



**INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO  
CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE SEIS MESES  
TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2011  
DEL GRUPO CONSOLIDADO**

## RESULTADOS

El primer semestre del ejercicio 2011 presenta los siguientes parámetros económicos:

- La cuenta de pérdidas y ganancias arroja un resultado neto atribuido de 55.974 miles de euros después de impuestos, aproximadamente un 8% superior al del mismo periodo del ejercicio anterior.
- Las amortizaciones de inmovilizado ascienden a 23.799 miles de euros que sumados al resultado del ejercicio, antes de impuestos, supone un cash-flow de 85.963 miles de euros.
- El importe de la cifra de negocio ha sido de 853.958 miles de euros, un 14% superior al del primer semestre del ejercicio anterior.
- La cartera de pedidos al 30 de junio de 2011 alcanza la cifra de 4.601.260 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 2011, ni ella ni sus empresas filiales, han comprado o poseen acciones de la empresa

## ACTIVIDAD COMERCIAL

El primer semestre del año 2011 viene marcado por diferentes proyectos tranviarios en las ciudades de Sevilla y de Zaragoza.

En Sevilla, el nuevo modelo de tranvía Urbos 3, circula sin catenaria entre las paradas de Archivo de Indias y Plaza Nueva – al igual que lo hiciera su predecesor, el Urbos 2, desde mayo del pasado año –. La incorporación de los nuevos tranvías ha coincidido con el desmontaje definitivo de la catenaria en dicho tramo del trazado, así como con el recrecido de los andenes por ser el gálibo de los nuevos tranvías inferior al de sus predecesores.

Por otro lado, Zaragoza ha inaugurado con éxito su servicio tranviario, donde CAF además de suministrar los tranvías Urbos 3 es responsable de la electrificación de la red. La ampliación del trazado actual del tranvía incluye tramos sin catenaria; para ello los tranvías incorporan el dispositivo ACR –acumulador de carga rápida– así como elementos específicos para la recarga del ACR en diferentes paradas del recorrido; siendo estos elementos específicos parte del suministro de CAF como responsable de la electrificación del trazado.

Igualmente importante ha sido la presentación y entrega de las primeras unidades de la nueva serie 900 de Euskotren, unidades que incorporan diferentes evoluciones tecnológicas desarrolladas completamente dentro del grupo CAF, como es el caso de la cadena de tracción, el equipo de mando, monitorización y control, la autodiagnos de sistemas embarcados, o el sistema de información al viajero.

Durante este semestre, CAF ha sido adjudicataria de diferentes concursos para el suministro de piezas de parque, incorporación de mejoras en trenes ya contratados, remodelaciones de trenes en servicio o la prestación de servicios de mantenimiento, con diferentes administradores ferroviarios como RENFE, FEVE, Euskotren, Metro Bilbao y SFM.

A nivel internacional, cabe reseñar la formalización del contrato con la región italiana de Venecia Friuli Giulia para el suministro de 8 trenes Civity –plataforma de trenes desarrollada por CAF para servicios de cercanías y regionales–. Estas unidades serán las primeras en fabricarse de esta nueva familia de vehículos ferroviarios. La plataforma Civity está concebida para poder prestar servicio en cualquier escenario ferroviario con sus diferentes opciones de tracción (eléctrica, diesel-eléctrica, diesel-hidráulica, diesel-mecánica o dual), con la versatilidad de configuración que abarca de los 3 a los 8 coches, con la facilidad de ampliación de unidades existentes con nuevos coches o con las diversas opciones de interiorismo personalizables siguiendo las necesidades del cliente.

También cabe reseñar, durante este semestre, la formalización con Metro de Estambul de una ampliación, del pedido existente, para la fabricación de 6 unidades adicionales a las 30 ya contratadas.

## ACTIVIDAD INDUSTRIAL

A lo largo del primer semestre del año 2011 se ha completado el contrato de 40 trenes para la Compañía Paulista de Transporte Metropolitano (CPTM) de la ciudad de Sao Paulo con la entrega de las 12 últimas unidades, el contrato para 33 unidades de Metro para Izmir (Turquía) con la entrega del último tren y los 4 tranvías del contrato suscrito con Metrocentro (Sevilla).

También, durante este periodo se han entregado 3 trenes de alta velocidad y ancho variable (AVGL) para RENFE, 3 trenes de tracción Diesel para RENFE, 5 de las 13 unidades para el STM de Mallorca. Se han terminado también la 1ª composición de tren (Locomotora+Remolques) para Arabia Saudita, 4 trenes del lote 3 y 9 de los lotes 1 y 2 para el Metro de Madrid, 7 de los 48 trenes para el Metro de Caracas, 6 unidades de tren para Euskotren, y 2 trenes más de la ampliación de 6 unidades suscrita con la SIB de Bruselas. Asimismo, se han terminado y están disponibles para su puesta en vía 6 unidades más para el tranvía de Edimburgo (Escocia), 12 trenes para el Metro Estambul, 6 trenes para la STM de la ciudad de Sao Paulo (Brasil), las 2 unidades bicabina para FEVE y el primer tren de 2 coches para el mismo cliente. También hay que considerar la entrega de 4 trenes de cercanías de la serie CIVIA IV para RENFE, 3 trenes para Irlanda del Norte, y los 8 tranvías que completan la primera fase del contrato para la ciudad de Zaragoza. Cabe destacar los envíos de las primeras unidades de los contratos para la Línea 12 del Metro de Mexico, Metro de Málaga, Belgrado (Republica de Serbia), y los 4 primeros trenes para el Metro de Medellín (Colombia).

En lo referente a los nuevos proyectos cabe resaltar el avanzado estado de fabricación de la primeras unidades de tren para el proyecto Bahía de Cádiz de la ciudad de Chiclana y del contrato PPP5000 para la ciudad de Sao Paulo.

En el área de ingeniería ya se ha comenzado con las actividades de diseño los últimos proyectos contratados para las unidades de tracción diesel para Cerdeña, los coches remolcados para Amtrak, las unidades de cercanías para Recife (Brasil), los 8 trenes para Trieste (Italia), y los tranvías para las ciudades europeas de Becançon, Nantes y Estocolmo.

Las fabricaciones más relevantes realizadas durante el primer semestre del 2011 han sido:

### Nº de Coches

Cercanías de Compañía Paulista de Trens Metropolitanos .....	96
Coches Remolques para Metro de Bilbao CTB .....	4
CIVIA IV de cercanías para RENFE .....	20
Alta velocidad AVGL para RENFE.....	12
Media distancia Diesel para RENFE.....	9
Cercanías para Izmir (Turquía).....	3
Metro de Madrid Lote 3.....	16
Metro de Madrid Lote 1.....	48
Metro de Madrid Lote 2.....	4
Tranvía para Edimburgo (U.K.).....	42
Cercanías Mallorca .....	12
Cercanías Mallorca.....	4
Metro de Caracas .....	49
Metro STIB de Bruselas (Bélgica).....	15
Metro de Estambul (Turquía).....	48
Tranvía para Zaragoza .....	40
(Bicabina) para FEVE .....	2
Unidad bi-coche para FEVE .....	2



Media distancia para NIR (Irlanda del Norte) .....	9
Metro de Medellín (Colombia).....	12
Metro de México L12 .....	7
Tranvía para Málaga.....	10
Tranvía para Belgrado (Rep.Serbia).....	10
Tranvía Metrocentro (Sevilla).....	20
Locomotora para Arabia Saudí .....	2
Composición Remolques Arabia Saudí .....	5
Cercanías Euskotren .....	24
Cercanías para STM de Sao Paulo (Brasil) .....	48
<b>TOTAL .....</b>	<b>573</b>

#### **BOGIES**

Bogies .....	1.043
--------------	-------

#### **UNIDAD DE RODAJES**

Ejes montados .....	2.321
Cuerpos de eje sueltos .....	4.424
Ruedas .....	31.639
Otros componentes.....	1.343



### RECURSOS HUMANOS

En el primer semestre de 2011, la evolución de la plantilla del Grupo consolidado ha sido:

	<u>FIJOS</u>	<u>TOTAL</u>	<u>MEDIA PERIODO</u>
30.06.2010	6.014	7.136	6.845
30.06.2011	6.240	7.004	6.905

Se ha aumentado la media de plantilla en el periodo considerado, pero se ha reducido en los primeros meses de 2011, debido al ajuste en plantas de fabricación internacionales.

## 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 junio el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco ha realizado una visita de inspección, para la obtención de la Autorización Ambiental Integrada. El resultado de la misma ha sido satisfactorio, estando a la espera de recibir la Autorización Ambiental Integrada efectiva.

Asimismo en el mes de Junio, se ha llevado a cabo la auditoría de mantenimiento del certificado ISO 14001:2004 del sistema de Gestión Medioambiental para las plantas de Beasain y Zaragoza, quedando pendiente la auditoría de la planta de Irún para el mes de septiembre.

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.

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 del 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 posibles del producto mediante:

- Análisis de la reciclabilidad de acuerdo con la norma ISO 22.628, para realizar la mejor selección de materiales.
- Análisis del Ciclo de Vida de acuerdo con la norma ISO 14.040, para la evaluación medioambiental del producto en todas las fases de su ciclo de vida.

Como dato indicativo, señalar que las emisiones de gases de efecto invernadero durante el primer semestre del año 2011, en cumplimiento del Protocolo de Kyoto, se sitúan por debajo de los derechos de emisión asignados.

## INVERSIONES

Las inversiones materiales realizadas por parte de CAF durante el primer semestre del año 2011 han ascendido a la cifra de 10.959 miles de euros. Entre las inversiones más relevantes de estos primeros meses del año cabe señalar :

En la Unidad de Negocio de Rodajes, se está llevando a cabo la finalización de los trabajos correspondientes al plan de inversión acometido durante los últimos años tanto en las instalaciones de forja, como en las líneas de mecanizado y verificado de ruedas, que implica ciertas inversiones de mejora y optimización.

Igualmente, cabe destacar la modernización de los laboratorios, así como el inicio de la inversión de carácter medioambiental relacionado con la instalación de un nuevo sistema de captación y filtración de humos en la Acería

Dentro de la Unidad de Vehículos, las inversiones puestas en marcha en las distintas áreas de esta Unidad, se centran principalmente la mejora de los equipamientos e instalaciones, dirigido fundamentalmente a su actualización y al incremento de la seguridad.

En el Área Tecnológica, ha continuado la inversión en hardware y software, con el objetivo de dotar de los medios técnicos y herramientas necesarias para el desarrollo de los nuevos proyectos en los que la empresa está actualmente trabajando, así como la inversión en nuevas aplicaciones para la mejora en el funcionamiento y gestión.

Finalmente, hay que señalar también en este primer semestre, las inversiones realizadas en algunas de las filiales internacionales. Entre ellas, debemos destacar la inversión de la planta de Elmira en Estados Unidos, destinada a la modernización de las instalaciones, fundamentalmente en el área de estructuras y acabado, así como la finalización del nuevo almacén general de la planta de fabricación de Hortolandia, en el estado de Sao Paulo (Brasil).



## DESARROLLO TECNOLÓGICO

En lo que se refiere a CAF y CAF I+D, en el mes de enero se cerró el plan de tecnología del grupo CAF para el periodo 2011-2013 en el que se han aprobado un total de 46 proyectos nuevos de CAF y filiales. El total de proyectos del plan de tecnología en trabajo durante el año 2011 asciende a 94.

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 Ciencia e Innovación
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo
- Comisión Europea

En el plan de tecnología se han potenciado proyectos en los que participan CAF, CAF I+D y distintas Filiales lo que se concreta en un total de 13 proyectos de esta categoría.

Los proyectos contenidos en el Plan de Tecnología 2011-2013 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.
- 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:

- ECOTRANS: proyecto GENIT 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.
- Proyecto VEGA de desarrollo de electrónica de seguridad
- Proyectos de desarrollo de especialización en Resistencia al avance, Compatibilidad electromagnética, Dinámica Ferroviaria y Ruido y Vibraciones, sistemas de acumulación de energía, amparados por las administraciones foral y autonómica.
- Tren OARIS de Alta Velocidad
- Sistema ERTMS-ETCS para el desarrollo de un equipo embarcado de señalización.
- Desarrollo de ruedas elásticas para tranvías y reductoras

El Grupo CAF también ha participado en proyectos de colaboración con RENFE y ADIF a nivel estatal y 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 Elecraif y Unichanger liderados por la Fundación de Ferrocarriles Españoles con participación de las empresas más importantes del sector.
- Proyectos europeos Dynotrain, Aerotrain y Euroaxles en los que participan CAF y CAF I+D, tendentes a reducir la complejidad de los procesos de certificación actuales.

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 y su aplicación en los tranvías de Zaragoza y Granada.
- El desarrollo de equipos de tracción cubriendo una gama de tensiones de catenaria de hasta 25 kV.
- La finalización de las pruebas en vía de los trenes CAF para Euskotren que incluyen equipos de videoinformación, videovigilancia, etc. desarrollados en el Plan de Tecnología de Traintic.
- El desarrollo de productos ERTMS de vía.

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

- Locomotora y coches para Arabia Saudí
- Prototipo tren Alta Velocidad 320 km/h
- Unidades eléctricas para Euskotren
- Metro Málaga
- Trenes diesel para FFCC Irlanda del Norte (NIR)
- Tren-tram para Bahía Cadiz – Chiciana
- Tranvía de Belgrado
- Unidades eléctricas FGC s/113
- Trenes diesel para Cerdeña
- Tren CIVITY para Trieste (Italia)
- Unidades eléctricas línea 8 CPTM (Brasil)
- Coches remolcados para Amtrak (USA)
- Metro de Medellín
- Tranvía de Granada
- Tranvía de Besançon (Francia)
- Tranvía de Nantes (Francia)

Habiéndose puesto en marcha también los siguientes:

- Unidades eléctricas para Recife (Brasil)
- Tranvía de Estocolmo

Por otra parte, como apoyo a la actividad comercial de exportación ya que no ha habido ofertas para el mercado estatal, se han desarrollado diferentes anteproyectos y propuestas técnicas nuevas y se ha seguido profundizando en algunas de las presentadas anteriormente.

Igualmente se ha venido trabajando en el desarrollo básico de nuevos tipos de vehículos para ampliar la gama de productos CAF.

## 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 dólar, peso mexicano, real brasileño, libra esterlina y corona sueca). 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 le 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 los siguientes puntos:

- Desarrollo del potencial del Grupo en negocios de servicios aplicados al sector ferroviario, como las concesiones, y el alquiler y mantenimiento de trenes.
- Desarrollo del potencial del Grupo en el campo de los sistemas llave en mano y de señalización ferroviaria.
- Desarrollo de nuevos sistemas y vehículos de material rodante, junto con la implantación de sistemas avanzados de gestión integral de proyectos.
- Incremento de la presencia del Grupo en los mercados internacionales de material ferroviario.
- Ampliación de los programas de reducción de costes a todas las áreas del Grupo.



### HECHOS POSTERIORES

Con fecha 6 de julio de 2011 ha sido adjudicado un contrato de 108 coches para el Metro de Santiago de Chile por importe de 138,7 millones de dólares americanos.

Con fecha 12 de julio de 2011 ha sido adjudicado un contrato de 156 coches para el Metro de Sao Paulo por importe de 276,2 millones de euros.