

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

C.A.F.

INFORME PRIMER SEMESTRE 2017

JULIO 2017



**INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO
CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE SEIS MESES
TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2017
DEL GRUPO CONSOLIDADO**

RESULTADOS

El primer semestre del ejercicio 2017 presenta los siguientes parámetros económicos:

- La cuenta de pérdidas y ganancias arroja un resultado positivo procedente de las operaciones continuadas, de 15.700 miles de euros después de impuestos, y de 24.766 miles de euros antes de impuestos, frente a 15.012 miles de euros y 23.968 miles de euros respectivamente del mismo periodo del ejercicio anterior.
- Las amortizaciones y dotaciones de inmovilizado, ascienden a 18.602 miles de euros que sumados al resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas antes de impuestos, supone un cash-flow de 43.368 miles de euros, superior al del mismo periodo del ejercicio anterior que fue de 38.062 miles de euros.
- El EBITDA¹ procedente de las operaciones continuadas alcanzó la cifra de 86.253 miles de euros, superior al del mismo periodo del ejercicio anterior que fue de 64.708 miles de euros.
- El importe de la cifra de negocios de las operaciones continuadas ha sido de 755.467 miles de euros, superior al del ejercicio anterior que fue de 631.868 miles de euros.
- La cartera de pedidos² a 30 de junio de 2017 que alcanza la cifra de 5.926.933 miles de euros, es ligeramente inferior a la del ejercicio anterior que fue de 6.227.931 miles de euros, permitiendo de esta manera el desarrollo normal de la actividad del Grupo.
- Finalmente y en cumplimiento de la normativa, CAF informa que durante el primer semestre del año 2017, ni ella ni sus empresas filiales, han comprado o poseen acciones de la empresa.

¹ El EBITDA del Grupo CAF se calcula eliminando del "Resultado de Explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias las cantidades anotadas en los epígrafes "Amortización del inmovilizado" y "Deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado".

² La 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, solo 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.



ACTIVIDAD COMERCIAL

En Francia se ha firmado un contrato con el operador de transporte público parisino (Régie Autonome des Transports Parisiens –RATP-) para la fabricación y suministro de 12 locomotoras de mantenimiento con la característica de poder funcionar de manera autónoma mediante baterías o bien con alimentación de catenaria. El contrato podría ascender a los 65 millones de euros si la RATP ejerce la opción de compra de 6 unidades adicionales que permite el contrato.

En Alemania, la autoridad de transporte público Zweckverband - Schönbuchbahn ha contratado 7 trenes y su mantenimiento integral para 19 años. Se trata de vehículos ligeros de tres coches, superando el valor del contrato los 70 millones de euros.

En los Países Bajos y para la provincia de Utrecht, se ha formalizado un contrato para la fabricación y suministro de 22 tranvías, con capacidad de transporte superior a 300 personas por unidad, ampliación del proyecto de suministro de 27 tranvías firmado en 2015. El valor del contrato supera los 50 millones de euros. Del mismo modo en la capital sueca, Estocolmo, la contratación inicial de 15 tranvías se ha visto incrementada en 8 composiciones, para totalizar una flota de 23 unidades tranviarias.

ACTIVIDAD INDUSTRIAL

La actividad industrial a lo largo del primer semestre del año 2017, ha estado centrada en un total de 17 proyectos entre los cuales se completa prácticamente la gama de fabricación actual de CAF. Algunos de estos ya han finalizado la fase de fabricación, como el contrato de 20 trenes de metro para la ciudad de Helsinki con la entrega de la última composición.

También durante este periodo se han terminado 5 tranvías de 7 módulos para la ciudad de Friburgo, 5 tranvías de 5 módulos de los 16 contratados por la ciudad francesa de Saint Etienne, así como 2 tranvías de 5 módulos para la ciudad de Utrecht y 5 de los 21 tranvías de 7 módulos del proyecto para la ciudad de Luxemburgo.

Entre la gama de metros y cercanías varios han sido los proyectos en fase de fabricación como los 8 trenes de 3 coches para el contrato de 22 firmado con la ciudad de Medellín (Colombia), así como el segundo de los trenes de la plataforma Civity para la ciudad de Toluca (México), 4 trenes de los 35 suscritos por la compañía CPTM de la ciudad brasileña de Sao Paulo, 12 unidades de tren de 5 coches para el metro de Santiago de Chile, 7 trenes para el metro de Estambul y 5 unidades de tren que completan un total de 27 para Euskotren.

También dentro de esta gama de producto, destacar los 3 trenes de 4 coches y el primer tren de 3 coches para el operador holandés NS en el marco del contrato de 118 trenes suscrito con el mismo.

En el capítulo de coches remolcados, han sido 4 del tipo "dinner" los terminados para el proyecto contratado con el operador estadounidense Amtrak, así como los 2 primeros coches para el proyecto escocés de Caledonian.

En cuanto al resto de proyectos ya en fases más iniciales de fabricación destacar los contratados con los operadores británicos Northern Arriva y Transpennine.

Los productos más relevantes fabricados durante el primer semestre del año 2017, han sido los siguientes:

	Nº de Coches
Larga distancia coches Amtrak	4
Larga distancia coches Caledonian	2
Cercanías Euskotren	15
Cercanías para CPTM	32
Cercanías para Toluca	5
Cercanías para NS (unidad de 4 coches)	12
Cercanías para NS (unidad de 3 coches)	3
Metro de Chile	60
Metro de Estambul	42
Metro de Helsinki	4
Metro de Medellín	24
Tranvía para Friburgo	35
Tranvía para Saint Etienne	25
Tranvía para Utrech.....	10



Tranvía para Luxemburgo	35
TOTAL	308

BOGIES

Con bastidor soldado	598
----------------------------	-----

UNIDADES DE RODAJES Y COMPONENTES -MIIRA-

Ejes montados (Motor + Remolque)	3.717
Cuerpos de eje sueltos.....	2.891
Ruedas enterizas.....	25.131
Ruedas elásticas	528
Enganches	330
Reductoras	1.475
Bandajes.....	327



RECURSOS HUMANOS

En el primer semestre de 2017, la evolución de la plantilla del Grupo Consolidado ha sido:

	FIJOS	TOTAL	MEDIA PERIODO
30.06.2016	7.128	7.451	7.424
30.06.2017	7.180	7.767	7.701

La plantilla total del Grupo Consolidado se va incrementando moderadamente. La plantilla fija en este periodo ha aumentado muy ligeramente.

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 junio de 2017 se ha llevado a cabo la auditoría de mantenimiento del certificado ISO 14001:2004 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 2016 se realizó un estudio preliminar de reciclabilidad del proyecto para NS y su revisión final del Diseño (FDR), pero no se han publicado nuevas EPD y ninguno de los proyectos en curso las están solicitando.

INVERSIONES

Las inversiones materiales llevadas a cabo por CAF en el primer semestre del ejercicio 2017 han ascendido a la cifra de 9.224 miles de euros. Entre dichas inversiones, debemos destacar:

En la Unidad de Negocio de Rodajes, MiiRA, la inversión de la nueva línea automática de mecanizado y verificado de ejes se encuentra en su última fase, que terminará con la aceptación final y puesta en marcha definitiva durante el presente año. De la misma forma, en los primeros meses del ejercicio se han finalizado los trabajos en las nuevas oficinas de MiiRA, que se encuentran ya totalmente operativas.

En lo que se refiere a la Unidad de Vehículos, se han iniciado el plan de mejora del modelo de industrialización, que tiene como objetivo dotar a la empresa de la capacidad e instalaciones adecuadas para hacer frente de forma óptima al importante número de proyectos adjudicados el pasado ejercicio. Dentro de estas actuaciones, en estos primeros meses del año cabe destacar el inicio de la construcción del nuevo edificio de ingeniería e I+D en Beasain, así como las inversiones en áreas productivas, tales como la adecuación y renovación de las naves de acabado aplicando la metodología Lean, habilitar y equipar nuevas áreas de Kitting, y la construcción de una nueva vía de pruebas para tranvías.

Por otro lado, en lo que respecta al resto de departamentos en la Compañía, se ha llevado a cabo una reorganización y ampliación de las oficinas existentes, motivada por el crecimiento de la plantilla. Este tipo de inversiones ha afectado principalmente a los departamentos de Calidad, Ingeniería de producción, Compras, y Planificación.

De igual manera en el área de tecnologías de la información, se está llevando a cabo la actualización del sistema de almacenamiento, con el objetivo de disponer de una infraestructura híbrida más moderna compuesta por varios tipos de almacenamiento. A ello se une la consolidación de servidores, los cuales dispondrán de un hardware con más recursos de procesamiento, que minimizarán el número de incidentes y reducirán los consumos.

Por último, en relación a las inversiones en el exterior, destacan las realizadas en la planta de Huehuetoca (México), ya iniciadas el año 2016, y dirigidas a la actualización de sus instalaciones, así como la adquisición de nuevas cabinas de pintura y corindonado, necesarias para abordar los proyectos que la Compañía va a desarrollar en el país durante los próximos meses.

Adicionalmente, se prevé iniciar en el segundo semestre la construcción de una nueva planta de fabricación de la ciudad de Newport, Gales.

La futura planta de CAF se ubicará en una parcela de 46.000 m². Con una plantilla que se estima llegue hasta los 300 empleados, esta nueva planta está diseñada para la fabricación de todo tipo de vehículos ferroviarios, realizándose tanto las actividades de montaje y acabado de vehículos, como todas las pruebas necesarias antes de su puesta en servicio. Así mismo se prevé que tenga un impacto importante en proveedores y suministradores locales, ya que supondrá la creación de puestos de trabajo indirectos adicionales.

La planta permitiría abordar nuevos contratos que pudieran obtenerse en el Reino Unido, a cuyo desarrollo ferroviario CAF espera seguir contribuyendo en los próximos años, así como actividades de mantenimiento y rehabilitación de trenes. Se estima que la planta esté operativa para mediados del año 2018.

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 2017-2018 en el que se han aprobado un total de 65 proyectos nuevos de CAF y filiales. El total de proyectos del plan de tecnología en trabajo durante el año 2017 asciende a 134.

Se ha cerrado igualmente el Plan de Producto 2017-2018 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 2017-2018 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 2017-2018 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 ello 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 de colaboración en el ámbito de programas nacionales y también dentro del séptimo programa marco europeo y H2020. Entre estos proyectos cabe citar:

- STARS destinado a determinar la idoneidad de posicionamiento global por satélite en el ámbito del ferrocarril.
- ROLL2RAIL, proyecto de 2 años de duración, liderado técnicamente por CAF y previo a Shift2Rail, que tiene como objetivo el desarrollo de una serie de tecnologías clave que permitirán un salto importante en innovación en el campo de vehículos ferroviarios.
- 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, 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:

- Trenes Oaris de alta velocidad para Flytoget (Noruega)
- 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)

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

- Locomotoras para RATP (Francia)
- Unidades eléctricas para Schönbuchbahn (Alemania)
- Metro automático para STIB (Bruselas)

POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Durante el ejercicio 2016 el Consejo de Administración de CAF, S.A. revisó su Sistema de Control y Gestión de Riesgos, en los términos que se exponen en la actual Política General de Control y Gestión de Riesgos, que forma parte de la normativa interna del Grupo CAF y que está disponible en la página web www.caf.net en el área de políticas corporativas.

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

1.- Riesgos de carácter financiero

La gestión que en este aspecto se lleva a cabo en el seno del Grupo CAF, se centra en manejar la incertidumbre de los mercados financieros, y trata de minimizar sus efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo.

El Departamento Financiero del Grupo identifica evalúa y cubre los riesgos financieros estableciendo políticas para la gestión del riesgo global, así como para áreas concretas, como riesgo de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés, riesgo de liquidez, empleo de derivados y no derivados, inversión del excedente de liquidez y desviaciones de los presupuestos de los proyectos.

a) Riesgo de mercado

a.1) Riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo y del valor razonable

El riesgo de tipo de interés del Grupo surge del uso de los recursos ajenos. Es política del grupo para operaciones de financiación de circulante, acudir a endeudamiento con terceros a través de recursos ajenos y referenciados a índices variables de mercado, normalmente Euribor, con lo que se mitiga sustancialmente este riesgo de tipo de interés. Para las operaciones de financiación a largo plazo, se marca como objetivo, y hasta donde los mercados lo permiten, el mantenimiento de una estructura de tipos de interés fija.

a.2) Riesgo de tipo de cambio

Las diversas sociedades del Grupo CAF operan en el ámbito internacional y, por tanto, están expuestas a riesgos de tipo de cambio por operaciones con divisas (actualmente el dólar americano, real brasileño, libra esterlina, dólar taiwanés, corona sueca, dólar australiano, riyal saudí, peso mexicano, dólar canadiense y florín húngaro, entre otras).

Para controlar el riesgo de tipo de cambio que surge en transacciones comerciales futuras, y activos y pasivos reconocidos, las sociedades del Grupo usan contratos de seguro a plazo. El riesgo de tipo de cambio surge cuando las transacciones comerciales futuras, o los activos y los pasivos reconocidos, están denominados en una moneda que no es la moneda funcional del Grupo que es el euro.

Es práctica habitual en CAF cubrir siempre que el coste sea razonable, el riesgo de mercado en sus contratos articulados en divisas diferentes a la moneda funcional del Grupo. El objetivo de dichas coberturas es tratar de eludir el impacto de las variaciones en las divisas en los diferentes contratos firmados, de forma que los resultados del Grupo sean fiel reflejo de su actividad industrial y de servicios.

a.3) Riesgo de commodities

Para las materias primas más relevantes, CAF realiza los pedidos y cierra el precio a la puesta en vigor de cada nuevo proyecto. De esta manera se cubre el riesgo de que una evolución alcista en los precios de las materias primas repercuta negativamente en los márgenes contractuales del Grupo.

b) Riesgo de crédito y contraparte

La mayoría de las cuentas a cobrar y de los trabajos en curso que se poseen, corresponden a varios clientes situados en distintos países. En la mayoría de los casos, los contratos incluyen pagos a medida que se avanza en el desarrollo del proyecto.

Es práctica habitual que la sociedad asegure ciertos riesgos de resolución o impago de los contratos de exportación, mediante contratación de pólizas de seguro a la exportación de acuerdo con las normas del Consenso OCDE para este tipo de instrumentos. La decisión de realizar o no la cobertura, se toma en función del tipo de cliente y del país en que opera.

c) Riesgo de liquidez y financiación

Una gestión prudente del riesgo de liquidez implica el mantenimiento de suficiente efectivo y valores negociables, así como disponibilidades de financiación para hacer frente de forma amplia y eficaz, a los compromisos financieros del Grupo.

El riesgo de liquidez se gestiona en el Grupo CAF mediante los siguientes mecanismos:

- La búsqueda y selección de oportunidades de negocio con el mayor nivel posible de autofinanciación, dentro de las condiciones existentes en los mercados, para cada uno de los contratos. En los proyectos de fabricación de vehículos, cuyo periodo de ejecución medio es de aproximadamente tres años, los hitos de facturación y la ejecución de los trabajos pueden no estar alineados en el tiempo, lo cual supone un consumo de recursos financieros.
- La implantación y mantenimiento de una gestión activa de circulante mediante el seguimiento continuado del cumplimiento de los hitos de facturación en cada uno de los proyectos contratados.
- El mantenimiento de una amplia posición de liquidez a corto plazo.
- El mantenimiento de capacidad excedente de financiación no dispuesta.

d) Riesgo derivado de las desviaciones sobre los presupuestos de los proyectos

Las desviaciones sobre los presupuestos de los proyectos que sirvieron de base para la preparación de las respectivas ofertas, se analizan y controlan a través de la utilización de un sistema de información detallado de cada una de las partidas de coste, que compara permanentemente el presupuesto de dichas partidas con la realidad de la situación de costes de cada proyecto. De esta manera, durante la vida de los proyectos, se lleva a cabo un seguimiento continuo de estos datos a través de un complejo proceso interno creado al efecto, en el que intervienen cada uno de los departamentos implicados en cada uno de los proyectos.

2.- Riesgos derivados de la producción de daños de carácter medioambiental

CAF está totalmente comprometida con la protección del entorno. Con dicho objetivo ha venido siguiendo los principios del programa de acción medioambiental de la Unión Europea, basados en la precaución preventiva y la corrección en origen. En dicha línea, la Sociedad ha implantado un programa de acciones en diversos aspectos medioambientales relativos a la atmósfera, vertidos, residuos, consumo de materias primas, energía, agua y ruidos, y ha obtenido el Certificado ISO 14001.

3.- Riesgos legales y contractuales, derivados fundamentalmente de la producción de daños a terceros por deficiencias o retrasos en la prestación de servicios

Los pliegos de las ofertas y los contratos de fabricación de vehículos ferroviarios incluyen numerosos requerimientos sobre aspectos técnicos y niveles de calidad (con la introducción de nuevos productos de alto nivel tecnológico), requerimientos relacionados con el cumplimiento de plazos de entrega, necesidades de homologación, requerimientos de localización de la fabricación, y otros riesgos operacionales, que normalmente llevan aparejados niveles de penalidades y cláusulas resolutorias o suspensivas. En este sentido pueden surgir discrepancias sobre dichos requerimientos entre el Grupo CAF y sus clientes que pueden desembocar en reclamaciones por retrasos, incorrecta ejecución de los trabajos, o en la realización de trabajos adicionales.

Para abordar las dificultades de gestión de los proyectos el Grupo CAF mantiene operativo un sistema de gestión de riesgos, que comienza en la elaboración de la oferta y que permite la identificación y la gestión de los diferentes riesgos a los que se enfrenta el Grupo CAF en el curso normal de sus negocios.

Todas las factorías de CAF disponen de las tecnologías más modernas disponibles, y emplean las técnicas más avanzadas para la optimización de la producción siguiendo los estándares de la Norma IRIS (International Rail Industry Standard) o ISO 9001.

Adicionalmente, CAF emplea una política exigente de contratación de seguros, que le permite protegerse debidamente de las consecuencias económicas, que para la sociedad tendría la materialización de algunos de estos riesgos.

4.- Riesgos de carácter laboral, o daños en bienes o activos propios de las factorías

CAF cuenta con un Sistema de Prevención de Riesgos Laborales auditado por una firma externa. En el Manual del Sistema de Prevención creado al efecto, se definen, entre otras, las actividades de evaluación de riesgos, investigación de accidentes, inspecciones de seguridad, vigilancia de la salud y formación. Existe también un Plan de Prevención, de carácter anual, en el que se planifican adecuadamente las actividades preventivas de cada año. CAF cuenta asimismo con un Plan de Formación de trabajadores en este campo.

PERSPECTIVAS

En los próximos años las actividades del Grupo CAF 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, incluyendo para ello fórmulas de negocio en alianza.
- Apuesta decidida por el crecimiento en negocios de servicios 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 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, 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 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.
- 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).
- 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.
- 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, incluyendo para ello 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.

HECHOS POSTERIORES

La Sociedad dominante con fecha 11 de julio de 2017, ha adquirido una participación mayoritaria sobre BWB Consulting. BWB Consulting tiene su sede social en el Reino Unido y está dedicada a la consultoría de ingeniería, factura aproximadamente 25 millones de euros y tiene más de 300 empleados en la actualidad.

Adicionalmente, con fecha 18 de julio de 2017, la Sociedad dominante ha adquirido una participación mayoritaria sobre Rifer, S.R.L. ubicada en Italia y con una plantilla superior a 60 personas, y una facturación anual cercana a los 10 millones de euros, con el objetivo de reforzar el negocio de componentes – MiiRA.