección de una rentabilidad sólida y de los niveles de tesorería

Inmediatamente después del 11 de septiembre, la Dirección Financiera de EADS creó un nuevo plan de negocio basado en la revisión de las hipótesis del mercado. Su primera consecuencia fue el plan de ajuste de la capacidad de producción de Airbus que está implementando actualmente. A nivel empresa, se han reconsiderado las principales inversiones, a excepción del programa A380 de Airbus, se ha congelado la contratación de personal y se han fijado unos nuevos objetivos de ahorro de costes. Se ha planteado a todas las Unidades de Negocio la generación y puesta en práctica de medidas adicionales que preserven la solidez de la rentabilidad y los niveles de tesorería.

Los beneficios derivados de estas medidas adicionales respecto a la tesorería y el ahorro de costes constituirán las prioridades de los objetivos que se establecieron en el momento de la constitución de EADS. Confirmamos nuestro objetivo de lograr un importe adicional de 600 millones de euros en el EBIT de 2004 como resultado principal de las compras a nivel grupo y los proyectos que aúnan las sinergias de producción e I+D, y esperamos que en el año 2002 hayamos conseguido la mitad de esta cifra. Los 100 millones de euros de valor adicionales generados en 2001

(muy por encima de los objetivos) respaldan estas expectativas. Si lo combinamos con nuestra sólida posición de tesorería positiva a finales de 2001, este factor nos permitirá continuar aumentando la producción de los A340-500/-600 y el desarrollo del programa A380, lo que garantizará la rentabilidad de nuestros ingresos en el futuro.

Gestión basada en el valor

Para centrarnos aún más en la tesorería, EADS ha diseñado un nuevo sistema de medida del rendimiento de gestión siguiendo el método de la Gestión Basada en el Valor. El futuro indicador del máximo rendimiento financiero se denominará "Valor Añadido de Tesorería (CVA)" (que se define a continuación). Esto contribuirá a incentivar una cultura de gestión de la generación de valor a nivel empresa. A partir del proceso de planificación de este ejercicio utilizaremos el CVA para establecer nuestros objetivos financieros internos.

Nuestra política financiera está impulsada por nuestro compromiso hacia la creación de valor, lo cual motiva la inversión en unos negocios rentables y estimula las sinergias al mismo tiempo que consigue un balance saneado.

Definición:

El Valor Añadido de Tesorería (CVA) se calculará sustrayendo del flujo de caja bruto un "gasto de capital", utilizando la media ponderada del coste del capital de la sociedad. El CVA se utilizará como medida financiera de los objetivos y del rendimiento, tanto en el grupo EADS como a nivel de división. CVA/ Delta CVA constituirán un factor a tener en cuenta a la hora de evaluar la remuneración de los ejecutivos a partir del año 2003.

Visión Estratégica

En la actualidad, EADS es el segundo grupo de la industria aeroespacial y de defensa a nivel mundial, con una gama exclusiva de productos y servicios.



En el año 2001, EADS realizó enormes progresos en la estrategia de nuestra cartera logrando un fuerte y equilibrado crecimiento entre el sector aeroespacial comercial y el de defensa

Esta estrategia de la cartera significa:

- **Adoptar una función de liderazgo en la industria aeroespacial y de la defensa a nivel europeo, transatlántico y mundial; y**
- **Buscar nuevas oportunidades en el sector de la defensa.**

Mejora en la Posición de Mercado

Tratamos de lograr una posición muy destacada en todos los principales mercados aeroespaciales y de la defensa en todo el mundo.

Un factor de vital importancia para la consecución de este objetivo es nuestro liderazgo activo en la consolidación de la industria europea aeroespacial y de la defensa. La constitución de la sociedad integrada Airbus ha tenido como consecuencia una mayor eficiencia y un mayor número de oportunidades, tanto en el ámbito de nuevos proyectos comerciales, como el A380, como en el área de la defensa con el A400M. La creación de MBDA ha supuesto el establecimiento de la sociedad número dos a nivel mundial en sistemas de misiles. Continuaremos llevando a cabo la necesaria reestructuración de la industria europea, especialmente en el sector espacial (Astrium y Vehículos lanzadores), aviones militares y sistemas de defensa.

Más allá de Europa, estamos creando activamente asociaciones internacionales a fin de reforzar el acceso a mercados en crecimiento. Entre estos movimientos estratégicos destaca la adquisición por parte de nuestra filial de telecomunicaciones seguras, EADS Defence and Security Networks (EDSN), de Cogent, la principal empresa británica de seguridad y encriptación de las comunicaciones, lo que ha reforzado nuestra participación en el programa británico Bowman de telecomunicaciones de la defensa. Otros ejemplos han sido la compra de un paquete accionario en Patria, el líder finlandés de la industria aeroespacial, en PZL-Okecie de Polonia, y en Hawker Pacific de Australia. Estas primeras incursiones en el mercado ya nos han ayudado a convertirnos en los adjudicatarios de contratos de exportación por un importe superior a 2.000 millones de euros. Y seguimos buscando oportunidades de asociación en Rusia, Corea, Japón y China, así como en Oriente Medio y América del Sur.

Desde el principio, hemos buscado activamente asociaciones internacionales para reforzar el acceso a mercados en crecimiento.

La expansión de nuestro acceso al creciente mercado norteamericano de defensa es un componente fundamental de nuestra estrategia. En la actualidad, hemos establecido una fructífera colaboración con Northrop Grumman (en materia de Vehículos Aéreos No Tripulados (UAV) y Vigilancia terrestre de la Alianza de la OTAN), con Boeing (relativo al proyecto Theatre Ballistic Missiles Defence) y Lockheed Martin (Medium Extended Air Defence System – MEADS), así como negociaciones para establecer asociaciones en proyectos de electrónica de defensa y de aviones de misión.

Prevedemos que esta tendencia continuará a medida que busquemos nuevas oportunidades en áreas como aviones de multimisión, cisterna y misiles defensivos.



Jean-Louis Gergorin
Vicepresidente Ejecutivo
Director de Coordinación Estratégica
Miembro del Comité Ejecutivo de EADS

Nuestra ambición es convertir a EADS en el líder mundial de los sectores aeronáutico, espacial y de defensa.

Estrategia Integrada de Defensa

Con unos ingresos por defensa de 6.100 millones de euros en 2001, EADS es sin duda la empresa número dos en Europa. Nuestras actividades en el sector de defensa, incluyendo aviones y helicópteros militares, satélites militares, misiles y electrónica de defensa, contribuyen actualmente en un 20% a los ingresos del Grupo. A medio plazo, trataremos de aumentar estos ingresos por defensa en más de un 50%.

Nuestra estrategia en materia de defensa se centra en aquellas áreas de misión que, en nuestra opinión, representan el mayor potencial de crecimiento. A través de la coordinación de su Grupo de Coordinación Estratégica de Defensa, EADS está recabando recursos de toda la empresa en los siguientes campos: Inteligencia (C4ISR), Disuasión y Proyección de Fuerzas, Supervivencia y Seguridad Nacional.

Las ofertas actuales en estas áreas son:

- Inteligencia (C4ISR): los satélites Helios de vigilancia remota, el vehículo aéreo no tripulado (UAV) Eurohawk, las redes de comunicaciones móviles cifradas Rubis y Acropol y el Avión de Patrulla Marítima C-295.
- Disuasión y Proyección de Fuerzas: el misil balístico M51, el avión de combate Eurofighter, los misiles de crucero Scalp Storm Shadow, el misil aire-aire Meteor, el A400M y los aviones de transporte militar CN-235 y C-295.
- Supervivencia y Seguridad Nacional: los sistemas de misiles Aster y Meads.

Mirando hacia el futuro

Un año después de la fusión, EADS ha afianzado su posición de liderazgo en sus actividades comerciales y de defensa

Nuestra experiencia confirma nuestra estrategia, que consiste en que una posición equilibrada entre actividades comerciales y de defensa aminora nuestro riesgo ante los ciclos del mercado y garantiza un firme crecimiento a lo largo del tiempo. Esperamos que EADS genere valor a través de su crecimiento orgánico, de las sinergias establecidas entre el sector comercial y el de la defensa, y mediante nuevas alianzas y adquisiciones que aumenten nuestra presencia en todo el mundo.



¹Además, EADS tiene intereses en Dassault, lo que representa una ventaja importante para la consolidación del segmento de aviones de combate.

Visión del Mercado

Las turbulencias de 2001 han supuesto al mismo tiempo desafíos y oportunidades. Las actividades comerciales se vieron enfrentadas a crecientes presiones y, en el sector de la defensa, se confirmó la necesidad de soluciones nuevas y tecnológicamente avanzadas para la estrategia y aprovisionamiento en materia de defensa. A medida que mejore el entorno mundial, la cartera de EADS de productos punteros para los mercados comerciales y de defensa se encontrará firmemente posicionada para emerger con más fuerza y con una mayor rentabilidad.



Tiempos de competitividad para nuestros clientes

El mercado de los grandes aviones comerciales

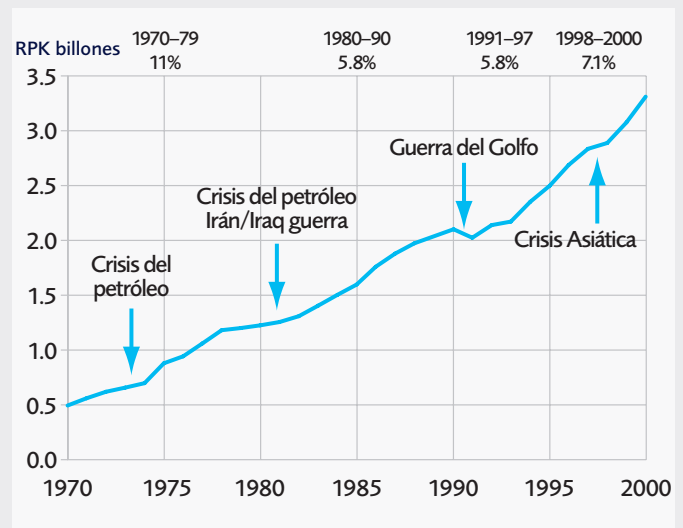
El mercado de los grandes aviones comerciales en 2001 se recordará como el primer año desde la Guerra del Golfo en el que el crecimiento a largo plazo del tráfico aéreo de pasajeros sufrió un marcado retroceso, con evidentes repercusiones para los fabricantes de aviones.

A lo largo de los últimos 40 años, el crecimiento del tráfico aéreo ha mantenido un promedio anual situado en torno al 7,5%, a medida que el PIB (Producto Interior Bruto) mundial y la renta disponible de los consumidores han experimentado una constante tendencia al alza. La liberalización permitió a las líneas aéreas entrar en una competencia de precios lo que, asociado a la expansión de sus redes, consiguió que atrajesen a millones de nuevos clientes. El mercado de los grandes aviones comerciales es muy dinámico y en él se deja sentir la influencia de los cambios en la política de las líneas aéreas en relación con la estructura de las rutas, exigiendo una amplia gama de tipos de aviones en continua evolución.

Durante años, el reto al que se enfrentaban los fabricantes de aviones consistía en facilitar nuevos aviones cuya explotación fuese más rentable y que se ajustasen a unas limitaciones medioambientales y de ruido cada vez más estrictas. En el primer semestre de 2001, ya se dejaron sentir los primeros signos de recesión en la industria de la aviación comercial. El crecimiento anual del tráfico aéreo internacional descendió hasta un 2% y las líneas aéreas norteamericanas, por ejemplo, habían comenzado ya a predecir unas pérdidas de hasta 2.000 millones de dólares.

No obstante, tras los acontecimientos del 11 de septiembre, las líneas aéreas experimentaron una fuerte caída adicional en el tráfico y han renunciado a aumentar su capacidad.

Aun cuando sólo quepa esperar que 2002 sea un año de estancamiento para el sector, las perspectivas a más largo plazo son positivas. El gobierno de los Estados Unidos ha actuado con rapidez y ha limitado decisivamente los daños sufridos por las líneas aéreas ofreciendo, entre otras medidas, un paquete de rescate por un importe de 15.000 millones de dólares (de los cuales, 5.000 millones en inyección de liquidez y 10.000 en garantías).



Crecimiento del Tráfico Aéreo (RPK mundial anual – pasajeros de pago.km., en billones)

Fuente: OACI

Se espera una sólida recuperación, pero predecir el momento en el que se producirá sigue siendo una tarea muy delicada. Por una parte, el endeudamiento de los consumidores norteamericanos y la tasa de desempleo plantean riesgos. Por otra, los precios del petróleo siguen estando bajos, se espera que la economía norteamericana se recupere durante el año 2002 y los consumidores están volviendo a confiar en el sistema de transporte aéreo. Esto obligará inevitablemente a las líneas aéreas, una vez que hayan reconstruido sus posiciones de tesorería, a reequiparse, dado que gran parte de la capacidad de la que se han desprendido durante la recesión consistió en aviones obsoletos que en cualquier caso deberían haberse sustituido. También es probable que las líneas aéreas sigan manteniendo la tendencia hacia unas flotas más armonizadas formadas por un número menor de modelos.

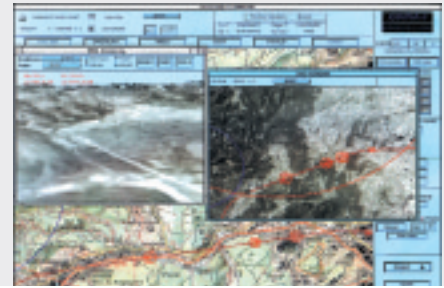
Ante un entorno de este tipo, la familia de productos Airbus, líder del mercado y que cubre todo tipo de rutas, desde servicios de grandes distancias a servicios de distancias cortas con diseños de



Avión de carga Airbus A310



El EC135 en una misión de rescate



Planificación de la misión de un avión

última generación, un rendimiento sobresaliente, unos perfiles de rentabilidad enormemente eficientes y una gran similitud operativa, debería disfrutar de considerables ventajas competitivas.

El mercado de defensa

Los acontecimientos de septiembre han acelerado diversos desarrollos en el entorno de defensa, han redefinido las relaciones estratégicas transatlánticas entre los Estados Unidos y Europa, y han generado unas necesidades únicas y tecnológicamente avanzadas para los gobiernos y ministerios de defensa de todo el mundo.

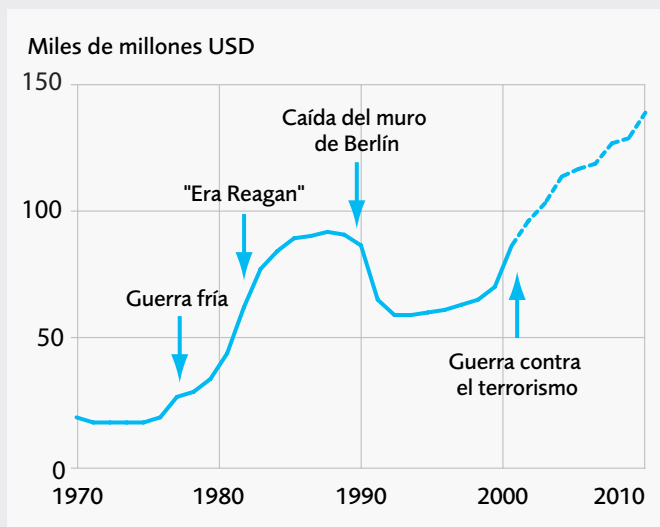
Como consecuencia de una decisión del gobierno norteamericano tomada con anterioridad al 11 de septiembre, el presupuesto de defensa de los Estados Unidos correspondiente al año 2002 se incrementó hasta los 334.000 millones de dólares. Se esperan nuevos incrementos en los Estados Unidos, incluyendo una inversión por

valor de 13.700 millones de dólares a fin de responder directamente a los ataques. Además, se esperan más aumentos, hasta 48.000 millones de dólares, en el presupuesto de defensa de los Estados Unidos para el ejercicio fiscal 2003 a fin de llevar a cabo la transformación de la defensa.

Ahora más que nunca, Europa y otros muchos gobiernos están aumentando sus esfuerzos para analizar su función en la seguridad global y nacional. Existen diversos factores que influirán en el mercado de equipos y servicios de defensa a corto y medio plazo.

En primer lugar, existe una cada vez más amplia concienciación de las carencias europeas en cuanto a la capacidad requerida por parte de las fuerzas armadas nacionales. Se dará una mayor importancia a la protección nacional (un mejor C4ISR, vigilancia de fronteras, protección contra amenazas NBQ, incluyendo tal vez algún tipo de defensa mediante misiles balísticos), a la proyección y al despliegue de fuerzas, la capacidad para montar operaciones en teatros remotos y suministrar y reforzar las tropas que se encuentren alejadas de sus bases nacionales. Todo ello presenta evidentes implicaciones en relación con la demanda de aviones ligeros, medios o pesados para transporte militar y de misión. En especial, los aviones de transporte militar y los helicópteros militares constituirán los segmentos estratégicos clave para garantizar el apoyo logístico a la nueva política de proyección de fuerzas.

También fundamental para la proyección de fuerzas es la importancia de la tecnología más avanzada, como se ha visto confirmado por el conflicto afgano, que ha demostrado el gran aumento en la capacidad de los comandos de las fuerzas para atacar blancos con total precisión, mejorando al mismo tiempo la eficiencia de los ataques y reduciendo al mínimo las pérdidas. También se ha subrayado una vez más el valor del espionaje a través de satélites, vehículos aéreos no tripulados (UAVs) y vehículos aéreos de combate no tripulados (UCAVs), sistemas de control y comando en tiempo real, municiones inteligentes y misiles de crucero para ataques en el interior del territorio enemigo. Junto con la tendencia a una mayor sofisticación en los sistemas, se exigirán mejoras en la integración, flexibilidad e interoperabilidad. La clave será la capacidad de los sistemas



Presupuesto total de Estados Unidos y Europa para compras en materia de Defensa. Fuente: OTAN, JP Morgan y otros

Visión del Mercado

continuación

complejos para ofrecer un flujo ininterrumpido de información a todos los niveles, desde la recopilación de información de inteligencia hasta la toma de decisiones y su implementación, así como a través de la totalidad de los sistemas presentes en el teatro de operaciones. La guerra electrónica y las telecomunicaciones seguras y desplegables se encuentran entre los activos clave que han de lograrse.

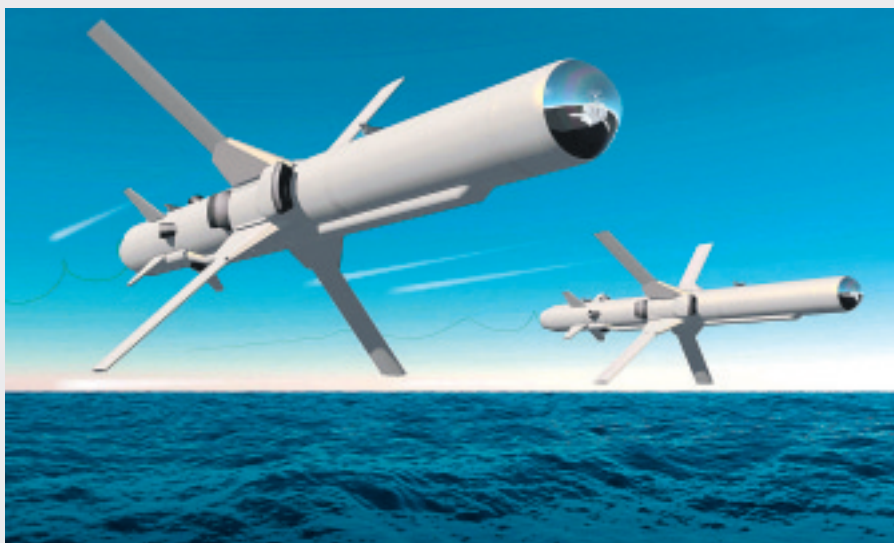
Además, el factor impulsor del mercado sigue siendo la presión ejercida sobre los fabricantes para proporcionar una creciente rentabilidad a pesar de la cada vez mayor complejidad de sus productos. Todo ello podría conducir a una mayor consolidación del mercado y a un aumento en el número de asociaciones a nivel internacional. Asimismo, esperamos que muchas fuerzas armadas descubran las virtudes de la contratación externa de las actividades de reparación y mantenimiento en su búsqueda de rentabilidad en todas sus operaciones.

Creemos que la "joven" cartera de defensa de EADS está perfectamente adaptada para contribuir y beneficiarse de prácticamente la totalidad de estas tendencias en la esfera del sector de la defensa nacional e internacional.

Otros mercados comerciales

Helicópteros civiles

El mercado mundial de helicópteros civiles ha crecido durante el año 2001, pasando de 474 entregas en 2000 a 495 en 2001. Esto abarca desde helicópteros para ejecutivos y diversas aplicaciones comerciales hasta operadores de plataformas petrolíferas y agencias estatales, incluyendo las fuerzas policiales, servicios médicos y equipos de lucha contra incendios. Especialmente tras el 11 de septiembre, la demanda de helicópteros de uso parapúblico ha crecido significativamente. Los mercados de helicópteros civiles deberían mantener su fortaleza a lo largo de los próximos cinco años.



Polyphem Misil



Mercado civil espacial

2001 ha sido un año muy difícil en el ámbito de la actividad espacial. Los presupuestos institucionales europeos se han mantenido estables o, en el mejor de los casos, han aumentado ligeramente, y los pedidos comerciales han sido inferiores a los niveles del último año a causa de diversas razones: primero, el desarrollo, más lento de lo esperado, del mercado de nuevas aplicaciones de telecomunicaciones como la banda ancha; en segundo lugar, el constante proceso de consolidación y reestructuración entre los principales operadores, cuya consecuencia fue una reducción o retraso en la demanda de nuevos satélites. En este mercado, los fabricantes de tecnología espacial, incluyendo Astrium, la filial de EADS controlada al 75%, conocieron en general una situación de saturación en el mercado de los satélites de telecomunicaciones. El entorno económico mundial en 2001 afectó a la demanda global de satélites de telecomunicaciones. Por lo tanto, el segmento de vehículos de lanzamiento se vio afectado por el descenso en el número total de lanzamientos comerciales, así como por la

fuerte competencia y la guerra de precios originada por los lanzadores suministrados por países del este y explotados por empresas norteamericanas.



Airbus A300-600ST
'Beluga'



Astrum – Sistema de
re-entrada IRDT

Nuestra capacidad para adaptarnos a los cambios
con rapidez y eficacia

Capacidad de adaptación

Las nuevas formas de pensar son como una segunda naturaleza para aquellas empresas que dependen del desarrollo y de la utilización de tecnologías de vanguardia.

Pero, en EADS, debido a nuestra organización multicultural, esta adaptabilidad y receptividad a los cambios no es tan sólo una cuestión tecnológica; es fundamental para el enfoque que damos a todas nuestras actividades, a nuestros clientes y al resto de nuestros accionistas, y es el factor que impulsa un proceso de cambio que ya está dando sus frutos.

Mejorando la organización

Desde el primer día, EADS ha sido consciente de la posibilidad de crear oportunidades compartiendo los recursos, la experiencia y el know-how de sus Unidades de Negocio. Este proceso, la Integración de la Fusión, ha demostrado ser la piedra angular para el futuro del Grupo y ya ha reportado un sustancial valor añadido.

Ya se han implementado cerca de 670 proyectos de Integración de la Fusión, incluyendo 276 que ejercen un impacto directo sobre el EBIT, con el objetivo de reforzar la transferencia de las mejores prácticas y compartir los medios, herramientas y conocimiento entre las Divisiones y Unidades de Negocio. Entre estos proyectos destacan las iniciativas en materia de Investigación y Tecnología,

fabricación, ingeniería, compras y postventa, y a lo largo del año 2001, ya han conseguido crear valor con un EBIT adicional de más 100 millones de euros, un 60 % más del objetivo previsto. Nuestra meta es lograr un EBIT adicional recurrente de más de 600 millones de euros en 2004.

Y nuestra nueva organización de marketing y ventas, EADS International, es tan sólo un ejemplo más del poder de nuestras operaciones de fusión.

Compartiendo conocimientos, mejorando productos

Otra gran ventaja para el Grupo se deriva de su capacidad de utilizar tecnologías superando las fronteras nacionales y las existentes entre las Divisiones. Esto se pone en práctica cada vez más, utilizándose, por ejemplo, la experiencia adquirida en el proyecto Airbus para desarrollar y fabricar el A400M.

Nos encontramos también entre los líderes mundiales en asociaciones, trabajando estrecha y eficazmente con empresas como BAE Systems, Thales y Finmeccanica en Europa, y Northrop Grumman y Boeing en los Estados Unidos; compartiendo información, riesgos y tecnología a fin de lograr las mejores soluciones para el cliente a un precio competitivo.



Eurofighter



En un año en el que se han producido enormes cambios en las industrias aeroespacial y de defensa, la capacidad de EADS para adaptar su enfoque operativo rápida y eficientemente ha sido ya demostrada.



Versión cisterna del A330

Manteniendo Airbus en la buena dirección, y mejorando

Los dramáticos acontecimientos del 11 de septiembre han dejado sentir su impacto en todo el planeta, acelerando el inicio de una recesión económica a escala mundial y agravando la cíclica tendencia a la baja, en especial en el sector de la aeronáutica civil. Gracias a su flexibilidad organizativa en materia de producción, Airbus ha sido capaz de reaccionar con rapidez ante este nuevo entorno.



Un ingeniero dedicándose al mantenimiento del motor de un A310

Ante todo, Airbus llevó a cabo con sus clientes un análisis en profundidad de su cartera de pedidos a fin de confirmar que ésta estaba compuesta por pedidos de clientes que aún eran capaces de asumir la entrega de su avión, de acuerdo con el calendario previsto. La sociedad redujo también su riesgo financiero bruto con los clientes por tercer año consecutivo, garantizando

así una mayor flexibilidad para hacer frente al difícil período actual.

Seguidamente, Airbus revisó sus planes de producción para los años 2002 y 2003. Al haber previsto una recesión cíclica mucho antes de que se produjesen los acontecimientos del 11 de septiembre, Airbus ya había comenzado a ralentizar el crecimiento de la producción en el verano de 2001, y en la actualidad espera entregar aproximadamente 300 aviones en 2002, mientras que anteriormente se había previsto incrementar las tasas de producción anuales hasta 400 unidades.



Estas cifras no representan una reducción drástica con respecto a los niveles de 2001 (325), sino que más bien corresponden a una congelación de la tasa de producción. Su flexibilidad organizativa ha permitido a Airbus adaptarse a estos niveles sin que ello tenga efectos dramáticos para su plantilla, cuya valiosa experiencia será esencial para garantizar la continuidad de su éxito, una vez se produzca la recuperación prevista.

Utilización de la experiencia adquirida en un nuevo contexto

EADS está decidida a aumentar el peso y la importancia que sus actividades en el sector de la defensa tienen dentro de su cartera comercial, adaptándose a un entorno global en el cual los aspectos relacionados con la seguridad y la defensa tendrán una importancia mucho mayor que durante la década de los noventa.

El A400M, el gran avión de transporte militar europeo, que representa el mayor contrato adjudicado a EADS desde su constitución, es un ejemplo magnífico de nuestra capacidad para adaptarnos a las necesidades cambiantes. El A400M ha transformado la tecnología civil en un producto militar, en una demostración de nuestra capacidad para conseguir sinergias a través de las distintas actividades de

las Unidades de Negocio, utilizando simultáneamente el mismo sistema de producción flexible empleado en Airbus.

Al mismo tiempo, el A400M está capacitado para hacer frente a las necesidades de ocho naciones y de sus fuerzas armadas, así como las de otros futuros clientes. El propio producto es muy adaptable: puede utilizarse para el transporte de tropas, de materiales o de equipos pesados, como helicópteros o vehículos acorazados.

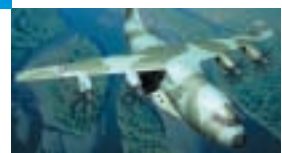


El Envisat se encuentra en una cámara sin eco de Astrium para comprobar la compatibilidad de las diferentes frecuencias de radio.





Primer vuelo del Airbus A340-600



A400M

¿Qué desean actualmente los clientes?
¿Cómo podemos responder más eficazmente a sus necesidades?
¿Qué pueden necesitar mañana?

Orientada al mercado

EADS se ha comprometido a crear el máximo valor para todos los que participan en su proyecto – clientes, accionistas, empleados, comunidades locales y el público en general, tanto a nivel nacional como internacional.

A fin de lograr ese objetivo, es necesario comprender a todos los que participan en nuestro proyecto, sus negocios, sus necesidades y sus metas. A este respecto, nadie ha podido superar nuestra trayectoria.

El A380 se ha diseñado tras consultar a más de 80 compañías aéreas diferentes, una vez realizada la investigación entre directivos de líneas aéreas comerciales, pilotos, autoridades aeroportuarias, e incluso entre los propios pasajeros. Nuestros proyectos en el campo de la aviación civil no sólo representan un hito tecnológico, sino que están respaldados por un sistema de soporte orientado al servicio al cliente.

Nuestra familia de helicópteros, que ya está completa, está diseñada para cubrir virtualmente todas las necesidades de los clientes, desde el transporte civil y parapúblico hasta el militar y el ataque naval, mientras que en el campo de la aviación militar, no sólo estamos en condiciones de ofrecer las máquinas más avanzadas, sino también un soporte logístico integrado y simuladores de entrenamiento.

El avión de transporte táctico militar A400M se concibió no sólo como el resultado de unas especificaciones militares, sino que se adaptó de forma que se ajustase a una amplia gama de requisitos de defensa respondiendo a la necesidad de una elevada carga útil, una amplia autonomía y una alta velocidad de crucero.

En el campo de los aviones de misión, hemos recurrido a los conocimientos y a la capacidad existentes en el seno de las correspondientes unidades de negocio. Este método encaminado a mantener unas relaciones directas con el cliente facilita una comunicación fluida e implica unas soluciones tecnológicas óptimas en la negociación. Pongamos como ejemplo el concurso para el suministro de Aviones de Vigilancia Marítima para el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, en el cual todos los participantes propusieron utilizar el CN-235 de EADS como plataforma de ala fija.

Otros ejemplos de los principales proyectos europeos en los cuales EADS desempeña una función clave a fin de satisfacer los nuevos requisitos del mercado en su vertiente militar son:

- El programa de satélites Skynet, en el cual Astrium ofrecerá una nueva generación de servicios de seguridad de las telecomunicaciones al Ministerio de Defensa británico.
- El próximo concurso de Avión Cisterna para el Ministerio de Defensa británico, respecto al cual la solución de EADS se ajusta a todas las especificaciones de las Fuerzas Aéreas.

Las Unidades de Negocio de EADS, una empresa de ámbito mundial con productos de vanguardia, pueden trabajar manteniendo una estrecha relación con sus clientes, satisfaciendo sus requisitos y ofreciendo soluciones personalizadas. Por ejemplo, Eurocopter ha creado una red mundial de filiales para mantener un contacto directo y cotidiano con todos sus mercados regionales.



Tiger HAP



EADS se mantiene por delante de las tendencias del mercado, a fin de ofrecer unas prestaciones superiores y más económicas que las solicitadas por nuestros clientes, desde el transporte aéreo a gran escala hasta los más avanzados sistemas espaciales.

El constante éxito de Airbus se ha basado en la capacidad de la empresa a la hora de desarrollar nuevos programas adaptados a las exigencias del mercado.

Airbus ofrece actualmente una gama completa de aviones para uso civil con una capacidad variable entre 100 y 500 plazas, y un nivel de interoperabilidad y unos requisitos comunes de mantenimiento insuperables. Esta opción, combinada con los menores costes de explotación de los aviones Airbus y su capacidad para ajustarse a las normas más estrictas en materia de seguridad y medio ambiente, está en línea con las prioridades de los clientes, tal y como lo ha confirmado la actual recesión, dado que permite a las líneas aéreas ajustar la organización de sus flotas a fin de optimizar su eficiencia.



Sistema de advertencia de obstáculos Hellas para helicópteros

Los últimos programas, como el A380, el A340-500/-600 y el futuro avión militar A400M siguen su curso, de acuerdo con el calendario establecido.

Una oportunidad de mercado que literalmente trasciende los límites de este mundo

La navegación basada en el satélite, el posicionamiento y una información horaria precisa tienen cada vez una mayor importancia en muchos sectores de la actividad comercial, y el mercado cuenta con un gran potencial. Las previsiones sugieren que a lo largo de los 20 años posteriores al 2005 (comienzo de la fase de despliegue), el mercado europeo de equipos de usuarios de satélites y servicios afines podría representar alrededor de 200.000 millones de euros. Las señales de posicionamiento disponibles en la actualidad son las facilitadas por el Sistema de Posicionamiento Global estadounidense (GPS) y, en menor medida, por el Sistema Global de Navegación Vía Satélite ruso (Glonass).





EC130

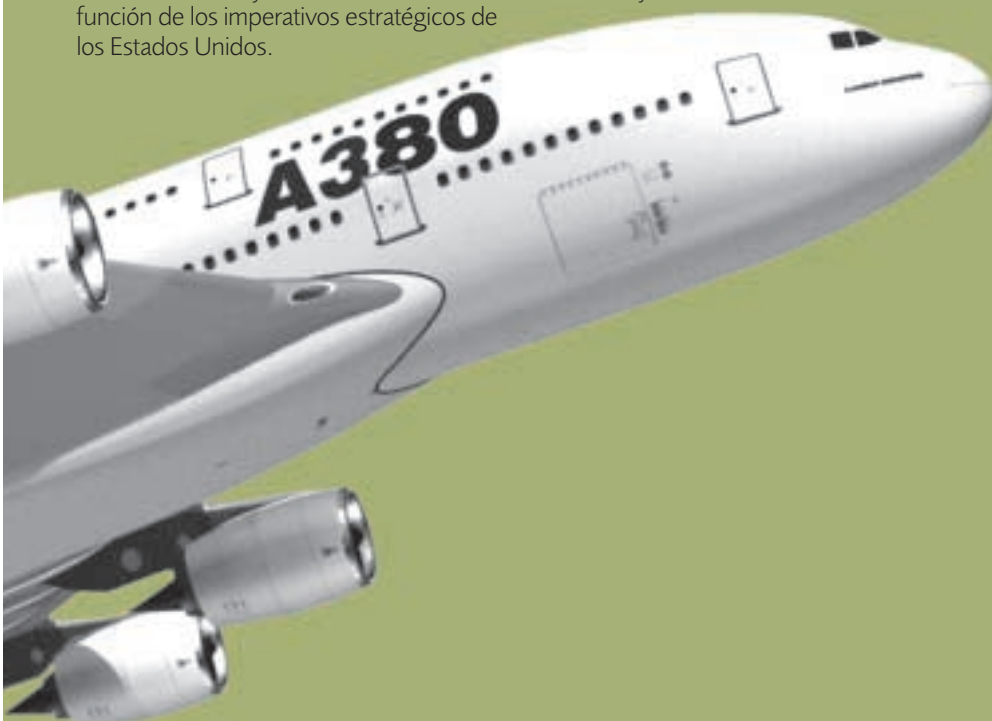
Ambos fueron diseñados con fines militares y ninguno de estos sistemas puede proporcionar la calidad y la fiabilidad del servicio necesarias para satisfacer los actuales estándares de seguridad, eficacia y competitividad: en la actualidad, Glonass está funcionando con tan sólo la mitad de sus satélites, y la señal GPS se degrada deliberadamente y de forma aleatoria en función de los imperativos estratégicos de los Estados Unidos.

La Unión Europea ha identificado la necesidad de un servicio de navegación global bajo un control civil internacional y el resultado ha sido Galileo, una propuesta para un sistema de navegación vía satélite. El sistema interoperará con el GPS y el aprovechamiento de la información sobre la posición en otros sistemas ampliará las ventajas de Galileo. Por ejemplo, la integración de un receptor Galileo en un teléfono GSM facilitará el acceso a una completa gama de "servicios de información relacionada con la posición" personalizados.

Galileo representa una oportunidad fundamental para la industria espacial en su sentido más amplio. A través de Astrium, y su amplia experiencia en sistemas de navegación vía satélite, EADS está desempeñando un papel fundamental en el diseño y desarrollo del sistema.



Laboratorio de investigación Columbus para la Estación Espacial Internacional (ISS)





MAKO



NH90

Adentrándose en los límites de la tecnología y de las nuevas ideas

innovadora

EADS está trabajando en la actualidad en algunos de los proyectos más avanzados de nuestro sector, como el A380, el Eurofighter, el A400M, el telescopio espacial Herschel y la nueva generación de misiles aire-aire ram jet.

Para el futuro, disponemos de recursos exclusivos en nuestras actividades de Investigación y Desarrollo de Tecnologías, centradas en el fortalecimiento de nuestras competencias básicas y en la provisión de unas ventajas fundamentales para nuestros clientes.

Una estructura que ofrece resultados

Nuestras actividades de Investigación, que operan a través de la recientemente constituida Red de Investigación y Tecnología de EADS (encargada de lograr las sinergias en el ámbito del Grupo) y en el Centro Corporativo de Investigación, están actualmente concentradas en cinco tecnologías básicas que se han identificado como nuestras principales armas competitivas.

Dichas armas son las siguientes:

- Materiales, estructuras y fabricación avanzados para conseguir una producción rentable;
- Electrónica, microelectrónica/optrónica y tecnología microondas para conseguir productos integrados e "inteligentes";
- La física del vuelo, la propulsión, la energía y la acústica para colaborar en la producción de aviones ecológicos y vehículos de altas prestaciones;
- Sistemas y servicios relacionados para la creación de sistemas robustos e inteligentes que amplíen nuestras oportunidades de negocio; y
- Tecnología Informática y de software y procesos avanzados que aborden los aspectos económicos y de coste a través de una "ingeniería virtual del producto".

El Centro Corporativo de Investigación de EADS, con sus centros nacionales y su dirección central en París, está siendo considerado cada vez más por los gobiernos europeos y las instituciones de investigación como un modelo de integración internacional que respeta las capacidades nacionales. La colaboración en materia de investigación, tanto a nivel europeo como de actividades de Grupo está reforzando nuestra capacidad para facilitar los avances tecnológicos que exigen nuestros clientes.



ISS



EADS cuenta con un patrimonio único en cuanto a innovaciones, incluyendo el primer turbohelicóptero, el rotor carenado de cola (Fenestron), el primer avión a reacción de pasajeros de dos motores y fuselaje ancho (doble pasillo interior), los primeros sistemas fly-by-wire para aviones comerciales y helicópteros militares y la aplicación en el Airbus de compuestos ligeros de fibra de carbono. Y continuamos innovando . . .



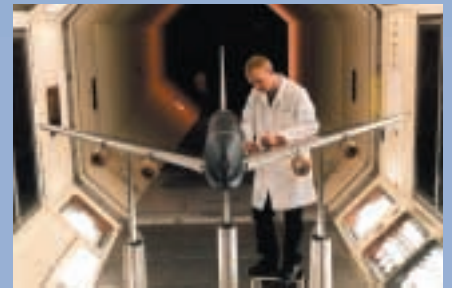
Soldadura láser en el Airbus

Mantener el liderazgo en la investigación

Ahora nos hemos centrado en la creación del Programa de Investigación Común 2002–2004 de EADS. A corto plazo, esto nos permitirá seleccionar y refinar nuestra cartera de proyectos a fin de optimizar la creación de valor añadido.

En el año 2002, continuaremos aplicando nuestra capacidad en I+T para mejorar la productividad, el rendimiento y la compatibilidad medioambiental en beneficio de nuestros clientes. Igualmente, seguiremos desempeñando un papel muy activo en el International Aerospace Quality Group (IAQG).

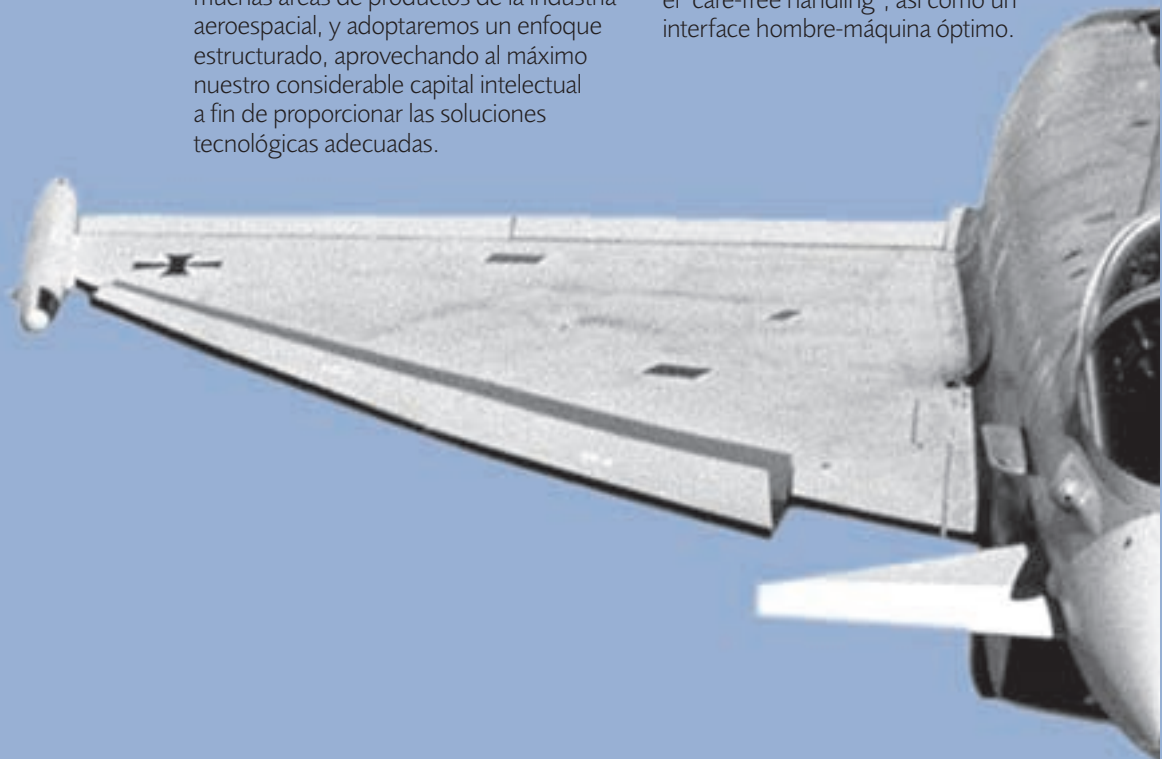
A más largo plazo, prevemos una creciente demanda de mejoras en la seguridad de muchas áreas de productos de la industria aeroespacial, y adoptaremos un enfoque estructurado, aprovechando al máximo nuestro considerable capital intelectual a fin de proporcionar las soluciones tecnológicas adecuadas.



Estudio aerodinámico en un túnel de viento

La protección del futuro

El Eurofighter será el más avanzado avión de combate de misión múltiple de las próximas décadas. Mediante la total explotación del exclusivo principio de entrada directa de voz (DVI) en este avión de combate de última generación, el Eurofighter fijará nuevos estándares en el "care-free handling", así como un interface hombre-máquina óptimo.





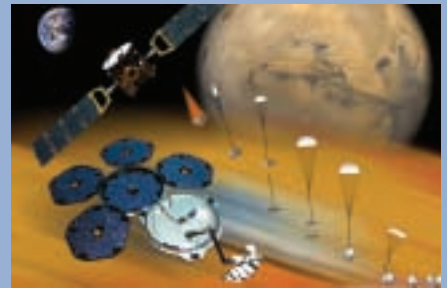
La avanzada aviónica, el diseño de "cabina de vidrio" y las últimas tecnologías en materia de autodefensa electrónica, despliegue de armas, navegación, control del sistema y enlace de comunicaciones/datos garantizan un elevado nivel de eficacia. El sistema múltiple redundante digital de control de vuelo (FCS) junto con dos nuevos motores de altas prestaciones recientemente desarrollados garantizan un excelente rendimiento en vuelo y una gran fiabilidad.

Desvelando los secretos del Universo

Astrium, una empresa pionera en el campo de la investigación y del desarrollo, está revolucionando los telescopios espaciales, permitiéndonos ver más allá que nunca las profundidades del espacio, y del tiempo.

El Observatorio Espacial Europeo Herschel, que se lanzará en 2007, llevará consigo un espejo principal de 3,5 metros de diámetro construido por Astrium, lo que lo convertirá en el mayor telescopio óptico jamás lanzado al espacio y nos permitirá acercarnos a comprender cómo se formaron las primeras estrellas y galaxias hace aproximadamente 13.000 millones de años.

Todo esto ha sido posible gracias a la utilización del carburo de silicio (SiC), un material muy estable que permite la fabricación de espejos ultraligeros de grandes dimensiones. Es el resultado de las inversiones realizadas por Astrium en las actividades conjuntas de investigación y desarrollo llevadas a cabo con Boostec en Francia desde 1992.



El Mars Express con el Beagle 2



Estructura de la empresa

Gracias a la eficiente estructura de gestión establecida por EADS, los directores de las cinco Divisiones operativas: Airbus, Aviones de Transporte Militar, Aeronáutica, Sistemas Civiles y de Defensa y Espacio, dependen directamente de los CEO. El director de cada una de las cinco Divisiones operativas es el responsable de las pérdidas y ganancias así como de la consecución de los objetivos de rentabilidad.

Airbus

Noël Forgeard

Aviones de Transporte Militar
Alberto Fernández

Comité Ejecutivo

Los CEO se ven apoyados en sus tareas operativas por un Comité Ejecutivo formado por los directores de cada División operativa y los directores de los tres principales departamentos de la Sociedad. Dicho Comité Ejecutivo, presidido por los CEO, está formado por 11 miembros.

Airbus

Noël Forgeard

EADS CASA

Alberto Fernández



Miembros del Comité Ejecutivo

Fila superior
(de izquierda
a derecha)

Dietrich Russell
División Aeronáutica

François Auque
División Espacio

Jean-Paul Gut
EADS
International

Jean-Louis Gergorin
Coordinación
Estratégica

Thomas Enders
División de Sistemas
Civiles y de Defensa

Gustav Humbert
Chief Operating
Officer de Airbus

Fila inferior
(de izquierda
a derecha)

Axel Arendt
Chief Financial
Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive
Officer

Philippe Camus
Chief Executive
Officer

Alberto Fernández
División Aviones de
Transporte militar

Noël Forgeard
Presidente de Airbus
y Chief Executive
Officer

Aeronáutica

Dietrich Russell

EADS Aviones Militares
Aloysius Rauén

Eurocopter
Jean-François Bigay

EADS ATR
Jean-Michel Léonard

EADS EFW
Dierk Minke

EADS Sogerma Services
Yves Richard

EADS Socata
Philippe Debrun

Sistemas Civiles y de Defensa

Thomas Enders

Sistemas y Electrónica de Defensa
Stefan Zoller

EADS Services
Jacques Vannier

MBDA
Fabrice Brégier

EADS LFK
Werner Kaltenegger

EADS Telecom
Jacques Payer

Espacio

François Auque

Astrium
Antoine Bouvier
Joseph Kind
Evert Dudok
Chris Chant

EADS Launch Vehicles
Philippe Couillard

EADS CASA
(División Espacio)
Pedro Méndez

EADS Space Services
Ulrich Aderhold

EADS Sodern
Henri Dugré

EADS Cilas
Jacques Battistella

Airbus

En su primer año completo como una sociedad integrada, Airbus ha continuado obteniendo unos resultados comerciales muy positivos. Airbus batió un récord con la entrega de 325 aviones, captando una cuota del 61% del mercado mundial en cuanto a valor de los pedidos y reforzó su rentabilidad antes de I+D. Al mismo tiempo, Airbus tomó medidas inmediatas para proteger su liquidez y sus márgenes ante la actual recesión de la aviación comercial.



- 1.575 aviones en la cartera de pedidos
- 85 pedidos en firme y 12 opciones de compra para el A380
- El programa de desarrollo del A380 sigue su curso y en línea con el presupuesto
- Los modelos A340-500/-600 entrarán en servicio en 2002
- El A318 está listo para su vuelo de pruebas
- El reactor corporativo ACJ está aumentando su cuota de mercado

Resultados 2001

Airbus ha venido operando eficazmente de forma integrada desde comienzos de 2001 y sus resultados se han consolidado al 100% por primera vez en las cuentas de EADS en 2001 (2000: sólo se incluyó la contribución de EADS a Airbus, que representa nuestra participación del 80%). Debido principalmente a esta consolidación, los ingresos aumentaron un 38%. Comparativamente, el incremento ha sido del 10%.

Airbus ha entregado la cifra récord de 325 aviones, 257 de un solo pasillo interior y 68 de fuselaje ancho y gran autonomía, generando unos ingresos de 20.500 millones de euros, con lo cual 2001 ha sido el primer año en la historia de la empresa en que sus ingresos han superado los 20.000 millones de euros

Este saneado y constante resultado comercial se logró a pesar de la recesión económica general, que se deterioró considerablemente tras el 11 de septiembre.

Nuevos pedidos

Aun cuando el número de unidades solicitadas a Airbus haya sido inferior al récord del año 2000 (520 pedidos brutos), Airbus, en línea con sus previsiones, obtuvo 375 pedidos brutos que representan un 53% del mercado por número de aviones, y una impresionante cuota de mercado del 61% en términos de valor. Los pedidos en firme cursados en el año 2001 incluían 175 aviones de la familia A320, 61 aviones A300/A310 de dos motores y fuselaje ancho, 54 aviones A330/A340 de gran autonomía y 85 del futuro A380.

Airbus A340-600



AIRBUS

Millones de euros	2001	2000**	variación
CIFRA DE NEGOCIO	20.549	14.856	+ 38%
EBIT*	1.655	1.412	+ 17%
VOLUMEN DE CONTRATACIÓN	50.279	34.158	+ 47%
CARTERA DE PEDIDOS	156.075	104.387	+ 50%
Por número de aviones	2001	2000	
ENTREGAS	325	311	+ 5%
CARTERA DE PEDIDOS	1.575	1.626	- 3%

* antes de la amortización del fondo de comercio y extraordinarios
 ** proforma, excluyendo Airbus UK



Noël Forgeard
Presidente y Chief Executive Officer de Airbus
Miembro del Comité Ejecutivo de EADS
Miembro del Consejo de Administración de EADS

20.500 156.000

millones de euros
cifra de negocio

millones de euros
cartera de pedidos

Como es natural, los acontecimientos del 11 de septiembre tuvieron como consecuencia un rápido cambio que afectó radicalmente a las líneas aéreas. La acusada disminución de las cifras de tráfico aéreo puso a la mayoría de ellas ante una difícil situación. Airbus decidió adoptar una estrategia muy conservadora y cancelar 101 pedidos de su cartera, en su mayor parte cursados por aerolíneas en quiebra, así como implementar nuevos planes de reducción de costes y tesorería debido a la disminución del número de entregas previsto.

Sin embargo, la cartera de pedidos, compuesta por un total de 1.575 aviones por un importe de 156.100 millones de euros a finales de 2001 se encuentra muy por delante de la competencia en el segundo año de funcionamiento de la empresa. Esta circunstancia garantiza a Airbus más de cinco años de producción al ritmo previsto de 2002. Basándose en las conversaciones con sus clientes, Airbus espera entregar aproximadamente 300 aviones en 2002.

Hitos del año

Desde julio de 2001, Airbus ha pasado a ser una empresa integrada e independiente, con un único equipo directivo. Esto ha representado un gran paso adelante para la sociedad, que se ha centrado en establecer la estructura organizativa y funcionar con eficacia. La integración ya se encuentra plenamente operativa. Con líneas jerárquicas únicas y un impresionante espíritu de equipo, Airbus es ahora una auténtica empresa por derecho propio.

En el año 2004, Airbus contribuirá con 350 millones de euros al objetivo de EADS de lograr un EBIT con 600 millones de euros adicionales generados por la creación de valor derivada de la Integración de la Fusión.

Línea de montaje del A318



Airbus está también gestionando activamente la recesión experimentada por el mercado de la aviación civil con posterioridad a los trágicos acontecimientos de septiembre, y ha tomado medidas que afectan a toda la empresa a fin de mantener la rentabilidad antes de I+D. Dichas medidas incluyen la estabilización de las entregas en torno a la cifra de 300 unidades, una pausa en la contratación de nuevo personal (a excepción del programa A380) y la implementación de un número adicional de planes continuos de reducción de costes. Estas medidas, combinadas con unos sistemas de producción enormemente flexibles, deberían permitir que Airbus mantenga en 2002 sus costes de producción unitarios, a pesar de la disminución en las entregas. El objetivo global consiste en reducir los costes en 600 millones de euros al año: 200 millones de euros mediante recortes en I+D respecto a programas no críticos y 400 millones de euros en gastos generales.

Airbus

continuación



Además, en una coyuntura en la que los clientes pueden requerir una mayor financiación, Airbus cuenta con flexibilidad suficiente para tomar decisiones de apoyo a sus clientes, caso por caso. De hecho, y por tercer año consecutivo, Airbus ha reducido su riesgo bruto financiero con sus clientes a pesar del aumento en las entregas, y está en situación de aumentar este riesgo, si fuese necesario, sometiéndolo a un férreo control.

Hitos de los productos

ACJ

La creciente demanda de flexibilidad y seguridad es un factor que está favoreciendo al Airbus Corporate Jetliner (ACJ), del cual Airbus ha vendido ya 30 unidades en un mercado creciente. Una característica singular del ACJ es que puede volver a convertirse al formato comercial normal para su uso en líneas aéreas, por lo que este avión está atrayendo el interés de las compañías que desean ofrecer a sus grandes clientes un servicio corporativo de alto nivel.

A318

A mediados de enero de 2002, el avión de 107 plazas A318 completó con éxito su primer vuelo.



Gustav Humbert
Vicepresidente Ejecutivo
Chief Operating Officer de Airbus
Miembro del Comité Ejecutivo de EADS



La familia Airbus A320

El A318 es la última incorporación a la gama de productos Airbus y está diseñado para atender mercados con servicios frecuentes en rutas de baja densidad. Como parte de la familia 320 de Airbus, ofrece sus mismas condiciones de comodidad y manejo, y permite a nuestros clientes gestionar sus flotas con mayor flexibilidad y optimizar los factores de carga. Airbus tiene cursados pedidos en firme correspondientes a 114 unidades del A318, que comenzará a entrar en servicio en 2003.

A340-500/-600

Los modelos A340-500 y -600 son las últimas incorporaciones de una gran autonomía y alta capacidad a la cartera de productos Airbus. Diseñados tras consultar con líneas aéreas de todo el mundo, ofrecen nuevos niveles de comodidad y refinamiento, así



Línea de montaje final del A330 y A340

como unos menores costes de explotación y un mayor potencial de ingresos que sus competidores. Airbus ha firmado pedidos para 62 de estos aviones.

Airbus cuenta en la actualidad con tres aviones A340-600 que están realizando sus vuelos de prueba, durante los cuales han cumplido (y con frecuencia superado) las expectativas. La homologación se obtendrá en mayo de 2002 y entrarán en servicio en junio de 2002. El primer A340-500 voló en febrero, debería obtener la homologación en octubre y su entrada en servicio está prevista para noviembre de 2002.

Airbus continuación



A380

El programa A380, que desarrollará y fabricará el primer avión del mundo con 555 plazas, está cumpliendo las condiciones de plazos y presupuestos, especialmente en lo referente al objetivo de efectuar las entregas iniciales a lo largo del primer trimestre de 2006. Los costes totales de desarrollo se han mantenido en 10.700 millones de dólares, y la financiación está prácticamente organizada. Se han conseguido socios que compartirán el riesgo de los costes no recurrentes hasta un importe de 3.100 millones de dólares.

En la actualidad trabajan en este proyecto más de 4.000 personas, que pasarán a ser un máximo de 6.500 a mediados de 2002. Se han construido oficinas, y las instalaciones, incluyendo las líneas de montaje final en Toulouse y Hamburgo, se encuentran en fase de construcción.

Airbus cree firmemente que el mercado de la aviación civil continuará experimentando un fuerte crecimiento a medio y largo plazo, y está convencida de que se requerirá un avión así para su desarrollo. Esto se ha visto confirmado por sus clientes, que han cursado 85 pedidos en firme durante el año (de los cuales 37 se efectuaron con posterioridad a los acontecimientos del 11 de septiembre), así como otros 12 compromisos que previsiblemente se convertirán en pedidos en 2002. Teniendo en cuenta que el A380 va a ser el producto más joven del mercado, Airbus podrá integrar las últimas normas de seguridad. Asimismo, las entregas se producirán en un momento en que el mercado de la aviación civil ya debería haberse recuperado.



Arriba: Airbus A380

Foto superior izquierda: cabina de la familia A320

Foto inferior izquierda: Airbus A318



Interiores del A380



Perspectivas

A pesar de la recesión en el sector de las líneas aéreas, Airbus está convencida de que se encuentra en una posición óptima para hacer frente a los retos presentes y futuros del mercado.

Airbus cuenta con una gama de productos única, que van desde 107 a 555 plazas. Cada uno de ellos ofrece al cliente unas evidentes ventajas de coste y rendimiento; en su conjunto, componen una familia con un elevado grado de características comunes e interoperabilidad, a fin de conseguir una explotación más eficaz de la flota en respuesta a los cambios experimentados por el mercado. Los clientes están dando cada vez más importancia a los factores económicos y medioambientales de los aviones y, de acuerdo con estos criterios, la oferta de Airbus es también excepcional.

Airbus también cuenta con un personal enormemente eficaz. Sus más de 45.000 empleados entregarán 300 nuevos aviones en 2002 y continuarán desarrollando tres importantes nuevos programas, lo que conferirá a Airbus una aplastante ventaja sobre sus competidores. Los acuerdos en materia de personal y las condiciones laborales son flexibles.

Esta flexibilidad, el hecho de que toda la gama de productos Airbus satisfaga los requisitos del mercado y su importante cartera de pedidos constituyen unos activos clave para poder gestionar con éxito la recesión que actualmente sufre el sector de la aviación civil.

Aviones de Transporte Militar

Gracias al excepcional aumento registrado en la cifra de negocio y en los pedidos, la División confirmó su posición de liderazgo en el campo de aviones medios de transporte militar y se está preparando para el programa A400M. Aeroestructuras consiguió realizar grandes operaciones con otros importantes fabricantes.



- 8 países firmaron el programa de transporte militar pesado A400M
- Se firmó un contrato correspondiente a 8 C-295 para las fuerzas aéreas polacas, adquiriéndose una participación del 51% en la empresa polaca PZL Warszawa Okecie
- Las fuerzas aéreas francesas han cursado pedidos de CN-235
- Selección del CN-235 como plataforma de ala fija para el programa Deepwater del Servicio de Guardia Costera de los Estados Unidos

La División registró una cifra de negocio de 547 millones de euros, lo que supone un incremento del 73% con respecto al ejercicio precedente. Esto fue debido principalmente a las nuevas entregas del C-295 y a la conversión de dos A310 a una configuración VIP para el ejército del aire español, y se consiguió con un ligero incremento en la plantilla (de 3.548 a 3.607).

Aún más impresionante fue el aumento en el volumen de contratación, que pasó de 500 millones de euros a 1.000 millones de euros, con un crecimiento de la cartera total de pedidos, que pasó de 900 millones de euros a finales de 2000 a 1.300 millones de euros a finales de 2001. Esto representa alrededor de tres años de producción para la División.

Transportes Militares Aviones pesados: A400M

La Carta de Compromiso intergubernamental para el desarrollo del avión de transporte militar pesado avanzado A400M se firmó en el Salón Aeronáutico de Le Bourget en junio de 2001, y el 18 de diciembre de 2001 ocho naciones firmaron un contrato para el desarrollo y la producción de 196 aviones: Alemania (73), Francia (50), España (27), Reino Unido (25), Turquía (10), Bélgica y Luxemburgo (8) y Portugal (3). Está previsto que este año se formalice el contrato. La División dirigirá el apoyo logístico técnico e industrial (ILS) al proyecto, en el cual EADS participa en un 89,5% (incluyendo la consolidación de Airbus al 100%), además de ser responsable de la línea de montaje final en San Pablo, en las cercanías de Sevilla, España.

Aviones Medios de Transporte Militar

El pedido cursado por las fuerzas aéreas polacas firmado el 28 de agosto de 2001, que incluía ocho aviones C-295 y servicios de soporte al producto supuso un gran paso adelante en el posicionamiento de este producto como líder mundial de una nueva generación de transportes militares medios. EADS CASA aumentó su participación en PZL Warszawa Okecie, la principal empresa aeronáutica polaca, hasta el 51%, aumentando de este modo la presencia industrial global de EADS en Europa oriental.

A400M



DIVISIÓN DE AVIONES DE TRANSPORTE MILITAR			
Millones de euros	2001	2000**	variación
INGRESOS	547	316	+73%
EBIT*	1	(63)	-
VOLUMEN DE CONTRATACIÓN	993	493	+101%
CARTERA DE PEDIDOS	1.320	873	+51%

* antes de amortización del fondo de comercio y extraordinarios
** proforma



Alberto Fernández
Chief Executive Officer de EADS CASA
Presidente de la División de Aviones de
Transporte Militar
Miembro del Comité Ejecutivo de EADS

500

millones de euros
Ingresos



C-295

1.300

millones de euros
cartera de pedidos

Los CN-235 y C-295 de la División han conseguido obtener una cuota de mercado del 71% en 2001. Los primeros tres C-295 se han entregado ya al ejército del aire español, y también se ha procedido a la entrega de cuatro CN-235 en virtud de un Programa de Cooperación Industrial con Turquía.

Aviones de misión y productos derivados

En febrero de 2001, la división puso en vuelo por primera vez el FITS (Sistema Táctico Plenamente Integrado) a bordo de un prototipo modificado del CN-235. Este sistema, que representa una importante innovación para una nueva generación de aviones de Patrulla Marítima, ASW (Guerra Antisubmarina) y otras misiones relacionadas, ha sido de capital importancia para el éxito de la División.

En marzo, el avión C-295 de Patrulla Marítima ASW equipado con FITS fue seleccionado como ganador del concurso para el proyecto Shaheen 1 de la Armada de los Emiratos Árabes Unidos.

También cabe destacar que el CN-235 ha sido seleccionado como plataforma de ala fija por los tres principales contratistas potenciales, Boeing, Lockheed Martin y RAIS (Raytheon Aircraft Integration System), para el programa de patrulla marítima Deepwater del Servicio de Guardia Costera de los Estados Unidos. Además, el sistemas FITS se incluye en las ofertas presentadas por Boeing y Lockheed Martin. Este contrato es de gran importancia tanto por razones cualitativas como cuantitativas.

Dentro del consorcio A330 Airtanker, la División ha presentado una oferta a la RAF británica correspondiente al FSTA (Futuro Avión Cisterna Estratégico). Este programa representa una magnitud económica considerable, alrededor de 3.000 millones de euros para aviones, y mediante la PFI (Iniciativa de Financiación Privada) facilitará servicios de repostaje en vuelo a la Royal Air Force durante 27 años.

La División cuenta también con un importante nivel de instalaciones de aeroestructuras para diversos fabricantes de aviones.

Perspectivas

En 2002, esperamos comenzar el trabajo de desarrollo del A400M, y que se conozca la selección del principal contratista del programa Deepwater. Tras un año 2001 plagado de éxitos, esperamos unos resultados aún mejores para el próximo año, continuando con la mejora del EBIT y el aumento sustancial de la cartera de pedidos.

Sistema FITS (Sistema Táctico Plenamente Integrado) para misiones



Aeronáutica

Los ingresos aumentaron un 8% hasta alcanzar los 5.100 millones de euros. Eurocopter consolidó su posición como líder del mercado mundial de helicópteros civiles y obtuvo también importantes pedidos militares para la exportación. La división Aviones Militares ha continuado con el desarrollo y la preparación de las primeras entregas del Eurofighter. La demanda de aviones ligeros y de transporte regional se ha mantenido en niveles aceptables. Y nuestras actividades de mantenimiento y conversión continúan aportando una valiosa contribución.



- La cuota del mercado civil de Eurocopter asciende al 57%
- Más de 500 helicópteros militares en la cartera de pedidos; grandes éxitos en las exportaciones del Tiger y NH90 en 2001
- Se establece ATR Integrated
- Se firma un contrato de 1.100 millones de euros para ayudas de entrenamiento para el Eurofighter

La División Aeronáutica obtuvo unos ingresos de 5.100 millones de euros, a cuyo incremento han contribuido todas las Unidades de Negocio. Los nuevos pedidos, por un importe de 5.300 millones de euros, se mantuvieron firmes incluso después de un año tan excepcional como lo fue el 2000. La cartera de pedidos arrojó una saneada cifra de 13.700 millones de euros a final de año, cubriendo las actividades de negocio correspondientes a los próximos tres años. Nuestra participación en tres grandes programas de defensa paneuropeos, el avión de combate Eurofighter y los helicópteros militares Tiger y NH90, así como nuestra creciente capacidad para ofrecer paquetes globales de soporte para helicópteros, cazas y aviones para transporte y misiones específicas facilitan una sólida base para lograr nuestras expectativas de crecimiento en el sector de la defensa.

Eurocopter

En los mercados civil y parapúblico, se han entregado 495 helicópteros en todo el mundo, de los cuales 280 eran de Eurocopter (el líder del mercado), aumentando su cuota de mercado del 51% al 57%. Este excepcional logro es el resultado de la política seguida para el producto Eurocopter basada en una mejora continua que satisfaga los requisitos del cliente. La última incorporación a la gama de productos durante el año fue el helicóptero ligero EC130, uno de los helicópteros más silenciosos del mundo. El desarrollo del EC145, una versión del BK117 en la que se han introducido numerosas modificaciones, avanzó a buen ritmo a lo largo del año.

En 2001, el mercado de helicópteros militares ascendió aproximadamente a 8.000 millones de dólares y Eurocopter se hizo con el 25% del mercado de exportación de helicópteros militares. Con las entregas de los programas NH90, Tiger y EC-725, Eurocopter trata de captar un 20% del mercado en 2008. Excluyendo los Estados Unidos, esta participación representa aproximadamente el 40% del mercado de helicópteros para la defensa.

Entre los grandes desarrollos llevados a cabo durante el año destacan los preparativos para la producción en serie del helicóptero de combate biplaza Tiger 2 para los ejércitos

Mantenimiento de un motor



DIVISIÓN AERONÁUTICA

Millones de euros	2001	2000**	variación
INGRESOS	5.065	4.704	+8%
EBIT*	308	296	+4%
VOLUMEN DE CONTRATACIÓN	5.315	8.322	-36%
CARTERA DE PEDIDOS	13.722	13.067	+5%

* Antes de amortización del fondo de comercio y extraordinarios.

** proforma



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

5.000 13.700

millones de euros
Ingresos

millones de euros
cartera de pedidos



Eurofighter

francés y alemán. En diciembre, el gobierno australiano cursó un pedido de 22 Tiger, lo que subraya el potencial de exportación de este aparato. Este contrato de 700 millones de euros se formalizará en 2002.

El NH90, una nueva generación de helicópteros de transporte para el ejército y la armada, desarrollado en un programa en el que participaron Francia, Alemania, Italia y Holanda, está prácticamente listo para su producción en serie y las primeras entregas están previstas para finales de 2004. Las exportaciones del NH90 han sido un gran éxito y han representado un total de 900 millones de euros. Portugal solicitó diez, y a través del Nordic Standard Helicopter Project se ha cursado un pedido de 52 aparatos destinados a Finlandia, Suecia y Noruega, que se formalizará definitivamente en el año 2002.

En la actualidad existen unos 9.000 aparatos Eurocopter utilizados por 2.065 clientes de 133 países. Esto representa un saneado mercado para nuestras actividades de soporte al cliente, que en 2001 representaron un 34% de nuestros ingresos y cuya disponibilidad, a su vez, hace que nuestro aparato sea más comercializable tanto en el mercado de equipos nuevos como en el de segunda mano.

Aviones Militares: Eurofighter

El Eurofighter es el avión de combate de misión múltiple más vanguardista de las próximas décadas, además de un proyecto de ingeniería con una importancia crucial para sus países socios europeos, que han solicitado un total de 620 unidades. EADS, que ostenta una participación del 43% en el programa, produce la sección intermedia del fuselaje en Alemania y las alas de estribor de todos los aparatos en España, y se ocupa del montaje de los aviones alemanes y españoles. Durante el año 2001, nos hemos centrado en el montaje final y en el equipamiento del primer Avión Alemán de Serie con Instrumentos, que se entregará en la segunda mitad de 2002, y en el primer avión de serie para España. En abril se firmó el contrato entre la sociedad gestora del Eurofighter y Netma, la organización cliente, para el diseño, producción y soporte del Eurofighter Aircrew Synthetic Training Aids (ASTA). Estamos comercializando activamente el Eurofighter entre posibles clientes de Europa y Asia. El desarrollo de las funciones multimisión del avión sigue en marcha y se integrará en futuros tramos del contrato.

El Tornado y otros Programas de Mejora de Aviones de Caza

En septiembre de 2001, el consorcio Panavia Tornado y Netma firmaron un contrato para el programa de integración básica de la aviónica para los Tornados de las fuerzas aéreas alemana e italiana. Al mismo tiempo, firmamos un contrato para la mejora de los Tornados de la Royal Air Force, y esperamos ampliar este tipo de servicio a otras fuerzas aéreas que utilicen este avión.

Aeronáutica continuación



Se están llevando a cabo otras actividades de mejora en los F-4E de las fuerzas aéreas griegas, el F-4F alemán, y los F-5B y F-18 Hornet del ejército del aire español. En base a esta experiencia, hemos presentado, en colaboración con Lockheed Martin, una propuesta de modernización de los Phantom de las fuerzas aéreas egipcias.

El Programa Mako y los Futuros Proyectos

El programa Mako trata de desarrollar una nueva familia de aviones ligeros de entrenamiento y combate de elevadas prestaciones. Trece socios, que compartirán los riesgos y los beneficios, se han embarcado ya en la fase de definición a través de un acuerdo de colaboración formalizado con los EAU.



En noviembre de 2001, seis países encargaron a Alenia, BAE Systems, Dassault Aviation, EADS y Saab acometer conjuntamente el European Technology Acquisition Programme ("ETAP"). Este programa identificará, desarrollará y evaluará las tecnologías que serán necesarias para los sistemas de armas en vuelo de la década de 2020.

Entre otras iniciativas se incluye un contrato inicial para desarrollar un sistema controlado a través de GPS (Global Positioning System) para fijar con más precisión las coordenadas del lugar de las descargas efectuadas desde aviones a gran altitud, además de las pruebas en tierra de Autopol (reconocimiento automático de objetos para helicópteros de la policía).



Foto superior: Tiger

Foto superior izquierda: ATR: vista frontal de cerca

Foto inferior izquierda: TBM 700

Foto superior derecha: línea de montaje del Eurofighter



Aviación Regional

En 2001 se llevó a cabo la plena integración de ATR, en la que ostentamos una participación del 50% y nuestro socio italiano Finmeccanica el 50% restante. La nueva estructura nos permitirá reducir sustancialmente los gastos de explotación y de producción a fin de satisfacer mejor las necesidades del mercado de aparatos turbohélice. Ya estamos obteniendo resultados con un EBIT positivo en 2001.

Aviones Ligeros

EADS Socata aumentó sus ingresos un 10% durante 2001. La actividad de esta unidad se divide aproximadamente al 50% entre Aeroestructuras y Aviación General, siendo este último segmento el que mayor crecimiento ha experimentado. El 60% de los ingresos está centrado en los Estados Unidos y estamos desarrollando nuestra red de distribución a fin de aumentar la penetración en este mercado, donde el avión TBM 700 ha disfrutado de un gran éxito en los últimos años. Durante el ejercicio, hemos formalizado un importante contrato con Dassault, a tenor del cual nos hemos convertido en un socio que comparte los riesgos del programa FNX de reactores de negocios.

Mantenimiento y conversión

EADS Sogerma Services está estableciendo una red de instalaciones para el mantenimiento de aviones y componentes, abarcando un área que va desde Burdeos, a través del Mediterráneo, hasta las regiones del Golfo. Las operaciones en los Estados Unidos se desarrollan a través de las instalaciones de mantenimiento de Lake Charles inauguradas en el año 2000. Hemos reforzado nuestra posición como proveedor independiente de servicios plenos mediante el establecimiento de asociaciones con OEMS (fabricantes de equipos originales) y el acceso a una nueva generación de productos. Asimismo, estamos desarrollando nuestra actividad de soporte total de componentes para un creciente número de clientes.

EADS Sogerma Services también diseña y fabrica los interiores de las cabinas en su planta de Rochefort. Esta Unidad de negocio ha reforzado su presencia en el sector militar dentro del mercado del C-130 gracias a su experiencia en modernización estructural y de aviónica. Valga como ejemplo el programa 'Blue Flash' de modernización y actualización de sistemas para 40 cazas Mirage.

Con la entrega del primer Airbus A310-300 reconvertido en febrero de 2001 y el primer vuelo y la homologación del primer A300-600 en diciembre de 2001, EADS EFW confirmó su capacidad para convertir cualquier Airbus de fuselaje ancho en un avión de carga homologado plenamente funcional, y todos los modelos A300/A310 que se ofrecen actualmente incorporan una solución OEM para su conversión en avión de carga.

Sistemas Civiles y de Defensa

2001 ha sido un año de intensa integración, reestructuración y adaptación estratégica, un año de serios desafíos en el mercado, pero también de importantes éxitos, que ha facilitado a nuestros negocios una sólida base para el crecimiento y la rentabilidad en los años venideros.



- Creación de MBDA, la segunda mayor empresa del mundo en sistemas de misiles
- Reforzamiento de las actividades en los sectores Sistemas y Electrónica de Defensa mediante asociaciones y contratos, por ejemplo en el ámbito de los UAV
- Creación de una unidad especializada de "Servicios" que se concentra especialmente en servicios externalizados contratados por gobiernos
- Reforzamiento de las actividades en el sector de la seguridad en las telecomunicaciones a través de la adquisición del líder británico en encriptación (Cogent)

Con nuestra exclusiva cartera de Sistemas de Inteligencia, Vigilancia, Control y Comando, redes de comunicaciones seguras, sistemas de misiles y servicios, nos encontramos muy bien situados para abordar las nuevas exigencias planteadas por los mercados de la seguridad y la defensa tras el 11 de septiembre. La División de Sistemas Civiles y de Defensa (DCS) registró una cifra de negocio de 3.300 millones de euros, lo que representa un aumento del 15% comparado con el año 2000 (2.900 millones de euros). Este crecimiento se ha debido en buena medida a las nuevas actividades en el sector de las telecomunicaciones. Con un volumen de contratación de 3.100 millones de euros, nuestra actual cartera de pedidos cubre las actividades comerciales durante más de dos años.

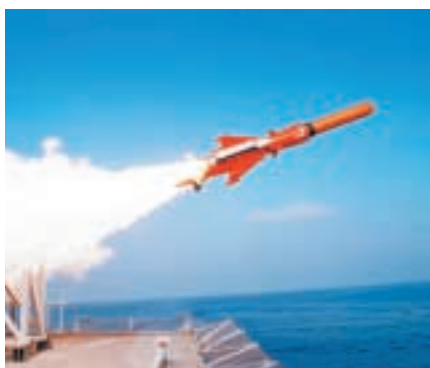
Una estructura corporativa que se ajusta a los requisitos de nuestros clientes

Hemos estructurado Sistemas Civiles y de Defensa en torno a cuatro Unidades de Negocio, a fin de lograr unas condiciones de coste óptimas para la creación prevista de programas a gran escala y producción masiva, como misiles de crucero aire-tierra, misiles antimisil tierra-aire y sistemas electrónicos diseñados para el Eurofighter. Las cuatro Unidades de Negocio transnacionales son:

- Sistemas de misiles, que ofrece la mayor gama a nivel mundial de misiles tácticos dentro de las empresas de reciente creación MBDA y EADS LFK
- Sistemas y Electrónica de Defensa (S&DE), que se ocupa de los sistemas de vigilancia y reconocimiento, sistemas de control y comando, tecnología de radares, aviónica y productos para la guerra electrónica.
- EADS Telecom, que facilita una tecnología de vanguardia en el ámbito de las telecomunicaciones para aplicaciones de defensa y seguridad.
- EADS Services, que proporciona soluciones de prueba, actividades de soporte e ingeniería para las fuerzas armadas y los servicios del gobierno y, cuando se requiere, actúa como un operador.

Este método orientado al cliente nos ha permitido ya lograr sinergias transnacionales y contribuir notablemente a la armonización de las compras efectuadas por los gobiernos europeos.

Misil Milas



DIVISIÓN DE SISTEMAS CIVILES Y DE DEFENSA			
Millones de euros	2001	2000**	variación
INGRESOS	3.345	2.909	+15%
EBIT*	(79)	(110)	-
VOLUMEN DE CONTRATACIÓN	3.081	3.857	-20%
CARTERA DE PEDIDOS	9.094	9.722	-6%

* antes de amortización del fondo de comercio y extraordinarios.
** proforma



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

3.300

millones de euros
Ingresos

9.000

millones de euros
cartera de pedidos

Tenemos previsto también que la nueva estructura nos permita ampliar nuestros mercados mediante el establecimiento de programas transatlánticos estrechamente relacionados con la Defence Capability Initiative de la OTAN, y cumplir nuestros objetivos de rentabilidad para el año 2002 y siguientes.

Una posición de fuerza en nuestros principales mercados

La integración y reorganización de nuestras actividades ha reforzado nuestra posición competitiva. Ahora no sólo somos un verdadero participante a nivel mundial en el campo de los sistemas de misiles, sino también el número tres en Europa en materia de sistemas y electrónica de defensa.

Hemos continuado nuestro desarrollo como una de las empresas líder en las telecomunicaciones seguras para clientes militares y del sector público. Nuestra Unidad de Negocio dedicada a los servicios se ha movilizado a fin de hacer frente a la creciente demanda externalización de servicios militares por parte de nuestros clientes nacionales.

EADS se ha dado cuenta desde el primer momento de la importancia de la sinergia entre las diferentes divisiones para el desarrollo de nuevas oportunidades de negocio en las áreas de la defensa y seguridad, especialmente para clientes más exigentes que buscan soluciones de sistemas. Se han lanzado diversas iniciativas para coordinar e integrar la estrategia de la defensa y la seguridad tanto a nivel mundial como entre empresas. Desde el 11 de septiembre, estas iniciativas se han centrado en aspectos de seguridad nacional (incluyendo misiles balísticos de defensa), seguridad en el transporte aéreo comercial, en colaboración con Airbus, y aviones para misiones de inteligencia y vigilancia, todas ellas áreas en las que DCS puede desempeñar un papel crucial.

Sistemas de Misiles

Un importante desarrollo fue la fusión, en diciembre, de Matra BAe Dynamics, Aerospaciale Matra Missiles y las actividades de misiles de Alenia Marconi Systems, a fin de crear MBDA, la mayor empresa europea de sistemas de misiles tácticos, y la segunda a nivel mundial.

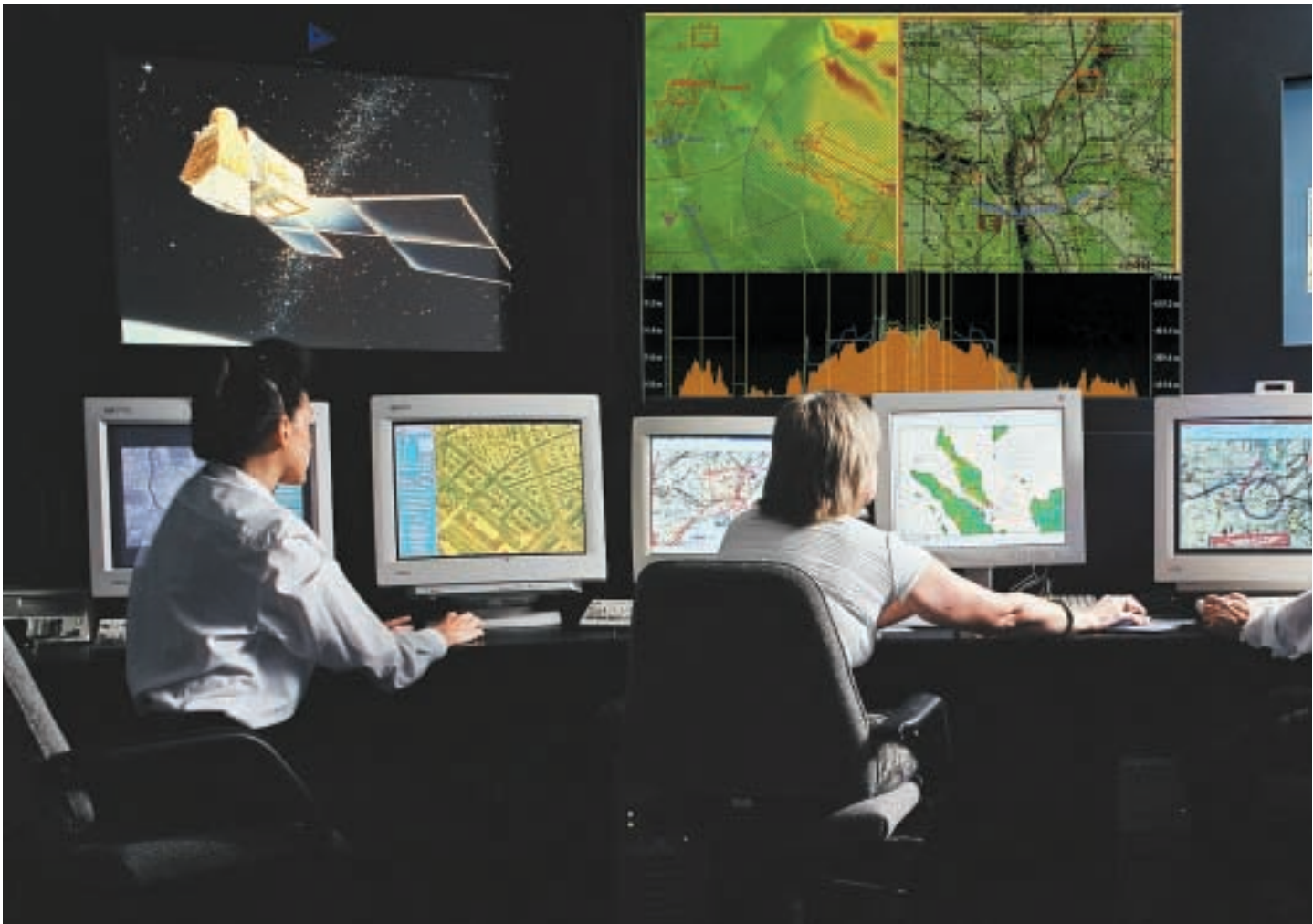
A través de MBDA, ofrecemos un carter de productos enormemente competitivos, incluyendo subsistemas críticos como "head war", sistemas de búsqueda, propulsión, proyectiles de proximidad y sistemas guía. MBDA ha iniciado sus actividades con un volumen de negocios anual de cerca de 2.000 millones de euros, una carter de futuros pedidos de aproximadamente 13.000 millones de euros, clientes en 70 países y 10.000 empleados en sus 12 principales emplazamientos en Gran Bretaña, Francia, Italia y los Estados Unidos. MBDA mantiene también alianzas estratégicas con la industria alemana de misiles (incluyendo LFK, una sociedad propiedad conjunta de EADS y MBDA) así como en España, con la creación de una nueva empresa de misiles llamada Inmize (propiedad de MBDA, Indra, Izar y EADS CASA).

Rubis (sistema de red digital de radio)



Sistemas Civiles y de Defensa

continuación



Sistemas y Electrónica de Defensa

Esta actividad se reestructuró e integró en junio de 2001 a fin de centrarse en cuatro áreas: Sistemas Aerotransportados; Sistemas de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (ISR); Sistemas de Comando, Control, Comunicaciones e Inteligencia; y Sistemas Navales y de Superficie. Además, la unidad de Business Development and International garantiza la posición competitiva de S&DE en los mercados globales.

Esta división cuenta ahora con el tamaño necesario para lograr un crecimiento rentable a nivel internacional. Se ha convertido en un participante europeo clave en proyectos de Vehículos Aéreos No Tripulados (UAVs) abarcando todo tipo de aparatos, desde los tácticos ligeros hasta los estratégicos de gran autonomía, y está trabajando en el EuroHawk un proyecto conjunto desarrollado con Northrop Grumman.

Entre otros contratos adjudicados a S&DE, se incluyen sistemas de gestión de sensores básicos y de combate para la corbeta alemana K130, el Subsistema de Ayudas Defensivas del Eurofighter (objeto de un contrato de 700 millones de euros) y el proyecto Sostar X para desarrollar un radar de apertura sintética para los sistemas aerotransportados de reconocimiento de superficie de la OTAN. La posición de S&DE en el área de la guerra naval, que muestra un fuerte crecimiento, se vio confirmada por el contrato como integrador de sistemas para el programa finlandés Squadron 2000.



Foto superior: De la información a la decisión

Foto superior izquierda: láser AS30

Foto inferior izquierda: Radar multimodo TRS-3D

Foto superior derecha: El Eurofighter con un Meteor



Telecomunicaciones

Esta Unidad de Negocio de Telecomunicaciones de EADS se creó en marzo de 2001 y abarca la totalidad de nuestras actividades en las áreas de telecomunicaciones civiles y de defensa. La asociación entre EADS y Nortel Networks en el sector de las telecomunicaciones seguras se ha reestructurado pasando a ser EADS Defence and Security Networks (EDSN, propiedad al 59% de EADS y al 41% de Nortel). Además, la Unidad de Negocio de Telecomunicaciones de EADS se ha ampliado con la transferencia de la empresa británica Cogent Defence Systems, las actividades empresariales de Matra Nortel Communications, Dasa Com Networks, la sociedad norteamericana Intecom, y las sociedades francesas Matranet y Sycomore.

En el ámbito de la Seguridad Pública, hemos sido los adjudicatarios de importantes contratos en Francia, España y Méjico con la tecnología Tetrapol; en el mercado de la defensa, hemos sido contratados para suministrar al Ministerio de Defensa británico más de 120 millones de euros en equipos de comunicaciones (contrato Cormoran). En Francia, la red Rubis de la Gendarmerie cubre en la actualidad las 97 regiones administrativas. Constituye la mayor red profesional de radio digital del mundo, y está basada en la tecnología Tetrapol utilizada para 59 redes de 28 países.

Entre otros de nuestros éxitos destaca un contrato con nuestro socio norteamericano SAIC para equipar al centro de entrenamiento de combate del ejército norteamericano, y la selección por parte de la Universidad de Rennes, Francia, del sistema de comunicaciones Succession/6500, como resultado de la cual estableceremos la mayor red de telefonía basada en el Internet Protocol (IP) jamás creada.

Servicios

La Unidad de Negocio de Servicios fue creada en enero de 2001 para prestar servicio al creciente mercado global en funciones como soporte de infraestructuras y operaciones, soporte de equipos y formación. Los gobiernos recurren cada vez más a fuentes externas para la prestación de estos servicios. Nuestras actividades se centran en sistemas automáticos de prueba, ingeniería de sistemas, soluciones de ingeniería y servicios militares y de otro tipo.

En el ámbito de los servicios externos, nos encontramos muy bien posicionados en los campos de la logística, las telecomunicaciones y la formación para los ejércitos francés, alemán y español.

Perspectivas

Gracias a nuestra saneada cartera de pedidos, que asciende a 9.100 millones de euros, a los efectos positivos de un negocio reorganizado y más eficaz y a la transición desde la fase de desarrollo a la de producción de nuestros principales programas, la rentabilidad de DCS aumentará significativamente en 2002 y posteriormente.

Espacio

A pesar de un entorno especialmente difícil, las filiales de EADS han continuado demostrando su capacidad técnica y su competitividad ante una amplia gama de clientes que incluyen gobiernos nacionales y agencias espaciales europeas, así como clientes comerciales.



- El Ariane 4 bate un nuevo récord de fiabilidad
- La conferencia de ministros de la UE aprobó la Fase 3 del programa Ariane 5
- Concluye con éxito el programa Skynet 4
- Principios de 2002: El Ministerio de Defensa británico adopta una decisión sobre Skynet 5, cuyos satélites serán suministrados por Astrium
- Astrium gana el contrato del telescopio espacial Herschel

Habla en favor de la gran calidad de la División Espacio de EADS el hecho de que en un entorno tan difícil hayamos podido mantener nuestros niveles de ingresos muy próximos a los del año 2000. El volumen de contratación del ejercicio, de 1.300 millones de euros ha sido, como ya se esperaba, inferior a los 3.000 millones de euros del año 2000, que se debieron a un número especialmente elevado de pedidos de satélites de comunicaciones y al programa de desarrollo de misiles balísticos M51. No obstante, a finales de año, la cartera de pedidos cubría nuestras actividades hasta bien entrado el año 2003.

EADS es actualmente la mayor sociedad fabricante de sistemas espaciales de Europa, y la tercera del mundo.

A través de nuestras filiales Astrium (propiedad al 75% de EADS y al 25% de BAE Systems), EADS Launch Vehicles (EADS LV) y nuestra unidad de Negocio EADS CASA Espacio, diseñamos, desarrollamos y fabricamos satélites, infraestructuras orbitales, lanzadores y misiles balísticos.

Prestamos servicios de lanzamiento a través de nuestra participación accionarial en Arianespace, Starsem y Eurockot y servicios relacionados con satélites de telecomunicaciones y observación terrestre a través de nuestra Unidad de Negocio EADS Space Services y de joint ventures. Por último, también desarrollamos actividades en el campo de la óptica y de equipos espaciales, incluyendo sensores terrestres y estelares (a través de EADS Sodern) y tecnologías láser (a través de EADS Cilas).

Durante el ejercicio, hemos tomado medidas para reforzar la eficacia de nuestras actividades espaciales a fin de mejorar la rentabilidad en un difícil entorno de mercado, caracterizado por una feroz competencia y un exceso de capacidad industrial.

Hemos emprendido acciones orientadas hacia:

- una mayor concentración en la satisfacción del cliente
- una reducción de costes mediante el reforzamiento de la integración
- una armonización de funciones a fin de mejorar la eficiencia de la gestión

Ariane 5



DIVISIÓN ESPACIO

Millones de euros	2001	2000**	variación
INGRESOS	2.439	2.535	-4%
EBIT*	(222)	67	-
VOLUMEN DE CONTRATACIÓN	1.327	3.024	-56%
CARTERA DE PEDIDOS	3.796	4.826	-21%

* antes de la amortización del fondo de comercio y extraordinarios
 ** proforma

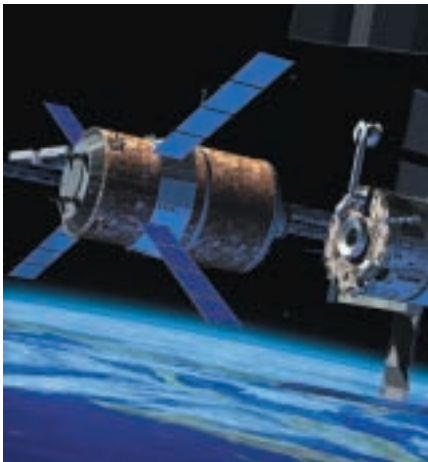


François Auque
Vicepresidente Ejecutivo
Presidente de la División Espacio
Miembro del Comité Ejecutivo de EADS

2.400 3.800

millones de euros
Ingresos

millones de euros
cartera de pedidos



Vehículo Automático de Transferencia (ATV) para la Estación Espacial Internacional (ISS)

Un elemento fundamental del programa ha sido la decisión de poner en práctica en el año 2002 un plan de mejora de las actividades relacionadas con los satélites y reforzar la cooperación entre Astrium y EADS LV en actividades relativas a lanzadores e infraestructuras orbitales. Esta redefinición del enfoque debería permitir a los negocios de Astrium relacionados con los satélites cumplir sus objetivos financieros en los próximos años, y contribuir al objetivo de reducción de costes del lanzador Ariane 5, permitiéndonos seguir siendo competitivos y rentables en el mercado.

Ariane

De los 12 lanzamientos comerciales que se efectuaron en todo el mundo en 2001, Ariane fue responsable de ocho, seis con el Ariane 4 y dos con el Ariane 5.

En julio de 2001, durante el segundo lanzamiento del año de un Ariane 5, surgió un problema de propulsión en la fase superior. Posteriormente, se acometió una detallada investigación para determinar el origen del problema. La comisión investigadora ha elaborado sus conclusiones y las operaciones de vuelo se reanudaron con éxito el 28 de febrero de 2002 con el lanzamiento del gigante de observación terrestre, Envisat, fabricado por Astrium.

En noviembre de 2001, la conferencia ministerial de la Agencia Espacial Europea (ESA) reunida en Edimburgo confirmó su compromiso con la Fase 3 del programa Ariane 5, lo que permitirá a Ariane poner en órbita de geotransferencia una masa de hasta 12 toneladas. La conferencia de Edimburgo también asignó un importante presupuesto al programa de Acompañamiento de Investigación y Tecnología (ARTA) del Ariane 5, así como a la financiación de las infraestructuras de Kourou. Todas estas decisiones han supuesto unos pasos muy positivos para el relanzamiento de la competitividad del Ariane 5. A estos efectos, hemos empezados a reestructurar las actividades de lanzadores de EADS en una sola empresa que será la responsable de la contratación de los sistemas básicos para el desarrollo y la producción de Ariane.

La Estación Espacial Internacional (ISS)

EADS está desempeñando un papel fundamental en el desarrollo y la utilización de la ISS, el más ambicioso proyecto espacial acometido en el mundo. EADS LV es el principal contratista de la fase de desarrollo del Vehículo Automático de Transferencia, un sistema de transporte no tripulado para el suministro regular de carburante y otros suministros a la ISS, que también tendrá capacidades de relanzamiento y de eliminación de residuos. Astrium es el proveedor del sistema de la principal contribución europea, Columbus, un módulo tripulado para investigación en gravedad cero.

Otras actividades de vehículos de lanzamiento

Eurokot Launch Services, una joint venture propiedad de Astrium (51%) y de la empresa rusa de tecnología espacial Khrunichev, fue la adjudicataria de los contratos de lanzamiento de dos microsátélites, el telescopio espacial canadiense MOST y el Mimosa checo.

Espacio continuación



Starsem, una joint venture formada por EADS, Arianespace y socios rusos, se ha ocupado de facilitar toda la información necesaria a la ESA, a la vista de la próxima decisión de que el lanzador Soyuz se controle desde Kourou.

Defensa

El programa de desarrollo para el misil submarino M51 de nueva generación sigue adelante con éxito y en abril de 2001 se llevó a cabo satisfactoriamente un vuelo de pruebas del misil balístico intercontinental M4/M45.

Astrium y EADS LV han sido seleccionadas por la OTAN como miembros de un consorcio transatlántico que llevará a cabo un estudio de viabilidad denominado Theatre Missile Defence.

Skynet 4 y 5

La última nave espacial Skynet 4, para el transporte de equipos de comunicaciones militares británicos, se lanzó en febrero de 2001 desde Kourou. En febrero de 2002, tras la decisión adoptada por el Ministerio de Defensa británico, Astrium suministrará el sistema de satélites para la próxima generación del programa Skynet 5, por un importe total de 2.000 millones de libras, a tenor del contrato formalizado con Paradigm SPC (propiedad conjunta de EADS y BAE Systems).

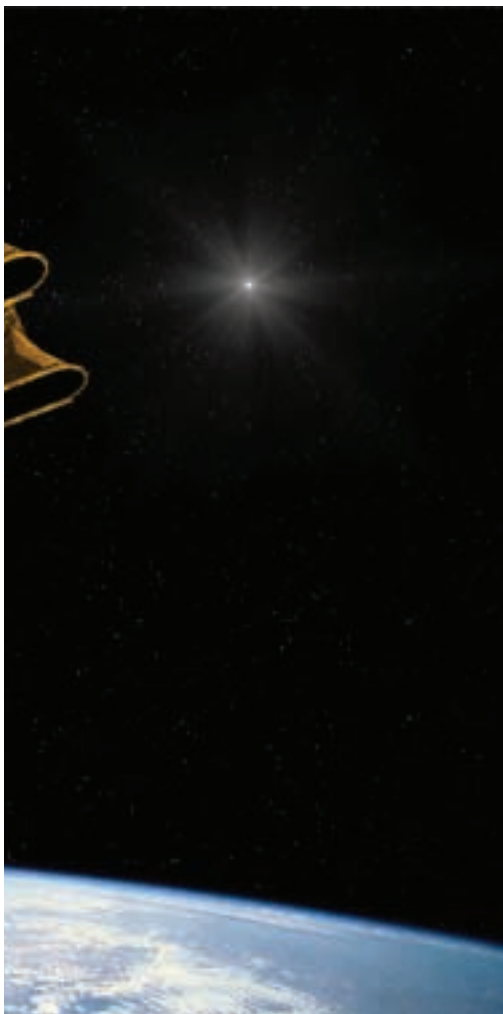


Foto superior izquierda: Satélite de telecomunicaciones en fase de integración

Foto inferior izquierda: el Helios II

Foto superior derecha: Fase superior del Ariane 5



Telecomunicaciones

Astrium fue elegida por Eutelsat para suministrar el satélite de comunicaciones W3A, que se lanzará a mediados de 2003, y suministrará también aplicaciones para comunicaciones de negocios, servicios basados en Internet y transmisión de televisión a una zona que abarca Europa y África a partir de la longitud 7° este.

Navegación

En su conferencia ministerial celebrada en Edimburgo, la ESA dio su aprobación al programa Galileo, el sistema global de navegación vía satélite propuesto conjuntamente con la Comisión Europea y la ESA, por un valor de más de 500 millones de euros. En marzo de 2002 los ministros de transporte de la Comisión dieron su visto bueno definitivo. Astrium, que ostenta una participación del 50% en Galileo Industries S.A., está desempeñando un papel primordial en el diseño y el desarrollo de Galileo, que estará operativo en 2008.

Observación terrestre

El 20 de noviembre de 2001 se estableció por primera vez un enlace de datos entre satélites utilizando un rayo láser como portador de la señal. El sistema de Astrium, Silex (Semiconductor-laser Inter-satellite Link Experiment), consiste en dos terminales, uno a bordo del satélite de comunicaciones de la ESA, Artemis, y el otro situado en el satélite de observación terrestre de la CNES, Spot 4. A través del enlace de datos láser, pueden transmitirse imágenes de vídeo de alta definición en tiempo real desde el Spot 4, a través del Artemis, al centro de procesamiento de imágenes.

Liderazgo científico

El prestigioso reconocimiento de la capacidad de Astrium vino de la mano del premio concedido a la empresa por la ESA, por la elaboración del instrumento óptico espacial más grande del mundo fabricado con carburo de silicio, el telescopio espacial Herschel, cuyo lanzamiento está previsto en 2007.

Perspectivas

En 2002 nos centraremos en la reorganización de la División con miras al reforzamiento de la satisfacción del cliente y a la reducción de costes a través de la armonización de funciones y de mejoras en la organización industrial. Estos retos se verán facilitados por los dos recientes éxitos logrados a comienzos de 2002: el programa Skynet 5 y el éxito del lanzamiento del Envisat mediante el Ariane 5, que abrió el camino al primer vuelo de la fase superior criogénica, que tendrá lugar en el verano.

EADS International

EADS International, la entidad corporativa a cargo del desarrollo internacional del Grupo, se encuentra ahora totalmente operativa como un equipo único y multicultural, completamente integrado y dedicado a conseguir ampliar el volumen de negocios.



Firma del contrato de los NH90 destinados a los países nórdicos

EADS International es un socio clave en las campañas que han labrado el éxito de EADS.

Un Enfoque Integrado

EADS International, que opera en estrecha colaboración con las Unidades de Negocio ejerciendo las funciones de una fuerza de choque, facilita a estas una amplia gama de servicios de alto nivel en el ámbito de las exportaciones (incluyendo ingeniería financiera, compensaciones, colaboración industrial, experiencia en la negociación de paquetes y análisis centrados en los países). Estos servicios son fundamentales para lograr el éxito en el enfoque de los negocios. Además, EADS International actúa como un catalizador corporativo, haciendo uso de los puntos fuertes y de las dimensiones de todo el Grupo en apoyo del enfoque de marketing de cada una de las Unidades de Negocio.

Gracias al apoyo de su red internacional de oficinas de representación y de su equipo de expertos en los mercados internacionales, EADS International ha conseguido crear un espíritu de equipo constructivo con las Unidades de Negocio, independientemente de su tamaño. En la actualidad, es un socio reconocido, cuya metodología de "fuerza de choque" ha demostrado su eficacia a través de los resultados obtenidos.

Los éxitos del año 2001 en el sector de las exportaciones

EADS International desempeñó un papel crucial en las campañas que ayudaron a labrar el éxito de EADS en el año 2001. Por ejemplo, Eurocopter tuvo unos resultados excepcionales este año debido al apoyo prestado por EADS International en su trabajo en los países nórdicos con motivo de la campaña NSHP/NH-90, así como en el primer contrato de exportación

del Tiger como consecuencia de la decisión oficial del gobierno australiano de adquirir 22 helicópteros.

Los equipos internacionales han participado también en los logros del Grupo, incluyendo el éxito obtenido por Airbus en Australia, Qatar y Taiwán, y la decisión oficial de la empresa española Hispasat favorable al Satélite de Telecomunicaciones Amazonas, fabricado por Astrium.

Sus acciones fueron también decisivas en otras campañas, como la de EADS CASA en los EAU, EADS Sogerma Services en Venezuela y Taiwán y Systems and Defence Electronics en Estonia, Singapur y Méjico.

Nuevos Retos

La estrategia de EADS se centra hoy en equilibrar sus actividades civiles y gubernamentales, y EADS International cuenta con los medios para respaldar programas que están adquiriendo cada vez mayor importancia, como los aviones de reconocimiento no tripulados (UAV), los sistemas C3I y C4ISR, el A330-MRTT y el A400M, así como la Defensa aérea global, con el misil VL Mica y la familia Aster.

Simultáneamente, el equipo continuará prestando su apoyo a las actividades civiles del Grupo, incluyendo los satélites de telecomunicaciones de Astrium, o los aviones ATR o Airbus, en campañas estratégicas de exportación.

Por tanto, EADS International se encuentra a la vanguardia para hacer frente a estos nuevos retos en los que los mercados internacionales son cruciales para su éxito.



El Airbus A380 con los colores de Emirates Airlines, que efectuó un pedido de 22 aviones y diez opciones



Jean-Paul Gut
Vicepresidente Ejecutivo
Presidente de EADS International
Miembro del Comité Ejecutivo de EADS



EADS CASA formalizó un contrato con Polonia, para la venta de ocho aviones C-295

Oficinas externas

Australia Brasil Canadá Chile
China Croacia República Checa
Egipto Finlandia Grecia India
Indonesia Italia Japón Corea
Kuwait Malasia Méjico Polonia
Portugal Rusia Arabia Saudí
Singapur Eslovenia Sudáfrica
España Taiwán Tailandia Turquía
Emiratos Árabes Unidos Reino Unido

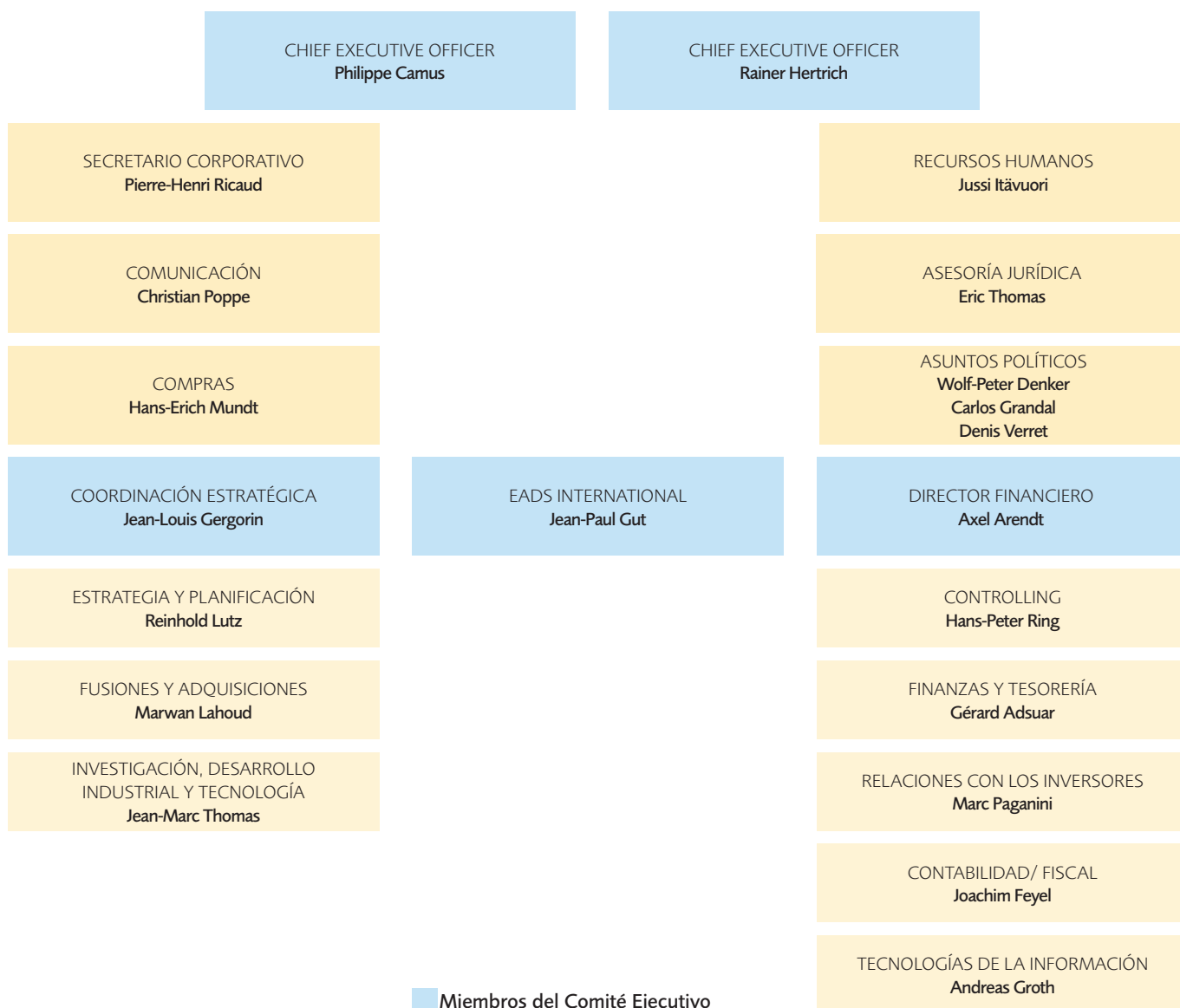


Australia firmó el contrato correspondiente a la venta de 22 Tigers

Organización de la Sede Central

La Sede Central de EADS y sus funciones se encuentran en **Ámsterdam** y las **Oficinas Principales** en **Madrid, Munich y París**.

Departamentos Corporativos



Tras la fusión en el año 2000, EADS llevó a cabo un estudio en profundidad de la definición del papel de su Sede Central como un "Arquitecto Estratégico". La sede central está a cargo de Finanzas, Fusiones y Adquisiciones, y orienta la Estrategia y la Planificación de todo el desarrollo del Grupo, la coordinación de

los negocios y la creación de sinergias además de facilitar apoyo a la Asesoría Jurídica, Recursos Humanos y otras funciones centrales esenciales.

Una vez definido su nuevo papel, se ha iniciado una reestructuración en la Sede Central con el resultado de una

reducción de plantilla que pasará a ser de más de 1.000 personas en el año 2000 a un objetivo en torno a las 540 para el año 2003 mediante jubilaciones anticipadas, externalización o transferencias a las Unidades de Negocio de EADS.

Recursos Humanos



Número de empleados al cierre de 2001

Grupo EADS	102.967
Airbus	45.543
Aviones de Transporte militar	3.573
Aeronáutica	24.230
Sistemas Civiles y de Defensa	17.650
Espacio	10.414
Sedes centrales y centros de investigación	1.557

Nuestros empleados – un factor decisivo para el éxito futuro

Las encuestas indican que la nueva sociedad ha conseguido heredar la reputación de sus empresas precursoras como una de las más atractivas en los diversos países en los que opera. EADS está considerada como una de las principales empresas europeas, tanto por los ingenieros como por los jóvenes directivos.

Conciencia empresarial

A fin de fomentar la conciencia empresarial, se ha ofrecido a los empleados una segunda oportunidad de participar en un plan de compra de acciones para el personal. La respuesta ha sido enormemente positiva y la oferta se ha cubierto con creces.

En EADS se ha puesto en marcha una estructura de remuneración para la alta

dirección que recompensa el rendimiento personal y que también está vinculada a los beneficios de la compañía y al mayor valor corporativo.

Oportunidades para el desarrollo de una carrera a nivel internacional

Se ha introducido un sistema a nivel Grupo para identificar y promocionar a los futuros directivos, y una bolsa de trabajo interna permite a los empleados solicitar los puestos ofrecidos, bien en su propio país o en el extranjero. El desarrollo de los ejecutivos de EADS se promociona a través de la Corporate Business Academy, que centra sus actividades en la formación y en la promoción de una cultura corporativa común.

Flexibilidad en el trabajo – sus ventajas

El 11 de septiembre ha supuesto un reto sin precedentes. La importancia que siempre hemos dado a la flexibilidad en el trabajo está dando sus frutos y hasta ahora nos ha permitido evitar despidos forzados o unos elevados costes de reestructuración, conservando de este modo la valiosa experiencia disponible en el seno de la empresa para cuando se produzca la recuperación prevista.

Comité de Empresa Europeo

El European Works Council pasó su



Jussi Itävuori
Vicepresidente del Grupo Recursos humanos

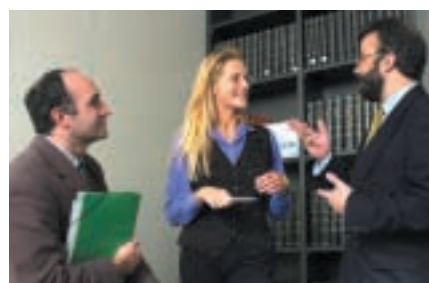
primera prueba en el año 2001. Además de los organismos que representan a todo el personal, se han constituido comités internacionales para subgrupos, que ofrecen una plataforma común para debatir los desafíos a los que nos enfrentamos y los planes de la empresa para el futuro, dos temas que por lo general son de carácter internacional.

Distribución porcentual por países

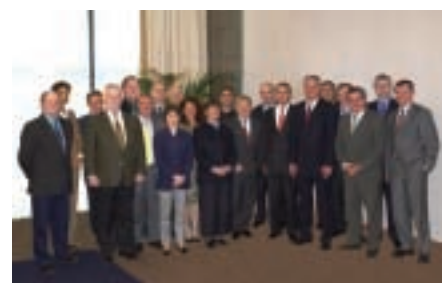
Francia	40.4%
Alemania	37.3%
Reino Unido	11.4%
España	7.7%
América del Norte y del Sur	2.1%
Resto del Mundo	1.1%



Cooperación: Celda de pruebas de mantenimiento de motores



El ambiente laboral intercultural forma parte de la cultura de EADS



El European Works Council de EADS

Responsabilidad Corporativa y Social

EADS se ha comprometido a mantener y defender unas normas éticas irreprochables en las relaciones comerciales del Grupo, tanto dentro como en el exterior de la empresa. Estas normas están recogidas en nuestro Código Ético, así como en las Reglas sobre Información Privilegiada, que facilitan las directrices generales en materia de comportamiento frente a terceros, tanto a nivel interno como externo.



EADS es una empresa muy atractiva: Sesión de contratación acontecida durante el Salón Aeronáutico de Le Bourget.

El Medio Ambiente

Aceptamos nuestras responsabilidades para con el medio ambiente y hemos puesto en práctica una Política Corporativa de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, a fin de asegurarnos del cumplimiento de la legislación y los reglamentos de todos los países en los que operamos, además de invertir en investigación y desarrollo con miras a mejorar nuestra capacidad para satisfacer o superar dichas normas oficiales. Respalamos activamente la participación de los empleados en la búsqueda de nuevos productos y tecnologías que fomenten la conservación de los recursos, faciliten el reciclado y preserven el entorno natural en la medida de lo posible.

Derechos de los clientes y comercio internacional

La defensa y el aumento de la confianza en el Grupo por parte de sus clientes es uno de nuestros principales objetivos. Sólo lo podremos alcanzar respetando estrictamente los derechos de los clientes.

En nuestra calidad de proveedores de bienes y servicios a gobiernos y agencias gubernamentales cumplimos las normas y los procedimientos en vigor en materia de adquisiciones en todos los países clientes. La legislación nacional e internacional relativa a exportaciones y aduanas puede regular cuándo, dónde y cómo podemos vender productos, servicios y tecnología, o intercambiar información. Todos los

empleados y todas las Unidades de Negocio deben adherirse estrictamente a dichas leyes.

Respeto a los empleados

Garantizamos a todos los empleados el respeto a su dignidad, intimidad, seguridad en el trabajo y sus derechos. Esto es de aplicación a todos los empleados independientemente de su edad, discapacidades, origen nacional, sexo, religión u opinión, y esperamos que nuestros proveedores y socios comerciales mantengan estas mismas normas.

Derechos y expectativas de los accionistas

Nuestras relaciones con los accionistas se basan en la protección de sus intereses y en un acceso igualitario a una información importante, exacta y puntual. Dado que somos una sociedad holandesa que cotiza en Francia, España y Alemania, cumplimos fielmente toda la legislación y la normativa aplicables en cada país.

Conflictos de intereses

No mantenemos relaciones "privilegiadas o especiales" con socios comerciales o proveedores que no estuviesen justificadas por motivos objetivos de índole económica o técnica. Las relaciones entre los empleados y dichas partes deben regirse por el principio de transparencia, especialmente en relación con los contactos de compras y las relaciones de

A la derecha: La música y el arte se encuentran como en casa en EADS

Esquina derecha: Jornada de Puertas abiertas del departamento de Aviones Militares de EADS en Manching, en las cercanías de Munich. Asistieron a la jornada 50.000 visitantes.



Fiable **Responsable** Consciente **Comprometida**



Ingenieros de Astrium trabajando en el nuevo satélite meteorológico europeo Metop.

ventas. La aceptación u ofrecimiento de regalos u otras ventajas sólo se autoriza sujeto a unas estrictas condiciones de revelación obligatoria y a la aprobación de la dirección.

La contratación de acciones de EADS

Animamos a nuestros empleados a poseer acciones de EADS. Los empleados tienen libertad para operar con las acciones del Grupo siempre y cuando dichas transacciones se ajusten a la legislación aplicable y se atengan a las disposiciones recogidas en las Reglas sobre Información Privilegiada de EADS.

Algunos empleados de EADS, en virtud de su cargo, tienen acceso a información privilegiada. A fin de cumplir las prohibiciones establecidas por la legislación nacional o las autoridades nacionales del mercado de valores, dichos empleados tienen legalmente prohibido facilitar dicha información a terceros o realizar directa o indirectamente operaciones financieras, salvo durante períodos específicos y sujeto a la aprobación del Director Financiero que

El Hidróptero, que se desplaza sobre hidrofoils, es una nave acuática revolucionaria, patrocinada por EADS.



actúa como Compliance Officer. Cualquier beneficiario de información privilegiada está legalmente sujeto a una obligación de discreción; cualquier incumplimiento de dicha obligación legal se considerará un delito.

Nuestro comportamiento como buenos ciudadanos

EADS, una de las mayores empresas europeas, es plenamente consciente de sus deberes para con el entorno cultural, educativo y social de cada país. Fomentamos la participación activa y responsable en aquellos acontecimientos que afectan a la comunidad y a las instituciones docentes a fin de promover la colaboración y desarrollo siempre que dicha participación no contravenga la política de EADS ni interfiera en los deberes de los empleados. EADS ha respondido ante grandes catástrofes mediante la donación de importantes sumas para ayudar a las víctimas de los ataques terroristas del 11 de septiembre y a sus familias, así como a las víctimas del desastre de Toulouse, ocurrido el 21 de septiembre.

Órganos de Gobierno de la Sociedad

La Sociedad se rige conforme a la legislación holandesa y por sus estatutos. La empresa ha escogido una estructura de nivel único – el Consejo de Administración – compuesto tanto por miembros ejecutivos como no ejecutivos. El Consejo es el máximo órgano de toma de decisiones, junto con la junta general de accionistas.



El Consejo de Administración es responsable de los asuntos de la Sociedad. La función del Consejo de Administración consiste en garantizar que la Sociedad funcione de tal modo que maximice el valor accionario de acuerdo con la ley y las normas establecidas sobre el Gobierno de la Sociedad, teniendo en cuenta el mantenimiento de unas buenas relaciones con los empleados y clientes de la Sociedad.

El Consejo de Administración se compone de once miembros, que son nombrados y revocados por la junta de accionistas. El Consejo de Administración posee un número igual de consejeros propuestos por DaimlerChrysler AG y por SOGEADE⁽¹⁾ respectivamente y un Consejero propuesto por la SEPI⁽²⁾, más dos Consejeros independientes que no tienen relación con los Grupos DaimlerChrysler, SOGEPA o Lagardère ni con el estado francés. Uno es nombrado por DaimlerChrysler y otro por SOGEADE.

El Consejo de Administración ha nombrado de entre sus miembros a los dos Chief Executive Officers (CEO) responsables de la gestión diaria de la sociedad y ha nombrado a sus dos Presidentes para garantizar el funcionamiento fluido del Consejo de Administración y para apoyar a los Chief Executive Officers de la sociedad en lo que se refiere a las negociaciones estratégicas a alto nivel con socios externos.

Además de las limitaciones aplicables del derecho holandés, el Consejo de Administración ha adoptado también su propio reglamento interno para proporcionar modernos principios de

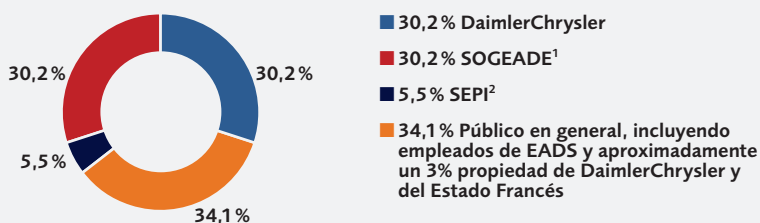
gobierno a la sociedad. El Consejo de Administración, en concreto, ha constituido dos comités formados por algunos de sus miembros:

- El Comité de Auditoría que se encarga de asesorar al Consejo de Administración sobre el nombramiento de auditores, la aprobación de los estados financieros anuales y de las cuentas provisionales, y de realizar un seguimiento de la idoneidad de los controles internos de EADS, de sus principios contables e informes financieros. El Comité de Auditoría se reúne por lo menos dos veces al año. Está presidido por Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère y entre sus miembros se encuentran también Eckhard Cordes y Louis Gallois.
- El Comité de Personal que se encarga de asesorar al Consejo de Administración sobre los nombramientos al Comité Ejecutivo, las políticas de remuneración y los planes de remuneración a largo plazo y aprueba los contratos de trabajo y otras

cuestiones contractuales relacionadas con los miembros del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo. El Comité de Personal se reúne al menos dos veces al año. Está presidido por Manfred Bischoff y Jean-Luc Lagardère y entre sus miembros también se encuentran Philippe Camus, Eckhard Cordes, Louis Gallois y Rainer Hertrich.

Los temas debatidos durante las juntas del Consejo están relacionados principalmente con la estrategia de EADS, importantes temas empresariales, principales proyectos de inversión y los resultados y previsiones financieras.

Estructura del accionariado a 31 de diciembre de 2001



¹ Lagardère SCA junto a las instituciones financieras francesas y SOGEPA (sociedad estatal holding del estado francés).

² Sociedad estatal holding del estado español.

Miembros del Consejo de Administración

Manfred Bischoff

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

Jean-Luc Lagardère

Socio Colectivo y Gerente de
Lagardère SCA
Presidente del Consejo de
Administración de EADS

Philippe Camus

Chief Executive Officer de EADS

Rainer Hertrich

Chief Executive Officer de EADS

Axel Arendt

Chief Financial Officer de EADS

Eckhard Cordes

Miembro del Consejo de
Administración de
DaimlerChrysler AG

Pedro Ferreras

Abogado
Representante de la SEPI

Noël Forgeard

Presidente y Chief Executive
Officer de Airbus

Jean-René Fourtou

Vicepresidente de Aventis S.A.

Louis Gallois

Presidente de SNCF

Michael Rogowski

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

Análisis de la situación financiera

Estados financieros consolidados auditados y Estados financieros consolidados proforma no auditados correspondientes a los ejercicios 2001 y 2000, respectivamente

INTRODUCCIÓN

La siguiente discusión se basa en los estados financieros consolidados auditados de EADS correspondientes al ejercicio 2001 (los "Estados Financieros de 2001") y en los estados financieros consolidados proforma no auditados de EADS correspondientes al ejercicio 2000 (los "Estados Financieros Proforma de 2000").

Los Estados Financieros de 2001 se elaboraron de conformidad con las normas contables publicadas por el Consejo Internacional de Normas Contables ("IASB") y las interpretaciones publicadas por el Comité de Interpretaciones del IASB. Los Estados Financieros Proforma de 2000 se elaboraron sobre la base de:

- los estados financieros consolidados de EADS para 2000, preparados de conformidad con las normas IAS;
- los efectos proforma de las operaciones realizadas en 2000 para la agrupación de Aerospatiale Matra, DASA y CASA (en adelante, la "Agrupación de EADS"); y
- los estados financieros proforma de Dasa y los estados financieros proforma de CASA correspondientes al período de 2000 anterior a la creación de EADS el 10 de julio, conciliados con las normas IAS adoptadas por EADS y sin incluir las cantidades en efectivo distribuidas por Dasa y CASA a sus respectivos accionistas antes de la creación de EADS.

La información financiera consolidada proforma no auditada de EADS para 2000 que se incluye en este documento se proporciona únicamente con fines ilustrativos y no pretende representar cuáles habrían sido la situación financiera, los resultados de las operaciones o los flujos de caja de EADS si la Agrupación de EADS se hubiera producido en realidad en las fechas indicadas, ni tampoco proyectar la situación financiera consolidada, los resultados de las operaciones o los flujos de caja a fecha o período posterior alguno.

Los Estados Financieros Proforma de 2000 hacen referencia al perímetro de la consolidación que se derivó de la Agrupación de EADS en 2000; y como tales, no reflejan los cambios de las entidades consolidadas ni los métodos contables que se produjeron en 2001. Por consiguiente, el perímetro de la consolidación al que se hace referencia en los Estados Financieros Proforma de 2000 difiere significativamente del mencionado en los Estados Financieros de 2001.

CONSIDERACIONES CONTABLES

CAMBIOS EN EL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y PARTICIPACIONES MINORITARIAS

Constitución de Airbus S.A.S.: Airbus S.A.S., la nueva sociedad constituida para integrar todas las actividades de diseño, fabricación y comercialización de Airbus, se constituyó en julio de 2001 tras la adquisición por parte de EADS de Airbus UK y de la participación del 20% en Airbus GIE que poseía BAE SYSTEMS (la "Concentración de Airbus"). Como contrapartida por esa transacción y por la suscripción de una ampliación de capital por valor de 754 millones de euros, BAE SYSTEMS recibió el 20% del capital social de Airbus S.A.S., mientras que la participación de EADS se diluyó hasta el 80%.

EADS ha consolidado Airbus por el método de integración global desde el 1 de enero de 2001, gracias al control efectivo que ha ejercido desde entonces, mediante un acuerdo con BAE SYSTEMS, sobre los activos y las operaciones de Airbus.

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 de MBDA Holdings a nombrar el CEO, el Director General de Operaciones y el Director Financiero.

En 2001, la cuenta de resultados consolidada refleja 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 de 2001, EADS ha consolidado proporcionalmente el 50% de MBDA en el seno de la división de Sistemas Civiles y de Defensa, 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%.

EDSN: A lo largo de 2001, EADS y Nortel Networks completaron la reorganización de sus actividades de telecomunicaciones militares dentro de EDSN. Más concretamente, (i) el 1 de mayo, EADS y Nortel Networks aportaron a EDSN las ramas de actividad de conmutación compatibles con el Protocolo de Internet de su joint venture MNC; (ii) el 30 de septiembre, EDSN adquirió una participación del 19,9% en MNCD, que explota el canal de distribución relacionado con las actividades de conmutación compatibles con el Protocolo de Internet; (iii) el 30 de noviembre EADS aportó a EDSN una empresa de redes de comunicaciones tácticas, VEKN; y (iv) el 1 de diciembre, Nortel Networks vendió Cogent Defense Systems a EDSN. Como consecuencia, la participación minoritaria de Nortel Networks se redujo del 45% al 40,9%, mientras EADS consolida en su totalidad EDSN dentro de la división de Sistemas Civiles y de Defensa.

MNC y NNG: EADS ha venido contabilizando MNC y NNG (en las que todavía controla un 45% y un 42% respectivamente) a coste desde el 1 de octubre de 2001, como consecuencia de la nueva posición de las actividades de telecomunicaciones militares en el seno de EDSN, y de la reducción de la influencia de EADS en MNC y NNG en respuesta a la disminución de la importancia estratégica del negocio de las telecomunicaciones civiles para EADS. Antes de esta fecha, ambas empresas, cuyo capital social era propiedad de EADS conjuntamente con Nortel Networks, se consolidaban de acuerdo con el método de puesta en equivalencia.

Adquisición de Tesat Spacecom: En 2001, Astrium, que está consolidada proporcionalmente al 75% por EADS, adquirió Tesat Spacecom GmbH & Co. KG, negocio de cargas útiles de comunicaciones por satélite de Bosch. En la actualidad, Astrium consolida totalmente Tesat Spacecom.

Dornier GmbH: Tras el ejercicio por parte de miembros de la familia Dornier de una opción de venta sobre acciones de Dornier GmbH, DADC, una filial totalmente consolidada de EADS, incrementó su participación en Dornier GmbH, pasando del 58,4% al 75,9%. Aunque EADS ha consolidado totalmente Dornier GmbH en los dos períodos analizados, la participación minoritaria descendió del 41,6% al 24,1%.

GANANCIAS 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. Esas 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 de las acciones de EADS. Por consiguiente, EADS reconoció unos ingresos por dilución por importes de 2.537 millones de euros por la participación del 20% en Airbus, y de 257 millones de euros, netos de gastos relacionados con la operación, por el 12,5% de MBD y el 62,5% de AMM. Estos ingresos por dilución se incluyen en la partida de otros ingresos y son considerados extraordinarios por EADS. Véase "Resultados de operaciones – Utilización del resultado neto y los Beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios".

AJUSTES DEL VALOR DE MERCADO

En el curso de la Concentración de Airbus, la adquisición de Airbus UK se registró utilizando el método contable del precio de adquisición. Por consiguiente, el valor contable de ciertos elementos, sobre todo inmovilizado material e inventarios se ajustó mediante un total de 319 millones de euros, neto de impuestos, para reflejar sus respectivos valores razonables de mercado (los "Ajustes del Valor de Mercado") y se registró un impuesto diferido de 137 millones de euros. Dependiendo de la naturaleza del activo, la amortización de los Ajustes del Valor de Mercado se registra cuando se consumen los activos subyacentes o se reparte a lo largo de su vida útil, y da derecho a una reducción correspondiente del impuesto diferido.

El importe en el que el precio de compra de Airbus UK (incluyendo la participación del 20% en Airbus GIE) es superior al valor de mercado de sus activos netos se ha registrado como fondo de comercio y ha ascendido a 4.024 millones de euros. La amortización del citado fondo de comercio se realiza a lo largo de un período de 20 años, y en su mayor parte no es deducible fiscalmente.

DEPRECIACIÓN 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 sobre los activos netos del negocio o los negocios que se prevé puedan verse afectados. Las pruebas de depreciación se realizan normalmente utilizando el método de los flujos de caja descontados.

En 2001, EADS realizó revisiones de depreciación sobre el fondo de comercio en distintos negocios de la división Airbus, la división Espacio y la división Sistemas Civiles y de Defensa. En esta última, el reconocimiento de la restricción de la política de gastos públicos en defensa hizo que EADS revisara a la baja el valor del fondo de comercio de MS&I, una sociedad perteneciente al negocio de Electrónica de Defensa (240 millones de euros) y de LFK (170 millones de euros). La disminución de las expectativas de mercado de servicios de software CAD/CAM obligó a EADS a revisar a la baja el valor del fondo de comercio de Matra Datavision en 170 millones. En la división Espacio, el reconocimiento de la contracción del mercado de las telecomunicaciones comerciales, unida al exceso de capacidad a largo plazo del negocio de satélites, que exige un sustancial recorte de costes y una racionalización, dio lugar a una reducción del valor del fondo de comercio de Astrium de 210 millones de euros. La revisión de depreciación realizada en Airbus como consecuencia de los acontecimientos del 11 de septiembre confirmó el valor del fondo de comercio de Airbus.

GASTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

EADS contabiliza los costes de investigación y desarrollo autofinanciados como gastos del ejercicio en el que se han incurrido. Cuando la financiación de los gastos de investigación y desarrollo proceda total o parcialmente de un cliente, la parte objeto de financiación externa se contabilizará como mayor importe de la cifra de negocios. Mientras que los costes de investigación y desarrollo de EADS autofinanciados figuran en la cuenta de resultados en la partida de gastos de investigación y desarrollo, los costes de investigación y desarrollo con financiación externa figuran en la cuenta de resultados en el apartado de coste de ventas. El tratamiento contable de los costes de investigación y desarrollo utilizado por EADS no está de acuerdo con las normas IAS que, salvo esta excepción, la Sociedad ha aplicado en la preparación de los estados financieros consolidados. Las normas IAS exigen que los costes de desarrollo se capitalicen como inmovilizado inmaterial en el período en el que se incurran si se cumplen ciertos criterios para el reconocimiento del activo. Esta excepción de las normas IAS hace que EADS pueda compararse de forma más directa con las empresas estadounidenses del sector y refleja una estrategia más conservadora en el tratamiento contable de los costes de investigación y desarrollo que el indicado en las normas IAS.

Análisis de la situación financiera

continuación

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, caso por caso, ya sea directamente o mediante garantías proporcionadas por terceros. Un comprometido equipo realiza un cuidadoso seguimiento de la exposición total de EADS frente a clientes y su evolución en términos de calidad, volumen e importe. EADS tiene la intención de externalizar este riesgo siempre que sea posible.

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 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 de acuerdo con los riesgos percibidos y el entorno jurídico.

COSTES DE REESTRUCTURACIÓN Y OTROS COSTES

En 2001 se registraron unos gastos de reestructuración totales de 221 millones de euros. Esta cifra incluye nuevas provisiones y gastos del ejercicio fundamentalmente relacionados con (i) recortes de plantilla en el Reino Unido y jubilaciones anticipadas en Francia en el seno de Airbus, en el contexto de las medidas de adaptación tomadas tras el 11 de septiembre (96 millones de euros); (ii) recortes de plantilla y jubilaciones anticipadas en CELERG, LFK, AMM y EADS Telecom y el cierre de una sede en la unidad de negocio de Servicios de la división de Sistemas Civiles y de Defensa (34 millones de euros); y (iii) recortes de plantilla en EADS Launch Vehicles en la división Espacio (91 millones de euros).

El saldo de las provisiones para reestructuración a 31 de diciembre de 2001 ascendía a 286 millones de euros.

RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES

Las comparaciones interanuales de los resultados de las actividades se basan en los estados financieros consolidados y auditados de 2001 y en los estados financieros consolidados proforma no auditados correspondientes a 2000. Véase el epígrafe "Introducción".

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

CUENTAS DE RESULTADOS PARA LOS EJERCICIOS CERRADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2000 Y 2001

en millones de euros	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de	
	2001	2000 proforma
Ingresos	30.798	24.208
Coste de ventas	(25.235)	(20.072)
Margen bruto	5.563	4.136
Gastos comerciales, de administración y otros gastos	(2.561)	(2.510)
Gastos de investigación y desarrollo	(2.046)	(1.339)
Otros ingresos	3.024	342
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación	(1.466)	(429)
Resultado antes del resultado financiero e impuestos	2.514	200
Resultado financiero, neto	(513)	(1.315)
Resultado antes de impuestos	2.001	(1.115)
Impuestos sobre beneficios	(646)	220
Intereses minoritarios	17	(14)
Resultado neto	1.372	(909)

USO DEL EBIT Y DEL RESULTADO NETO ANTES DE LA AMORTIZACIÓN DEL FONDO DE COMERCIO Y DE LOS RESULTADOS EXTRAORDINARIOS.

EADS utiliza los beneficios antes de impuestos e intereses y antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios, así como el resultado neto antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios como indicadores clave de sus resultados económicos. El término "gastos/ingresos extraordinarios" se refiere a los ingresos o gastos de naturaleza no recurrente, como los gastos de amortización de los ajustes del valor justo relativos a la Agrupación de EADS, la Concentración de Airbus y la constitución de MBDA, y las pérdidas por depreciación. Asimismo, "los gastos/ingresos extraordinarios" asociados con el resultado neto son netos de los correspondientes efectos fiscales, e incluyen una desgravación extraordinaria para activo de impuestos diferidos.

En el cuadro siguiente se presenta 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 gastos/ingresos extraordinarios.

en millones de euros	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de	
	2001	2000 proforma
Resultado antes del resultado financiero e impuestos	2.514	200
Ganancia por dilución Airbus, MBDA	(2.794)	–
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación correspondientes	1.466	429
Amortización extraordinaria (activo fijo)	260	176
Amortización extraordinaria (activos financieros)	315	–
Amortización extraordinaria (inventarios)	275	483
Ingresos derivados de inversiones financieras	(342)	111
Beneficios antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios	1.694	1.399

En el cuadro siguiente se presenta el resultado neto y los beneficios por acción antes de la amortización del fondo de comercio y de los gastos/ingresos extraordinarios de EADS para los períodos anuales indicados.

	2001	2000 proforma
Resultado neto atribuible a los accionistas antes de la amortización del fondo de comercio y de los ingresos/gastos extraordinarios	€936m	€(45)m
Beneficios básicos por acción antes de la amortización del fondo de comercio y de los ingresos/gastos extraordinarios	€1,16	€(0,06)

Antes del cambio del método de consolidación utilizado en la contabilidad de MNC y NNG, que pasó de ser el método de puesta en equivalencia a ser el método de coste, el valor de esas inversiones en las cuentas de EADS se reflejaba en un fondo de comercio total de 516 millones de euros. Las pruebas de depreciación realizadas para esas empresas como consecuencia de la crisis del sector de las telecomunicaciones dieron lugar a una depreciación extraordinaria total de 315 millones de euros para MNC NNG, que es inferior al fondo de comercio registrado para esas empresas en el balance consolidado inicial de 2001. Por tanto, a los efectos del cómputo de los gastos/ingresos extraordinarios, esa depreciación se está tratando como depreciación del fondo de comercio y la pérdida total de 315 millones de euros relacionada con MNC y NNG se está excluyendo de los ingresos derivados de inversiones. La amortización del fondo de comercio registrado en la cuenta de resultados no incluye esta cantidad de 315 millones de euros

VOLUMEN DE NEGOCIOS CONSOLIDADO Y BENEFICIOS ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS CONSOLIDADOS POR DIVISIÓN

El siguiente cuadro indica la distribución por división de la cifra de negocio consolidada correspondiente a los dos últimos ejercicios, así como la inversión consolidada (que incluye los activos arrendados), los gastos consolidados en I+D y los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios.

Análisis de la situación financiera

continuación

en millones de euros	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001				Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2000 (proforma)			
	Volumen de negocio	Inversión	I+D	EBIT PGE ⁽¹⁾	Volumen de negocio	EBIT Inversión	I+D	PGE ⁽¹⁾
Airbus	20.549	1.433	1.630	1.655	14.856	657	920	1.412
Aviones de Transporte Militar	547	63	53	1	316	55	59	(63)
Aeronáutica	5.065	281	132	308	4.704	307	128	296
Espacio	2.439	99	60	(222)	2.535	145	61	67
Sistemas Civiles y de Defensa	3.345	159	173	(79)	2.909	117	161	(110)
Subtotal	31.945	2.035	2.048	1.663	25.320	1.281	1.329	1.602
Eliminaciones y Otros ⁽²⁾	(1.147)	161	(2)	31	(1.112)	70	10	(203)
EADS	30.798	2.196	2.046	1.694	24.208	1.351	1.339	1.399

(1) "EBIT PGE" hace referencia a las beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los gastos/ingresos extraordinarios. "Eliminaciones y Otros" incluye los ingresos derivados de la inversión de Dassault Aviation.

(2) Incluye, en particular, los ajustes y eliminaciones correspondientes a las operaciones intragrupo, así como la cifra de negocio en relación con los arrendamientos inmobiliarios.

AIRBUS

El volumen de negocios consolidado de la División Airbus se incrementó un 38,3%, pasando de 14.856 millones de euros en 2000 a 20.549 millones en 2001, sobre todo debido a los efectos de la Concentración de Airbus, pero también como consecuencia de los incrementos de las entregas de aviones que se produjeron, pasando de 311 aviones en 2000 a 325 aparatos en 2001. Como en 2000, la mayor parte de este crecimiento afectó especialmente a la familia de aviones de un solo pasillo A319/A320/A321, relativamente baratos. Airbus distribuyó 257 unidades de este tipo de avión en 2001, frente a las 241 de 2000. El volumen de negocios entre 2000 y 2001 sólo se vio afectado ligeramente por el fortalecimiento del dólar frente al euro.

La inversión consolidada se incrementó un 118%, pasando de 657 millones de euros en 2000 a 1.433 millones de euros en 2001, fundamentalmente como consecuencia de la Concentración de Airbus y de las inversiones en el programa A380.

Los gastos consolidados en I+D se incrementaron un 77,2%, pasando de 920 millones de euros en 2000 a 1.630 millones de euros en 2001, principalmente como consecuencia del avance del programa de desarrollo del A380 y del aumento de los gastos en relación con la continuación del desarrollo de los programas A340-500 y A340-600.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios crecieron aproximadamente un 17,2%, desde los 1.412 millones de euros de 2000 hasta los 1.655 millones de euros de 2001. Este incremento se debe fundamentalmente a la Concentración de Airbus, así como al aumento de las entregas de aviones, a las mejoras de la productividad y, en menor medida, al efecto positivo del cambio dólar-euro. Por otra parte, estas mejoras se vieron parcialmente contrarrestadas por el aumento de los gastos en I+D, las provisiones adicionales relacionadas con la reestructuración y la exposición al riesgo de financiación de aviones.

AVIONES DE TRANSPORTE MILITAR

El volumen de negocios consolidado de la División MTA creció un 73,1%, pasando de 316 millones de euros en 2000 a los 547 millones de euros registrados en 2001, principalmente como consecuencia del incremento de las ventas en el marco del contrato C-295 con las fuerzas aéreas españolas y el contrato CN-235 con Turquía.

La inversión consolidada aumentó un 14,5%, pasando de los 55 millones de euros de 2000 a 63 millones de euros de inversión en 2001.

Los gastos consolidados de I+D cayeron aproximadamente un 10,2%, pasando de los 59 millones de euros de 2000 a 53 millones de euros de 2001.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios pasaron de registrar una pérdida de 63 millones de euros en 2000 a registrar un beneficio de 1 millón de euros en 2001, fundamentalmente como consecuencia de un equilibrio de la gama de productos más favorable y del aumento de las entregas.

AERONÁUTICA

El volumen de negocios consolidado de la División de Aeronáutica experimentó un incremento del 7,7%, pasando de los 4.704 millones de euros registrados en 2000 a 5.065 millones de euros en 2001, fundamentalmente debido a un aumento del volumen de negocios procedente de Eurocopter y de otros programas de aviones militares, incluyendo la fase de producción de la serie Eurofighter y, en menor medida, el negocio de mantenimiento.

La inversión consolidada cayó un 8,5%, pasando de 307 millones en 2000 a los 281 millones registrados en 2001.

Los gastos consolidados en I+D aumentaron un 3,1%, pasando de 128 millones de euros en 2000 a 132 millones de euros en 2001.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios experimentaron un incremento del 4,1%, pasando de 296 millones de euros en 2000 a 308 millones de euros en 2001, principalmente debido al mayor número de entregas de aviones.

SISTEMAS CIVILES Y DE DEFENSA

El volumen de negocios consolidado de la División de Sistemas Civiles y de Defensa experimentó un incremento del 15,0%, pasando de 2.909 millones de euros en 2000 a 3.345 millones de euros en 2001. Este incremento se debió fundamentalmente a los efectos del cambio en el perímetro de consolidación en el negocio de las telecomunicaciones.

La inversión consolidada se incrementó un 35,9%, pasando de 117 millones de euros en 2000 a 159 millones de euros en 2001, fundamentalmente como consecuencia de la adquisición de inmuebles para oficinas por MBD.

Los gastos consolidados de I+D aumentaron un 7,5%, pasando de 161 millones de euros en 2000 a 173 millones de euros en 2001.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios pasaron de registrar una pérdida de 110 millones de euros en 2000 a registrar una pérdida de 79 millones de euros en 2001, principalmente como consecuencia de la mejora de las ventas y los márgenes, así como de los efectos positivos de la reestructuración previa del negocio de Sistemas de Electrónica de Defensa. La mejora quedó parcialmente compensada por el impacto, desde enero a septiembre de 2001, de los resultados negativos de las joint ventures de telecomunicaciones civiles con Nortel.

ESPACIO

El volumen de negocios consolidado de la División Espacio disminuyó un 3,8%, pasando de los 2.535 millones de euros registrados en 2000 a los 2.439 millones de euros de 2001, fundamentalmente como consecuencia de una caída de las entregas de lanzadores Ariane 5 y Ariane 6 durante el año 2001.

La inversión consolidada cayó un 31,7%, pasando de los 145 millones de euros invertidos en 2000 a 99 millones de euros en 2001. Los gastos consolidados de I+D permanecieron estables, con 61 millones de euros en 2000 y 60 millones de euros en 2001.

Los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de amortización del fondo de comercio y de los gastos/ingresos extraordinarios pasaron de registrar un beneficio de 67 millones de euros en 2000 a contabilizar una pérdida de 222 millones de euros en 2001. Este descenso se debe fundamentalmente a la devaluación de las inversiones en Nahuelsat, Starsem, Arianespace y Spacehab, tras una reevaluación crítica de ciertas inversiones. La reducción de las ventas, los costes de reestructuración y las nuevas provisiones para reestructuración asociadas con EADS Launch Vehicles contribuyeron a esa caída.

RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES DE EADS: COMPARACIÓN DE LOS EJERCICIOS 2001 Y 2000 (PROFORMA)

VOLUMEN DE NEGOCIOS CONSOLIDADO

El volumen de negocios consolidado total de EADS experimentó una progresión del 27,2% entre 2000 y 2001, pasando de 24.208 millones de euros a 30.798 millones de euros. De este incremento, aproximadamente el 17% se debió a los efectos de la Concentración de Airbus. El resto del crecimiento estuvo relacionado con el aumento de las entregas de aviones comerciales por parte de Airbus, que pasaron de 311 aparatos entregados en 2000 a los 325 de 2001. El resto de divisiones de EADS, salvo la división Espacio, contribuyeron ligeramente al incremento del volumen de negocios consolidado en 2001.

Un factor adicional que tuvo una incidencia positiva en la cifra de negocio de EADS en 2001, dada la importancia de las ventas denominadas en dólares de EADS, fue el fortalecimiento del dólar frente al euro durante el transcurso de dicho año.

COSTE DE VENTAS CONSOLIDADO

El coste de ventas consolidado proforma de EADS aumentó un 25,7% entre 2000 y 2001, pasando de 20.072 millones de euros a 25.235 millones de euros. Este aumento se debió fundamentalmente a los efectos de la Concentración de Airbus. Los costes asociados con el incremento de entregas de aviones de Airbus, así como los gastos derivados de la reestructuración en la división de Sistemas Civiles y de Defensa y la división Espacio también contribuyeron significativamente al aumento del coste de ventas consolidado.

GASTOS COMERCIALES, DE ADMINISTRACIÓN Y OTROS GASTOS CONSOLIDADOS

Los gastos comerciales, de administración y otros gastos consolidados de EADS se incrementaron un 2,0%, pasando de los 2.510 millones de euros registrados en 2000 a los 2.561 millones de euros de 2001. Este incremento está relacionado fundamentalmente con los efectos de la Concentración de Airbus, incluyendo el aumento de los gastos de administración relacionados con la misma, y se vio compensado por una reducción de los costes con respecto a los registrados en 2000, que habían sufrido los efectos de una pérdida derivada de una venta y de una mayor dotación de provisiones.

Análisis de la situación financiera

continuación

GASTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO CONSOLIDADOS

Los gastos consolidados de investigación y desarrollo de EADS aumentaron un 52,8%, pasando de 1.339 millones de euros en 2000 a 2.046 millones de euros en 2001, fundamentalmente como consecuencia de la consolidación total de Airbus y los avances del programa A380. Los gastos relacionados con la certificación del A340-600 siguieron siendo elevados, mientras que los gastos de investigación y desarrollo no relacionados con Airbus permanecieron relativamente estables con respecto a 2000.

OTROS INGRESOS CONSOLIDADOS

Los demás ingresos consolidados corresponden fundamentalmente a ganancias registradas en ventas de inversiones y activo inmovilizado, y a ingresos derivados de arrendamientos. EADS registró en 2000 otros ingresos por valor de 342 millones de euros, frente a los 3.024 millones de euros contabilizados en 2001. Este incremento se debe fundamentalmente al efecto no recurrente de las ganancias por dilución relativas a la Concentración de Airbus (2.537 millones de euros) y a la operación de MBDA (257 millones de euros, netos de la amortización del fondo de comercio de MBD). Véase el apartado "Consideraciones contables – Cambios en el perímetro de consolidación" y "Consideración contables – Ganancias por dilución".

AMORTIZACIÓN DEL FONDO DE COMERCIO Y PÉRDIDAS POR DEPRECIACIÓN DEL FONDO DE COMERCIO

Se produjo un incremento de la amortización consolidada del fondo de comercio y las pérdidas por depreciación del fondo de comercio, pasando desde los 429 millones de euros de 2000 hasta los 1.466 millones de euros registrados en 2001, fundamentalmente como consecuencia de (i) las pérdidas por depreciación del fondo de comercio en la división de Sistemas Civiles y de Defensa (580 millones de euros) y la división Espacio (210 millones de euros), y (ii) la amortización anual del fondo de comercio de Airbus UK (200 millones de euros). Véase también "Consideraciones contables – Depreciación de activos".

RESULTADO FINANCIERO CONSOLIDADO, NETO

El resultado financiero consolidado, neto, incluye principalmente los ingresos procedentes de las inversiones (incluidos los resultados de las sociedades puestas en equivalencia y las amortizaciones de inversiones no consolidadas), los intereses netos y las pérdidas y ganancias derivadas del tipo de cambio. El resultado financiero de EADS mejoró, pasando de una pérdida neta de 1.315 millones de euros en 2000 a una pérdida neta de 513 millones de euros en 2001. Buena parte de esta variación se debió a unas pérdidas relacionadas con inversiones (-342 millones de euros, incluyendo la depreciación de 315 millones de euros de MNC y NNG) y, en menor medida, a la cartera de coberturas macro pendiente de EADS (-234 millones de euros). Durante 2001, la mayoría de los instrumentos de cobertura macro pendientes se asignaron a pedidos específicos de la cartera de pedidos para formar unidades de valoración y se han registrado como instrumentos de cobertura micro tal y como exige la norma IAS 39.

IMPUESTOS SOBRE BENEFICIOS CONSOLIDADOS

En 2000, EADS registró un ingreso por impuesto sobre beneficios consolidado de 220 millones de euros, frente a los 646 millones de euros de gastos por impuesto sobre beneficios registrados en 2001, fundamentalmente relacionados con la consecución de resultados positivos en dicho año, teniendo en cuenta la naturaleza no desgravable de la amortización del fondo de comercio y la práctica ausencia de imposición sobre las ganancias por dilución.

RESULTADO NETO CONSOLIDADO

Como consecuencia de los factores analizados más arriba, EADS registró un resultado consolidado neto de 1.372 millones de euros en 2001, frente a la pérdida neta consolidada proforma de 909 millones de euros registrada en 2000.

TESORERÍA Y RECURSOS DE CAPITAL

El siguiente cuadro presenta una síntesis de los estados consolidados de flujos de caja para los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2001 y de 2000.

en millones de euros	Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de,	
	2001	2000 proforma
Flujos de caja netos relacionados con la explotación	2.656	3.159
Incluidas las variaciones en los fondos de rotación	2	1.460
Flujos de caja netos relacionados con las actividades de inversión ⁽¹⁾	(1.882)	(1.628)
Flujos de caja libres	774	1.531
Flujos de caja netos relacionados con las actividades de financiación	(677)	1.635
Incluidas las ampliaciones de capital	21	1.540
Efectos de los tipos de cambio en la tesorería y valores asimilados	14	6
Incremento (descenso) neto de la tesorería	111	3.172

(1) Excluyendo una inversión de 390 millones de euros en valores a medio plazo en 2001.

Los flujos de caja derivados de las actividades de explotación, cuyo valor ascendió a 2.656 millones de euros, provienen fundamentalmente de la mejora de los resultados de explotación como consecuencia del incremento de ventas de aviones en Airbus, mientras que la contribución del capital circulante a la tesorería fue neutral debido al inventario adicional que requirió el aumento del volumen de producción, y a la disminución de los anticipos de los clientes en relación con nuevos pedidos de Airbus.

Los flujos de caja utilizados en actividades de inversión, de 1.882 millones de euros, proceden esencialmente de los elevados niveles de gastos de capital en inmovilizado material técnico, y de la adquisición de Cogent, Tesat Spacecom y una participación en Dornier GmbH, y fueron compensados parcialmente por la liquidación de una parte de los activos de financiación de ventas de Airbus.

Los flujos de caja utilizados en las actividades de financiación, por valor de 677 millones de euros, se deben fundamentalmente a los repartos de dividendos por valor de 404 millones de euros.

INVERSIONES DE CAPITAL

Las inversiones de capital realizadas en 2001 se financiaron con los flujos de caja netos procedentes de las actividades de la Sociedad y con la tesorería existente a principios del ejercicio. Estas inversiones de capital están relacionadas fundamentalmente con los diversos programas de desarrollo de aviones.

En conjunto, las inversiones de capital aumentaron, pasando de 1.351 millones de euros en 2000 a 2.196 millones de euros en 2001. En Airbus, las inversiones de capital se incrementaron, pasando de 657 millones de euros en 2000 a 1.433 millones de euros en 2001, reflejando los efectos de la concentración de Airbus, de un incremento de los aviones arrendados y de las inversiones iniciales relacionadas con el programa A380. Las inversiones de capital del resto de EADS, incluyendo las sedes centrales, siguieron relativamente estables con respecto a las realizadas en 2000.

Para el período 2002-2004, se prevé que la mayor parte del incremento de las inversiones de EADS se producirá en las actividades de Airbus, como la creación y ampliación de equipos productivos para aviones Airbus. Concretamente, el desarrollo del programa del avión de gran tamaño A380 exigirá una inversión sustancial. EADS prevee la realización de otras inversiones relacionadas con la financiación de ventas de aviones comerciales mediante arrendamientos operativos en respuesta a la mayor demanda de esa modalidad de financiación por parte de sus clientes.

RECURSOS DE CAPITAL Y OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN

TESORERÍA PROCEDENTE DE OPERACIONES

En general, EADS financia sus actividades de fabricación y sus programas de desarrollo de productos, sobre todo los relacionados con el desarrollo de nuevos aviones comerciales, mediante una combinación de fondos generados por actividades de explotación, anticipos pagados por los clientes, estrategias de riesgo compartido con subcontratistas y anticipos reembolsables de lanzadores. Además, las actividades militares de EADS se benefician de contratos de investigación y desarrollo financiados por los distintos gobiernos.

CASH POOLING — GESTIÓN DE LA TESORERÍA

En 2001, uno de los importantes logros del proceso de integración de EADS fue la puesta en práctica de un sistema de cash pooling, que permite a la Dirección valorar de una forma fiable e instantánea la situación real de la tesorería de cada filial del grupo. Mediante este sistema, la Dirección puede distribuir la tesorería de la forma más óptima dentro del grupo dependiendo de las cambiantes necesidades a corto plazo. Actualmente, se está probando en EADS un procedimiento de gestión de tesorería que está 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.

En respuesta a los acontecimientos del 11 de septiembre, y a la evolución posterior de la situación, la Dirección asignó a cada filial objetivos específicos para conservar agresivamente la tesorería en sus operaciones.

FINANCIACIÓN

En julio de 2000, EADS realizó una ampliación de capital que ha contribuido significativamente y de manera positiva a la posición de tesorería neta de la Sociedad. EADS sigue gozando de una sólida posición de tesorería y, en la actualidad, no tiene previsto aumentar su endeudamiento ni emitir más capital en los mercados financieros. Sin embargo, está explorando activamente diversas formas de conseguir acceso a fuentes adicionales de financiación. Los mecanismos de financiación que se están analizando incluyen una línea de crédito de apoyo sindicada, un programa de pagarés y un programa de obligaciones a medio plazo. La Dirección considera que el establecimiento de esos planes de financiación mejorará su presencia y su posición en segmentos de los mercados de capitales en los que EADS no participa todavía.

CALIFICACIONES CREDITICIAS

En estos momentos, EADS cuenta con la calificación A3 con una perspectiva estable de Moody's y la calificación A/negativa/A-1 de Standard and Poor's.

Estados financieros consolidados

Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas correspondientes al ejercicio 2001 auditado y al ejercicio 2000 proforma no auditado

millones de euros	Nota	2001	2000 no auditado
Ingresos	5, 23	30.798	24.208
Coste de ventas	6	(25.235)	(20.072)
Margen bruto		5.563	4.136
Gastos de ventas, de administración y otros	6	(2.561)	(2.510)
Gastos de investigación y desarrollo		(2.046)	(1.339)
Otros ingresos	7	3.024	342
Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación correspondientes	10	(1.466)	(429)
Beneficio antes de resultados financieros, impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios		2.514	200
Resultado financiero, neto	8	(513)	(1.315)
Resultado antes de impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios		2.001	(1.115)
Impuestos sobre beneficios	9	(646)	220
Intereses minoritarios		17	(14)
Resultado neto		1.372	(909)

Balances de situación consolidados al 31 de diciembre de 2001 y 2000

millones de euros	Nota	2001	2000
Activo			
Inmovilizaciones inmateriales	10	10.588	8.165
Inmovilizaciones materiales	10	10.050	8.120
Inmovilizaciones financieras	11	4.726	4.609
Total inmovilizado		25.364	20.894
Existencias	12	2.469	2.081
Deudores comerciales	13	5.183	4.118
Otros deudores y otros activos	14	2.633	2.624
Inversiones financieras temporales	15	5.341	4.682
Tesorería y activos financieros líquidos		2.692	3.240
Total activo circulante		18.318	16.745
Impuestos anticipados	9	4.288	3.151
Gastos anticipados		745	654
Total activo		48.715	41.444
Pasivo			
Capital suscrito		809	807
Reservas		10.346	9.359
Otro "comprehensive income" acumulado		(1.278)	84
Fondos propios	16	9.877	10.250
Intereses minoritarios		559	221
Provisiones	17	11.918	8.684
Deudas financieras	18	6.500	5.779
Acreedores comerciales	19	5.466	4.268
Otros pasivos	19	10.631	8.200
Pasivo		22.597	18.247
Impuestos diferidos	9	806	1.128
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		2.958	2.914
Total pasivo		48.715	41.444

* "Comprehensive income" es un concepto contemplado bajo PCGA en EE.UU. que refleja los cambios en los fondos propios en un período determinado derivados de operaciones que no sean con los accionistas. Excluye las operaciones con el capital y los dividendos.

Estados financieros consolidados

continuación

Estados de Cash Flows consolidados correspondientes al ejercicio 2001 auditado y al ejercicio 2000 proforma no auditado

En millones de euros	2001	2000 proforma
Beneficio (pérdida) neto	1.372	(909)
Beneficio atribuible a intereses minoritarios	(17)	14
Ajustes para conciliar el beneficio neto con la tesorería procedente de operaciones		
Amortización de inmovilizado	3.560	1.540
Correcciones valorativas	493	483
Beneficio por dilución Airbus/MBDA	(2.817)	0
Variación en impuestos anticipados y diferidos	109	(611)
Resultados por enajenaciones de inmovilizado/negocios	(71)	30
Variación en obligaciones devengadas	47	1.259
Resultados de sociedades registradas por el método de puesta en equivalencia	(22)	(107)
Variación en otros activos y pasivos afectos a la explotación:	2	1.460
– Existencias, neto	(655)	(1.201)
– Deudores comerciales	(894)	252
– Acreedores comerciales	766	479
– Otros activos y pasivos	785	1.930
Tesorería procedente de operaciones	2.656	3.159
Inversiones:		
– Adquisiciones de inmovilizado y aumento de activos arrendados	(2.196)	(1.351)
– Pagos para inversiones en activos financieros y adquisiciones de filiales	(1.096)	(600)
– Beneficios de enajenaciones de inmovilizado y disminución de activos arrendados	402	292
– Beneficios por enajenaciones de inversiones financieras y filiales	850	187
– Variación en las cuentas a cobrar por arrendamientos financieros	138	(118)
Adquisiciones de valores	(390)	0
Tesorería por cambios en consolidación	20	(38)
Tesorería aplicada en actividades de inversión	(2.272)	(1.628)
Variación en deudas financieras	(465)	83
Aportación monetaria – Intereses minoritarios	253	0
Dividendos pagados	(404)	(31)
Devoluciones a los accionistas minoritarios	(52)	0
Aumento de capital	21	1.540
Otros	(30)	43
Tesorería aplicada en (procedente de) actividades de financiación	(677)	1.635
Efecto de las fluctuaciones en los tipos de cambio sobre la tesorería y activos financieros líquidos	14	6
Aumento (disminución) neto en tesorería y activos financieros líquidos	(279)	3.172
Tesorería y activos financieros líquidos		
Tesorería al inicio del período	7.760	4.750
Tesorería al cierre del período	7.481	7.760
Valores adicionales a medio plazo	552	162
Tesorería e inversiones financieras temporales según balance de situación	8.033	7.922

Estados de fondos propios consolidados correspondientes a los ejercicios 2001 y 2000 proforma

En millones de euros	Nota	Capital suscrito	Reservas	Otro "comprehensive acumulado"	Total
Saldo al 1 de enero de 2000 proforma		715	8.578	84	9.377
Aumento de capital		80	1.366		1.446
Aumento de capital para ESOP (incl. descuento)		12	193		205
Gastos de salida a bolsa			(56)		(56)
Pérdida neta			(909)		(909)
Depreciación durante el primer semestre del fondo de comercio y valores de mercado de Dasa/Casa			197		197
Otros cambios			(10)		(10)
Saldo al 31 de Diciembre de 2000		807	9.359	84	10.250
Primera aplicación de la norma IAS 39	22			(337)	(337)
Saldo al 1 de enero de 2001, ajustado		807	9.359	(253)	9.913
Aumento de capital para ESOP	24	2	19		21
Beneficio neto	23		1.372		1.372
Dividendo	16		(404)		(404)
Otro "comprehensive income"				(1.025)	(1.025)
del cual variación en valores de mercado de títulos valores	22			(10)	
del cual variación en valores de realización de instrumentos de cobertura	22			(878)	
del cual ajustes por conversión de moneda				(137)	
Saldo al 31 de diciembre de 2001		809	10.346	(1.278)	9.877

Las notas adjuntas forman parte integrante de estos estados de fondos propios consolidados

Notas a los estados financieros consolidados

BASES DE PRESENTACIÓN

1. LA SOCIEDAD

European Aeronautic Defence and Space Company N.V. (en adelante, "EADS" o el "Grupo"), sociedad anónima holandesa con domicilio social en Amsterdam, es una de las principales empresas fabricantes de aviones comerciales, helicópteros civiles, lanzadores espaciales comerciales, misiles, aviones militares, satélites y electrónica de defensa. El Grupo surgió como resultado de la fusión de las operaciones de Aerospatiale Matra S.A. (en adelante, "ASM"), las actividades aeroespaciales y de defensa de DaimlerChrysler AG (en adelante, "Dasa") y Construcciones Aeronáuticas S.A. (en adelante, "Casa") en julio de 2000.

A efectos contables, la fusión de ASM, Dasa y Casa fue considerada una fusión de empresas registrada por el método de compra siendo ASM el adquirente. Se han hecho ajustes para imputar el exceso de los valores de mercado de Dasa y Casa sobre sus costes históricos por importes de 5.860 millones de euros y 1.095 millones de euros, respectivamente, a activos adquiridos y pasivos asumidos específicamente identificables. El fondo de comercio resultante de las adquisiciones se amortiza en un período de 20 años, que es el período previsto de generación de ingresos.

Los estados financieros consolidados del Grupo han sido preparados de conformidad con las normas contables emitidas por la Comisión de Normas Contables Internacionales (International Accounting Standards Board – "IASB") y las interpretaciones emitidas por el Standing Interpretations Committee de la IASB, excepto que el Grupo contabiliza todos los gastos de desarrollo a medida que se incurren (véase Nota 2). La emisión de los estados financieros ha sido autorizada por el Consejo de Administración del Grupo el 15 de marzo de 2002.

Con anterioridad a la fusión que dio como resultado la constitución de EADS, los estados financieros consolidados de ASM se preparaban de conformidad con los principios contables generalmente aceptados en Francia (en adelante, "PCGA franceses"). En relación con la fusión, los estados financieros consolidados de ASM correspondientes al ejercicio 1999 y al período del ejercicio 2000 anterior a la fusión fueron convertidos de PCGA franceses a IAS.

El Grupo presenta a efectos comparativos los estados financieros correspondientes al ejercicio 2001 y los estados financieros proforma correspondientes al ejercicio 2000. Dado que EADS no existió como tal Grupo, durante todo el ejercicio 2000, no es posible proporcionar cifras reales que cubran todo ese periodo. Por este motivo, el Grupo presenta el ejercicio 2000 con cifras proforma. Estos estados financieros consolidados proforma de EADS, los cuales no han sido auditados, se presentan considerando que EADS se constituyó el 1 de enero de 2000 y reflejan las operaciones que se hubieran producido durante todo el ejercicio 2000. En este sentido, dado que la incorporación de Airbus UK y otras transacciones tuvieron lugar en el ejercicio 2001, las cifras proforma correspondientes al ejercicio 2000 no reflejan el efecto de estas transacciones.

2. RESUMEN DE POLÍTICAS CONTABLES MÁS SIGNIFICATIVAS

Consolidación – Los estados financieros consolidados incluyen todas las filiales significativas que están bajo el control de EADS. Las sociedades en las que EADS posee una participación de entre el 20% y el 50% ("empresas asociadas") por lo general 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 (véase Nota 3). El resto de las inversiones se clasifican como instrumentos financieros de la cartera de inversión ordinaria y se registran a su valor de mercado.

En el caso de las fusiones contabilizadas según el método de compra, todos los activos adquiridos y pasivos asumidos se registran por su valor de realización. El exceso del precio de compra sobre el valor de realización de los activos netos adquiridos se registra como fondo de comercio y se amortiza linealmente a lo largo del período estimado de generación de ingresos.

Los efectos de las operaciones entre empresas del Grupo se han eliminado en el proceso de consolidación.

Moneda extranjera – Operaciones en moneda extranjera – 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 se valoran al coste histórico, se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha de la operación.

Estados financieros de negocios en el extranjero – Los activos y pasivos de filiales extranjeras, en las que la moneda funcional no sea el euro, generalmente 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. Las diferencias que surgen de la conversión de activos y pasivos en comparación con la conversión de los períodos anteriores se incluyen como partida separada dentro de "Fondos Propios" ("Otro comprehensive income acumulado").

Reconocimiento de ingresos – Los ingresos se reconocen cuando se transmite el riesgo o se presta el servicio. En el caso de los contratos de

construcción, los ingresos se reconocen siguiendo el método del grado de avance a medida que se van alcanzando hitos contractualmente convenidos o que avanzan las obras. 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 el cumplimiento anticipado del contrato es probable y puede medirse de un modo fiable. Las sanciones derivadas de contratos se cargan a resultados en el período en que resulta probable que el Grupo esté sujeto a dichas sanciones.

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 de mercado de los aviones en cuestión. En tal caso, los ingresos incluyen los ingresos procedentes de dichos arrendamientos operativos.

Los ingresos atribuibles a la financiación de clientes se refieren principalmente a la financiación de aviones comerciales, e incluyen los ingresos procedentes de arrendamientos tipo venta y los ingresos financieros.

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.

Gastos de investigación y desarrollo – Los gastos de investigación y desarrollo financiados por el Grupo se cargan a resultados a medida que se incurren. Los contratos de investigación y desarrollo financiados se registran como ingresos.

Impuesto sobre beneficios – Los impuestos anticipados y diferidos reflejan menores o mayores impactos fiscales futuros derivados para determinados activos y pasivos de las diferencias de valoración temporales entre su valor contable y las bases imponibles, así como de la compensación de bases imponibles 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 que incluye la fecha de aprobación.

Dado que los impuestos anticipados prevén posibles beneficios fiscales futuros, se registran en los estados financieros consolidados de EADS únicamente cuando existe la probabilidad de que se realicen los beneficios fiscales.

Inmovilizado inmaterial – El inmovilizado inmaterial adquirido, exceptuando el fondo de comercio, se valora al coste de adquisición y se amortiza 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.

Inmovilizado material – Los elementos del inmovilizado material se valoran al coste de adquisición o fabricación menos la amortización acumulada. La dotación para amortización se registra principalmente siguiendo el método lineal. Los gastos 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. 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 gasto de herramientas especializadas para la producción comercial se activa y amortiza a lo largo de cinco años siguiendo el método lineal. Si el grupo es responsable de la restauración futura de emplazamientos arrendados, devenga el importe no cubierto por los seguros.

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 cualquier amortización acumulada y cualquier pérdida por depreciación acumulada.

Depreciación extraordinaria de activos fijos – El Grupo revisa la depreciación extraordinaria de los activos fijos que posee y utiliza siempre que los acontecimientos o los cambios en las circunstancias indican la posibilidad de que el valor contable de un activo pueda no ser recuperable.

Arrendamientos – El Grupo posee en régimen de arrendamiento determinados elementos de inmovilizado. Todos los arrendamientos que cumplen criterios específicos pensados para representar situaciones en las que los riesgos y los beneficios más importantes de la propiedad han sido transferidos al arrendatario se registran como arrendamientos financieros. El resto de los arrendamientos se registran como arrendamientos operativos.

Activo circulante – El activo circulante está formado por las existencias, los deudores, las inversiones financieras temporales y la tesorería del Grupo,

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

incluidos los 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 a su coste de adquisición o fabricación o a su valor neto de realización, el menor. Los costes de fabricación incluyen los gastos de materiales y mano de obra directos y los gastos generales de fabricación aplicables, incluidos los cargos por amortización. Los gastos de financiación no se capitalizan.

Inversiones financieras temporales – Los valores se registran a su valor de mercado, si es fácilmente determinable. Las plusvalías y minusvalías latentes de las inversiones se incluyen como partida separada dentro de "Fondos Propios" (Otro "Comprehensive Income" Acumulado), neto de los impuestos diferidos aplicables. Todos los demás valores se registran a su coste de adquisición.

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

Instrumentos financieros – EADS utiliza instrumentos derivados a efectos de cobertura. Los instrumentos financieros utilizados en estrategias de microcobertura para compensar el riesgo del Grupo ante operaciones identificables y comprometidas 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 a la hora de lograr compensar variaciones en los flujos de caja atribuibles al riesgo cubierto, (2) la efectividad de la cobertura puede medirse de un modo fiable, (3) existe documentación adecuada sobre las relaciones de cobertura cuando se crea la cobertura. Los instrumentos derivados se reconocen inicialmente en el balance de situación al coste y, posteriormente, se ajustan a su valor de mercado. Los beneficios o pérdidas derivados de contratos a plazo y opciones formalizados para cubrir flujos de caja principalmente basados en la cartera de pedidos en firme de la empresa se incluyen como partida separada dentro de "Fondos Propios" ("Otro comprehensive income acumulado"), netos de los impuestos sobre beneficios aplicables y se reconocen posteriormente en la cuenta de pérdidas y ganancias como parte de las "Operaciones correspondientes", cuando se realizan ("método del diferido").

Los valores de realización de los instrumentos financieros, así como los métodos utilizados por EADS para determinar dichos valores de mercado, se describen en la Nota 22.

Cuando vence o se resuelve un instrumento de cobertura, cualquier pérdida o ganancia acumulada existente en "Otro comprehensive income acumulado" en ese momento permanece en dicho epígrafe y se reconoce cuando se reconoce definitivamente la operación comprometida correspondiente en la cuenta de pérdidas y ganancias. Si ya no se prevé que se produzca la operación comprometida, la pérdida o ganancia acumulada que fue registrada en "Otro comprehensive income acumulado" se contabiliza inmediatamente como resultado financiero.

Los instrumentos financieros que ha utilizado EADS anteriormente en estrategias de macrocobertura y no se clasifican como de cobertura, se clasifican como de negociación y se contabilizan a su valor de mercado, reconociéndose los cambios en dicho valor en otros resultados financieros.

En marzo de 1999, el Comité de Normas Contables Internacionales (International Accounting Standards Committee) emitió la norma IAS N.º 39 "Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Valoración" (Financial Instruments: Recognition and Measurement). La aplicación de esta norma entraba en vigor para los ejercicios comenzados el 1 de enero de 2001 o posteriormente. Tras la introducción de la norma IAS N.º 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. Las cifras comparativas de ejercicios anteriores no han sido actualizadas. Bajo la nueva norma, el Grupo contabiliza como coberturas determinados contratos de derivados de tipo de cambio sobre coberturas de flujos de caja de ventas futuras permitidas, así como determinadas operaciones de permuta financiera utilizadas como coberturas de flujos de caja y del valor de mercado de los pagos de intereses futuros. Los efectos financieros de la adopción de la norma IAS N.º 39 se describen en la Nota 22.

Hasta el 31 de diciembre de 2000, determinados instrumentos de cobertura del Grupo han sido contabilizados como macrocoberturas. Con el fin de conseguir el mismo tratamiento que para las microcoberturas existentes, EADS pudo demostrar, con respecto a la mayoría de dichos instrumentos, que desde la fecha de designación, existía una relación de cobertura entre cada posición cubierta y cada instrumento de cobertura. La provisión dotada para ajustar al valor de mercado esas macrocoberturas al 31 de diciembre de 2000 se mantendrá hasta el plazo contractual de estos instrumentos financieros.

Anticipos reembolsables – Los anticipos reembolsables de gobiernos europeos se registran como "Otros Pasivos".

Obligaciones devengadas – Provisiones para pérdidas en la finalización de contratos – 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 como saneamiento del 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.

Provisiones para garantías financieras correspondientes a ventas de aviones – Los contratos de venta de aviones pueden contemplar garantías financieras para cuotas de leasing, para los valores residuales de los aviones, para la cancelación del saldo de deudas pendientes y para la financiación de las ventas de determinados 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. Se dotan provisiones para reflejar el riesgo subyacente para el grupo en relación con las garantías concedidas.

Prestaciones por jubilación – Cuando los empleados del Grupo se jubilan, reciben prestaciones de acuerdo con lo estipulado en los acuerdos de jubilación o los convenios colectivos, de conformidad con las normativas y las prácticas de los países (principalmente Alemania y Francia) 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 basan principalmente en las bases salariales y la antigüedad. Algunos planes de pensiones están basados en el sueldo percibido el último año o en una media de los últimos tres años de contratación, mientras que otros son planes fijos que dependen de la categoría (tanto el nivel de sueldo como el cargo).

Regularmente se realizan evaluaciones actuariales para determinar el importe de los compromisos del Grupo en relación con las prestaciones por jubilación. Esta evaluación incluye hipótesis en relación con las variaciones salariales, edades de jubilación y tipos de interés a largo plazo. Engloba todos los gastos que tendrá que pagar el Grupo para hacer frente a estos compromisos.

La obligación resultante se registra en el balance de situación como provisión. Los beneficios y pérdidas actuariales se difieren y se registran progresivamente durante la vida activa restante de los empleados.

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.

3. PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

Perímetro de consolidación (31 de diciembre de 2001) – Los estados financieros consolidados incluyen, además de EADS N.V.:

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

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

4. ACONTECIMIENTOS PRINCIPALES

Creación de EADS

EADS fue creada el 10 de julio de 2000. A efectos contables, la fusión de ASM, Dasa y Casa fue considerada una fusión de empresas registrada por el método de compra. En consecuencia, los balances de situación de Dasa y Casa fueron actualizados para reflejar el valor de mercado de los activos y pasivos adquiridos, mientras que el balance de situación de ASM fue incluido en EADS al coste histórico.

Aplicación de la norma IAS N.º 39 por primera vez

Al 1 de enero de 2001, EADS aplicó la norma IAS N.º 39 Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración (Financial Instruments: Recognition and Measurement). Con respecto a la gran mayoría de los instrumentos financieros derivados utilizados para cubrir principalmente compromisos en firme, EADS cumple los criterios necesarios para su contabilización como cobertura. Como consecuencia, las provisiones han aumentado en 1.900 millones de euros, alcanzado un porte de 3.700 millones de euros, al 31 de diciembre de 2001. El efecto neto se refleja minorando los fondos propios consolidados, dentro de una partida separada de fondos propios ("Otro comprehensive income acumulado"), neto de los impuestos sobre beneficios diferidos aplicables.

Operación de Airbus UK

Al 31 de enero de 2001, fecha en que EADS obtuvo el control económico, la nueva sociedad integrada Airbus (Airbus SAS) ha sido consolidada por integración global en EADS. El cierre legal de la operación se produjo el 11 de julio de 2001. La nueva sociedad Airbus está participada ahora por EADS en un 80% y por BAE Systems ("BAES") en un 20%.

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

Los efectos contables más importantes de esta operación son los siguientes:

- Airbus UK así como su participación del 20% en Airbus GIE han sido transferidas a EADS. Como contraprestación por la aportación de Airbus UK a Airbus SAS a valor de mercado, BAES recibió un 20% de las acciones de Airbus SAS.
- Entre los impactos financieros más importantes de esta operación se incluyen el reconocimiento de un fondo de comercio de alrededor de 4.000 millones de euros, ajustes a valor de mercado por importe de 500 millones de euros, aproximadamente, y un beneficio por dilución de alrededor de 2.500 millones de euros.

Creación of MBDA

El 18 de diciembre de 2001, EADS, BAES y Finmeccanica firmaron un acuerdo por el que designaban a MBDA entidad legal operativa. MBDA está participada conjuntamente por EADS y BAES en un 37,5 %, respectivamente, y por Finmeccanica en un 25,0 %.

Los efectos contables más importantes son los siguientes:

- EADS ha transmitido sus acciones de Aerospaciale Matra Missiles y Matra BAE Dynamics a MBDA a cambio de una participación del 37,5 % en Alenia Marconi Systems, aplicándose el método de compra para contabilizar la operación. La operación ha generado un beneficio por dilución de 300 millones de euros
- Para reflejar mejor la esencia de la operación de MBDA, EADS consolida por el método de integración proporcional el 50% de MBDA desglosando una participación de intereses minoritarios del 12,5% en lugar de aplicar el método de consolidación proporcional a su participación del 37,5%. Se ha elegido este método porque EADS controla conjuntamente con BAES las operaciones de MBDA

Tesat-Spacecom

El 30 de noviembre de 2001, el Grupo Astrium, que está consolidado por el método de integración proporcional al 75% en EADS y como parte de la División de Espacio, adquirió Tesat-Spacecom GmbH & Co. KG, Alemania (anteriormente Bosch-Satcom GmbH), las divisiones de Espacio/ Comunicaciones y negocios relacionados del Grupo Robert Bosch. La adquisición se registró siguiendo el método de compra. El fondo de comercio inicial se valoró en 100 millones de euros y se amortizará durante un período de 20 años. Astrium prevé finalizar la imputación del precio de adquisición de TESAT-COM durante 2002.

Nortel Joint Ventures

Al inicio del cuarto trimestre de 2001, las modificaciones iniciadas por Nortel en la estructura de gestión de las joint ventures de Nortel llevó a EADS a cambiar su tratamiento contable en relación con su participación del 42% en Nortel Networks Alemania y su participación del 45% en Matra Nortel Communications. Como consecuencia, Nortel Networks Alemania y Matra Nortel Communications están ahora incluidas en los estados financieros de EADS como inversiones no consolidadas. Con anterioridad al 1 de octubre de 2001, se aplicaba el método de puesta en equivalencia.

Dornier

En 2001 varios miembros de la familia Dornier que eran accionistas de Dornier GmbH ejercitaron una opción de venta y ofrecieron el 17,5% de las acciones de Dornier GmbH a DaimlerChrysler. DaimlerChrysler, a su vez, tenía derecho a que DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG ("DADC"), filial de EADS, comprara las acciones a valor de mercado. Como consecuencia, EADS tiene una participación indirecta a través de DADC del 76% en el capital social de Dornier GmbH (58% en 2000).

Cogent

El 1 de diciembre de 2001, EADS adquirió Cogent Defence Systems. La adquisición fue contabilizada siguiendo el método de compra. El fondo de comercio inicial fue valorado en 100 millones de euros y se amortizará en un período de 10 años.

NOTAS A LAS CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS

5. INGRESOS

En 2001, los ingresos ascendieron a 30.798 millones de euros, en comparación con 19.427 millones de euros obtenidos en 2000 y 12.236 millones de euros obtenidos en 1999. La disminución durante el ejercicio 2001 se debe principalmente a la primera consolidación del nuevo grupo Airbus y a la consolidación de Dasa / Casa en relación con el ejercicio completo. El aumento de los ingresos experimentado durante el ejercicio 2000 se debió principalmente a la primera consolidación de EADS en julio de 2000.

Los ingresos de 2001 incluyen 27.239 millones de euros en concepto de ventas de bienes y servicios, y otros ingresos por importe de 3.559 millones de euros, que incluyen conceptos como investigación y desarrollo, cuotas o financiación de clientes. La venta de bienes corresponde fundamentalmente a la venta de aviones comerciales. Los ingresos generados por financiación de clientes incluyen principalmente la financiación de aviones comerciales.

Los ingresos relacionados con contratos de construcción registrados siguiendo el método del grado de avance ascendieron a 2.200 millones de euros en 2001. Se contabilizaron las pérdidas y ganancias relacionadas.

6. COSTES FUNCIONALES Y OTROS GASTOS

El coste de ventas y otros costes funcionales incluyen el coste de materiales, según el siguiente detalle

En millones de euros	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2001	2000
Coste de materias primas, suministros y mercaderías	14.401	11.232
Coste de servicios adquiridos	5.635	3.886
	20.036	15.118

Los gastos de ventas, administración y otros gastos se componen de:

En millones de euros	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2001	2000
Gastos de ventas	800	710
Gastos de administración	1.386	1.180
Otros gastos	375	620
	2.561	2.510

La cuenta "Otros gastos" incluye las pérdidas procedentes de la venta de inmovilizado (20 millones de euros y 50 millones de euros en 2001 y 2000, respectivamente) y las dotaciones a otras provisiones (34 millones de euros y 124 millones de euros en 2001 y 2000, respectivamente).

Los gastos de personal se componen de sueldos, salarios y seguros sociales por importe de 6.606 millones de euros y de costes de pensiones periódicos netos (véase Nota 17 a) por importe de 257 millones de euros.

7. OTROS INGRESOS

La cuenta "Otros ingresos" se compone principalmente del beneficio por dilución resultante de la operación de Airbus UK (véase Nota 4), así como del beneficio por dilución resultante de la operación de MBDA, que ascienden a un total de 2.817 millones de euros, ingresos por alquileres (21 millones de euros y 32 millones de euros en 2001 y 2000, respectivamente).

8. RESULTADO FINANCIERO

La siguiente tabla muestra el resultado financiero del grupo:

En millones de euros	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2001	2000
Beneficios (pérdidas) procedentes de inversiones	(342)	111
Ingresos (gastos) por intereses	63	10
Otras pérdidas financieras	(234)	(1.436)
	(513)	(1.315)

Las pérdidas procedentes de inversiones incurridas en 2001 se deben principalmente a una amortización, seguida de una prueba de depreciación extraordinaria, de Matra Nortel Communications y Nortel Networks Germany por un total de (315) millones de euros. También se incluye el resultado de las inversiones puestas en equivalencia que corresponde a 22 millones de euros, compuestos fundamentalmente por Dassault (111 millones de euros) y Nahuelsat ((63) millones de euros).

Otras pérdidas financieras incurridas en 2001, 2000 se deben principalmente al ajuste a precio de mercado de instrumentos financieros que no cumplen los requisitos para la "contabilización de coberturas" (véase Nota 22 sobre Instrumentos financieros).

9. IMPUESTOS SOBRE BENEFICIOS

Los resultados antes de impuestos e intereses minoritarios ascendieron a 2.001 millones de euros en el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2001 (en comparación con 1.115 millones de euros en 2000).

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

La composición del (gasto) beneficio a efectos del impuesto sobre beneficios es la siguiente:

En millones de euros	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2001	2000
Impuestos corrientes	(549)	(405)
Impuestos diferidos	(97)	625
	(646)	220

Los impuestos anticipados y diferidos de las filiales alemanas del Grupo al 31 de diciembre de 2001 se calcularon aplicando un tipo impositivo del 25% para el impuesto sobre beneficios federal (25% en 2000) más un recargo de solidaridad del 5,5% por ejercicio sobre los impuestos sobre beneficios federales a pagar, más el tipo bonificado después del impuesto federal para el impuesto comercial del 12,125% (12,125% en 2000). Si se incluye el impacto del recargo y del impuesto comercial, el tipo impositivo aplicable a los impuestos anticipados y diferidos alemanes asciende al 38,5% (38,5% en 2000).

En 2000, el gobierno alemán aprobó una nueva normativa fiscal que reduce el tipo impositivo general del Grupo para sus filiales alemanas, que pasará del 40% aplicable a los beneficios no distribuidos y del 30% aplicable a los beneficios distribuidos a un tipo uniforme del 25%, efectivo a partir del 1 de enero de 2001.

En Francia, el tipo impositivo a efectos del impuesto de sociedades aplicable en el ejercicio 2000 fue el 33 1/3% más un recargo del 10%. El gobierno francés ha establecido para los ejercicios 2001 y 2002 un recargo reducido del 6 % en 2001 y del 3 % en 2002. En consecuencia, los impuestos anticipados y diferidos correspondientes a las filiales francesas del Grupo se calcularon aplicando el tipo impositivo aprobado del 35,43 % para las diferencias temporales. Los efectos de la reducción de tipos impositivos sobre los impuestos anticipados y diferidos al cierre de los ejercicios 2001 y 2000 se reflejan en la conciliación que se incluye a continuación.

La conciliación entre los impuestos sobre beneficios de 2001 y 2000 aplicando el tipo impositivo holandés del 35 % y el gasto fiscal declarado (beneficio en 2000) es la siguiente:

En millones de euros	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2001	2000
Beneficio (pérdida) antes de impuestos sobre los beneficios e intereses minoritarios	2.001	(1.115)
% tasa impositiva para el impuesto sobre beneficios	35%	35%
Beneficio (gasto) previsto por el impuesto sobre beneficios	(700)	390
Efecto de los cambios en las leyes tributarias	(1)	88
Diferencial de tipos impositivos extranjeros	(4)	24
Beneficios por dilución	936	–
Amortización del fondo de comercio	(588)	(192)
Amortización de impuestos anticipados	(264)	(129)
Crédito fiscal por gastos de I+D	48	28
Otros	(73)	11
Beneficio (gasto) fiscal declarado	(646)	220

En 2001, el efecto fiscal de la amortización no deducible de determinadas inversiones se refleja en el cuadro anterior en el epígrafe "Otros" (73 millones de euros).

Los impuestos anticipados recogen las diferencias temporales existentes entre las valoraciones a efectos contables y a efectos fiscales de determinados activos y pasivos. El impacto futuro de las pérdidas operativas y de las bases negativas también se ha considerado en el cálculo de los impuestos anticipados. Los impuestos anticipados y diferidos se han registrado en relación con los siguientes activos y pasivos:

En millones de euros	31 de diciembre de	
	2001	2000
Inmovilizaciones inmateriales	12	20
Inmovilizaciones financieras	–	12
Existencias	379	193
Gastos anticipados	174	203
Base imponible negativa y créditos fiscales por compensación de pérdidas	613	343
Planes de jubilación	498	473
Otras obligaciones devengadas	2.239	1.059
Deudas	585	743
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	870	594
	5.370	3.640
Amortización de impuestos anticipados	(625)	(360)
Impuestos anticipados	4.745	3.280
Inmovilizaciones materiales	1.046	975
Inmovilizaciones financieras	81	–
Deudores	107	259
Otros	29	23
Impuestos diferidos	1.263	1.257
Impuestos anticipados, neto	3.482	2.023

Al 31 de diciembre 2001, el Grupo tenía bases imponibles negativas ("BINs") a efectos del impuesto sobre sociedades interno por importe de 62 millones de euros, BINs y créditos fiscales por compensación de pérdidas en el extranjero por importe de 1.568 millones de euros, y BINs a efectos del impuesto comercial en el extranjero por importe de 725 millones de euros. El importe de las provisiones para impuestos anticipados del Grupo se basa en el cálculo de la Dirección del nivel de impuestos anticipados que se realizarán. En períodos futuros, el cálculo de la Dirección del importe de los impuestos anticipados considerados realizables podría cambiar en función de los resultados financieros del Grupo, por lo que las provisiones podrían aumentar o disminuir.

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 2001		31 de diciembre de 2000	
	Total	Parte No corriente	Total	Parte No corriente
Impuestos anticipados	4.288	2.924	3.151	2.419
Impuestos diferidos	(806)	(689)	(1.128)	(691)
Impuestos anticipados, neto	3.482	2.235	2.023	1.728

Los impuestos anticipados y diferidos reconocidos directamente en los fondos propios durante el período son los siguientes:

En millones de euros	2001
Efecto de la adopción de la norma IAS N.º 39	222
Reservas a valor de mercado en fondos propios:	
Cartera de inversión ordinaria	1
Coberturas de flujos de caja	606
Total	829

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

NOTAS A LOS BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS

10. INMOVILIZACIONES INMATERIALES E INMOVILIZACIONES MATERIALES, NETO

Inmovilizado inmaterial

El inmovilizado inmaterial representa principalmente fondo de comercio. A continuación se detallan los valores brutos y netos y la amortización acumulada del inmovilizado inmaterial:

Coste

En millones de euros	Saldo al 1 de enero de 2001	Diferencias de cambio	Adiciones	Cambios en el perímetro de consolidación	Reclasificación	Enajenaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2001
Otro inmovilizado inmaterial	305	2	96	(3)	–	(22)	378
Fondo de comercio	8.442	2	4.453	–	(389)	(245)	12.263
Total	8.747	4	4.549	(3)	(389)	(267)	12.641

Amortización

En millones de euros	Saldo al 1 de enero de 2001	Diferencias de cambio	Cargo por amortización	Cambios en el perímetro de consolidación	Cargo por depreciación extraordinaria	Enajenaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2001
Otro inmovilizado inmaterial	(189)	(1)	(61)	3	–	16	(232)
Fondo de comercio	(393)	(1)	(676)	–	(790)	39	(1.821)
Total	(582)	(2)	(737)	3	(790)	55	(2.053)

Valor contable

En millones de euros	Saldo al 1 de enero de 2001	Saldo al 31 de diciembre de 2001
Otro inmovilizado inmaterial	116	146
Fondo de comercio	8.049	10.442
Total	8.165	10.588

El fondo de comercio aumentó principalmente debido a la adquisición de Airbus UK y de la participación del 20 % en Airbus GIE.

La reclasificación del fondo de comercio a (389) millones de euros se debe a (516) millones de euros correspondientes a la reclasificación de la joint venture de Nortel a activos financieros, compensada parcialmente por 127 millones de euros de otros deudores y otros activos a fondo de comercio (véase Nota 14). Como consecuencia de la creación de MBDA, 209 millones de euros considerados en el momento de realizarse la operación de Aerospatiale Matra han sido incluidos en el cálculo del beneficio neto por dilución y se incluyen en las enajenaciones.

Pérdida por depreciación extraordinaria

En 2001, tras los acontecimientos provocados por los ataques 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. El importe recuperable de Airbus, que todavía ha de considerarse una unidad de generación de efectivo independiente, supera el valor contable, por lo que no es necesario depreciar el fondo de comercio.

También se realizaron pruebas de depreciación extraordinaria a las divisiones de Espacio y Defensa. Basándose en las previsiones actuales, el Grupo llevó a cabo pruebas de depreciación extraordinaria que dieron lugar a los siguientes cargos por depreciación extraordinaria:

- División de Espacio: El fondo de comercio de Astrium tuvo que depreciarse en 210 millones de euros.
- División de Defensa: Tuvieron que reconocerse unos cargos por depreciación extraordinaria del fondo de comercio de Systems & Defence Electronics (S&DE), LFK y Matra Datavision de 240 millones de euros, 170 millones de euros y 170 millones de euros, respectivamente.

Las pruebas de depreciación extraordinaria se llevaron a cabo utilizando el método de flujos de caja descontados.

Inmovilizado material

A continuación se muestran los valores brutos y netos y la amortización acumulada del inmovilizado material:

Coste

En millones de euros	Saldo al 1 de enero de 2001	Adiciones	Cambios en el perímetro de consolidación y diferencias de cambio	Reclasificación	Enajenaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2001
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros	3.523	205	109	106	(67)	3.876
Equipos técnicos y maquinaria	3.295	270	770	255	(78)	4.512
Otros equipos, equipos de fábrica y de oficina	5.279	923	1.176	30	(189)	7.219
Pagos anticipados en relación con inmovilizado material e inmovilizado en curso	443	701	111	(342)	(101)	812
Total	12.540	2.099	2.166	49	(435)	16.419

Amortización

En millones de euros	Saldo al 1 de enero de 2001	Cargo por amortización	Cambios en el perímetro de consolidación y diferencias de cambio	Reclasificación	Enajenaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2001
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros	(1.038)	(183)	(32)	(17)	3	(1.267)
Equipos técnicos y maquinaria	(1.875)	(477)	10	21	62	(2.259)
Otros equipos, equipos de fábrica y de oficina	(1.496)	(840)	(365)	(188)	56	(2.833)
Pagos anticipados en relación con inmovilizado material e inmovilizado en curso	(11)	(1)	–	2	–	(10)
Total	(4.420)	(1.501)	(387)	(182)	121	(6.369)

Valor contable

En millones de euros	Saldo al 1 de enero de 2001	Saldo al 31 de diciembre de 2001
Terrenos, mejoras en bienes arrendados y edificios, incluidos los edificios ubicados en terrenos de terceros	2.485	2.609
Equipos técnicos y maquinaria	1.420	2.253
Otros equipos, equipos de fábrica y de oficina	3.783	4.386
Pagos anticipados en relación con inmovilizado material e inmovilizado en curso	432	802
Total	8.120	10.050

La reclasificación de otros equipos, equipos de fábrica y de oficina (188 millones de euros) incluye una imputación de provisiones para riesgos financieros de aviones para aviones arrendados de 169 millones de euros.

Las adiciones al inmovilizado material representan en gran medida aviones arrendados en las divisiones de Airbus y Aeronáutica así como adiciones a las instalaciones. El cambio en el perímetro de consolidación representa principalmente la consolidación por primera vez de Airbus UK y la participación del 20 % en Airbus GIE.

Los aviones arrendados clasificados como equipos en régimen de arrendamiento operativo están incluidos en la partida "Otros equipos, equipos de fábrica y de oficina" y representan importes valorados al coste de 3.206 millones de euros y 2.816 millones de euros al 31 de diciembre de 2001 y 2000, respectivamente (neto de la amortización acumulada, que asciende a 1.384 millones de euros y 610 millones de euros). El gasto por amortización correspondiente a 2001 asciende a 419 millones de euros (177 millones de euros en 2000). Estos aviones clasificados como equipos en régimen de arrendamiento operativo incluyen aviones que han sido contabilizados como arrendamiento debido a compromisos de garantía de valor sustancial que ascienden a 1.912 millones de euros y otros aviones por importe de 1.294 millones de euros.

El inmovilizado material incluye edificios, equipos técnicos y otros equipos en régimen de arrendamiento financiero por importes de 169 millones de euros (neto de la amortización acumulada, que asciende a 273 millones de euros) al 31 de diciembre de 2001 y 195 millones de euros al 31 de diciembre de 2000.

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

Las cuotas futuras no cancelables a pagar por clientes en concepto de equipos en arrendamiento operativo que se han de incluir en los ingresos al 31 de diciembre de 2001 son las siguientes:

2002	195 millones de euros
2003	193 millones de euros
2004	191 millones de euros
2005	189 millones de euros
2006	178 millones de euros
ejercicios posteriores	443 millones de euros

11. INMOVILIZADO FINANCIERO

A continuación se muestra la composición del inmovilizado financiero:

En millones de euros	31 de diciembre de 2001	31 de diciembre de 2000
Inversiones registradas por puesta en equivalencia	1.252	1.318
Otras inversiones	766	422
Otros activos financieros	2.708	2.869
Total	4.726	4.609

En 2001, la cuenta "Inversiones en registradas por puesta en equivalencia" se compone de la participación del 45,96% en Dassault Aviation (45,76% en 2000) por importe de 1.252 millones de euros (1.164 millones de euros en 2000). En el Anexo "Información sobre las inversiones principales" se incluye una lista de las inversiones en empresas asociadas. Todas las inversiones significativas en empresas asociadas se han contabilizado según el método de puesta en equivalencia.

La cuenta "Otras inversiones" se compone de una participación del 42 % en Nortel Networks Germany por importe de 156 millones de euros y una participación del 45 % en Matra Nortel Communications por importe de 119 millones de euros. Al 31 de diciembre de 2000, estas inversiones habían sido registradas en los fondos propios con 55 millones de euros y 70 millones de euros, respectivamente. El aumento experimentado en 2001 se debe principalmente a la imputación del fondo de comercio correspondiente. La cuenta "Otros activos financieros" incluye préstamos a clientes por importe de 949 millones de euros y cuentas a cobrar por arrendamientos financieros procedentes de operaciones de financiación de aviones por importe de 514 millones de euros. Estos importes son valores nominales de pagos futuros de clientes. La cuenta "Otros activos financieros" también incluye fianzas por importe de 1.044 millones de euros y otros préstamos, por ejemplo, los concedidos a empleados, que ascienden a 201 millones de euros.

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

En millones de euros	Al 31 de diciembre de 2001
Cuotas mínimas	1.022
Intereses no devengados	(222)
Provisión	(286)
Total	514

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

2002	128 millones de euros
2003	117 millones de euros
2004	121 millones de euros
2005	92 millones de euros
2006	90 millones de euros
Ejercicios posteriores	474 millones de euros

12. EXISTENCIAS

En millones de euros	Al 31 de diciembre de 2001	2000
Materias primas y suministros de fabricación	929	749
Trabajos en curso	6.590	5.045
Productos terminados, componentes y mercaderías	3.314	2.027
Anticipos a proveedores	1.230	1.125
	12.063	8.946
Menos: Anticipos recibidos	(9.594)	(6.865)
	2.469	2.081

13. CLIENTES COMERCIALES

En millones de euros	Al 31 de diciembre de 2001	2000
Clientes por ventas de productos y servicios	5.572	4.494
Provisión para insolvencias	(389)	(376)
	5.183	4.118

Al 31 de diciembre de 2001, 155 millones de euros de la cuenta "Clientes Comerciales" tienen un vencimiento superior a un año.

14. OTROS DEUDORES Y OTROS ACTIVOS

La cuenta "Otros deudores y otros activos" incluye un importe de 454 millones de euros (771 millones de euros en 2000) correspondiente al pago capitalizado restante realizado al gobierno alemán en relación con anticipos reembolsables que se amortiza con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que se entregan los aviones correspondientes. Como consecuencia de pruebas adicionales relacionadas con estos anticipos reembolsables posteriores a la fecha de adquisición (1 de julio de 2000) derivadas de un estudio de valoración de aviones Airbus de larga distancia, una parte del importe imputado a este activo fue reclasificada como fondo de comercio. El ajuste al valor de mercado en comparación con la contabilización que se hizo en la fecha de adquisición supone una reducción de 206 millones de euros en otros activos en la fecha de adquisición de Dasa por parte de ASM para formar EADS. A este respecto, los impuestos diferidos se han reducido en 79 millones de euros y el fondo de comercio ha aumentado en 127 millones de euros.

La cuenta "Otros deudores y otros activos" también se compone de cuentas a cobrar de sociedades participadas por importe de 189 millones de euros (183 millones de euros en 2000) y cuentas a cobrar de sociedades vinculadas por importe de 352 millones de euros (398 millones de euros en 2000), neto de provisiones por importe de -112 millones de euros (-25 millones de euros en 2000).

Al 31 de diciembre de 2001, 1.023 millones de euros de "Otros deudores y otros activos" tienen un vencimiento superior a un año (681 millones de euros en 2000).

15. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

La cartera de valores que asciende a 5.341 millones de euros (4.682 millones de euros en 2000) incluye principalmente "Valores de la Cartera de Inversión Ordinaria" por importe de 5.317 millones de euros (4.655 millones de euros en 2000).

16. FONDOS PROPIOS

Al 31 de diciembre de 2001, el capital social emitido del Grupo está compuesto por 809.175.561 acciones ordinarias (807.157.667 en 2000). El capital social autorizado está formado por 3.000.000.000 acciones, que tienen un valor nominal de 1,00 euro.

En relación con el ESOP 2001 (Plan de compra de acciones para empleados) (ver Nota 24), EADS emitió 2.017.894 acciones con un valor nominal de 1,00 euro, que representaban un valor nominal de 2.017.894,00 euros.

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 Consejeros Delegados que establecieran un plan de readquisición de 10.500.000 acciones. En 2001, el Grupo no había readquirido ninguna acción.

Asimismo, el 10 de mayo de 2001, la Junta General de Accionistas decidió distribuir un dividendo en efectivo correspondiente a 2000 por un importe bruto de 0,50 euros por acción, que fue distribuido el 27 de junio de 2001.

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

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

17. PROVISIONES

En millones de euros	Al 31 de diciembre de 2001	2000
Planes de jubilación (ver Nota 17 a) y obligaciones similares	3.176	2.986
Otras provisiones (ver Nota 17 b)	8.742	5.698
	11.918	8.684

3.128 millones de euros (2.836 millones de euros en 2000) de los planes de jubilación y obligaciones similares y 4.460 euros (2.894 millones de euros en 2000) de otras provisiones tienen un vencimiento superior a 1 año.

a) Planes de jubilación

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.

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

En millones de euros	Al 31 de diciembre de 2001	2000
Cambio en las obligaciones por prestación definida:		
Obligaciones por prestación definida al inicio del ejercicio	3.512	3.510
Coste del servicio	84	81
Coste financiero	220	195
Modificaciones del plan	(8)	3
(Beneficios) pérdidas actuariales	191	(159)
Adquisiciones y otros	12	1
Prestaciones pagadas	(131)	(119)
Obligaciones por prestación definida al cierre del ejercicio	3.880	3.512

La obligación por prestación definida al cierre del ejercicio es el valor actual, sin deducir ningún activo del plan, de los pagos futuros previstos, necesarios para liquidar la obligación devengada por los empleados en el periodo en curso y en periodos anteriores.

Cambio en los activos del plan:

Valor de realización de los activos del plan al inicio del ejercicio	682	594
Rentabilidad real de los activos del plan	(70)	88
Aportaciones	1	38
Prestaciones pagadas	(42)	(38)
Valor de realización de los activos del plan al cierre del ejercicio	571	682

El valor de mercado de los activos del plan al cierre del ejercicio incluye los activos mantenidos en los fondos para prestaciones a los empleados a largo plazo, que existen sólo para pagar o financiar las prestaciones a los empleados.

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

En millones de euros	Al 31 de diciembre de 2001	2000
Estado de cobertura ¹	3.309	2.830
Beneficios (pérdidas) actuariales netos no registrados	(158)	129
Importe neto registrado	3.151	2.959

¹ Diferencia entre las obligaciones por prestación definida y el valor de realización de los activos del plan.

El importe neto registrado se corresponde con el importe definido como pasivo por planes de pensiones, y forma parte del epígrafe "Planes de pensiones y obligaciones similares". Este importe incluye el estado de los fondos, ajustados por los beneficios/pérdidas actuariales, las cuales no se registran ya que no cumplen el criterio de reconocimiento. La diferencia existente entre la cantidad neta registrada como pasivo por pensiones (3.151 millones de euros frente a los 2.959 millones de euros en 2000) y el importe total de los planes de pensiones y obligaciones similares (3.176 millones de euros frente a los 2.986 millones de euros en 2000) se debe principalmente a acuerdos adicionales para prestaciones diferidas, las cuales no formaban parte del importe neto registrado por planes de pensiones en el año en que se originaron.

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

Hipótesis al 31 de diciembre:	2001 %	2000 %
Tasa de actualización	5,0 – 6,0	5,0 – 6,5
Aumento del tipo de compensación	3,0 – 3,5	1,5 – 3,0
Tasa de inflación	2,0	2,0 – 2,5

En el caso de las sociedades alemanas del Grupo, el tipo de interés aplicado utilizado en la opinión actuarial disminuyó del 6,5% al 6,0%.

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

En millones de euros	2001	2000 proforma
Coste del servicio	84	81
Coste financiero	220	195
Rentabilidad prevista de los activos del plan	(47)	(48)
Coste neto periódico por pensiones	257	228

b) Otras provisiones

El desglose de "Otras Provisiones" es el siguiente:

En millones de euros	Al 31 de diciembre de 2001	2000
Riesgos financieros relativos a aviones	1.498	981
Servicios a prestar	820	918
Pérdidas contractuales	450	338
Garantías	198	263
Instrumentos financieros	3.673	1.140
Otros riesgos y gastos	2.103	2.058
	8.742	5.698

El aumento en la provisión para Riesgos financieros relativos a aviones se debe en particular a la primera consolidación del 100% de Airbus UK y a la reducción del riesgo neto. El aumento en las provisiones para instrumentos financieros se debe a la aplicación de la Norma IAS N° 39 por primera vez, al aumento en la cartera de coberturas y al fortalecimiento del dólar frente al euro y a la libra esterlina.

Variación en las provisiones en millones de euros	Total
al 31/12/2000	5.698
Cambios en el perímetro de consolidación	591
Cambios en (la provisión para) instrumentos financieros	1.695
Reclasificación de (la provisión para) ingresos a distribuir en varios ejercicios y gastos anticipados como instrumentos financieros	607
Adiciones /Utilización	151
al 31/12/2001	8.742

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

18. DEUDAS FINANCIERAS

En millones de euros	Al 31 de diciembre de 2001	2000
Bonos	426	270
Deudas con entidades financieras	286	379
Deudas con empresas participadas	90	52
Créditos	106	97
Deudas por arrendamientos financieros	110	75
Otras deudas	444	130
Deudas financieras a corto plazo (con vencimiento inferior a un año)	1.462	1.003
Bonos	195	599
Deudas con entidades financieras	1.541	1.447
de las cuales, con vencimiento superior a cinco años: 1.162 (1.031 en 2000)		
Deudas con empresas participadas	18	0
de las cuales, con vencimiento superior a cinco años: 9 (0 en 2000)		
Créditos	1.648	1.169
de los cuales, con vencimiento superior a cinco años: 1.217 (713 en 2000)		
Deudas por arrendamientos financieros	1.636	1.561
de las cuales, con vencimiento superior a cinco años: 1.094 (1.150 en 2000)		
Deudas financieras a largo plazo	5.038	4.776
	6.500	5.779

El aumento de las deudas financieras, de 721 millones de euros a 6.500 millones de euros, se debe a la primera consolidación de Airbus UK y del 20% adicional de Airbus GIE. En la cuenta "Otras Deudas" se incluyen deudas financieras con miembros de joint ventures.

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	2002	2003	2004	2005	2006	años posteriores
Deudas financieras	1.462	497	319	313	427	3.482

19. ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS DEUDAS

En millones de euros	Al 31 de diciembre de 2001	2000
Acreedores comerciales	5.466	4.268
Otras deudas	10.631	8.200
	16.097	12.468

Al 31 de diciembre de 2001, en la cuenta de "Acreedores Comerciales" se incluyen 173 millones de euros (202 millones de euros en 2000) que tiene un vencimiento superior a un año. La cuenta "Otras Deudas" incluye 2.024 millones de euros (1.136 millones de euros en 2000) con un vencimiento superior a cinco años.

Al 31 de diciembre de 2001, "Otras Deudas" incluyen principalmente anticipos a clientes por importe de 4.509 millones de euros (3.811 millones de euros en 2000), así como anticipos reembolsables de gobiernos europeos por importe de 3.469 millones de euros (2.088 millones de euros en 2000). También incluyen deudas con partes vinculadas por importe de 68 millones de euros (103 millones de euros en 2000) y deudas con empresas participadas por importe de 85 millones de euros (39 millones de euros en 2000). El aumento en anticipos reembolsables de gobiernos europeos se debe principalmente a la primera consolidación de Airbus UK.

NOTAS ADICIONALES

20. LITIGIOS Y DEMANDAS

Existen diversas actuaciones legales, investigaciones del gobierno, procesos legales y otras demandas pendientes o que pueden ser entablados o ejercitados 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. 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 resultante no debería afectar significativamente a su situación financiera consolidada.

21. COMPROMISOS Y CONTINGENCIAS

Al 31 de diciembre de 2001, en relación con sus actividades Airbus y ATR (aviones regionales), EADS mantiene un riesgo por garantías de crédito y participa en la financiación de deudas en virtud de programas de financiación de determinados clientes. A la hora de contratar dicho riesgo de financiación de clientes, Airbus y ATR generalmente establecen una garantía en el avión objeto de financiación. EADS opina que el valor de mercado estimado del avión que garantiza dichos compromisos compensará sustancialmente cualquier posible pérdida derivada de los compromisos. Se dotan provisiones para cubrir cualquier diferencia entre el importe de los compromisos de financiación asumidos y el valor de mercado del avión financiado. Por otro lado, el Grupo celebró compromisos para financiar la fabricación de aviones bajo pedido, incluidas opciones para la entrega en el futuro. El riesgo de que se ejerciten dichos compromisos se considera remoto. El riesgo sólo se reconoce cuando se lleva a cabo la financiación, que se produce en el momento de la entrega del avión.

A pesar de la garantía subyacente, en caso de que Airbus no pueda cumplir sus obligaciones, algunas sociedades del Grupo EADS y BAE SYSTEMS son responsables solidarias con respecto al riesgo derivado de la financiación de ventas incurrido por Airbus con anterioridad al 1 de enero de 2001. El riesgo de EADS ante los pasivos incurridos por Airbus después del 1 de enero de 2001 está limitado por su condición de accionista de Airbus S.A.S. En relación con ATR, cada accionista es responsable solidario frente a terceros sin límite. La responsabilidad se limita a la participación proporcional de cada socio.

Los compromisos (245 millones de euros; 299 millones de euros en 2000) incluyen pasivos contingentes que representan principalmente garantías de deudas, garantías contractuales y compromisos de cumplimiento de contratos.

Asimismo, el Grupo ha concedido avales de cumplimiento a determinados gobiernos europeos y otros clientes en relación con pedidos.

Compromisos relacionados con arrendamientos operativos

El detalle de los pagos futuros a realizar en virtud de contratos de alquiler y arrendamiento cuyos períodos de duración iniciales o restantes son superiores a un año al 31 de diciembre de 2001 es el siguiente:

En millones de euros	Arrendamientos operativos
2002	416
2003	400
2004	416
2005	391
2006	395
años posteriores	2.866

El total de estos compromisos futuros, de 4.884 millones de euros, incluye compromisos de arrendamiento de aviones por importe de 4.045 millones de euros y operaciones de compra (p. ej., arrendamiento de instalaciones, alquiler de coches) por importe de 839 millones de euros. Los compromisos de arrendamiento de aviones se derivan de actividades de arrendamiento principal de aviones y suelen estar respaldados por los correspondientes beneficios por subarrendo de los clientes. Gran parte de estos compromisos de arrendamiento de aviones (2.073 millones de euros) se derivan de operaciones que fueron vendidas a terceros que asumen la responsabilidad de los pagos. El valor nominal de los compromisos futuros de arrendamiento de aviones en los que EADS asume el riesgo asciende a 1.972 millones de euros, incluido el 100% de Airbus y el 50% ATR. EADS determina su riesgo bruto ante dichos arrendamientos operativos como el valor actual de los flujos de pagos correspondientes.

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

22. 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 cambio y al riesgo de interés, tal como se explica a continuación. El departamento de tesorería central de EADS se encarga de la gestión de dichos riesgos financieros en virtud de políticas aprobadas por el Consejo de Administración. La identificación, evaluación y cobertura de los riesgos financieros es responsabilidad de las sociedades que llevan a cabo las operaciones que los generan.

Riesgo de cambio – Los ingresos de EADS se denominan principalmente en dólares, si bien la mayor parte de sus gastos se incurren en euros. En consecuencia, en la medida en que EADS no utilice instrumentos financieros para cubrir su riesgo de cambio desde la fecha en que un cliente hace un pedido de equipos hasta la fecha de su entrega, sus beneficios se verán 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. La posición de cobertura de tipos de cambio de EADS en la fecha de su constitución fue el resultado de la combinación de las carteras de cobertura pendientes de ASM, Dasa y CASA.

EADS gestiona una cartera de cobertura a largo plazo con un vencimiento de varios años que cubre las ventas en dólares, generadas principalmente por las actividades de Airbus. EADS designa parte de las partidas subyacentes como posición cubierta para cubrir su riesgo en dólares, utilizando principalmente contratos a plazo sobre divisas y opciones. Aparte de contratos a plazo simples, la otra estrategia principal para cubrir los tipos de cambio existente al 31 de diciembre de 2001 es utilizar contratos sintéticos a plazo, que son una combinación de compras de opciones de venta de dólares y de ventas de opciones de compra de dólares, cada una con el mismo importe nominal y vencimiento.

EADS pretende cubrir la mayoría de su riesgo basándose en la cartera de pedidos en firme, pero con una proporción de cobertura decreciente en función del tiempo. EADS cubre entre el 50% y el 100 % de las ventas en firme en dólares correspondientes al año siguiente hasta 2008. 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.

Riesgo de interés – El Grupo utiliza distintos tipos de instrumentos para gestionar el riesgo de interés y, de este modo, minimizar sus gastos financieros y conseguir un equilibrio mejor entre la deuda de renta fija y variable.

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 en que los elementos cubiertos, con la excepción de un pequeño número de posiciones residuales con efectos positivos derivados del ajuste al valor de mercado 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 interés en su tesorería y cartera de inversiones financieras temporales.

Riesgo de liquidez – La política del Grupo es contar con suficiente tesorería y activos financieros líquidos o tener fondos disponibles a través de una cantidad apropiada de líneas de crédito disponibles para cumplir sus compromisos futuros. Cualquier exceso de efectivo se invierte en instrumentos financieros no especulativos, especialmente en valores cotizados que se negocian activamente.

b) Importes nominales y riesgo de crédito

Los importes contractuales o nominales de los instrumentos derivados que aparecen a continuación no siempre representan importes intercambiados por las partes y, en consecuencia, no sirven necesariamente para medir el riesgo del Grupo en función del uso que hace de los derivados.

Los importes nominales de los instrumentos derivados, especificados por año de vencimiento previsto, son:

En millones de euros	Periodo restante				2001	2000
	Menos de 1 año	Entre 1 y 5 años	Más de 5 años			
Contratos sobre tipos de cambio						
Contratos de venta a plazo, neto	6.160	19.094	4.800		30.054	16.705
Compra de opciones de venta, neto	3.290	1.507	0		4.797	4.807
Venta de opciones de compra, neto	4.184	1.507	0		5.691	9.236
Contratos de tipos de interés:						
Permuta financiera	287	715	0		1.002	963
Compras de caps	16	45	0		61	144
Ventas de floors	16	45	0		61	69

EADS podría quedar expuesta a pérdidas relacionadas con créditos si las contrapartes incumplen los instrumentos financieros. No obstante, EADS ha establecido un sistema de líneas de crédito en virtud del cual todas las contrapartes autorizadas (elegidas entre instituciones y empresas financieras internacionales) reciben un límite para las operaciones de mercado pendientes. Los límites se basan en las calificaciones otorgadas por agencias de calificación reconocidas y en las cifras de fondos propios y resultados de cada contraparte. Los correspondientes encargados de control comprueban el riesgo asociado a las líneas de crédito. Dada la calidad de las contrapartes elegidas, EADS considera que el riesgo global de crédito asociado a los instrumentos financieros es adecuado.

c) Valor de realización de instrumentos financieros

El valor de realización de un instrumento financiero es el precio al que una parte asumiría los derechos y obligaciones de otra parte. Los valores de realización de los instrumentos financieros han sido determinados mediante referencia a la información de mercado disponible en la fecha del balance de situación y las metodologías de valoración comentadas más abajo. Teniendo en cuenta la variabilidad de los factores que determinan sus valores y el volumen de instrumentos financieros, es posible que los valores de realización presentados no sean indicativos de los importes que el Grupo podría realizar en una bolsa de valores actual.

Los importes contables y los valores de realización de los instrumentos financieros del Grupo son los siguientes:

En millones de euros	Al 31 de diciembre de 2001		Al 31 de diciembre de 2000	
	Importe contable	Valor de realización	Importe contable	Valor de realización
Instrumentos de tesorería del balance de situación				
Activos:				
Activos financieros	4.726	4.726	4.609	4.609
Cartera de valores	5.341	5.341	4.682	4.682
Tesorería y activos financieros líquidos	2.692	2.692	3.240	3.240
Pasivo:				
Deudas financieras	6.500	6.500	5.779	5.779
Instrumentos derivados				
Contratos de divisas con valores de realización positivos	54	54	0	80
Contratos de divisas con valores de realización negativos	(3.673)	(3.673)	(1.746)	(2.432)
Contratos de tipos de interés con valores de realización positivos	38	38	0	0
Contratos de tipos de interés con valores de realización negativos	(29)	(29)	0	0

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

Los beneficios y las pérdidas según el valor de realización al 31 de diciembre de 2001 que se derivan de contratos de divisas pendientes que cubren ventas futuras de divisas se trasladarán de la cuenta "Otro "Comprehensive Income" Acumulado" a la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se produzcan las correspondientes operaciones, en distintas fechas comprendidas entre la fecha del balance de situación y 7 años a partir de la misma.

Inmovilizaciones financieras y deudas financieras – Los valores de realización 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 son por naturaleza discrecionales e implican distintas limitaciones, incluidas las siguientes:

- los valores de realización presentados no tienen en cuenta los efectos de futuras fluctuaciones en los tipos de interés y de cambio,
- las estimaciones al 31 de diciembre de 2001 y 2000 no son indicativas necesariamente 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 de realización debido al período 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 de la cartera de negociación, por lo que no se realiza un cálculo del valor de realización.

Inversiones financieras temporales – El valor de realización de los valores incluidos en los "Valores de la Cartera de Inversión Ordinaria" se calcula mediante referencia a su precio de cotización en la fecha del balance de situación.

Contratos de divisas y de tipos de interés – El valor de realización de estos instrumentos es el importe estimado que la Sociedad percibiría o pagaría para liquidar los contratos correspondientes al 31 de diciembre de 2001 y 2000.

d) Impacto de la adopción de la Norma IAS N° 39 sobre partidas de fondos propios y del balance de situación individual

El Grupo adoptó la Norma IAS N° 39 el 1 de enero de 2001. De conformidad con dicha norma, los estados financieros comparativos correspondientes a los ejercicios anteriores a la fecha de entrada en vigor de la norma no han sido actualizados. El impacto en la cuenta "Otro "Comprehensive Income" Acumulado", categoría independiente de fondos propios, y en las correspondientes partidas del balance de situación se incluye en las siguientes tablas.

Resumen de los impactos en la cuenta "Otro "Comprehensive Income" Acumulado"

En millones de euros	Valores de la Cartera de Inversión	Instrumentos de Cobertura	Total
Saldo de otro "comprehensive income" al 31 de diciembre de 2000	84	–	84
Adopción de la Norma IAS N° 39 el 1 de enero de 2001:			
Beneficios / pérdidas derivados de la revalorización a valor de realización	–	(606)	(606)
Impuestos sobre beneficios anticipados y diferidos	–	222	222
Saldo al 1 de enero de 2001	–	(384)	(384)
Modificaciones en el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2001::			
Beneficios / pérdidas derivados de cambios en el valor de realización	(11)	(1.964)	(1.975)
Impuestos sobre beneficios anticipados y diferidos	1	720	721
	(10)	(1.244)	(1.254)
Trasladado a la cuenta de pérdidas y ganancias	–	311	311
Impuestos sobre beneficios anticipados y diferidos	–	(114)	(114)
	–	197	197

Saldo al 31 de diciembre de 2001:

Importe bruto de beneficios y pérdidas	73	(2.259)	(2.186)
Impuestos sobre beneficios anticipados y diferidos	1	828	829
	74	(1.431)	(1.357)
Intereses minoritarios		216	
		(1.215)	

El importe de (1.215) millones de euros incluye cambios en la cuenta "Otro Comprehensive Income" causados por instrumentos de cobertura una vez deducidos los intereses minoritarios e incluye (337) millones de euros derivados de la aplicación por primera vez de la Norma IAS N° 39 y (878) millones de euros que constituyen cambios en el valor de realización de los instrumentos de cobertura durante el ejercicio, tal como reflejan los Estados de Fondos Propios Consolidados. El importe de 74 millones de euros incluye el saldo al 31 de diciembre de 2000 y los cambios en el valor de realización de los valores por importe de (10) millones de euros, que se reflejan asimismo en los Estados de Fondos Propios Consolidados.

Resumen de impactos en las partidas del balance de situación individual al 1 de enero de 2001

En millones de euros	Valores de la cartera de inversión ordinaria	Contratos de Divisas	Contratos de Tipos de Interés	Total
Otro activo circulante	–	80	–	80
Provisiones (Deudas financieras)	–	(686)	–	(686)
Subtotal	–	(606)	–	(606)
Impuestos sobre beneficios anticipados y diferidos	–	222	–	222
Total, neto de impuestos diferidos	–	(384)	–	(384)

23. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

El Grupo opera en 5 divisiones. A continuación se describen los productos y servicios de los que cada segmento obtiene sus ingresos:

- **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 para el transporte militar ligero y medio y aviones para misiones especiales.
- **Aeronáutica** – 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 ingresos se asignan a los distintos países en función de la ubicación del cliente. Los activos de los segmentos se asignan en función de la ubicación de las respectivas unidades. Las inversiones en bienes de capital representan la compra de elementos de inmovilizado material y el aumento de bienes en arrendamiento financiero.

La tabla siguiente incluye información sobre los segmentos del Grupo:

En millones de euros	Airbus	Aviones de Transporte Militar	Aero-náutica	Sistemas Civiles y de Defensa	Espacio	Ofic. Cent/ Elimin.	Consolidado
2001							
Total ingresos	20.549	547	5.065	3.345	2.439	(1.147)	30.798
Participación en beneficios netos de empresas asociadas	(12)	0	0	(14)	(63)	111	22
EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias	1.655	1	308	(79)	(222)	31	1.694

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

En millones de euros	Airbus	Aviones de Transporte Militar	Aero-náutica	Sistemas Civiles y de Defensa	Espacio	Ofic. Cent/ Elimin.	Conso- lidado
Resultado neto	69	(34)	131	(817)	(450)	2,473	1.132
Activos del segmento identificables (incluido fondo de comercio)	27.264	568	7.187	5.583	3.462	4.651	48.715
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
Amortización y pérdidas por depreciación correspondientes	1.625	21	278	1.147	331	158	3.560
Fondo de comercio	7.089	0	1.005	1.464	736	148	10.442
2000 proforma							
Total ingresos	14.856	316	4.704	2.909	2.535	(1.112)	24.208
Participación en beneficios netos de empresas asociadas	6	(1)	2	77	(16)	43	111
EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias	1.412	(63)	296	(110)	67	(203)	1.399
Activos del segmento identificables (incluido fondo de comercio)	21.352	435	6.548	5.857	3.233	4.019	41.444
Inversiones en empresas asociadas consolidadas por el método de puesta en equivalencia	0	0	0	125	29	1,164	1,318
Total deudas del segmento	19.094	269	5.176	2.983	1.951	1.500	30.973
Inversiones en bienes de capital	657	55	307	117	145	70	1.351
Amortización y pérdidas por depreciación correspondientes	622	28	226	221	165	278	1.540
Fondo de comercio	3.310	0	1.056	2.675	915	93	8.049

Las ventas entre sociedades del grupo se realizan en condiciones normales de mercado y suelen ser entre Aeronáutica y Airbus. La mayoría de los activos del Grupo se hallan en la Unión Europea.

EADS utiliza el EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias como indicador clave de sus resultados económicos. El término "partidas excepcionales" hace referencia a los beneficios o gastos de naturaleza extraordinaria, como los gastos de amortización de los ajustes a valor de mercado relacionados con la Fusión de EADS, la fusión de Airbus y la constitución de MBDA, así como los gastos de depreciación. La Dirección considera el EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias un indicador clave para medir los resultados económicos de los segmentos.

En millones de euros	2001	2000 proforma
Beneficio antes de resultados financieros, impuestos sobre beneficios, e intereses minoritarios	2.514	200
Beneficio por dilución de Airbus UK, MBDA	(2.794)	-
Amortización del fondo de comercio y gastos asociados de depreciación	1.466	429
Amortización excepcional (inmovilizado)	260	176
Amortización excepcional (activos financieros)	315	-
Amortización excepcional (existencias)	275	483
Ingresos procedentes de participaciones	(342)	111
EBIT antes de fondo de comercio y partidas extraordinarias	1.694	1.399

Ingresos

En millones de euros	Francia	Alemania	Otros países europeos	Norteamérica	América Latina	Asia	Otros países	Consolidado
2001	3.521	3.588	6.728	10.394	1.749	3.138	1.680	30.798
2000 proforma	3.08	3.461	5.934	6.724	924	2.221	1.536	24.208

24. RETRIBUCIÓN EN ACCIONES

Plan de opciones sobre acciones

El Consejo de Administración de EADS aprobó el establecimiento de un plan de opciones sobre acciones para los 11 miembros del Comité Ejecutivo y los altos directivos del Grupo. El 12 de julio de 2001 se concedieron las opciones sobre acciones para la compra de 8.524.250 acciones de EADS, de las cuales 780.000 fueron otorgadas a miembros del Comité Ejecutivo. Se concedieron opciones a aproximadamente 1.600 empleados del Grupo, que sólo son ejercitables tras un período de permanencia. El período 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 24,66 euros, importe que representa el 110% del valor de mercado de las acciones en la fecha de concesión. Las opciones no pueden ejercitarse durante el período de tres semanas posterior a la Junta General Ordinaria o al anuncio de los resultados anuales, semestrales o trimestrales.

La siguiente tabla resume el desarrollo de las opciones sobre acciones:

	2001	Número de Opciones	2000
Saldo al 1 de enero	5.375.400		
Adiciones	8.524.250		5.564.884
Ejercitadas	–		
Pérdidas	(597.825)		(189.484)
Saldo al 31 de diciembre	13.301.825		5.375.400

No se contabilizaron gastos por remuneración en 2001 en relación con las concesiones de opciones sobre acciones del Grupo.

Plan de compra de acciones para empleados (ESOP) de 2001

En 2001, determinados empleados pudieron comprar un máximo por empleado de 500 acciones no emitidas previamente en virtud del ESOP 2001. 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 10,70 euros, calculado como descuento de 1,00 euro del precio de mercado más bajo en la Bolsa de París el 12 de octubre de 2001 (fijado en 11,70 euros), el día en que el Consejo de Administración concedió el derecho a comprar acciones en virtud del ESOP 2001. El precio de suscripción en el caso del tramo B era 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, el mayor, dando lugar también a un precio de suscripción de 10,70 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 2.017.894 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 2001.

25. TRANSACCIONES ENTRE PARTES VINCULADAS

Sociedades vinculadas – El Grupo ha participado en distintas transacciones con sociedades vinculadas en 2001 y 2000, que han sido realizadas en su totalidad en el curso normal de las operaciones y en condiciones normales de mercado. Entre las transacciones con partes vinculadas se incluyen el estado francés, DaimlerChrysler, Lagardère y SEPI (el estado español). Salvo en el caso de las transacciones con el estado francés, las operaciones no se consideran significativas para el grupo ni a nivel 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 las pensiones y otras prestaciones a consejeros jubilados ascienden a 5,60 millones de euros. Asimismo, se han devengado 1,87 millones de euros correspondientes a obligaciones por pensiones. La retribución anterior no incluye ningún importe por el valor de opciones de suscripción de acciones ordinarias de la Sociedad concedidas o poseídas por consejeros ni por consejeros supervisores. En la Nota 24 de los estados financieros se incluye referencia.

La Sociedad no ha concedido préstamos, anticipos ni garantías en nombre de consejeros ni de consejeros supervisores (jubilados).

Notas a los estados financieros consolidados

continuación

26. 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 de realización al 1 de julio de 2000. A efectos de los requisitos informativos de la Norma IAS N° 40, EADS calculó los valores de realización de las inversiones inmobiliarias basándose en los valores del balance de apertura de EADS.

Los valores de realización 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 valores de realización está justificada principalmente por pruebas de mercado y ha sido efectuada en relación con los valores de realización 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 al 31 de Diciembre de 2000	Adiciones	Enajenaciones	Amortización	Cambios en Consolidación/ Diferencias de Cambio	Neto al 31 de Diciembre de 2001
Valor contable de las inversiones inmobiliarias	87	11	0	1	0	97

El valor de realización de las inversiones inmobiliarias del Grupo asciende a 98 millones de euros (87 millones de euros en 2000). Los beneficios por alquileres están valorados en 12 millones de euros (12 millones de euros en 2000), los gastos de explotación directos que se derivan de inversiones inmobiliarias que generaron beneficios por alquileres ascienden a 7 millones de euros (7 millones de euros en 2000).

27. 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.

	2001	2000 proforma
Beneficio neto atribuible a los accionistas,	€1.372m	€(909)m
Saldo de acciones ordinarias emitidas al inicio del ejercicio	807.157.667	807.157.667
5 de diciembre de 2001 – Emisión de acciones nuevas a cambio de efectivo (ESOP 2001)	2.017.894	
Saldo de acciones emitidas al cierre del ejercicio	809.175.561	807.157.667
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	807.295.879	807.157.667
Beneficio básico por acción, en euro	1,70	(1,13)

A efectos comparativos, el Grupo presenta los beneficios básicos por acción proforma para el ejercicio 2000. Debido a la constitución del Grupo en Julio de 2000, que estuvo acompañada por un incremento significativo en el número de acciones como resultado de la oferta pública inicial de acciones realizada el 10 de julio de 2000, y por la adquisición por parte de ASM de DASA y CASA, cuyos ingresos y pérdidas no fueron incluidos en la cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2000, el número proforma de acciones del ejercicio 2000 se ha calculado en base al número de acciones emitidas y de opciones sobre acciones garantizadas al 31 de diciembre de 2000.

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. Puesto que el precio de ejercicio de las opciones sobre acciones en virtud de ambos planes de opciones sobre acciones iniciados por el Grupo en 2001 y 2000 es superior al precio de las acciones de EADS, incluir estas posibles acciones ordinarias tendría un efecto antidiluyente. 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.

	2001	2000 proforma
Beneficio neto atribuible a los accionistas	€1,372m	€(909)m
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	807.295.879	807.157.667
Beneficio diluido por acción, en euro	1,70	(1,13)

28. NÚMERO DE EMPLEADOS

El número de empleados al 31 de diciembre de 2001 asciende a 102.967, en comparación con 88.879 al 31 de diciembre de 2000.

Anexo:

Información de las principales inversiones

– Perímetro de consolidación

	2000	2001	Sociedad	Oficinas Centrales
Airbus				
	F	F	Airbus SAS	Toulouse (Francia)
	F	F	Airbus France SAS	Toulouse (Francia)
		F	Airbus Holding SA	Francia
	F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Airbus)	Madrid (España)
	F	F	SATIC G.I.E.	Colomiers (Francia)
	F	F	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Holanda)
	F	F	Airbus Finance Company Ltd	Dublin (Irlanda)
	F	F	EADS Airbus Deutschland GmbH	Hamburg (Alemania)
	F	F	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Alemania)
	F	F	Aircabin GmbH	Laupheim (Alemania)
	F	F	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
	F	F	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Munich (Alemania)
	F	F	EADS Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Alemania)
	P	F	Airbus Industrie G.I.E.	Blagnac (Francia)
	P	F	AVSA SARL	Blagnac (Francia)
	P	F	AI Participations S.A.R.L.	Blagnac (Francia)
	P	F	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (Francia)
	P	F	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (Francia)
	P	F	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (Francia)
	P	F	Airbus Military Company SAS.	Toulouse (Francia)
	P	P	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	Francia
	P	F	Airbus Mauritius limited	Mauricio
	E	E	Alexandra Bail G.I.E	Francia
	P	F	Airbus China limited	Hong-Kong
	P	F	Aircelle SAS	Francia
	P	F	Airbus Ré S.A.	Luxemburgo
	P	F	AVSA Canada Inc	Canada
	P	F	Airbus North American Holdings Inc. (AINA)	USA
	P	F	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	USA
	P	F	AI leasing Inc.	USA
	P	F	Norbus	USA
	P	F	AINA Inc.	USA
	P	F	128829 Canada Inc.	Canadá
	P	F	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Holanda
	P	F	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd.(AIFS)	Irlanda
	P	F	Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS)	Irlanda
	P	F	AIFS (Cayman) Ltd.	Islas Caimán
	P	F	AIFS Cayman Liquidity Ltd.	Islas Caimán
	P	F	A 320 Financing limited	Irlanda
	P	F	AIFI LLC	Isla de Man
			Frusco limited	Irlanda
			Shadyac Limited	Irlanda
		F	Airbus UK Limited	UK
		F	Airbus Invest	Toulouse (Francia)
		F	EADS Aéro	Toulouse (Francia)
		F	EADS Star Real Estate SAS	Boulogne (Francia)
		E	Tenzing communication inc	USA
Adicionalmente se consolidan 29 SPCs				
Sistemas civiles y de defensa				
	–	–	EADS Deutschland GmbH Verkehrsleittechnik TB67	Unterschleißheim (Alemania)
	F	F	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Alemania)
	F	F	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Alemania)
	F	F	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Alemania)
	F	F	EADS Deutschland GmbH – Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Alemania)
	F	F	Dornier GmbH – Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Alemania)
	F	F	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Alemania)
	F	F	Ewation GmbH	Ulm (Alemania)
	F	F	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick Maryland (USA)
	F	F	Fairchild Controls Corporation	Frederick Maryland (USA)
	F	F	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (USA)
	F	F	Manhattan Beach Holdings Co.	Frederick Maryland (USA)
	F	F	Matra Systemes & Information	Velizy (Francia)
	F	F	APIC	Arcueil (Francia)
	F	F	G 2 I	Velizy (Francia)
	F	F	EADS Services	Boulogne (Francia)
		F	Pentastar Holding	Paris (Francia)
		F	Aviation Defense Service S.A.	Saint-Gilles (Francia)
	F	F	M.C.N. SAT HOLDING	Velizy (Francia)
	F	F	MULTICOMS (MNC Sat Services)	Sèvres (Francia)

F: Integración global

P: Integración proporcional

E: Puesta en equivalencia

Anexo:

Información de las principales inversiones

– Perímetro de consolidación

continuación

	2000	2001	Sociedad	Oficinas Centrales
Sistemas civiles y de defensa				
	F		Matra Global Netservices (Grolier Network)	Boulogne (Francia)
	F	F	International Test & Service	Velizy (Francia)
		F	TYX Corp.	Reston, VA, USA
		F	ARC	CA, USA
		F	ARC-IAI	San Antonio, TX, USA
	F	F	M.P. 13	Paris (Francia)
	F	F	EADS Matra Datavision S.A.	Paris (Francia)
	F	F	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (Francia)
	F	F	EADS Matra Datavision Ltd	CovAddition (UK)
	F	F	EADS Matra Datavision AG	Regensdorf (Suiza)
	F	F	EADS Matra Datavision Benelux	Brussels (Bélgica)
	F	F	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
	F	F	EADS Matra Datavision B.V.	Leiden (Holanda)
	F	F	EADS Matra Datavision GmbH	Munich (Alemania)
	F	F	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (España)
	F	F	EADS Matra Datavision Inc.	Andover (USA)
	F	F	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japán)
	F	F	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italia)
	F	F	Open Cas Cade	Paris (Francia)
		F	ETP SPA	Turin (Italia)
	F	F	Matra Defense	Velizy (Francia)
	F	F	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Alemania)
	P	P	MBDA SAS	Velizy (Francia)
	P	P	MBDA Management S.A.	Velizy (Francia)
	P	P	ALKAN	Valenton (Francia)
	P	P	MBDA France	Velizy (Francia)
	P	P	MBDA UK Ltd.	Stevenage, Herts (UK)
	P	P	Matra Electronique	La Croix Saint-Ouen (Francia)
	F	P	MBDA Missiles S.A.	Chatillon sur Bagneux (Francia)
	P	P	MBDA Inc	Westlack, CA (USA)
		P	MBDA Italy SpA	Roma (Italia)
		P	MBDA Treasury	Jersey (UK)
		P	Marconi Overside Ltd.	Chelmsford (UK)
		P	AMS Dynamics Ltd.	Guernsey (UK)
	P	P	Celerg	Le Plessis-Robinson (Francia)
	F	F	Celerg international	Le Plessis-Robinson (Francia)
	F	F	International de systemes propulsifs	Paris (Francia)
	F	F	LFK – Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Alemania)
	F	F	TDW – Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Alemania)
	F	F	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Alemania)
	P	P	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn
	P	P	Propulsion Tactique S.A.	La Ferte Saint Aubin (Francia)
	P	P	TDA – Armements SAS.	La Ferte Saint Aubin (Francia)
	P	P	Forges de Zeebrugge S.A.	Herstal-Liege (Bélgica)
	F	F	EADS Defence & Security Networks	Bois d'Arcy (Francia)
	F	F	Matra Radio Systems	Madrid (España)
	F	F	AEG Mobile Communication	Ulm (Alemania)
	F	F	Matra Communications Mexico	Mexico DF (Mexico)
	F	F	EGT	Bruxelles (Bélgica)
	F	F	MC Denmark	Copenhagen (Dinamarca)
	F	F	MC Italy	Milan (Italia)
	F	F	Matra Comunicaciones de Espana	Barcelona (España)
	E		Nortel Networks Alemania GmbH & Co KG	Friedrichshafen (Alemania)
	F	F	Matra Nortel Holding (MNH)	Paris (Francia)
	F	F	MATRAnet	Velizy (Francia)
	F		MATRAnet Inc.	Redwood shores, CA (USA)
	F	F	Matra Communication USA Inc	Dallas, Texas (USA)
	F	F	Intecom Inc	Dallas, Texas (USA)
	F	F	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (USA)
	F	F	Intecom Canada Inc	Dallas, Texas (USA)
	F	F	Pyderion Contact Technologies Inc.	Dallas, Texas (USA)
	F	F	Cogent	UK
	E		Matra Nortel Communications	Quimper (Francia)
Espacio				
	F	F	Aerospatiale Matra Lanceurs Stratégieuses et Spaciaux	Paris (Francia)
	P	P	Amanthea Holding B.V.	Amsterdam (Holanda)
	P	P	Astrium GmbH	München (Alemania)
	P	P	Astrium Ltd.	Stevenage (UK)
	P	P	Astrium N.V.	The Hague (Holanda)

F: Integración global

P: Integración proporcional

E: Puesta en equivalencia

Espacio continuación

2000	2001	Sociedad	Oficinas Centrales
P	P	Astrium SAS	Toulouse (Francia)
	P	Computadoras, Redes e Ingeniería SA (CRISA)	Madrid (España)
F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space)	Madrid (España)
F	F	EADS Deutschland GmbH – Space Services	Munich (Alemania)
F	F	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	Munich (Alemania)
F	F	EADS Launch Vehicles	Vélizy (Francia)
F	F	Global DASA LLC	New York (USA)
E	E	Loral Dasa Globalstar L.P.	New York (USA)
P	P	Matra Marconi Space UK Ltd.	Stevenage (UK)
		Matra Space Systems Participations BV	The Hague (Holanda)
P	P	MMS Space Holdings N.V.	Amsterdam (Holanda)
P	P	MMS Systems Ltd	Stevenage (UK)
E	E	Nahuelsat S.A.	Buenos Aires (Argentina)
F	P	NRSCL Infoterra Ltd	Southwood (UK)
		Sodern	Limeil-Brevannes (Francia)
		Spot Image	Toulouse (Francia)
	P	TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Alemania)

Aviones de transporte militar

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

Aeronáutica

F	F	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Alemania)
	F	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	Munich (Alemania)
F	F	EADS Sogerma S.A.	Mérignac (Francia)
F	F	EADS Seca S.A.	Le Bourget (Francia)
F	F	Barfield B.C.	Miami, Florida (USA)
F	F	EADS Revima S.A.	Tremblay en France (Francia)
F	F	Composites Aquitaine S.A.	Salaunes (Francia)
F	F	Maroc Aviation S.A.	Casablanca (Marruecos)
F	F	Noise Reduction Engineering B.C.	Washington D.C. (USA)
F	F	Aerobail GIE	Paris (Francia)
F	F	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (USA)
	F	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Túnez)
F	F	Eurocopter Holding S.A.	Paris (Francia)
F	F	Eurocopter S.A.	Marignane (Francia)
F	F	Eurocopter Deutschland GmbH	Munich (Alemania)
F	F	American Eurocopter Corp.	Dallas, Texas (USA)
F	F	Eurocopter Canada Ltd.	Ontario (Canada)
F	F	Eurocopter South East Asia	Singapore
F	F	Helibras – Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brasil)
F	F	EADS Socata S.A.	Le Bourget (Francia)
F	F	EADS Deutschland GmbH – Military Aircraft	Munich (Alemania)
F	F	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Alemania)
F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (España)
F	F	EADS ATR S.A.	Toulouse (Francia)
P	P	ATR GIE	Toulouse (Francia)
E		Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH	Oberpfaffenhofen (Alemania)

Adicionalmente se consolidan 45 SPCs.

Sedes Centrales

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

F: Integración global

P: Integración proporcional

E: Puesta en equivalencia

Direcciones de EADS



SEDE CENTRAL

European Aeronautic Defence & Space Company EADS N.V.

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

OFICINAS PRINCIPALES

En Francia

37, boulevard de Montmorency
75781 París 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 85 7000

UNIDADES DE NEGOCIO

Airbus

Airbus

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

Aviones de Transporte Militar

EADS CASA
(División Aviones de Transporte Militar)
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
España
Tel +34 91 585 70 00

Aeronáutica

EADS Military Aircraft
81663 Munich
Alemania
Tel +49 89 607 0

Eurocopter

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

EADS ATR

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-Merignac
33701 Merignac
Francia
Tel +33 5 46 82 82 82

EADS Socata

Zone d'Aviation et d'Affaires
Le Terminal,
Bât 413
93350 Le Bourget
Francia
Tel +33 1 49 34 69 69

Sistemas Civiles y de Defensa

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

20 – 22, rue Grange Dame Rose
78140 Vélizy cedex
Francia
Tel +33 1 3488 3000

EADS LFK

Landshuter Strasse 26
85716 Unterschleissheim
Alemania
Tel +49 89 3179 0

EADS Telecom

Rue Jean-Pierre Timbaud
78392 Bois d'Arcy cedex
Francia
Tel +33 1 34 60 80 20

Espacio

Astrium

37, avenue Louis Breguet
78146 Vélizy-Villacoublay
Francia
Tel +33 1 34 88 30 00

EADS Launch Vehicles

66, route de Verneuil
78133 Les Mureaux
Francia
Tel +33 1 39 06 12 34

EADS CASA Espacio

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
España
Tel +34 91 585 70 00

EADS Space Services

Eugen Sänger Strasse
Gebäude 58.0, Tor 3
85521 Ottobrunn
Alemania
Tel +49 89 607 0

EADS Sodern

20, avenue Descartes, BP 23
94451 Limeil Brevannes cedex
Francia
Tel +33 1 45 95 70 00

EADS Cilas

Route de Nozay
BP 27
91460 Marcoussis
Francia
Tel +33 1 64 54 48 00

OFICINAS EXTERNAS

América del Norte

Canadá

Tel +1 613 230 39 02
Fax +1 613 230 14 42

EE.UU.

Tel +1 202 776 09 88
Fax +1 202 776 90 80

Europa Central y del Este

Bulgaria

Tel +359 2 91 988
Fax +359 2 945 40 48

Croacia

Tel +385 1 48 91 500
Fax +385 1 48 91 501

República Checa

Tel +420 22 445 42 20
Fax +420 22 445 42 22

Hungría

Tel +36 1 346 03 03
Fax +36 1 315 14 23

Polonia

Tel +48 22 697 73 21
Fax +48 22 697 73 19

Rusia

Tel +7 095 797 53 67
Fax +7 095 797 53 66

Eslovenia

Tel +386 1 588 37 97
Fax +386 1 588 37 99

Europa Occidental

Bélgica

Tel +32 2 502 60 05
Fax +32 2 502 30 81

Finlandia

Tel +35 8 968 723 690
Fax +35 8 968 723 691

Alemania

Tel +49 30 259 26911
Fax +49 30 259 26919

Grecia

Tel +30 1 69 83 871
Fax +30 1 69 83 870

Italia

Tel +39 06 85 35 35 15
Fax +39 06 841 62 26

Portugal

Tel +351 21 313 94 20
Fax +351 21 313 94 29

España

Tel +34 915 857 000
Fax +34 915 470 019

Turquía

Tel +90 312 448 09 40
Fax +90 312 448 09 46

Reino Unido

Tel +44 207 766 3205
Fax +44 207 83 99 279

Oriente Medio/Magreb

Emiratos Árabes Unidos

Tel +97 12 681 28 78
Fax +97 12 68 11 027

Egipto

Tel +20 2 794 86 71
Fax +20 2 795 73 17

Kuwait

Tel +96 5 5 31 31 05
Fax +96 5 5 31 31 07

Arabia Saudita

Tel +96 61 46 53 456
Fax +96 61 4 63 08 44

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

Japón

Tel +81 3 55 72 71 37
Fax +81 3 55 72 71 93

Corea

Tel +82 2 798 49 25
Fax +82 2 798 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 11 301 74 91
Fax +91 11 301 74 94

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 +65 737 50 77
Fax +65 733 58 15

Tailandia

Tel +66 2 67 01 734
Fax +66 2 67 01 738

América Latina

Brasil

Tel +55 61 323 44 64
Fax +55 61 323 44 77
Tel +55 11 37 41 58 24
Fax +55 11 37 41 17 17

Chile

Tel +56 2 244 41 00
Fax +56 2 244 33 34

Méjico

Tel +52 5 488 20 41
Fax +52 5 488 20 45

Información a los Accionistas

Calendario Financiero 2002

Foro Mundial de Inversores:

7 - 8 de febrero de 2002, Marignane, Francia

Presentación de los Resultados Anuales:

18 de marzo de 2002

Junta General Anual:

17 de mayo de 2002, Ámsterdam, Holanda

Informe Provisional del Primer Trimestre – resultados trimestrales:

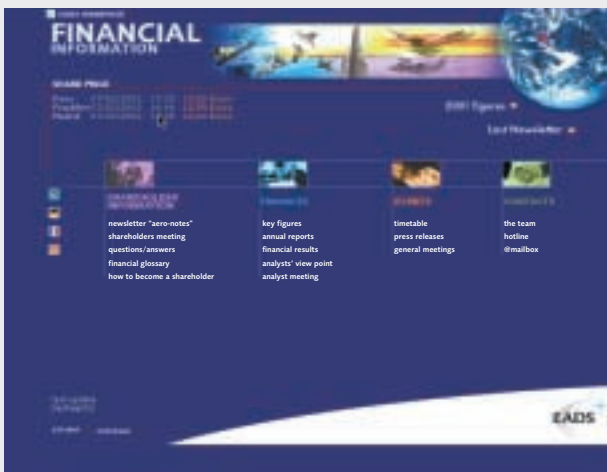
17 de mayo de 2002

Informe Provisional del Segundo Trimestre – resultados del semestre:

25 de julio de 2002

Informe Provisional del Tercer Trimestre – resultados de los nueve primeros meses:

14 de noviembre de 2002



www.eads.net



Junta General Anual celebrada en
Ámsterdam, el 10 de mayo de 2001

Información a los Accionistas

Un equipo de relaciones con los inversores se dedica a facilitar información periódica a los accionistas, tanto si se trata de accionistas particulares, empleados o instituciones.

En el año 2002, EADS continuará mejorando sus canales de comunicación con los accionistas a través de la publicación de informes financieros trimestrales.

El equipo de Relaciones con los Inversores ofrece también una serie de fuentes de información que permite a los accionistas recibir noticias actualizadas sobre los progresos de EADS, como el boletín de noticias trimestral denominado "Aeronotas" y un comunicado mensual dirigido a los inversores y que puede obtenerse en la página web de EADS a partir de abril de 2002.

La página web de EADS, www.eads.net, también facilita una amplia gama de informaciones, incluyendo datos financieros. Los accionistas pueden ponerse en contacto con nosotros todos los días a través de líneas telefónicas gratuitas especiales.

Cómo contactar con Relaciones con los Inversores:

Números de teléfono gratuitos:

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

Los accionistas de otros países pueden ponerse en contacto con nosotros en el teléfono **+33 1 41 33 90 94**

Hemos dedicado una dirección de correo electrónico a responder a las consultas de los accionistas: **comfi@eads.net**

Diseño y producción por Addison

Impreso por SV2

© Copyrights: Airbus, Airbus Military Company, Arianespace, Astrium, EADS Sogerma Services, EADS CASA, EADS Socata, EIP, ESA, Eurocopter, I 3 m – Airbus, MBDA, NH-Industries, Nojaroff, Teamfoto Marquardt.

Todos los derechos reservados

Este documento también está 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
www.eads.net