



**INFORME DE GESTION INTERMEDIO  
CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE SEIS MESES  
TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2008  
DEL GRUPO CONSOLIDADO**

## RESULTADOS

El primer semestre del ejercicio 2008 presenta los siguientes parámetros económicos.

- La cuenta de pérdidas y ganancias arroja un resultado positivo de 44.077 miles de euros después de impuestos, aproximadamente un 21% superior al del mismo período del ejercicio anterior.
- Las amortizaciones de inmovilizado ascienden a 10.088 miles de euros que sumados al resultado del ejercicio, antes de impuestos, supone un cash-flow de 59.252 miles de euros.
- El importe de la cifra de negocio ha sido de 501.562 miles de euros, un 14% superior al del primer semestre del ejercicio anterior.
- La cartera de pedida alcanza la cifra de 4.108.154 miles de euros a la fecha de la firma de este informe intermedio siendo de 3.328.305 miles de euros la cifra a 30 de junio de 2008, ambas cifras son superiores a la del primer semestre del ejercicio anterior permitiendo el desarrollo normal de la actividad de la Compañía
- Finalmente y en cumplimiento de la normativa, CAF informa que durante el primer semestre del año 2008, ni ella ni sus empresas filiales, han comprado o poseen acciones de la empresa.

## ACTIVIDAD COMERCIAL

Si el cierre del ejercicio se había efectuado con un alto nivel de la cartera de pedidos de CAF, la intensa actividad comercial ha continuado con logros muy significativos especialmente en el mercado exterior. Se han logrado contratos por valor de 420 millones de euros y ello ha permitido mantener prácticamente el mismo nivel de la cartera, que al final de este primer semestre se sitúa en 3.328 millones de euros.

Con escasos días de diferencia sobre el periodo anterior, se han cerrado una serie de proyectos que se venían negociando y que más adelante citaremos, que sitúan la cartera a 23 de julio de 2008 en la cifra de 4.108 millones de euros, es decir un 20% más alta que al cierre del ejercicio 2007.

En el mercado nacional se ha concretado la contratación de 9 coches remolque para el Metro de Bilbao y recientemente en el presente mes de julio nos han sido adjudicados otros 13 coches remolque, todos ellos para incorporar a trenes que les habíamos suministrado anteriormente. Asimismo, se sigue en proceso de negociación para conseguir la adjudicación de la licitación de unidades para el Metro de Madrid que anunciábamos al cierre del ejercicio 2007.

Es en el mercado de exportación donde se han cerrado los contratos para el suministro de 8 trenes para Arabia Saudí, en total 8 locomotoras y 40 coches remolque y 27 tranvías de 7 módulos 100% piso bajo para la ciudad de Edimburgo.

Como anunciábamos en párrafos anteriores, en los primeros días del presente mes de julio nos han sido adjudicados los contratos para 40 unidades de cercanías, para CPTM (Brasil), 17 unidades para el Metro de Sao Paulo (Brasil) y 33 unidades de 3 coches para IZMIR (Turquía). Estas adjudicaciones suponen un volumen de contratación de 745 millones de euros y lo que aún es más importante un afianzamiento en el mercado de Turquía y una penetración en un mercado con elevado potencial como es Brasil.

La actividad de mantenimiento presenta también un aumento significativo respecto al pasado ejercicio, casi un 10% en gran parte debido al mantenimiento por 30 años incluido en el contrato de los tranvías para Edimburgo.

En la actividad de rodajes el mercado se sigue en el tono positivo de los últimos ejercicios.

## ACTIVIDAD INDUSTRIAL

A lo largo del primer semestre del 2.008 se han completado las entregas de las 4 últimas unidades para el Metro Ligero de Sevilla, de las últimas 6 unidades de tren CIVIA II para RENFE y de las 13 últimas unidades de tren monotensión y bitensión para el Metro de Madrid.

También, durante este período, se han entregado 7 trenes rehabilitados para Pittsburgh, 9 unidades de tren para la STIB de Bruselas, el primer tren AVR de alta velocidad y ancho variable para RENFE, 13 coches intermedios tipo N para el Suburbano de México, 7 unidades de tren Diesel para Argelia, 1 unidad de tren de alta velocidad para Turquía, los 4 primeros trenes para el Metro de Argel y las 2 primeras unidades de la ampliación del Metro Ligero de Sevilla, así como 6 unidades de tren cercanías CIVIA III para RENFE.

En lo relativo a otros proyectos en curso, cabe comentar el avanzado estado de fabricación de la primera unidad del tren Regional Diesel y la primera unidad del tren Regional Eléctrico, ambos para RENFE, así como las primeras unidades del tranvía de Vitoria, del tranvía de Antalya y de la ampliación para Metro de Bilbao. También está en fase de acabado la primera unidad de AVGL para RENFE y se ha comenzado con la fabricación de las estructuras de las unidades de tren para FGC.

En lo que respecta a los últimos proyectos contratados resaltar el desarrollo de las actividades de ingeniería de los nuevos coches remolque para el Metro de Bilbao, las locomotoras Bitracc para FESUR y las nuevas unidades de tren para el Metro de Chile.

Referente a los últimos proyectos contratados, cabe indicar la puesta en marcha e inicio de las actividades de ingeniería del nuevo proyecto para la Línea A del Metro de México, el tranvía para Edimburgo, las unidades de tren Diesel para FEVE y el proyecto para Arabia Saudí.

El resumen de fabricación para el primer semestre del 2.008 es el siguiente:

### Nº de Coches

U. Tren (A+B), LRV Pittsburgh rehabilitadas (USA) .....	14
U. Tren Metro Ligero Sevilla (A+B+C+D+E) .....	20
U. Tren CIVIA II de 5 coches para Cercanías RENFE (A1+A2+A3+A4+A5).....	30
U. Tren CIVIA II de 3 coches para Cercanías RENFE (A1+A2+A3).....	27
U. Tren (M1+R1+S1+S2+R2+M2)de 6 coches para Metro Madrid S/3000 Monotensión.....	6
U.Tren (M1+S1+R2+M2) de 4 coches para Metro de Madrid S/3000 Bitensión.....	48
U.Tren (M+R+N) para la STIB de Bruselas .....	27
U.Tren (MC1+Mi1+Mi2+MC2) Alta Velocidad Regionales AVR para RENFE.....	4



U.Tren (M1+R+M2) Diesel para Argelia .....	21
U.Tren (TCF+TCB+MIF1A+MIF1B+MIF2+MIFC) de alta velocidad para Turquía.....	6
U.Tren (RCB+M1B+M2B+M2A+M1A+RCA) para Metro de Argel.....	24
U.Tren para Ampliación Metro Ligero de Sevilla (A+B+C+D+E) .....	10
U.Tren CIVIA III (A1+A2+A3+A4+A5) de 5 coches para Cercanías RENFE.....	30
Coches Remolques Tipo N para Trenes Suburbanos de México.....	13
<b>TOTAL .....</b>	<b>280</b>

### **BOGIES**

Con bastidor de acero soldado (Motor + Remolque).....	526
---	-----

### **UNIDAD DE RODAJES**

Ejes montados.....	2.658
Cuerpos de eje sueltos.....	3.180
Ruedas .....	27.247
Ruedas de grúa.....	47
Bandajes .....	462
Enganches .....	542
Reductoras reparadas.....	32
Aros.....	68

### **Otras fabricaciones complementarias, han sido:**

Acero.....	25.024 Tm.
------------	------------

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

Revisión bogies S/550 Metro de Bilbao.....	16
Puesta a cero TRD (M1+M2) .....	2
U.T. (M-R-R-M) s/200 para Euskotren.....	1
Reparación UT-3504 - Euskotren.....	1



### RECURSOS HUMANOS Y MEDIOAMBIENTALES

En el primer semestre de 2008, la evolución de la plantilla del Grupo consolidado ha sido:

	<u>FIJOS</u>	<u>TOTAL</u>	<u>MEDIA PERIODO</u>
30.06.07	4030	4316	4249
30.06.08	4310	4677	4530

La plantilla del grupo ha experimentado un crecimiento sensible, manteniendo el esfuerzo en personal técnico titulado.

Se ha presentado el nuevo modelo organizativo en Prevención de Riesgos Laborales, favoreciendo las actuaciones en cada unidad de negocio y la participación de todos los niveles de la organización en la prevención. Se ha llevado a cabo satisfactoriamente la auditoría reglamentaria de Prevención. Los índices de accidentalidad han evolucionado favorablemente en el conjunto de las plantas.

En el mes de Abril se ha llevado a cabo la auditoría de Mantenimiento del Sistema de Gestión Medioambiental con resultado favorable.



## INVERSIONES

Las inversiones materiales llevadas a cabo en nuestras factorías durante el primer semestre del año 2008 han ascendido a la cifra de 8.613 miles de euros.

Las inversiones realizadas que se pueden considerar más representativas son las siguientes:

En la Unidad de Vehículos, como inversiones principales hasta la fecha cabe señalar, en el Area de Bogies, el avance en las obras de las nuevas instalaciones de mecanizado y pintura, en el Area de Acabado de Vehículos, la modernización de las líneas de montaje, así como una importante inversión en seguridad en dichas líneas. A ello habría que sumar en el Area de Logística la compra de un nuevo robot para almacenaje automatizado.

En la Unidad de Negocio de Rodajes, dentro de la renovación que se está llevando a cabo en los procesos de forja, laminación y tratamiento térmico de ruedas, en estos 6 meses del 2008, las inversiones más relevantes han sido, la finalización de la instalación del horno rotativo, la automatización de la línea de forja de ruedas, así como la adquisición de otras nuevas maquinas relacionadas con la mencionada renovación, tales como varias prensas.

En el Área Tecnológica, la inversión en estos primeros meses se ha dirigido hacia la renovación de hardware y software motivado por las necesidades de los nuevos proyectos, así como la creación de nuevos puestos de trabajo.

## DESARROLLO TECNOLÓGICO

### **1.- Anteproyectos preparados para apoyo a la acción comercial:**

Se ha venido trabajando en la preparación de anteproyectos y nuevas propuestas para apoyar la acción comercial de CAF tanto en el mercado nacional como para exportación.

Los proyectos en los que se ha trabajado en el primer semestre incluyen tanto propuestas para el mercado nacional como es el caso de:

- Nuevas Unidades para Metro de Madrid.
- Remolques intermedios para Metro Bilbao.
- Unidades Tren – Tram para la Junta de Andalucía.

### **2.- Proyectos iniciados en el período:**

Durante el primer semestre del año, se han abordado los siguientes proyectos:

- Metro de México FM 07 – A
- Trenes diesel para Feve (bogies).
- Metro de Chile.
- Tranvías para Edimburgo.
- Trenes para Arabia Saudí.
- Metro Delhi.

### **3.- Proyectos en los que se ha continuado trabajando:**

Se ha continuado trabajando en los proyectos iniciados los años anteriores. A destacar, fundamentalmente, los siguientes:

- Trenes diesel para RENFE – Regionales.
- Unidades eléctricas para RENFE – Regionales.
- Tranvías para Vitoria – Gasteiz.
- Metro de Argel.
- Metro Bilbao.
- Locomotoras Bitrac.
- Tranvías para Antalya.

### **4.- Nuevos proyectos “Tecnológicos”:**

Además de los desarrollos de proyectos de vehículos citados, se ha venido trabajando en proyectos de interés tecnológico que no se traducen todavía en productos concretos o no corresponden a desarrollos para clientes específicos. Este es el caso del AVI 2.015 (Proyecto Cénit) y proyectos relacionados con nuevas tecnologías, todavía en fases más incipientes.



## POLÍTICA DE GESTION 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 escritas 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 dólar y el euro). 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 el Grupo el 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, el Grupo realiza el pedido y cierra el precio a la concesión de una nueva obra. 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 varios 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 adquisición de pólizas de seguro a la exportación de acuerdo con las normas del Consenso OCDE para este tipo de instrumentos.

Adicionalmente a todo lo anterior, el Grupo cuenta con el compromiso en firme de ciertas entidades financieras para la compra, sin recurso, de las cuentas a cobrar. En estos acuerdos, el Grupo paga una remuneración al banco por la asunción del riesgo de crédito así como un interés y un margen por la financiación.

#### 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 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 general del Grupo CAF el acudir exclusivamente de forma puntual a endeudamiento de 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.

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 en cada momento el presupuesto de dicha partida con la realidad sobre la situación de costes de cada proyecto, todo ello llevando a cabo un seguimiento continuo de estos datos a través de un procedimiento interno creado al efecto en el que interviene cada uno de los departamentos implicados.

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

CAF está totalmente comprometida con la protección del entorno. Con dicho objetivo ha seguido los principios del programa de acción medioambiental de la Unión Europea basado 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

## **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.

A la fecha de formulación, no se tiene conocimiento de riesgos adicionales que puedan impactar de forma significativa en el segundo semestre de este mismo ejercicio.

## PERSPECTIVAS

Las perspectivas más inmediatas pueden sintetizarse en las siguientes actuaciones:

- Incremento progresivo de la capacidad productiva y homogenización de las actividades para hacer frente al incremento de 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. (concesiones)
- Potenciación del área de rodaje y de mantenimiento.



#### HECHOS POSTERIORES

A 23 de julio de 2008, existía una cartera de pedidos contratada en firme de 4.108.154 miles de euros.

No hay otros hechos significativos posteriores al cierre del ejercicio.