



**INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO
CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE SEIS MESES
TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2014
DEL GRUPO CONSOLIDADO**

RESULTADOS

El primer semestre del ejercicio 2014 presenta los siguientes parámetros económicos:

- La cuenta de pérdidas y ganancias arroja un resultado positivo procedente de las operaciones continuadas, de 44.083 miles de euros después de impuestos, y de 55.738 miles de euros antes de impuestos, frente a 49.983 miles de euros y 60.128 miles de euros respectivamente del mismo periodo del ejercicio anterior lo cual supone un menor resultado de un 12% y un 7% respectivamente.
- Las amortizaciones y dotaciones de inmovilizado, ascienden a 22.437 miles de euros que sumados al resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas antes de impuestos, supone un cash-flow de 78.175 miles de euros, que representa aproximadamente un 26% menos que el del mismo periodo del ejercicio anterior que fue de 104.933 miles de euros.
- El EBITDA procedente de las operaciones continuadas alcanzó la cifra de 91.419 miles de euros, lo que supone aproximadamente un 24% menos que en el del mismo periodo del ejercicio anterior que fue de 120.393 miles de euros.
- El importe de la cifra de negocios de las operaciones continuadas ha sido de 737.033 miles de euros, un 6% inferior a la del ejercicio anterior que fue de 780.901 miles de euros.
- La cartera de pedidos a 30 de junio de 2014 que alcanza la cifra de 4.860.260 miles de euros, es un 1% superior a la del ejercicio anterior que fue de 4.802.858 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 2014, ni ella ni sus empresas filiales, han comprado o poseen acciones de la empresa.

ACTIVIDAD COMERCIAL

En el mercado doméstico la contratación más relevante de este período, es la adjudicación de la fabricación de 28 trenes para EuskoTren, por un importe de 150 M€, y su mantenimiento durante 4 años.

El mercado de exportación aporta en este primer semestre tres nuevas contrataciones, y la ampliación de 4 contratos existentes, para el suministro de material móvil.

Dos de las nuevas contrataciones se localizan en el continente europeo, concretamente en Hungría y Turquía. En Budapest, la empresa responsable del transporte urbano ha adquirido 37 tranvías de piso bajo, siendo el importe del contrato de 90 M€ aproximadamente, que serán financiados con fondos de la Unión Europea.

En Estambul, CAF suministrará 21 unidades de metro que funcionarán con tecnología sin conductor en el suburbano de la capital turca, ascendiendo el importe del contrato hasta los 120 M€ aproximadamente.

En EEUU, CAF USA suministrará 24 trenes ligeros para la ciudad de Boston por un importe de 90 M€ aproximadamente.

Las ampliaciones se corresponden con Metro de Roma (Italia) que amplía su último pedido en 3 unidades, elevando la cifra total de vehículos a 71. Metro Medellín (Colombia) amplía su flota en 3 unidades adicionales y contrata equipamiento adicional para sus talleres.

En el segmento tranviario se ha firmado la ampliación para la ciudad de Tallín (Estonia) en 4 tranvías más, a los 16 originalmente contratados y en lo referente a largo recorrido, los ferrocarriles de Arabia Saudita –SAR- han ampliado su pedido en 3 locomotoras y 17 coches adicionales.

ACTIVIDAD INDUSTRIAL

A lo largo del primer semestre del año en curso se han completado varios de los proyectos iniciados en ejercicios anteriores como el contrato de 30 trenes suscrito con Euskotren, el pedido de 40 tranvías para la ciudad de Cuiaba (Brasil), los 2 trenes del tipo Civity para la región de Bari (Italia), los 8 trenes de tracción diésel para Cerdeña, así como el contrato de 18 tranvías para la ciudad de Debrecen.

También durante este periodo se ha entregado el primer coche de larga distancia para la operadora estadounidense Amtrak, así como 9 de los 26 trenes del contrato suscrito con el Metro de Sao Paulo, 17 trenes para Auckland (Nueva Zelanda), 3 tranvías para la ciudad de Houston, 9 unidades de Metro para Bucarest y 5 trenes de los 18 contratados por el Metro de Roma. Así mismo se ha finalizado la fabricación del primer tren del modelo Civity para Trieste-Austria, 3 tranvías para Málaga, 7 tranvías para la ciudad de Besançon, 6 trenes para los Ferrocarriles Catalanes (FGC), 8 tranvías para la ciudad de Birmingham, el primer tren de 4 módulos para la ciudad de Estocolmo y 4 tranvías del contrato de 12 para la ciudad de Sidney.

En cuanto a los nuevos proyectos, a lo largo de este primer semestre se ha iniciado la fabricación de las 4 composiciones de locomotora y 5 coches remolque para el operador SRO de Arabia Saudita, el contrato de 12 locomotoras y 62 coches de largo recorrido para el operador SAR del mismo país, así como las primeras fases de fabricación del proyecto de 5 tranvías para Cincinnati y las 20 unidades de metro para la ciudad de Helsinki.

Los productos más relevantes fabricados durante el primer semestre del año 2014 han sido los siguientes:

COCHES	Cantidad
Media distancia Civity Trieste – Austria	5
Media distancia Civity – Bari	8
Media distancia para Cerdeña	6
Larga distancia coches Amtrak	1
Cercanías Euskotren	4
Cercanías para FGC	24
Cercanías para Auckland	51
Metro de Sao Paulo	54
Metro de Bucarest	54
Metro de Roma	30
Tranvía para Málaga.....	15
Tranvía para Houston	9
Tranvía para Besançon	21
Tranvía para Estocolmo	4
Tranvía para Debrecen	35
Tranvía para Birmingham	40
Tranvía para Cuiaba	42
Tranvía para Sidney	20
TOTAL	423



BOGIES	Cantidad
Con bastidor de acero soldado	805

RODAJE Y COMPONENTES	Cantidad
Ejes montados (Motor + Remolque)	3.395
Cuerpos de eje sueltos	6.225
Ruedas enterizas	27.237
Ruedas elásticas	476
Enganches	559
Reductoras	1335
Bandajes	429



RECURSOS HUMANOS

En el primer semestre de 2014, la evolución de la plantilla del Grupo consolidado ha sido:

	<u>FIJOS</u>	<u>TOTAL</u>	<u>MEDIA PERIODO</u>
30.06.2013	6.684	7.464	7.322
30.06.2014	7.199	8.035	7.872

La plantilla del Grupo se ha incrementado sensiblemente en el periodo.

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 implantando y certificado el Sistema de Gestión Medioambiental, según la norma ISO 14001, que incluye la estructura organizativa, la planificación de actividades para la protección del medioambiente, las responsabilidades, los objetivos ambientales y los recursos para desarrollar, revisar y mantener al día la política medioambiental.

Asimismo en el mes de mayo de 2014 se ha llevado a cabo la auditoría de mantenimiento del certificado ISO14001:2004 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 respecto 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.

Como dato adicional, cabe señalar que las emisiones de gases de efecto invernadero durante el primer semestre del año 2014, en cumplimiento del Protocolo de Kyoto, se sitúan por debajo de los derechos de emisión asignados.



INVERSIONES

Las inversiones materiales realizadas por parte del Grupo CAF durante el 1er semestre del año 2014 han ascendido a la cifra de 2.642 miles de euros.

DESARROLLO TECNOLÓGICO

En lo que se refiere a CAF y CAF I+D, durante los primeros meses del año se ha ido cerrando el plan de tecnología del grupo CAF para el periodo 2014-2016 en el que se han aprobado un total de 25 proyectos nuevos de CAF y filiales. El total de proyectos del plan de tecnología en trabajo durante el año 2014 asciende a 81.

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 desarrollado durante el año 2014 se han potenciado proyectos en los que participan CAF, CAF I+D y distintas Filiales, habiéndose seguido colaborando de forma muy intensa con distintos centros tecnológicos y universidades.

Los proyectos contenidos en el Plan de Tecnología 2014-2016 abordan los siguientes campos:

- Alta Velocidad
- Productos ferroviarios específicos
- Gestión de energía y ecodiseño que comprende proyectos relacionados con la reducción de consumo en tren y en el sistema global, captación de energía para tranvías sin catenaria, etc.
- Señalización tanto embarcada como fija.
- Integración que comprende proyectos sobre sistemas globales de transporte
- Productos y tecnologías específicas sobre tecnologías básicas ferroviarias, tracción, rodajes, reductoras, 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. Entre los proyectos abordados cabe citar:

- Proyectos de desarrollo de vehículos de varios tipos
- Proyecto VEGA de desarrollo de electrónica de seguridad
- Proyecto de electrónica de control de tren incluyendo funciones de seguridad.
- Proyectos de desarrollo de especialización en Resistencia al avance, Compatibilidad electromagnética, Dinámica Ferroviaria y Ruido y Vibraciones, gestión de energía, sistemas de acumulación de energía, amparados por las administraciones foral y autonómica.
- Prototipo OARIS de Tren de Alta Velocidad
- Sistema ERTMS-ETCS para el desarrollo de un equipo de señalización embarcado.

Dentro de este grupo de proyectos cabe destacar la finalización de los ensayos en vía relativos a interacción vehículo-vía (Dinámica, aerodinámica, pantógrafo-catenaria, etc.) realizados con el prototipo OARIS de tren de alta velocidad.

El Grupo CAF también ha participado en proyectos de colaboración con RENFE, ADIF a nivel estatal y también con diferentes administraciones y empresas internacionales en el ámbito de programas nacionales y también dentro del séptimo programa marco europeo. Entre estos proyectos cabe citar:

- Proyectos Europeos:
 - SAFEJOINT para desarrollo de estructuras híbridas metal-metal y metal-composite
 - TREND orientado a entornos de validación para EMC en vehículos ferroviarios
 - REFRESCO para desarrollo de soluciones de estructuras de caja en material compuesto
 - OSIRIS de reducción de consumo energético en el transporte ferroviario urbano con la participación de las empresas más importantes del sector

- MERLIN para establecimiento de estrategias de gestión energética a nivel global de red y desarrollo de herramientas para optimización del consumo y coste asociado a una red ferroviaria.
- NGTC destinado a estudio de interface entre el ERTMS y módulo de posicionamiento por satélite
- EURAXLES sobre minimización de fallo por fatiga de ejes en servicio

En el marco de proyectos europeos cabe destacar que CAF es uno de los 8 Miembros Fundadores de la iniciativa Shift²Rail para promover la I+D ferroviaria dentro del programa Horizon 2020. Esta JU (Joint Undertaking) con un presupuesto global de 920 M€ fue aprobada por el Consejo y Parlamento Europeos durante los primeros meses de 2014 y está prevista su creación en julio de 2014. Los trabajos de desarrollo de tecnología en este proyecto se prolongarán hasta el año 2020.

En cuanto a las filiales han continuado su actividad normal de desarrollo tecnológico. Cabe mencionar:

- El éxito en servicio comercial del sistema de acumulación de energía y funcionamiento autónomo sin catenaria montado en el tranvía de Sevilla, su aplicación en los tranvías de Zaragoza y Granada y su futura aplicación en Kaohsiung (Taiwan) y Cuiaba (Brasil).
- El desarrollo de equipos de tracción cubriendo una gama de tensiones de catenaria de hasta 25 kV lo que ha permitido su comercialización en proyectos para Indian Railways, Metro Auckland y realizar ofertas de rehabilitación de locomotoras en diversos países.
- El desarrollo y adjudicación de diversos concursos en ADIF de productos ERTMS de vía.

POLÍTICA DE GESTION DE RIESGOS

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

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 y peso mexicano, 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.

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

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

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 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 a corto plazo 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.

e) 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 ISO14001.

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, implícito en el sistema de calidad del Grupo, 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 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

Las perspectivas del grupo para los próximos años, estarán centradas en los siguientes puntos:

- La adopción de acciones encaminadas al logro de una mayor eficiencia en la gestión de negocios y en la realización de productos, con especial hincapié en la adopción de soluciones más estandarizadas, en la mejora de los costes de la cadena de suministro, en la optimización del coste de ciclo de vida de nuestros productos y en la reducción de los costes asociados a su industrialización, al mismo tiempo que manteniendo o elevando si cabe nuestros actuales estándares de calidad.
- La apuesta por los mercados exteriores más allá de nuestras actuales plazas fuertes, incrementando con ello nuestra presencia en países con alto potencial entre los que destacan algunos países emergentes de Oriente Medio y Asia-Pacífico, por el dinamismo que se les proyecta. O también Europa y EEUU por su importante volumen y nivel de exigencia.
- El desarrollo de nuevos productos que amplíen el abanico de soluciones que actualmente compone la oferta de vehículos de CAF y que nos permitan acceder a nuevos segmentos de mercado.
- El desarrollo tecnológico necesario, también, en otros eslabones de la cadena de valor ferroviaria como la señalización, la electrónica de potencia y la gestión y acumulación de energía.
- Y por último, el desarrollo progresivo de capacidades internas en el ámbito de la dirección y la ejecución de proyectos "llave en mano" que nos permita ofertar y abordar con éxito proyectos de sistemas ferroviarios completos.



HECHOS POSTERIORES

No hay otros hechos significativos posteriores al cierre del ejercicio.