

# FACTORES DE RIESGO

1.	Riesgos de los mercados financieros	8
2.	Riesgos relacionados con la actividad	10
3.	Riesgos jurídicos	14
4.	Riesgos industriales y vinculados al medio ambiente	15

*EADS está sujeta a diversos riesgos e incertidumbres que pueden afectar a su rendimiento financiero. La actividad, la situación financiera o los resultados de las actividades de EADS podrían verse perjudicados de manera significativa por los riesgos que se describen a continuación. Dichos riesgos no son los únicos a los que se enfrenta EADS, sino que existen otros riesgos que EADS desconoce o considera irrelevantes pero que podrían afectar negativamente a sus actividades empresariales.*

## 1. Riesgos de los mercados financieros

### Exposición a riesgos de divisas

Una parte significativa de los ingresos de EADS están denominados en dólares estadounidenses mientras que una parte sustancial de los gastos en los que incurre están denominados en euros y, en menor medida, en libras esterlinas. Por ello, en la medida en que EADS no utilice instrumentos financieros que le permitan cubrir su exposición al riesgo derivado del tipo de cambio de divisas, sus beneficios se verán afectados por las fluctuaciones en el mercado del tipo de cambio del dólar estadounidense frente a las citadas divisas. Por este motivo, EADS ha introducido una estrategia relativa a tipos de cambio para gestionar y minimizar dicha exposición. Con el fin de asegurar los tipos de cambio a los que se convierten en euros o libras esterlinas los ingresos en dólares estadounidenses (procedentes principalmente de Airbus y del negocio de satélites comerciales), EADS gestiona una cartera de contratos de cobertura de tipos de cambio a largo plazo. Es difícil determinar si la exposición al riesgo derivado del tipo de cambio de EADS se materializará y, en su caso, cuándo llegará a materializarse, en particular teniendo en cuenta la posibilidad de que se produzcan variaciones no predecibles en el volumen de ventas a causa de cancelaciones o aplazamientos de pedidos. Por otra parte, ya que un porcentaje importante de la exposición de EADS a riesgos derivados del tipo de cambio se cubre mediante acuerdos contractuales con terceros, EADS está igualmente expuesta al riesgo de que cualquiera de sus contrapartes en los contratos de cobertura incumplan tales acuerdos. No puede garantizarse que la estrategia de cobertura de divisas de EADS proteja plenamente a la misma frente a variaciones significativas de los tipos de cambio del dólar respecto al euro y a la libra esterlina, ni que dichas variaciones no afecten a los resultados de sus actividades o a su situación financiera.

El volumen consolidado de ventas, costes y activos y pasivos expresados en divisas distintas al euro se convierten a euros para la elaboración de los estados financieros de EADS. Dado que la estrategia de cobertura de tipos de cambio de EADS pretende cubrir su flujo de caja y, en gran medida, su EBIT\* (beneficio antes de intereses e impuestos, amortización de fondo de comercio y resultados extraordinarios), las variaciones en el

valor de esas divisas frente al euro afectarán al valor en euros de los ingresos y costes, el activo y pasivo, así como, en menor medida, el EBIT\* de EADS.

Las fluctuaciones de los tipos de cambio de las divisas distintas al dólar estadounidense en las cuales estén expresados los principales costes de fabricación en los que incurre EADS (principalmente el euro) pueden distorsionar la competitividad de EADS en relación con aquellos competidores cuyos costes estén expresados en otras divisas. Esta situación se produce, particularmente, como consecuencia de las fluctuaciones relativas al dólar estadounidense, ya que el precio de muchos de los productos de EADS y de los de sus competidores (por ejemplo, en el mercado de exportación de defensa) se fija en dólares estadounidenses. La competitividad de EADS puede verse mermada en la medida en que cualquiera de las principales divisas del Grupo se aprecie frente a las principales divisas de sus competidores.

Véase el apartado “1.1.4.3 Medición de los resultados de la gestión – EBIT\* por división”. Efectos de las coberturas sobre el EBIT” en el que se analiza la política de cobertura de tipos de cambio de EADS. Véase el apartado “1.1.3.7 Tratamiento contable de las operaciones de cobertura del riesgo de tipo de cambio en los estados financieros” en el que se resume el tratamiento contable dado por EADS a las operaciones de cobertura de tipos de cambio.

### Exposición al riesgo de financiación de ventas

Con el fin de incrementar las ventas, EADS (principalmente a través de Airbus y ATR en lo que respecta a la aviación comercial) puede acordar participar en la financiación a clientes. En consecuencia, EADS cuenta con una importante cartera de arrendamientos financieros y otros acuerdos de financiación con compañías aéreas. Los riesgos derivados de las actividades de financiación de ventas de EADS pueden clasificarse en dos categorías : (i) riesgo crediticio, que atañe a la capacidad del deudor para cumplir las obligaciones contraídas en virtud de acuerdos de financiación; y (ii) riesgo de valor del avión,

vinculado principalmente a descensos inesperados en el valor futuro de los aviones. Las medidas adoptadas por EADS para mitigar dichos riesgos incluyen la optimización de estructuras financieras y jurídicas, la diversificación entre series de aviones y clientes, el análisis crediticio de las contrapartes de financiación, la dotación de provisiones relativas a la exposición al riesgo del valor de los activos y de los créditos y el traspaso a terceros de la exposición a determinados riesgos. No puede garantizarse que dichas medidas protejan plenamente a EADS frente a eventuales impagos por parte de clientes ni frente a descensos significativos del valor de los aviones financiados en el mercado de segunda mano.

Los acuerdos para la financiación de ventas de EADS exponen a la Sociedad al riesgo derivado del valor del avión, dado que mantiene garantías sobre los aviones con el fin de garantizar el cumplimiento por parte de los clientes de sus obligaciones financieras frente a EADS, y dado que garantiza parte del valor de mercado de ciertos aviones durante un período limitado posterior a su entrega a los clientes. En condiciones de mercado adversas, el mercado de aviones de segunda mano podría perder liquidez y el valor de mercado de los aviones de este tipo podría disminuir considerablemente por debajo de los importes estimados. En el caso de que se produjera un impago de las obligaciones en virtud de la financiación por parte de un cliente, en el momento en que el valor de mercado de una aeronave usada hubiera disminuido de manera inesperada, EADS quedaría expuesta a la diferencia entre el importe del préstamo pendiente de pago y el valor de mercado de dicho avión, neto de costes adicionales (tales como los costes de mantenimiento y de nueva comercialización, etc.) Del mismo modo, si un descenso imprevisto en el valor de mercado de un avión determinada se produjera durante el período de vigencia de la garantía del valor del activo (“GVA”) respecto a dicho avión, EADS quedaría expuesta a una pérdida equivalente al importe máximo de la diferencia entre el valor de mercado de dicho avión y el importe de la garantía del valor del activo. No puede garantizarse que las medidas adoptadas por EADS sean suficientes para cubrir esas eventuales diferencias.

A través del departamento de gestión de activos de Airbus y como resultado de determinadas operaciones de financiación llevadas a cabo en el pasado, EADS es propietaria de aviones usados, lo cual la expone directamente a las fluctuaciones del valor de mercado de dichos aviones de segunda mano.

### Riesgo de crédito de la contraparte

EADS está expuesta al riesgo de crédito en la medida en que las contrapartes de sus instrumentos financieros incumplan sus obligaciones de pago. Sin embargo, el Grupo cuenta con políticas para evitar concentraciones del riesgo de crédito y para asegurar que éste sea limitado.

Las operaciones de tesorería y las contrapartes de los instrumentos derivados se limitan a instituciones financieras con alta calidad crediticia. EADS ha establecido un sistema de límite de crédito para gestionar y limitar su exposición al riesgo de crédito de manera activa. Este sistema de límite asigna líneas de exposición máxima a las contrapartes de las operaciones financieras, basándose como mínimo en sus clasificaciones crediticias con arreglo a los datos publicados por Standard & Poor’s, Moody’s y Fitch. Los límites respectivos se controlan y actualizan con regularidad.

Dado que el riesgo de crédito de las contrapartes también surge en el contexto de las operaciones de financiación de ventas, la política general de EADS consiste en proporcionar financiación a clientes y a través de estructuras con una reputación crediticia apropiada. Véase el apartado “1.1.7.4 Financiación de ventas”.

### Riesgos asociados a la cartera de inversiones en acciones

EADS mantiene determinadas inversiones en acciones por motivos comerciales o estratégicos que pueden variar durante el tiempo que dura la inversión. Las inversiones en acciones se contabilizan utilizando o bien el valor razonable de las mismas, o bien el método de la participación (empresas asociadas) para los casos en los que EADS tenga la capacidad de ejercer una influencia significativa. Si el valor razonable no se puede determinar con facilidad, la inversión se contabiliza a su coste de adquisición.

La inversión principal de EADS en empresas asociadas es Dassault Aviation. El valor neto de los activos de esta inversión, al 31 de diciembre de 2006, era de 2.000 millones de euros. EADS estima que el riesgo de variaciones inesperadas en el valor de Dassault Aviation así como de las restantes empresas asociadas es remoto. Respecto a inversiones en acciones diferentes a las efectuadas en empresas asociadas, las cuales suponen sólo una parte de los activos totales de EADS, la Sociedad no considera significativo el riesgo de variaciones negativas del valor razonable, ni de pérdidas de valor en estas inversiones.

La autocartera de EADS no se considera inversión en acciones. Asimismo, la inversión en acciones propias no se considera expuesta a riesgos, ya que toda variación de su valor se refleja directamente en los fondos propios únicamente cuando se venden en el mercado y nunca afecta a los ingresos netos. Las acciones propias tienen como principal objetivo cubrir el riesgo de dilución derivado de los planes de compra de acciones para empleados y del ejercicio de las opciones de compra de acciones por parte de los mismos.

## 2. Riesgos relacionados con la actividad

### Carácter cíclico del mercado de la aviación

En 2006, el volumen de ventas combinado generado por Airbus y ATR representó aproximadamente dos tercios del volumen consolidado de ventas de EADS. Tradicionalmente, el mercado de aviones comerciales para el transporte de pasajeros ha mostrado tendencias cíclicas derivadas, en parte, de la sensibilidad de la demanda de transporte aéreo de pasajeros al crecimiento del producto interior bruto (“PIB”). No obstante, existen otros factores que desempeñan un papel importante, como (i) la edad media y la obsolescencia técnica de la flota respecto de los aviones nuevos; (ii) el número y las características de los aviones que han sido retirados de servicio y que se encuentran pendientes de una posible vuelta a la actividad; (iii) los coeficientes de ocupación; (iv) la política de tarifas de las compañías aéreas; (v) la salud financiera de las compañías aéreas; y (vi) la liberalización del mercado. EADS estima que el mercado de aviones comerciales para el transporte de pasajeros seguirá siendo cíclico, y que los baches que se puedan producir en las tendencias económicas generales pueden tener efectos negativos sobre su resultado operativo y su situación financiera.

### Impacto del terrorismo, las epidemias y catástrofes en el mercado de la aviación

Como han demostrado los atentados de Nueva York y Madrid y la expansión del síndrome respiratorio agudo severo (“SRAS”), así como la gripe aviar, el terrorismo y las epidemias pueden afectar negativamente a la percepción por parte del público de la seguridad y comodidad de los viajes en avión y por ello reducir la demanda de tales viajes y de aviones comerciales. El estallido de la guerra en una determinada región también puede afectar al deseo del público de viajar por vía aérea. Por otra parte, los accidentes aéreos graves pueden repercutir negativamente en la percepción que el público o las autoridades reguladoras tienen de la seguridad de cierto tipo de avión, diseño o compañía aérea. Como consecuencia de los atentados terroristas, epidemias y otras catástrofes, una compañía aérea puede enfrentarse a un repentino descenso de la demanda de viajes en avión y verse obligada a adoptar costosas medidas de seguridad. En respuesta a ese tipo de acontecimientos, y a su influencia negativa sobre el sector de las compañías aéreas en general o sobre ciertas compañías aéreas en particular, EADS puede sufrir un descenso en la demanda de todos o de determinados tipos de aviones y sus clientes pueden pedir que se posponga la entrega de nuevos aviones o cancelar ciertos pedidos.

### Dependencia del gasto público en defensa y de determinados mercados

En 2006, aproximadamente el 25% del volumen consolidado de ventas de EADS estuvo generado por el gasto en defensa. Con independencia del mercado considerado, las inversiones en el ámbito de la defensa dependen de un complejo conjunto de consideraciones geopolíticas, de restricciones presupuestarias y de la capacidad de las fuerzas armadas para hacer frente a amenazas específicas y ejecutar determinadas misiones. El gasto de defensa puede experimentar fluctuaciones importantes de un año para otro y de un país a otro. Unas condiciones económicas y políticas desfavorables, así como ciertos baches en las tendencias económicas generales pueden tener consecuencias negativas, en el futuro, en el resultado operativo y la situación financiera de EADS.

En el caso de que varios países decidieran celebrar de forma conjunta contratos de compra de defensa, las presiones económicas, políticas y/o presupuestarias de alguno de dichos países podrían influir negativamente en la capacidad de EADS para participar en dichos contratos o para cumplirlos.

Además, una parte significativa de la carga de trabajo de EADS (incluyendo a Airbus) se concentra en ciertas regiones o países que incluyen los Estados Unidos, China, la India y los Emiratos Árabes Unidos. Unas condiciones económicas y políticas desfavorables, así como ciertos baches en las tendencias económicas generales, dentro de esos países o regiones, pueden tener consecuencias negativas, en el futuro, en el resultado operativo y la situación financiera de EADS.

### Dependencia

Una parte significativa de la carga de trabajo de EADS (incluyendo Airbus) se realiza en ciertas regiones. En 2006, aproximadamente el 25% del volumen consolidado de ventas de EADS provenía de ciertas regiones o del gasto en defensa. Con independencia del mercado considerado, las inversiones en el ámbito de la defensa dependen de un complejo conjunto de consideraciones geopolíticas, de restricciones presupuestarias y de la capacidad de las fuerzas armadas para hacer frente a amenazas específicas y llevar a cabo determinadas misiones. El gasto de defensa puede experimentar fluctuaciones importantes de un año para otro y de un país a otro. Unas condiciones económicas y políticas desfavorables, así como declives en las tendencias económicas generales en los mercados de defensa de EADS pueden tener consecuencias negativas, en el futuro, en el resultado operativo y la situación financiera de EADS.

## Participación en proyectos de colaboración público-privada e iniciativas de financiación privadas

Los clientes del sector de defensa, sobre todo en el Reino Unido, solicitan cada vez con mayor frecuencia propuestas y contratos de concesión en virtud de planes conocidos como proyectos de colaboración público-privada (“PPP”, Public-Private Partnerships) o iniciativas de financiación privadas (“PFI”, Private Finance Initiatives). Los PPP y las PFI difieren considerablemente de las ventas de equipamiento de defensa tradicionales, puesto que incorporan elementos tales como :

- la prestación de amplios servicios operativos durante el período de vida útil del equipo;
- propiedad y financiación continuada del equipo por una entidad distinta del cliente, como el proveedor del equipo;
- el cumplimiento obligatorio de requisitos específicos del cliente relativos a las normativas sobre contabilidad o sobre adquisición pública; y
- disposiciones que permiten al proveedor del servicio buscar clientes adicionales para la capacidad no utilizada.

EADS es parte en contratos de PPP y PFI, por ejemplo a través de Paradigm con Skynet 5 y servicios de telecomunicaciones relacionados, y participa en propuestas de PFI adicionales, tales como el proyecto Airtanker (FSTA – Future Strategic Tanker Aircraft). Una de las dificultades asociadas a las PFI radica en la distribución de los riesgos entre las diferentes partes y en la elección del momento adecuado para proceder a la asignación de los mismos a lo largo del transcurso del proyecto.

No se puede ofrecer garantías de la medida en que EADS logrará de manera eficaz y efectiva (i) competir por futuros programas de PPP y PFI; (ii) administrar los servicios contemplados en virtud de dichos contratos; (iii) financiar la adquisición del equipo y la prestación permanente de servicios relacionados con el mismo, o (iv) acceder a los mercados para la comercialización del exceso de capacidad. EADS podría tener que afrontar riesgos inesperados de carácter político, presupuestario, normativo o competitivo durante el dilatado periodo de tiempo que duren los programas de PPP y PFI.

## Competencia y acceso al mercado

La mayoría de las actividades de EADS son objeto de una fuerte competencia, y Airbus se ha visto afectada por fuertes presiones a la baja en los precios como consecuencia de dicha competencia. EADS considera que algunas de las causas que originan esta competencia en los precios se han atenuado gracias a las reestructuraciones en el sector aeroespacial y de defensa que se están produciendo en la actualidad. No obstante, ciertos clientes han tenido incentivos para fomentar la competitividad en una serie de factores, como el precio y las condiciones de pago. No

existen garantías de que dicha competencia no vaya a intensificarse, especialmente en un contexto de estancamiento económico prolongado.

Por otra parte, los contratos aeroespaciales y de defensa se conceden, implícita o explícitamente, atendiendo a un criterio de preferencia nacional. Aunque EADS es una agrupación multinacional, lo que le permite ampliar mucho su mercado interno, la Sociedad corre el riesgo de encontrarse en una situación de desventaja competitiva en determinados países, particularmente fuera de Europa, frente a proveedores locales de determinados productos. Habida cuenta de la importancia estratégica y de la sensibilidad política de los sectores aeroespacial y de defensa, se prevé que los aspectos políticos influyan en la elección de determinados productos en un futuro próximo.

## Disponibilidad de financiación pública

Desde 1992, la Unión Europea y los Estados Unidos vienen operando al amparo de un acuerdo que establece las condiciones en las que los Gobiernos pueden proporcionar ayuda financiera a los fabricantes de aviones civiles. La retirada unilateral del acuerdo de 1992 por parte del gobierno de los Estados Unidos a finales de 2004 desembocó en la presentación de demandas y contrademandas formales por parte de los Estados Unidos y la Unión Europea, respectivamente, ante la Organización Mundial del Comercio (“OMC”). Aunque ambas partes han expresado su deseo de llegar a un acuerdo negociado que establezca unas reglas del juego equitativas para la financiación de futuros desarrollos en el ámbito de la aviación, no han conseguido, hasta el momento, llegar a un acuerdo en los temas clave. Los términos y condiciones de cualquier nuevo acuerdo, o el resultado del procedimiento formal ante la OMC, podrían limitar el acceso de EADS a fondos de riesgo compartido para grandes proyectos, o crear una situación poco favorable para el acceso a fondos gubernamentales por parte de EADS en comparación con sus competidores estadounidenses.

En el pasado, EADS y sus principales competidores se beneficiaron de la financiación pública para la investigación y desarrollo de sus productos. Por ejemplo, EADS recibió, por parte de algunos gobiernos, financiación reembolsable para el programa del A380, y se encuentra negociando con algunos países de la UE la financiación para desarrollar el programa de avión comercial A350XWB. Sin embargo, no es posible asegurar que la financiación pública se mantenga en el futuro, tanto para los citados proyectos como para otros distintos, debido en parte a los procedimientos anteriormente mencionados.

## Productos y servicios de alta tecnología

EADS proporciona a sus clientes unos productos y servicios que incorporan, en la mayoría de las ocasiones, una tecnología muy avanzada y cuyo diseño y fabricación pueden resultar muy complejos y exigir un alto grado de integración y coordinación a lo largo de la cadena de suministros. Asimismo, la mayoría de los productos de EADS deben funcionar en condiciones de utilización muy exigentes. Aunque EADS considera que cuenta con sofisticados métodos de diseño, fabricación y prueba de sus productos, no puede garantizar que estos productos o servicios se desarrollen, fabriquen o exploten con éxito, ni que se lleven a cabo según lo previsto o que vayan a obtener los resultados esperados.

Algunos de los contratos celebrados por EADS establecen la renuncia a una parte del beneficio esperado; una reducción de los pagos a percibir; el compromiso de proporcionar un determinado servicio o producto; el lanzamiento de otro producto sustitutivo; o una reducción del precio en ventas posteriores realizadas al mismo cliente, en el supuesto de que los productos no se entreguen a tiempo o no funcionen correctamente. No existen garantías de que no se vaya a producir la imposición de sanciones relativas al cumplimiento o la rescisión de contratos en el caso de que EADS no cumpla los plazos de entrega u otras obligaciones contractuales.

Por ejemplo, tras las dificultades experimentadas por EADS en la producción del programa del A380 – que le llevaron a revisar el calendario de entregas del avión en dos ocasiones – algunos clientes decidieron anular sus pedidos de A380. Además, el EBIT\* de Airbus se vio afectado negativamente por un importe de 2.500 millones de euros en 2006, en parte por las penalizaciones contractuales que tuvo que pagar a algunos clientes por el retraso en las entregas. Para más detalles ver “1.1 Exámen y Análisis por parte de la dirección de la situación financiera y los resultados de las operaciones – Visión General – Desarrollos Importantes en Programas y Reestructuraciones en 2006”.

No existen garantías de que no se vayan a producir en el futuro problemas similares a los que ya experimentados en el desarrollo del A380. Además de los costes derivados de la garantía de los productos, de la ejecución de los contratos y de las medidas correctoras necesarias, esos problemas pueden incrementar los costes o reducir los ingresos – en particular a consecuencia de la rescisión de contratos – con el consiguiente impacto negativo en los resultados operativos futuros y en la condición financiera de EADS. Cualquier problema futuro podría tener también importantes consecuencias negativas en la reputación comercial de los productos de EADS. Véase el apartado “3. Riesgos jurídicos – Responsabilidad derivada de los productos y sus garantías”.

## Programas principales de investigación y desarrollo

El entorno comercial de un buen número de los principales sectores de actividad de EADS se caracteriza por tener asociados importantes gastos de investigación y desarrollo que requieren considerables inversiones iniciales. Los planes de negocio que han motivado dichas inversiones suponen, a menudo, un largo periodo de amortización antes de lograr la recuperación de dichas inversiones y apuestan por un cierto rendimiento durante dicho periodo, para justificar la inversión inicial. No es posible garantizar el cumplimiento de las estimaciones técnicas, comerciales y de mercado que han servido de base a dichos planes de negocio, ni que, en consecuencia, se consiga alcanzar los beneficios o el período de amortización previstos en dichos planes.

EADS prevé un posible aumento significativo de sus costes de investigación y desarrollo en los próximos años debido a la aceleración de la implantación de nuevos programas, especialmente el desarrollo del A350XWB.

## Programa de reestructuración “Power8”

EADS ha anunciado la implantación, en Airbus, de un programa de reducción significativa de costes y de reestructuración denominado “Power8”. Dicho programa atiende a todos los aspectos de la empresa y pretende hacerla más ligera, integrada, eficiente y productiva. Como parte de Power8, la Dirección de Airbus hará todos los esfuerzos por aplicar reducciones de costes y generar liquidez, para contribuir con 2.100 millones de euros al EBIT\* a partir de 2010 y aportar un total de 5.000 millones de euros de cash flow acumulado entre 2007 y 2010. Gran parte de la reducción de costes provendrá de la reducción de plantilla de Airbus en 10.000 empleados (de los cuales, aproximadamente un 50% son trabajadores temporales y subcontratas locales).

No obstante, dichas previsiones de ahorros se basan en estimaciones preliminares, de manera que el ahorro real puede ser muy diferente. En particular, esas medidas de reducción de costes se basan en las condiciones actuales y no toman en consideración los posibles aumentos de costes que podrían provenir de ciertos cambios en el sector o en las operaciones, incluyendo los desarrollos de nuevas actividades, los aumentos de sueldos y precios, u otros factores. La incapacidad de EADS para implantar las medidas de reducción de costes previstas de forma satisfactoria o la posibilidad de que dichos esfuerzos no produzcan la reducción de costes estimada, pueden incidir negativamente en los resultados operativos futuros y en la situación financiera de la empresa.

Junto con la posibilidad de que la reducción de costes prevista en el programa Power8 no se consiga, EADS puede incurrir también en mayores costes de los esperados en cuanto a la implementación de dicho programa, que dependerán del resultado de las actuales negociaciones con los representantes de los trabajadores y otros

interlocutores. Las reestructuraciones, los cierres, la venta de centros y las reducciones de puestos de trabajo también podrían afectar negativamente a las relaciones laborales y las relaciones públicas del Grupo y han desembocado y pueden volver a desembocar en jornadas de paro y/o manifestaciones. En el caso de que EADS se mostrara incapaz de negociar de forma efectiva con los representantes de los trabajadores y dichos paros y/o manifestaciones se prolongaran o si los costes de implementación de Power8 fueran mayores de los previstos a consecuencia de dichas negociaciones, los resultados operativos futuros de EADS y su situación financiera pueden verse afectados negativamente.

### Aceleración industrial

A consecuencia del gran número de nuevos pedidos de aviones de los últimos años, EADS ha aumentado el ritmo de su producción para adaptarse a los calendarios de entrega acordados para los nuevos aparatos, en particular en Airbus y Eurocopter. Dado que EADS se aproxima a su máxima capacidad, la posibilidad de aumentar su ritmo de producción dependerá de varios factores incluyendo la ejecución de los planes internos de desempeño, la disponibilidad de materias primas y componentes (como el aluminio, el titanio y composites), la transformación de materias primas en componentes y piezas, así como el rendimiento de proveedores y subcontratistas. Un fracaso en cualquiera de dichos elementos o en todos ellos podría suponer el incumplimiento de entregas pactadas y, dependiendo del retraso respecto de los plazos estipulados, podría conllevar costes adicionales y la decisión de los clientes de fijar nuevos plazos o de cancelar sus encargos.

### Riesgos vinculados a programas

Además de a los factores de riesgo mencionados anteriormente, EADS se enfrentará también a los siguientes riesgos vinculados a programas (la lista a continuación no pretende ser exhaustiva sino que subraya los riesgos actuales identificados por la Dirección como reales). Los tres primeros puntos se refieren a los riesgos a los que Airbus, en particular, debe enfrentarse :

- *Programa A380*. En relación con el programa A380, y a consecuencia de los retrasos en la entrega anunciados en 2006, EADS se enfrenta a los retos principales siguientes : (i) gestionar la presión sobre la cadena de suministros dado el fuerte aumento de la producción previsto para los próximos años, (ii) evitar las interrupciones de la producción que podrían provenir de la aplicación de Power8, en particular en lo referido a las relaciones laborales, e (iii) introducir una nueva maqueta digital en la producción futura del A380. La capacidad de EADS para superar esos retos será crítica para asegurarse una producción sin problemas de los aviones de “segunda generación”, es decir, aquellos que superen la producción inicial de 25 aviones;

- *Programa A350XWB*. En relación con el programa A350XWB, EADS se enfrenta a los retos principales siguientes : (i) asegurarse – entre otros, mediante la formación – de la disponibilidad del personal y los recursos clave, en particular en lo referido a la industrialización de ciertos componentes, (ii) transformar, en términos favorables, los pedidos para la versión anterior del A350, en pedidos para la nueva versión XWB, y (iii) comprometer con el programa a los socios que acepten compartir el riesgo, al nivel esperado por Airbus;
- *Programa A400M*. En relación con el programa A400M, EADS se enfrenta a los principales riesgos siguientes : (i) gestionar los retos técnicos novedosos para Airbus, en particular la modelización del comportamiento del avión basado en un motor turbohélice muy potente montado en un ala alta y la realización de vuelos en un contexto de operaciones tácticas, y (ii) asegurarse de que el avión consigue la certificación comercial y cumple las diversas calificaciones militares que exigen los clientes en cada país;
- *Programa NH90*. En relación con el programa NH90, EADS se enfrenta a los retos principales siguientes : (i) gestionar el calendario de desarrollo y los objetivos de costes de los programas actuales para desarrollar sus diversas versiones, y (ii) gestionar el fuerte aumento de la producción del programa y la consiguiente presión sobre la cadena de suministro;
- *Programa Paradigm*. En relación con el programa Paradigm, EADS se enfrenta a los retos principales siguientes : (i) asegurarse de que el desarrollo de la infraestructura de Skynet 5 será terminado a tiempo, (ii) reforzar los ingresos por parte de terceros, y (iii) completar, lanzar y asegurarse del buen funcionamiento de los satélites Skynet 5A, 5B y 5C. La pérdida de cualquiera de ellos acarrearía consecuencias operativas, comerciales y contables.

### Compromisos relativos a pensiones

EADS participa en varios planes de pensiones tanto para ejecutivos como para empleados no ejecutivos. Algunos de los citados planes se encuentran insuficientemente financiados. Para más información sobre estos planes, vea “1.1. Exámen y Análisis por parte de la dirección de la situación financiera y los resultados de las operaciones” así como “Notas a los Estados financieros Consolidados (NIIF) – Nota 21b Provisiones para planes de pensiones”. Aunque EADS ha dotado en su balance una provisión para cubrir la parte correspondiente a la financiación insuficiente basándose en estimaciones actuales, no puede asegurarse que, en el futuro, dichas estimaciones no deban ser revisadas al alza, lo que obligaría a EADS a dotar nuevas provisiones relacionadas con dichos planes. Las posibles provisiones adicionales podrían impactar negativamente en el patrimonio total de la empresa (antes de impuestos), lo cual, a su vez, podría tener un efecto negativo en su situación financiera futura.

## 3. Riesgos jurídicos

### Importancia de las joint ventures y de las participaciones minoritarias

Una parte importante del volumen de ventas de EADS proviene de varios consorcios, *joint ventures* y participaciones accionariales en otras sociedades. EADS considera que sus alianzas y colaboraciones representan una importante ventaja competitiva. Estos acuerdos y participaciones comprenden fundamentalmente :

- los consorcios Eurofighter y AirTanker;
- tres *joint ventures* principales : MBDA, ATR y Atlas Elektronik;
- participaciones mayoritarias : Dornier GmbH; e
- inversiones en empresas asociadas : Dassault Aviation.

Las colaboraciones y alianzas con otras compañías del sector forman parte de la estrategia de EADS. Así, la parte del volumen de ventas generado por consorcios, *joint ventures* y participaciones accionariales podría seguir aumentando en el futuro. Esta estrategia puede suponer puntualmente modificaciones en la estructura organizativa de las *joint ventures* existentes en las que EADS participa, o un reajuste en el control que EADS ejerce.

El grado de control ejercido por EADS en los consorcios, *joint ventures* y a través de las participaciones accionariales varía de un caso a otro y es susceptible de evolucionar. Aunque EADS intenta participar en *joint ventures* a partes iguales con sus socios, existe el riesgo de enfrentarse a desacuerdos o bloqueos, propio de cualquier entidad controlada de forma conjunta, en particular de aquéllas en las que todas las decisiones importantes deben tomarse por unanimidad de sus miembros, o en las que existen derechos de salida limitados. Por otra parte, el resto de las partes asociadas en estas entidades pueden ser también competidores de EADS y, en consecuencia, tener intereses divergentes de los de EADS.

Además, EADS únicamente puede tener un acceso limitado a la contabilidad y a la información de las entidades en las que posee una participación minoritaria. Por lo tanto, sólo puede tener un conocimiento limitado de sus actividades y de sus resultados, en contraposición a las entidades en las que tiene una participación mayoritaria o en cuya gestión diaria participa.

### Responsabilidad derivada de los productos y sus garantías

EADS diseña, desarrolla y fabrica productos de alto perfil y elevado valor unitario, tales como aviones civiles y militares y equipos espaciales. Por ello, EADS corre riesgos en materia de responsabilidad derivada de dichos productos y de reclamaciones efectuadas al amparo de las garantías ligadas a los mismos, en caso de que cualquiera de ellos no cumpla con las especificaciones que les sean aplicables. A pesar de que EADS considera que sus programas de seguros son suficientemente adecuados para cubrir estos riesgos y aunque no se ha producido ninguna reclamación importante, no puede garantizarse que no vayan a presentarse reclamaciones en el futuro contra EADS, o que la cobertura de dichos seguros vaya a ser suficiente.

### Propiedad Intelectual

EADS se encuentra respaldado por la legislación en materia de patentes, derechos de autor, marcas e información comercial reservada, así como por los acuerdos con los empleados, clientes, proveedores y terceras partes, para establecer y mantener sus derechos de propiedad intelectual en los productos y tecnologías que utiliza en sus actividades. A pesar de los esfuerzos de EADS por defenderlos, sus derechos de propiedad intelectual, ya sean directos o indirectos, pueden ser puestos en tela de juicio, invalidados o ignorados. Además, las leyes de algunos países no protegen los derechos de propiedad de EADS con la misma amplitud que las leyes europeas o norteamericanas, de forma que, en ciertos países, EADS puede verse impedida para proteger la tecnología de forma adecuada frente a terceros, quienes pueden copiarla o utilizarla sin autorización con las consiguientes consecuencias negativas para su posición competitiva.

### Controles a las exportaciones y otras regulaciones

Los mercados de exportación tienen una gran importancia para EADS. No obstante, se considera que un buen número de productos de uso militar concebidos y fabricados por EADS tienen un interés estratégico nacional. En consecuencia, la exportación de dichos productos fuera de los mercados nacionales en los que opera EADS corre el riesgo de ser restringida o sometida a la obtención de licencias y controles a la exportación, impuestos fundamentalmente por el Reino Unido, Francia, Alemania y España, países donde EADS desarrolla sus principales actividades militares, y por otros países de los que proceden los proveedores, fundamentalmente

los EE.UU. No puede garantizarse (i) que los controles a la exportación no serán más restrictivos, ni (ii) que las nuevas generaciones de productos desarrollados por EADS no vayan a ser objeto de controles similares o incluso más rigurosos, ni (iii) que no concurren factores geopolíticos que hagan imposible la obtención de licencias para la exportación en relación con determinados clientes o limiten la capacidad de EADS para llevar a cabo sus actividades según los términos de contratos previamente suscritos. Un acceso reducido a los mercados militares de exportación podría afectar de forma negativa a la actividad, a la situación financiera y al resultado de las actividades de EADS.

EADS también está sujeta a otras regulaciones nacionales que pueden afectar a sus actividades y a su situación financiera, por ejemplo en materia de protección del medio ambiente, de utilización de productos, de prácticas laborales y de relaciones con autoridades extranjeras. Además, la capacidad de EADS para comercializar nuevos productos y para acceder a nuevos mercados puede depender de la obtención de certificaciones y autorizaciones gubernamentales según un determinado calendario.

## 4. Riesgos industriales y vinculados al medio ambiente

Junto con otras empresas de los principales sectores en los que desempeña sus actividades, EADS está sometida a numerosas normas comunitarias, nacionales, regionales y locales relativas a emisiones a la atmósfera, vertidos en aguas superficiales y subterráneas y eliminación y tratamiento de material residual. EADS estima que posee la capacidad necesaria para cumplir con la normativa medioambiental más estricta para el futuro contemplada en las leyes y regulaciones vigentes, incluyendo las normas medioambientales sobre la calidad del producto cada día más rigurosas que se aplicarán en los próximos años, sin tener

que hacer grandes desembolsos de capital. Sin embargo, no puede garantizarse que el aumento de los gastos de equipamiento y de los costes de explotación que se deriven del esfuerzo por ajustarse a las nuevas normativas sobre medio ambiente no tenga consecuencias negativas en el resultado operativo y la situación financiera de EADS.

Para más información, véase “Parte 2/2.3 Protección del medio ambiente”.