

**CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE
FERROCARRILES, S.A.
Y
SOCIEDADES DEPENDIENTES QUE COMPONEN
EL GRUPO CAF (CONSOLIDADO)**

C.A.F.

INFORME PRIMER SEMESTRE 2018

JULIO 2018



**INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO
CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE SEIS MESES
TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2018
DEL GRUPO CONSOLIDADO**

MODELO DE NEGOCIO GRUPO CAF Y PERSPECTIVAS

CAF constituye un grupo multinacional con más de 100 años de experiencia ofreciendo sistemas integrales de transporte a la vanguardia tecnológica y de alto valor añadido en movilidad sostenible.

Referente en el sector ferroviario, ofrece a sus clientes una de las más amplias y flexibles gamas de producto del mercado, desde sistemas integrales de transporte hasta material rodante, componentes, infraestructuras, señalización y servicios (mantenimiento, rehabilitación y servicios financieros). Dentro del segmento de material rodante, que constituye su principal negocio, CAF ofrece una amplia gama de productos que abarca, entre otros, desde trenes de alta velocidad, hasta trenes regionales y de cercanías (diésel y eléctricos), metros, tranvías y LRVs o locomotoras.

Con más del 90% de la cifra de negocio correspondiendo al mercado internacional y con gran foco en Europa Occidental, el Grupo CAF dispone de plantas productivas en España, Francia, Estados Unidos, México y Brasil, además de una nueva planta actualmente en construcción en Reino Unido que empezará a operar en la segunda mitad de este año 2018. Asimismo, dispone de oficinas y centros de mantenimiento de flotas de vehículos ferroviarios en más de 20 países en los cinco continentes.

La estrategia del Grupo CAF para 2020 persigue como objetivo principal el crecimiento del Grupo de manera rentable. Para ello, las actividades del Grupo CAF en los próximos años estarán enfocadas en avanzar en el desarrollo de líneas de acción provenientes de ejercicios anteriores, así como en la puesta en marcha de nuevos ámbitos de actuación, como por ejemplo:

- Afianzar nuestro crecimiento internacional en el negocio principal de diseño y fabricación de trenes y componentes, mediante la exploración de mercados tradicionales y alternativos de gran proyección. Se apoyará en la gran cartera de pedidos, que representa 3,9 veces las ventas del ejercicio anterior (sin considerar los contratos pendientes de formalizar ya adjudicados o en los que CAF es proveedor preferente), incluyendo asimismo fórmulas de negocio en alianza. A este respecto, cabe señalar las actuaciones ya en marcha encaminadas a dotarnos de capacidad industrial en Reino Unido en varias áreas de actividad (servicios, ingeniería y fabricación), para una mejor atención de las necesidades de dicho mercado.
- Apuesta decidida por el crecimiento en negocios de servicios a largo plazo aplicados al sector ferroviario más allá del mantenimiento de flotas, como son las concesiones, la operación de sistemas ferroviarios, el alquiler, el mantenimiento y/o la rehabilitación de trenes y locomotoras, así como las diversas propuestas de valor a clientes que pudieran derivarse de la comercialización de servicios digitales (Condition Based Maintenance, gestión de flotas, etc.).
- Crecimiento significativo en negocios relacionados con el diseño y construcción de sistemas de transporte llave en mano para operar y, cuando los clientes así lo requieran, realizar su mantenimiento u operación, en solitario o en alianza, incluyendo inversión de capital según el caso.
- Continuación del esfuerzo inversor en desarrollo tecnológico, tanto en lo referido a tecnologías como a productos de alto valor añadido, comercializables a nivel de componente, subsistema o material destinado a proveer a los clientes en todas nuestras ramas de actividad (material rodante, señalización, energía, gestión de datos, inspecciones, etc.). Entre otros, cabe mencionar aquellos proyectos incluidos en la plataforma tecnológica ferroviaria europea Shift2Rail.
- Avanzar en la propuesta de valor a clientes mediante los planes de desarrollo comercial y técnico de nuestras filiales: Signalling, Power & Automation, Turnkey & Engineering, Vectia, etc. Esta estrategia pretende incrementar y diversificar la oferta integral de transporte más allá del ferroviario, dando respuesta a las nuevas necesidades sociales de movilidad sostenible.

Para ello, la apuesta tecnológica ha sido y es parte fundamental en la estrategia continua como medio para situarse en la vanguardia competitiva.

En este contexto el preacuerdo alcanzado para la adquisición de la firma polaca Solaris por parte del Grupo CAF (que se espera materializar totalmente en la segunda mitad del año una vez concluidos los trámites necesarios, que incluyen la autorización correspondiente por parte de las autoridades de defensa de la competencia), constituye un enorme paso adelante en cuanto al posicionamiento de CAF dentro del segmento de movilidad urbana sostenible, a través de uno de los líderes europeos del sector de autobuses urbanos sostenibles: híbridos, eléctricos, trolebuses, o movidos por pila de combustible. Las muy favorables perspectivas de crecimiento en este segmento, ayudadas por la creciente sensibilización de las autoridades públicas y de la sociedad en su conjunto con respecto a la necesidad de reducir las emisiones contaminantes en el ámbito del transporte, soportan esta operación.

Igualmente, a comienzos del mes de julio de 2018 el Grupo CAF ha materializado la compra de una participación inicial del 30% en la sociedad Orbital Sistemas Aeroespaciales, S.L., sita en Noain (Navarra) y referente en el desarrollo de sistemas críticos en los sectores aeronáutico, espacial y ferroviario, participación ampliable en función de la evolución de ciertos parámetros de negocio. Con esta participación, el Grupo CAF espera contribuir al refuerzo de las actividades actuales de Orbital, así como beneficiarse de una base de desarrollo puntera en materia de sistemas complejos con estándares de seguridad elevados (hardware, software e integración y servicios de validación) para el desarrollo de sus propias soluciones en el sector del transporte ferroviario.

- Avanzar en la digitalización de nuestros procesos operativos, tanto fabriles como de prestación de servicios, en aras de una mayor eficiencia y un menor lead-time de proyectos (Industria 4.0). Estas iniciativas abarcan soluciones innovadoras para los servicios incluidos en sus soluciones ferroviarias, para sus procesos productivos, así como en sus sistemas de información, como medio para garantizar su competitividad a largo plazo.
- Ejecución sistemática y recurrente de programas de contención de gastos, reducción de costes e inventarios y excelencia en materia de calidad, seguridad y gestión de todas las actividades y áreas de negocio del Grupo, todo ello en un entorno altamente competitivo. Lo que incluye:
 - Mejora continua de las plataformas y módulos constructivos (p.e. Oaris, Civity UK, Urbos AXL, metros, etc.)
 - Expansión progresiva del Plan de Transformación de las Operaciones Industriales.
 - Optimización del coste de ciclo de vida del producto (LCC), elemento que de manera creciente está llamado a definir nuestro nivel competitivo.
- Finalmente, avanzar en aspectos fundamentales de la gestión empresarial como, por ejemplo, la Responsabilidad Social Corporativa, la atención a accionistas e inversores, la gestión corporativa de riesgos y, en general, prácticas relacionadas con el buen gobierno corporativo.

En definitiva, en un mercado de creciente competitividad, la búsqueda continua de soluciones adaptadas a las necesidades de nuestros clientes que aumenten su satisfacción forma parte del ADN de la Compañía, a través de la cultura compartida por todas las personas que forman parte del Grupo CAF, dando respuesta equilibrada a las necesidades de sus grupos de interés.

EVOLUCIÓN Y RESULTADO DE LOS NEGOCIOS

Principales indicadores (*)

Datos en millones de euros	2018	2017	Variación (%)
	1er semestre	1er semestre	
Contratación-			
Cartera de Pedidos (**)	5.728	6.265	-9%
Contratación del 1er semestre	407	454	-10%
Ratio Contratación / Cifra de negocios	0,43	0,60	-28%
Resultados y Cash-Flow -			
Importe neto de la cifra de negocios	943	755	25%
EBITDA	87	86	1%
Resultado del 1er semestre atribuido a la Sociedad dominante	18	16	13%
Cash-Flow	39	35	11%
Inversión en Circulante (**)	236	247	-4%
Gestión del Capital y Liquidez - (**)			
Deuda Financiera Neta	206	219	-6%
Patrimonio Neto atribuido a la Sociedad dominante	726	750	-3%
Liquidez disponible	662	606	9%

- La cifra de cartera de pedidos no incluye los contratos pendientes de formalizar ya adjudicados o en los que CAF es proveedor preferente (Ver apartado de Actividad Comercial de este "Informe de Gestión").
- El resultado del primer semestre atribuido a la Sociedad dominante se incrementa en un 13%.
- En un semestre de incremento de actividad la Deuda Financiera Neta se ha reducido en un 6% fortaleciéndose los índices de solvencia del Grupo.

(*) Se incluyen las definiciones de los indicadores en el apartado "Medidas alternativas de Rendimiento".

(**) Datos de "Cartera de Pedidos", "Inversión en Circulante" y del apartado "Gestión del Capital y Liquidez" comparativos correspondientes a 31.12.17.

ACTIVIDAD COMERCIAL

“Junto con Solaris crearemos al líder en soluciones de movilidad urbana más allá de lo ferroviario, particularmente en el segmento de la e-movilidad” son las palabras de nuestro Presidente apuntando una nueva línea de negocio de la compañía, tras la adquisición de la empresa polaca fabricante de autobuses Solaris.

Sin salirnos del ámbito de movilidad urbana, hemos de resaltar nuevos pedidos de material rodante para infraestructuras ya existentes. Así Euskotren para servicio en el tranvía de Vitoria-Gasteiz ha contratado la fabricación de 3 nuevos tranvías de 7 módulos con opción de ampliación del suministro de tranvías, y la ciudad sueca de Lund, a través de su operador de transportes Skånetrafiken, ha contratado 7 tranvías de 5 módulos con su mantenimiento asociado durante 10 años.

Metro Barcelona dentro de su plan de mejora de servicio, ha contratado 10 nuevos trenes de las series 5.000 y 6.000 para circular por sus líneas 1, 3 y 5. Concretamente 2 de los trenes serie 5.000 circularán por la línea 3, mientras los 4 restantes lo harán por la línea 5. Los 4 trenes de la serie 6.000 circularán todos ellos en la línea 1.

En Italia, el Metro de la Ciudad de Nápoles ha ejercido una ampliación para la adquisición de 2 nuevos trenes de 6 coches cada uno, dentro del contrato firmado en 2017 para el suministro inicial de 10 unidades para circular por la línea 1 del metro de ésta ciudad.

Igualmente el operador del tranvía de Luxemburgo, ha ejercido la opción de compra de 12 tranvías adicionales al pedido inicial de 21 formalizado en 2015. Todos ellos equipan la tecnología Greentech de almacenamiento de energía embarcada.

La ciudad alemana de Friburgo ha adquirido para su servicio de tranvía, 5 vehículos de 7 módulos cada uno, con opción de ampliación hasta los 12 vehículos; que se sumarán a los 12 ya suministrados y en servicio en dicha ciudad.

La ciudad de Amsterdam, a través de su operador de transporte público GVB Activa B.V., para la renovación de sus antiguos trenes en servicio, ha seleccionado a CAF para el suministro de 30 unidades de 3 coches, con opción de ampliación hasta 60 unidades. Estas unidades funcionarán sin conductor.

En Noruega y para su capital Oslo, CAF ha sido seleccionada por Sporveien –operador del transporte urbano- para el suministro de 87 nuevos tranvías, ampliables en 60 unidades adicionales. De este modo los visitantes de la capital noruega podrán experimentar la versatilidad de los productos CAF, desde los Oaris que en alta velocidad enlazarán el aeropuerto de Gardemoen operados por Flytoget hasta los Urbos que les permitirán un tránsito apacible por las calles de la ciudad.

Abandonando el tráfico urbano, y la Europa continental, tenemos que mencionar que en Reino Unido para la operación de la franquicia de Wales and Borders, de la mano de la empresa KeolisAmey se está negociando el cierre del contrato para la fabricación de 180 coches que conformarán 77 unidades diésel para dar servicio en la franquicia. El futuro contrato lleva asociado el mantenimiento integral de las unidades, al menos durante los 15 años, periodo por el que KeolisAmey se ha adjudicado la explotación de la franquicia. Estas unidades serían ensambladas en las nuevas instalaciones en Newport que se prevé inicien sus actividades en el segundo semestre del presente año. Como posible actividad para esta nueva instalación, hay que mencionar los trenes de alta velocidad para High Speed Two (HS2), la sociedad pública promotora del tren de alta velocidad británico, que recientemente ha invitado a nuestra empresa a la licitación para la compra de los trenes.

Se estima que estas últimas adjudicaciones y la designación como proveedor preferente (Amsterdam, Oslo y Wales and Borders) se formalicen en contrato en el segundo semestre del ejercicio y eleven la cartera de pedidos del Grupo en 1.000 millones de euros aproximadamente.

ACTIVIDAD INDUSTRIAL

La actividad industrial a lo largo del primer semestre del año 2018, ha estado centrada en un total de 22 proyectos entre los cuales se completa prácticamente la gama de fabricación actual de CAF.

De entre todos, cada uno en una diferente fase de progreso, algunos ya se han concluido en este periodo. Así es el caso del pedido de tranvías para la ciudad francesa de Saint Etienne habiéndose entregado el último de ellos, el proyecto para el Metro de Sao Paulo con la terminación del tren 26 que completa el pedido, el último de los trenes para el Metro de Chile, así como la última unidad de Metro para la ciudad de Medellín (Colombia) que completa las 22 del pedido.

También durante este periodo se han terminado 4 tranvías de 5 módulos para la ciudad de Utrecht, 10 de los 14 tranvías del proyecto para la ciudad de Canberra, la primera unidad del pedido de 6 tranvías para Newcastle y el primero, también del pedido de 24 trenes del tipo LRV para la ciudad norteamericana de Boston.

Entre la gama de metros y cercanías, han sido varios los proyectos en fase de fabricación. Algunos han iniciado las primeras entregas, como el pedido para el Metro de Argel con la salida del primer tren y otros en fase más avanzada como las unidades tipo Civity para el operador holandés Nederlandse Spoorwegen (NS) con la fabricación de 10 trenes en composición de 3 coches y 8 unidades en composición de 4 coches.

También dentro de este capítulo hay que incluir la entrega de 10 trenes de los 30 del pedido para la línea interurbana México-Toluca.

Entre los trenes para media y larga distancia hacer referencia a los pedidos de coches remolcados para los operadores Amtrak y Caledonian, habiéndose concluido en este periodo con la fabricación de 7 coches del tipo "dinner" en el primero y 57 coches más, de diferente tipología en el segundo.

Dentro de esta gama, también, mencionar la entrega de las primeras unidades de varios de los pedidos abiertos para el Reino Unido habiéndose fabricado los 4 primeros trenes, del tipo coches remolcados, para el operador Transpeninne Express y el primer tren del tipo EMU para el mismo cliente. También para este mercado se ha fabricado la primera unidad de tren de cada uno de los 2 pedidos suscritos con el cliente Northern Arriva de las unidades del tipo DMU (tracción diesel) y EMU (tracción eléctrica).

Por último y dentro de la exigente gama de la alta velocidad en este periodo ha salido de factoría la primera de las unidades del proyecto contratado con el operador noruego Flytoget.

Otros pedidos, para los cuales ya se han iniciado las primeras fases de fabricación con entregas previstas para los próximos meses son los correspondientes a metro de Bruselas, metro de Quito o la línea 1 del metro de México.



Los productos más relevantes fabricados durante el primer semestre del año 2018, han sido los siguientes:

	Nº de Coches
Alta velocidad para Flytoget (Noruega)	4
Larga distancia coches Amtrak	7
Larga distancia coches Caledonian	57
Media distancia DMU Northern Arriva (unidad de 2 coches)	2
Media distancia DMU Northern Arriva (unidad de 3 coches)	3
Media distancia EMU Northern Arriva (unidad de 4 coches)	4
Media distancia EMU Transpeninne Express	5
Media distancia coches Transpeninne Express	20
Cercanías para CPTM	72
Cercanías para NS (unidad de 4 coches)	30
Cercanías para NS (unidad de 3 coches)	32
Cercanías para Toluca	50
Metro de Sao Paulo	6
Metro de Chile	5
Metro de Medellín	3
Metro de Argel	6
Tranvía de Saint Etienne	5
Tranvía de Utrecht	20
Tranvía de Canberra	50
Tranvía de Newcastle	5
LRV para Boston	3
TOTAL	389

BOGIES

Con bastidor soldado	641
----------------------------	-----

UNIDADES DE RODAJES Y COMPONENTES – Miira-

Ejes montados (Motor + Remolques)	2.633
Cuerpos de eje sueltos	4.154
Ruedas enterizas	32.293
Ruedas elásticas	829
Enganches	316
Reductoras	1.144
Bandajes	170



RECURSOS HUMANOS

En el primer semestre del 2018 la evolución de la plantilla del Grupo Consolidada ha sido:

	Plantilla Total	Plantilla Media
30.06.2017	7.767	7.701
30.06.2018	8.852	8.717

La plantilla media del Grupo Consolidada se ha incrementado en términos interanuales en un 13%.

ACTIVIDAD MEDIOAMBIENTAL

CAF S.A., consciente de que el desarrollo industrial provoca efectos sobre el medio ambiente, integra dentro de la política general de la empresa la política medioambiental, asumiendo la protección del medio ambiente como un objetivo de la organización, así como el aseguramiento de que los sistemas, equipos y material ferroviario que fabrica alcancen las mayores calificaciones, no solamente en cuanto a seguridad y eficacia, sino también en el respeto al medio ambiente.

En las factorías de fabricación de CAF S.A. está implantado y certificado el Sistema de Gestión Ambiental según la norma ISO14001, desde el año 2001, que incluye la estructura organizativa, la planificación de actividades de protección del medio ambiente, las responsabilidades, los objetivos ambientales y los recursos para desarrollar, revisar y mantener al día la política medioambiental.

Asimismo, en el mes de Febrero de 2018 se ha llevado a cabo la auditoría de transición del certificado ISO 14001:2015 del Sistema de Gestión Medioambiental, para las plantas de Beasain, Irún y Zaragoza, con resultado satisfactorio.

Las actuaciones están encaminadas a adoptar las medidas necesarias y económicamente viables para controlar y en su caso minimizar los aspectos medioambientales significativos, como son las emisiones a la atmósfera, la generación de residuos y el consumo energético. Y todo ello, con el objetivo de preservar los recursos naturales, en lógica congruencia con las ventajas medioambientales relacionadas con la fabricación de medios de transporte ferroviarios, considerados favorablemente por su reducido impacto ambiental.

Cabe resaltar que en la actualidad, con el objetivo de ofrecer medios de transporte más eficientes, respetuosos con el entorno y competitivos en un mercado cada vez más exigente con el respeto al medio ambiente, CAF está inmersa en la implantación de la "Función Sostenibilidad de Producto", introduciendo metodologías de ecodiseño en los procesos de ingeniería para optimizar y controlar desde su misma concepción los impactos medioambientales de los productos a lo largo de todo su ciclo de vida.

CAF integra en sus procesos de diseño metodologías y herramientas que permiten evaluar y escoger las mejores soluciones y configuraciones del producto mediante:

- Análisis de la reciclabilidad de acuerdo con la norma ISO 22628, para realizar la mejor selección de materiales
- Análisis del Ciclo de Vida de acuerdo con la norma ISO 14040, para la evaluación medioambiental del producto en todas las fases de su ciclo de vida

Como resultado, habiendo publicado a finales de 2015 las nuevas EPD del Metro de Helsinki y del Urbos para Kaohsiung, son ya 6 las EPD de proyectos de CAF verificadas y publicadas por el International EPD System (<http://www.environdec.com>). Durante el primer semestre de 2018 se ha realizado un estudio preliminar de reciclabilidad del proyecto de locomotoras para RATP.

INVERSIONES

Las inversiones materiales de CAF en el primer semestre del ejercicio 2018 han ascendido a la cifra de 22.958 miles de euros. Entre dichas inversiones, podemos señalar:

En relación al exterior, destaca la construcción de la nueva planta de fabricación en el Reino Unido, iniciada a mediados del año anterior. La planta se encuentra ubicada en la ciudad de Newport (Gales), y está diseñada para la fabricación de todo tipo de vehículos ferroviarios, y donde se realizarán actividades de montaje y acabado de vehículos, así como todas las pruebas necesarias antes de su puesta en servicio. Su finalización está estimada para finales del presente ejercicio.

En lo que se refiere a la Unidad de Vehículos, se está desarrollando el plan de mejora del modelo de industrialización, con el objetivo de dotar a la empresa de la capacidad e instalaciones adecuadas para hacer frente de forma eficiente al número de proyectos adjudicados. Dentro de este plan cabe destacar las inversiones en áreas productivas, tales como la nueva instalación robotizada de bogies, la creación de líneas específicas por producto, la adecuación de la nueva nave de fabricación de estructuras, así como la renovación y equipación de las naves de acabado aplicando la metodología Lean.

En la Unidad de Negocio de Rodajes, MiIRA, se están llevando a cabo las modificaciones y adecuación necesaria en la nueva línea automática de mecanizado y verificado de ejes, con el objetivo de su homologación frente a varios de los clientes actuales.

Por otro lado, en lo que respecta al resto de departamentos en la Compañía, destacar las inversiones realizadas en Calidad, motivadas por el aumento de los proyectos y el número de inspectores trabajando en las instalaciones, habilitándose nuevas oficinas y adquiriendo herramientas y elementos de medición para el desarrollo de su actividad. De igual manera, se ha continuado con la reorganización y ampliación de las oficinas existentes, ya iniciada el ejercicio anterior, que viene motivado por el crecimiento de la plantilla y que afecta principalmente a los departamentos de Compras, Seguridad y Homologaciones, y Recursos Humanos.

En el área de tecnologías de la información, se está procediendo a renovar y ampliar la infraestructura hardware para backups, y en Ingeniería se está extendiendo la solución de estaciones de diseño virtuales. En lo que se refiere a seguridad, se está actuando sobre el control de los accesos a los servicios TIC de la Compañía, dando cumplimiento a uno de los requisitos de la auditoría de seguridad realizada en 2017.

Así mismo, destacar las inversiones que dentro de sus planes de crecimiento se están llevando a cabo en algunas filiales, como es el caso de CAF Power & Automation y CAF Signalling, donde se están procediendo a la ampliación y mejora de sus laboratorios de tracción e I+D respectivamente. Destacar también la adecuación de las instalaciones de Trenasa para la actividad de autobuses de la filial Vectia, que adicionalmente también está llevando a cabo la fabricación de vehículos para cesión a clientes.

DESARROLLO TECNOLÓGICO

En lo que se refiere a CAF y CAF I+D, durante los primeros meses del año se ha cerrado el Plan de Tecnología del grupo CAF para el periodo 2018-2019 en el que se han aprobado un total de 47 proyectos nuevos de CAF y filiales. El total de proyectos del plan de tecnología en trabajo durante el año 2018 asciende a 116.

Se ha cerrado igualmente el Plan de Producto 2018-2019 en el que se va a trabajar en el desarrollo básico de nuevos tipos de vehículos para ampliar la gama de productos CAF, así como en la mejora de existentes.

Para la financiación de estos proyectos se ha contado con diferentes ayudas de apoyo a la actividad de I+D correspondientes a:

- Diputación Foral de Gipuzkoa
- Gobierno Vasco
- Ministerio de Economía y Competitividad
- Ministerio de Industria, Energía y Turismo
- Comisión Europea

En el plan de tecnología 2018-2019 puesto en marcha y a desarrollar en el presente ejercicio, se han potenciado proyectos en los que participan CAF, CAF I+D y distintas filiales, manteniendo la importante colaboración con distintos centros tecnológicos y universidades.

Los proyectos contenidos en el Plan de Tecnología 2018-2019 abordan los siguientes campos:

- Productos ferroviarios específicos
- Tren Digital, que comprende proyectos relacionados con la obtención y tratamiento de datos obtenidos en servicio para su utilización en mejoras de producto y mantenimiento, utilizando para ellos tecnologías BigData.
- Gestión de energía y ecodiseño que comprende proyectos relacionados con la reducción y optimización de consumo en tren y en el sistema global, captación y almacenamiento de energía en varios medios, etc.
- Señalización tanto embarcada como fija.
- Tracción.
- Productos y tecnologías específicas sobre tecnologías básicas ferroviarias, tracción, ruedas y ejes, reductoras, enganches, control y comunicaciones, mantenimiento, etc.

En todos ellos se ha combinado la ejecución de proyectos orientados a la asimilación de tecnologías, con el desarrollo de productos basados en las mismas y proyectos estratégicos.

El Grupo CAF está participando en proyectos estratégicos tanto de forma individual como en cooperación en el ámbito de programas nacionales y también dentro del programa marco europeo H2020. Entre estos proyectos cabe destacar los siguientes:

- SMART TRAIN, proyecto enmarcado en la iniciativa estratégica de digitalización de CAF y que persigue el desarrollo de una nueva generación de trenes y servicios más competitivos a través de la captura, almacenamiento, procesamiento y análisis avanzado de todos los datos que genera el tren y de forma cibersegura.
- UNIMODEL, proyecto colaborativo con una duración de 2 años que tiene como objetivo el desarrollo una metodología de modelo de coste universal (UCM) que permita calcular el coste global de operar el vehículo en vía, reducir y mejorar los costes de LCC y comparar el impacto que tiene en el coste el introducir innovaciones tecnológicas en los vehículos ferroviarios.

- STARS destinado a determinar la idoneidad de posicionamiento global por satélite en el ámbito del ferrocarril.
- AROSS, se centra en desarrollar soluciones de predicción, monitorización y diagnóstico de los elementos clave del sistema de rodadura, suspensión y equipo de freno del material ferroviario, que permitirán una optimización de vida y gestión avanzada de dichos elementos.
- SHIFT2RAIL. Como miembro fundador de la JU (Joint Undertaking) Shift²Rail que promueve la I+D ferroviaria dentro del programa Horizon 2020, CAF está participando en diversos proyectos de desarrollo de tecnología (CONNECTA, PINTA, IMPACT, FINE, X2RAIL, PIVOT, FR8RAIL etc.) que se prolongarán hasta el año 2024.

Los proyectos de ingeniería más importantes en los que se ha trabajado durante estos primeros 6 meses del año han sido los siguientes:

- Unidades diésel y eléctricas para Northern-Arriva (UK)
- Unidades eléctricas para Transpennine Express-First Group (UK)
- Metro automático para Estambul (Turquía)
- LRV para Metro de Boston y Maryland (USA)
- Coches remolcados para Caledonian y Transpennine Express-First Group (UK)
- Unidades para Toluca (México)
- Metro México Línea 1
- Tranvías para Canberra y Newcastle (Australia) y Amsterdam (Holanda)
- Locomotoras para la RATP (Francia)
- Unidades eléctricas para Schönbuchbahn (Alemania)
- Metro automático para STIB (Bruselas)

Habiéndose puesto en marcha durante estos primeros 6 meses del año los siguientes:

- DMU West Midlands (UK)
- Metro Napoles (Italia)
- LRV Manila (Filipinas)
- Metro Barcelona (España)
- Metro Amsterdam (Holanda)

Por otra parte, como apoyo a la actividad comercial, se han desarrollado diferentes anteproyectos y propuestas técnicas nuevas y se ha seguido profundizando en algunas de las presentadas anteriormente.

PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo CAF está expuesto a diversos riesgos inherentes a las actividades que lleva a cabo y a los distintos países y mercados en los que opera, que pueden impedirle la consecución de sus objetivos.

Con el compromiso de abordar esta cuestión, el Consejo de Administración del Grupo CAF establece los mecanismos y principios básicos para un adecuado control y gestión de los riesgos mediante la Política General de Control y Gestión de Riesgos. Con dicha política, en consonancia con su misión, visión y valores, el Grupo se compromete a proporcionar mayor certidumbre y seguridad en:

- Alcanzar los objetivos estratégicos que determine el Grupo CAF con una volatilidad controlada;
- Aportar el máximo nivel de garantías a los accionistas;
- Proteger los resultados y la reputación del Grupo CAF;
- Defender los intereses de los accionistas, clientes, otros grupos interesados en la marcha de la Sociedad y de la sociedad en general; y
- Garantizar la estabilidad empresarial y la solidez financiera de forma sostenida en el tiempo.

Para ello, la Política General de Control y Gestión de Riesgos se despliega mediante un Sistema Integral de Control y Gestión de Riesgos para todo el Grupo CAF. Dicho sistema es un conjunto de normas, procesos, procedimientos, controles y sistemas de información, por el cual todos los riesgos están adecuadamente gestionados mediante las siguientes etapas y actividades del sistema, que incluye:

- 1) Establecimiento del contexto de la gestión de riesgos para cada actividad.
- 2) Identificación de los distintos tipos de riesgo (tanto por su naturaleza corporativa o de negocio), a los que se enfrenta el Grupo.
- 3) Análisis de los riesgos identificados e implicación en el conjunto del Grupo CAF.
- 4) Evaluación del riesgo en base al apetito definido.
- 5) Las medidas previstas para el tratamiento de los riesgos identificados.
- 6) Seguimiento y control periódico de los riesgos actuales y potenciales.

El Sistema Integral de Gestión de Riesgos adoptado por el Grupo CAF detallado previamente está alineado con los estándares internacionales en cuanto al uso de una metodología efectiva para el análisis y gestión integrada del riesgo y el Modelo de las Tres Líneas de Defensa, sobre la asignación de responsabilidades en el ámbito del control y gestión de riesgos.

En este sentido, el Consejo de Administración es el máximo responsable de la Política General de Control y Gestión de Riesgos, aprobando los procedimientos adecuados para su identificación, medición, gestión y control. Igualmente, es el encargado de marcar unas líneas claras de autoridad y responsabilidad, exigiendo la existencia de metodologías adecuadas para la medición de los diferentes tipos de riesgo y de controles internos efectivos sobre su gestión. Asimismo, es el órgano responsable del establecimiento y del seguimiento del Sistema Integral de Control y Gestión de Riesgos implantado en el Grupo, y quien verificará que los riesgos relevantes para el Grupo son consistentes y están dentro del nivel de tolerancia al riesgo definido.

Por su parte, le corresponde a la Comisión de Auditoría la supervisión o evaluación independiente de la eficacia del Sistema Integral de Control y Gestión de Riesgos implantado y de los procedimientos diseñados para su seguimiento. Para ello se apoyará en el Departamento de Gestión de Riesgos y adicionalmente en la Función de Auditoría Interna.

Los riesgos más importantes que afronta el Grupo se pueden clasificar en las siguientes categorías:

- **Riesgos Estratégicos:** son los riesgos derivados de la incertidumbre que representan las condiciones macroeconómicas y geopolíticas, además de las características propias del sector y mercados en los que opera el Grupo y las decisiones de planificación estratégica y tecnológica adoptadas.
- **Riesgos Financieros:** provenientes de la fluctuación de los mercados, dentro de los cuales se incluyen las siguientes subcategorías de riesgos:
 - **Riesgo de mercado,** considerando las siguientes tipologías:
 - **Riesgo de tipo de interés:** riesgo ante variaciones de los tipos de interés que pueden provocar variaciones tanto en los resultados como en el valor de los activos y pasivos del Grupo.
 - **Riesgo de tipo de cambio:** riesgo derivado de la variación en los tipos de cambio de las monedas y tener un efecto sobre las transacciones futuras y la valoración de los activos y pasivos denominados en divisa.
 - **Riesgo de precios de materias primas:** riesgo derivado de las variaciones en precios y variables de mercado en relación con materias primas necesarias en la cadena de suministro de los negocios.
 - **Riesgo de crédito:** es el riesgo de insolvencia, concurso de acreedores o quiebra o de posible incumplimiento de pago de obligaciones dinerarias cuantificables por parte de las contrapartes a las que el Grupo ha otorgado efectivamente crédito neto y están pendientes de liquidación o cobro.
 - **Riesgo de liquidez y financiación:** en relación con el pasivo, es el riesgo ligado a la imposibilidad de realizar transacciones o al incumplimiento de las obligaciones procedentes de las actividades operativas o financieras por falta de fondos o acceso a los mercados financieros, ya sean derivadas de una disminución de la calidad crediticia de la sociedad o por otras causas. En relación con el activo, es el riesgo de no poder obtener en un momento dado adquirentes del activo, para la venta a precio de mercado, o la falta de precio de mercado.
- **Riesgos Operacionales:** son los inherentes a todas las actividades, productos, sistemas y procesos del Grupo que provocan pérdidas económicas ocasionadas por errores humanos / tecnológicos, procesos internos inadecuados/defectuosos, o la intervención de agentes externos. Incluyen tanto riesgos de carácter corporativo como los relacionados con la ejecución de proyectos. Entre otros, desarrollados en mayor detalle en sus apartados correspondientes, se encuentran los siguientes: personas/laboral, derechos humanos, sociales y medioambientales.
- **Riesgos de Gobierno Corporativo:** se derivan del potencial incumplimiento del Sistema de Gobierno Corporativo del Grupo, integrado por: (i) los Estatutos Sociales y las demás normas reguladoras de los órganos sociales de gobierno corporativo, (ii) las Políticas Corporativas y las normas aprobadas por el Consejo de Administración de la matriz del Grupo, y (iii) las restantes políticas, normas y protocolos internos de desarrollo aprobados por los demás órganos competentes del Grupo; que regulan el diseño, integración y funcionamiento de los Órganos de Gobierno y su relación con los grupos de interés de la empresa; y que a su vez se fundamentan en el compromiso con los principios éticos, las buenas prácticas y con la transparencia, articulándose en torno a la defensa del interés social y la creación de valor sostenible.
- **Riesgos de Cumplimiento y Regulatorios (incluyendo los fiscales y requerimientos contractuales):** derivados de los litigios del Grupo, de los requisitos contractuales, de la normativa reguladora del Mercado de Valores, de la ley de protección de datos, de la normativa medioambiental, de la



legislación laboral aplicable, del código penal, de las normativas fiscales locales, nacionales e internacionales, entre otros.

Debido a su alcance global en riesgos, el Sistema Integral de Control y Gestión de Riesgos está en constante actualización para incorporar nuevos riesgos que puedan afectar al Grupo como consecuencia de cambios en el entorno o revisiones de objetivos y estrategias, así como aquellas actualizaciones que tienen como origen las lecciones aprendidas del seguimiento y control del sistema.



HECHOS POSTERIORES

Al 30 de junio de 2018 existía una cartera de pedidos contratada en firme por importe de 5.728 millones de euros.

El 3 de julio 2018 CAF ha comunicado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores que ha alcanzado un acuerdo para la adquisición del fabricante polaco de autobuses Solaris. Fundada en 1996, es un suministrador global de autobuses convencionales y eléctricos con presencia en más de 700 ciudades en 32 países. Con una facturación al cierre de 2017 cercana a los 450 millones de euros, cuenta con dos plantas de producción situadas en Polonia y una plantilla de más de 2.300 personas. El valor de empresa de la compañía adquirida se estima ligeramente por encima de los 300 millones de euros, con un valor final que se concretará en el cierre de la operación tras los ajustes pertinentes.

La operación, que contempla la adquisición de la totalidad de las acciones de Solaris, será financiada mayoritariamente con deuda adicional de CAF. Además, para su materialización final, deberá obtener las aprobaciones de las autoridades de competencia en Polonia y Alemania, previstas para septiembre de 2018.

Igualmente, a comienzos del mes de julio de 2018 el Grupo CAF ha materializado la compra de una participación inicial del 30% en la sociedad Orbital Sistemas Aeroespaciales, S.L., sita en Noain (Navarra) y referente en el desarrollo de sistemas críticos en los sectores aeronáutico, espacial y ferroviario, participación ampliable en función de la evolución de ciertos parámetros de negocio.

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Cartera de pedidos: representa el volumen de pedidos en firme que serán objeto de reconocimiento futuro en el epígrafe "Importe neto de la cifra de negocios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Un pedido es considerado en firme, sólo cuando genera obligaciones entre el Grupo CAF y el cliente, momento que, en el caso de ventas de trenes y servicios, se considera que se produce en la firma del contrato entre las partes.

Contratación del 1er semestre: incluye los pedidos considerados en firme durante el semestre así como modificaciones que puedan haberse producido en pedidos de ejercicios anteriores y se obtiene se la siguiente forma: (Cartera de pedidos fin periodo - Cartera de pedidos inicio periodo + Importe neto de la cifra de negocios).

EBITDA: de Grupo CAF se calcula eliminando del "Resultado de Explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada las cantidades anotadas en los epígrafes "Amortización del inmovilizado" y "Deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado".

Cash-Flow: de Grupo CAF se calcula eliminando del "Resultado consolidado del ejercicio atribuido a la Sociedad dominante" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada las cantidades anotadas en los epígrafes "Amortización del inmovilizado" y "Deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado".

Inversión en circulante: se obtiene de la consideración de las siguientes partidas de balance consolidado, cuyo desglose puede ser obtenido de los estados financieros consolidadas:

- + Existencias
- + Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar
- + La partida "Derivados" del epígrafe "Otros activos financieros corrientes" (Nota 6 de la memoria consolidada)
- + Otros activos corrientes
- Provisiones corrientes



- La partida "Derivados" del epígrafe "Pasivos financieros corrientes" (Nota 9 de la memoria consolidada)
- Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar
- Otros pasivos corrientes

Deuda Financiera Neta: se obtiene de la consideración de las partidas que componen el cálculo de este indicador que se encuentran desglosadas en la Nota 10.c de la memoria resumida consolidada.

Liquidez disponible: incluye las partidas definidas para el cálculo de la Deuda Financiera Neta (Nota 10 de la memoria resumida consolidada) "Inversiones financieras temporales" y "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" así como las líneas de crédito y resto de disponibilidades financieras no dispuestas.