



**INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO  
CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE SEIS MESES  
TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2010  
DEL GRUPO CONSOLIDADO**



## RESULTADOS

El primer semestre del ejercicio 2010 presenta los siguientes parámetros económicos:

- La cuenta de pérdidas y ganancias arroja un resultado neto atribuido de 51.991 miles de euros después de impuestos, aproximadamente un 4% superior al del mismo periodo del ejercicio anterior.
- Las amortizaciones de inmovilizado ascienden a 19.985 miles de euros que sumados al resultado del ejercicio, antes de impuestos, supone un cash-flow de 75.147 miles de euros.
- El importe de la cifra de negocio ha sido de 749.312 miles de euros, un 20% superior al del primer semestre del ejercicio anterior.
- La cartera de pedidos al 30 de junio de 2010 alcanza la cifra de 4.308.439 miles de euros, superior a la del mismo periodo del ejercicio anterior permitiendo el desarrollo normal de la actividad del Grupo.
- Finalmente y en cumplimiento de la normativa, CAF informa que durante el primer semestre del año 2010, ni ella ni sus empresas filiales, han comprado o poseen acciones de la empresa

## ACTIVIDAD COMERCIAL

La actividad comercial materializada en una cifra de contratación, durante el primer semestre del año, superior a los 700 millones de euros, posiciona la valoración de la cartera por encima de los 4.300 millones de euros.

El primer semestre del año 2010 viene marcado por la presentación en sociedad de la plataforma OARIS, la realidad del Grupo CAF para la muy alta velocidad. La plataforma dispone de composiciones de 4, 6 u 8 coches, alimentaciones en corriente alterna, 15 y 25 kV, y/o corriente continua, 1,5 y 3 kV, velocidades de hasta 350 km/h, anchos ibérico, internacional y variable... A final de año está previsto que la primera unidad de Oaris salga a vía para la realización de las pruebas de homologación.

La presentación de la plataforma Oaris se realizó en el marco del 7º International Rail Forum, que se celebró en Valencia el pasado mes de mayo, convirtiéndose en el centro de atención de la feria e icono de la edición.

En el mercado nacional cabe destacar la contratación de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía de trece (13) tranvías para prestar servicio en el metropolitano de Granada. Uno de los aspectos elogiados por Ferrocarriles de la Junta de Andalucía es la posibilidad que ofrece este material de circular sin catenaria, tal y como se está demostrando en la explotación del Metro Centro en Sevilla.

Adicionalmente a esta contratación se han producido ampliaciones de pedidos ya existentes por parte de Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM) y Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE). SFM ha ampliado en dos (2) unidades, y ocho coches remolques motorizados, el pedido que tenía formalizado de unidades eléctricas de la serie 8100. Por su parte FEVE ha confiado a CAF la ejecución íntegra del contrato de fabricación de doce (12) unidades de la serie 2900 y cinco (5) unidades de la serie 2700; hasta el momento en que CAF ha sido responsabilizado del contrato íntegro, participaba en el mismo en un 50% a través de una unión temporal de empresas.

Ampliando la visión al mercado comunitario, cabe resaltar la contratación de cinco (5) unidades diesel para la italiana isla de Cerdeña con el sistema de basculamiento inteligente (SIBI) diseñado y probado por CAF en otros proyectos.

En el mercado americano hay que reseñar dos contrataciones, la primera se trata de un Contrato de Prestación por Servicios con el Sistema de Transporte Colectivo (STC) de la Ciudad de México en la que está previsto el arrendamiento de treinta (30) trenes, de siete coches; para la línea 12 que en la actualidad está en construcción además del arrendamiento durante 15 años de los trenes el contrato contempla el mantenimiento integral del mismo.

La segunda contratación se ha formalizado en Brasil con la Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) para la modernización del material móvil de la línea 8 de São Paulo lo que supone el suministro de treinta y seis (36) nuevos trenes y el mantenimiento de la flota.

## ACTIVIDAD INDUSTRIAL

A lo largo del primer semestre del año 2010 se ha completado el contrato de ampliación de 9 unidades más para el Metro de Roma con la entrega de los 5 últimos trenes, y el contrato para 12 unidades de alta velocidad para Turquía con el envío del último tren.

También, durante este periodo, se han entregado 3 trenes de alta velocidad (AVR) para RENFE, 3 trenes de alta velocidad y ancho variable (AVGL) para RENFE, 14 trenes de tracción diesel para RENFE, 7 trenes para el Metro de Chile, 3 locomotoras de tracción mixta para FESUR, operador privado, 4 trenes para la Línea A del metro de México, así como 15 trenes de media distancia y tracción eléctrica para RENFE, 15 coches remolque para el metro de Bilbao, 2 trenes de la Serie 3.000 y 3 trenes de la Serie 9.000 para el metro de Madrid, 21 trenes para IZMIR (Turquía), 2 trenes para Nueva Delhi, los 4 primeros trenes para el metro de Sao Paulo así como las 4 primeras unidades de tren para la compañía paulista de trenes metropolitanos (CPTM) de la misma ciudad. Asimismo, se han terminado y están disponibles para su puesta en vía, las 10 primeras unidades de tren para el tranvía de Edimburgo (Escocia).

En lo referente a nuevos proyectos cabe resaltar el avanzado estado de fabricación de los primeros trenes para Mallorca, Euskotren, tranvía de Zaragoza e Irlanda del Norte. También se están completando las primeras fases de fabricación para los contratos de Arabia Saudí, Houston (EE.UU), Tranvía de Málaga y Tranvía de Belgrado (República de Serbia).

Las fabricaciones más relevantes realizadas durante el primer semestre del año 2010 han sido:

	<u>Nº de Coches</u>
Tren (M1+R1+N1+N1+R1+N2+N1+R2+M2) Metro de Chile .....	72
Tren Metro de México Línea A (M+R+N+N+PR+M+N+N+R) .....	36
Tren Metro de Sao Paulo (MA1+MB1+MB2+MB1+MB1+MA2) .....	30
Tren Cercanías de Compañía Paulista de Trenes Metropolitanos (CPTM) (2m1+2R1+2R2+2M2) .....	40
Tren (2RCP+2M1+2M2) para Metro de ROMA .....	24
Tren (MC1+MI1+MI2+MC2) Alta velocidad AVR para RENFE .....	12
Coches Remolques para Metro de Bilbao CTB .....	13
Tren CIVIA IV de cercanías para RENFE (A1+A2+A3+A4+A5) .....	55
Tren (MCT+MIP+MIT+MCP) de ancho variable AVGL para RENFE .....	12
Tren Media distancia Diesel para RENFE (M1+R+M2) .....	33
Tren Media distancia Eléctrica para RENFE (A1+A2+A3+A4+A5) .....	55
Tren Locomotora de línea para FESUR (M) .....	3
Tren Cercanías (DMC+TC1+MC1+MC2+TC2+DMLC) para Aeropuerto de Delhi .....	12
Tren Cercanías (M1+N+M2) para Izmir .....	63
Tren (M1+R1+S1+S2+R2+M2) para Metro de Madrid Lote 1 .....	12
Tren (M1+S1+R2+M2) para Metro de Madrid Lote 2 .....	4
Tren (M1+R1+S1+S2+R2+M2) para Metro de Madrid Lote 3 .....	6
Tren Tranvía (A+B+C+D+E+F+G) para Edimburgo .....	70
<b>TOTAL .....</b>	<b>552</b>



## **BOGIES**

Con bastidor de acero soldado (Motor + Remolque) ..... 941

## **UNIDAD DE RODAJES**

Ejes montados convencionales (Motor + Remolque)..... 3.703

Ejes montados de ancho variable (Motor + Remolque) ..... 492

Cuerpos de eje sueltos ..... 5.456

Ruedas ..... 21.049

Ruedas de grúa ..... 7

Bandajes ..... 764

Enganches ..... 1.148

Reductoras ..... 475

Aros ..... 4

### **Otras fabricaciones complementarias:**

Acero ..... 15.469 Tm.

### **En el área de reparación se citan las siguientes:**

Puesta a cero TRD (M1+M2) (RENFE) ..... 2

Revisión Bogies S/550 (Metro Bilbao) ..... 8

Revisión Bogies S/500 (Metro Bilbao) ..... 16



### RECURSOS HUMANOS

En el primer semestre de 2010, la evolución de la plantilla del Grupo consolidado ha sido:

	<u>FIJOS</u>	<u>TOTAL</u>	<u>MEDIA PERIODO</u>
30.06.2009	4.886	5.664	5.429
30.06.2010	6.014	7.136	6.845

La plantilla del Grupo ha aumentado sensiblemente en las filiales internacionales.

En el ámbito de Prevención se ha obtenido la certificación del sistema de Gestión de Prevención y Riesgos Laborales en base a la norma OHSAS 18001: 2007.



## 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 Medioambiental, según la norma ISO 14001, que incluye la estructura organizativa, la planificación de actividades para la protección del medio ambiente, las responsabilidades, los objetivos ambientales y los recursos para desarrollar, revisar y mantener al día la política medioambiental.

En el mes de mayo se ha llevado a cabo la auditoria de mantenimiento del certificado ISO 14001:2004 del sistema de Gestión Medioambiental para las plantas de Beasain, Irun 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 objeto 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.

Como dato indicativo, se señala que las emisiones de gases de efecto invernadero durante el primer semestre del año 2010, en cumplimiento del Protocolo de Kioto, se han reducido ligeramente sobre los datos del mismo período del año 2009, situándose por debajo de los derechos asignados.



## INVERSIONES

Las inversiones materiales realizadas por parte de CAF durante el primer semestre del año 2010 han ascendido a la cifra de 26.392 miles de euros (sin incluir el efecto de conversión de tipo de cambio). Entre las inversiones más relevantes de estos seis primeros meses del año cabe señalar :

En la Unidad de Negocio de Rodajes, se está finalizando el plan acometido durante los últimos años para la modernización y automatización de las instalaciones de Forja, pudiendo mencionar entre otras, la instalación y puesta en marcha de una nueva prensa de forja de 5.000 Tn., así como la línea automática de verificado de ruedas.

Dentro de la Unidad de Vehículos, en concreto en el Área de Bogies, podemos señalar la adquisición de nuevos robots de soldadura para poder hacer frente al incremento de producción esperado para este año, y en cuanto al Área de Acabado y Montaje, la mejora en equipamiento e instalaciones en las líneas de producción que se ha llevado a cabo va dirigido fundamentalmente a la modernización, e incremento de seguridad de dichas líneas de montaje.

En el Área Tecnológica, se han realizado inversiones en hardware y software, para dotar de los medios técnicos y herramientas necesarias para hacer frente a los nuevos proyectos en los que CAF está trabajando.

Por último, hay que señalar también, los trabajos para la finalización de la nave e instalaciones para análisis y ensayos de CETEST, así como los últimos trabajos para la puesta en marcha de la nueva planta de fabricación en Hortolandia (Brasil), inaugurada el pasado mes de marzo.



## DESARROLLO TECNOLÓGICO

En lo que se refiere a CAF y CAF I+D durante el primer semestre del ejercicio 2010 se ha dado por finalizado el proyecto AVI 2015 (Alta Velocidad Interoperable subvencionado a través del CDTI dentro del programa CENIT)

En cuanto a los proyectos:

- ECOTRANS proyecto CENIT para el desarrollo de tecnologías para un transporte urbano sostenible liderado por CAF y en el que además de CAF y CAF I+D, participan 3 filiales tecnológicas de CAF, 13 empresas ajenas al grupo y 20 centros tecnológicos y universidades.
- SETI proyecto ETORGAI liderado por CAF y orientado hacia el desarrollo de componentes de seguridad para el sector del Transporte.
- Prototipo OARIS de Tren de Alta Velocidad.
- Plataforma CIVITY (antiguo Eurocivis).
- Sistema ERTMS-ETCS para el desarrollo de un equipo embarcado.
- Proyecto VEGA para el desarrollo de una electrónica de control común para señalización, tracción y control.
- Proyecto básico sobre Dinámica Ferroviaria.
- Proyecto básico sobre Ruido y Vibraciones.
- Proyectos Elecraíl y Unichanger liderados por la Fundación de Ferrocarriles Españoles con participación de las empresas más importantes del sector.
- Proyectos europeos Dynotrain y Aerotrain en los que participan CAF y CAF I+D tendentes a reducir la complejidad de los procesos de certificación actuales.
- Toma inferior para el tranvía sin catenaria de Zaragoza en el que participan CAF I+D, CAF y BZKf.

han seguido su evolución normal. Por otra parte, durante este semestre se han iniciado los siguientes nuevos proyectos:

- Proyecto VEGA-basculación que permitirá sustituir la actual electrónica de control de basculación por la desarrollada en el proyecto VEGA.
- Resistencia al avance, que permitirá disponer de datos para su utilización en los programas de itinerarios en fase de diseño.

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

- La puesta en marcha en servicio comercial del sistema de acumulación de energía y funcionamiento autónomo sin catenaria montado en un tranvía de Sevilla.
- La finalización de la homologación y de certificación de la unidad CIVIA con tracción Trainelec.
- Montaje en los trenes CAF para Euskotren, de los proyectos abordados en el Plan de Tecnología de Traintic de diseño y fabricación de equipos de videoinformación, videovigilancia, etc.
- La puesta en marcha de los nuevos proyectos de Trainelec encuadrados dentro del plan de tecnología (Tecnologías modulares tracción (Eurocivis), Sistema híbrido acumulación (supercondensadores y baterías) y Control motor síncrono)
- Las pruebas realizadas por BZKf para estudiar la viabilidad de instalación de una subestación reversible en dos posibles administraciones.

Los proyectos más importantes en los que se ha trabajado durante este ejercicio han sido los siguientes:

- Locomotora y coches Arabia
- Metro de Caracas
- Metro de Madrid varias series
- Prototipo tren alta velocidad 320 km/h
- Unidades eléctricas para Euskotren
- Metro de Mallorca
- Tren-tram para Bahía Cadiz – Chiclana
- Metro Málaga
- Trenes diesel para FFCC Irlanda del Norte (NIR)
- Tranvía para Houston (USA)
- Metro de Estambul



- Tranvía de Zaragoza
- Tranvía de Belgrado
- Unidades eléctricas FGC s/113
- Trenes diesel para Cerdeña

Habiéndose puesto en marcha también

- Metro de Medellín
- Metro de México Línea 12



## **POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS**

Los riesgos más importantes que afronta la sociedad 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 la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los 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 presupuestos.

#### **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, (especialmente el peso mexicano y el real brasileño). El riesgo de tipo de cambio surge de transacciones comerciales futuras, activos y pasivos reconocidos e inversiones netas en operaciones en el extranjero.

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

Es práctica habitual en CAF, cubrir íntegramente 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 servicio.

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.

#### **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 el riesgo de resolución o impago de los contratos en los países fuera del Área OCDE, mediante contratación de pólizas de seguro a la exportación de acuerdo con las normas del Consenso OCDE para este tipo de instrumentos.

#### **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 puntual a todos sus compromisos.

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

- La búsqueda del mayor nivel posible de autofinanciación de cada uno de los contratos.
- El mantenimiento de una amplia posición de liquidez a corto plazo.
- El mantenimiento de capacidad 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 corrientes, el no acudir más que en casos muy excepcionales 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 el caso de endeudamiento para financiación de proyectos, el Grupo contrata tipos de interés fijos.

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 confección de las respectivas ofertas se cubren, a través de la utilización de un sistema de información detallado, de cada una de las partidas de coste, que compara el presupuesto de dichas partidas con la realidad sobre 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 procedimiento 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 derivados de la producción de daños a terceros por deficiencias o retrasos en la prestación de servicios**

Todas las factorías de CAF disponen de la tecnología más moderna del mercado y emplean las técnicas más avanzadas para la optimización de la producción siguiendo los estándares de las Normas ISO 9001 y 9002.

Adicionalmente, CAF emplea una política de contratación de seguros muy conservadora, que la permite protegerse debidamente de las consecuencias económicas, para la sociedad, de 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 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 las actividades preventivas. CAF cuenta asimismo con un Plan de Formación de trabajadores.

## PERSPECTIVAS

Las perspectivas más inmediatas pueden sintetizarse en las siguientes actuaciones:

- Gestión de ámbito internacional de la capacidad productiva de la Sociedad, para hacer frente de una manera integral a las necesidades de la cartera de pedidos.
- Fortalecimiento de la empresa en las áreas industrial, tecnológica y organizativa vía inversiones en activos fijos.
- Desarrollo de nuevos productos e implantación de sistemas avanzados de gestión integral de proyectos.
- Incremento de la presencia de CAF en los mercados internacionales de material ferroviario.
- Desarrollo del potencial de la empresa en negocios de los servicios aplicados al campo ferroviario.



#### **HECHOS POSTERIORES**

Con fecha 24 de julio de 2010 ha sido adjudicado por parte de Amtrak (USA) un contrato de 130 coches por importe de 298,1 millones de USD.