



**INFORME DE GESTION INTERMEDIO
CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE SEIS MESES
TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2009
DEL GRUPO CONSOLIDADO**



RESULTADOS

El primer semestre del ejercicio 2009 presenta los siguientes parámetros económicos:

- La cuenta de pérdidas y ganancias arroja un resultado neto atribuido de 52.527 miles de euros después de impuestos, aproximadamente un 19,17% superior al del mismo periodo del ejercicio anterior.
- Las amortizaciones de inmovilizado ascienden a 15.907 miles de euros que sumados al resultado del ejercicio, antes de impuestos, supone un cash-flow de 63.421 miles de euros.
- El importe de la cifra de negocio ha sido de 622.761 miles de euros, un 24,16% superior al del primer semestre del ejercicio anterior.
- La cartera de pedidos al 30 de junio de 2009 alcanza la cifra de 4.189.498 miles de euros, superior a la 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 2009, 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 materializada en una cifra de contratación durante el primer semestre del año de 674 millones de euros, posiciona la valoración de la cartera en 4.189 millones de euros.

Por importancia en volumen de contratación hemos de resaltar la contratación de 27 unidades eléctricas para EuskoTren, 20 unidades diesel para la compañía Norirlandesa de Ferrocarriles (NIR) y 29 con opción a 102 tranvías para la ciudad de Houston en Estados Unidos.

En el mercado nacional además de la contratación de EuskoTren, se ha formalizado con Ferrocarriles de la Junta de Andalucía el suministro de 7 unidades de tren-tranvía que prestarán servicio uniando las poblaciones de Chiclana, San Fernando y Cádiz. También en este primer semestre se ha contratado con RENFE la adaptación de 75 trenes para el uso por personas de movilidad reducida.

En el mercado de exportación se ha cerrado, además de los ya indicados, los contratos para el suministro de 8 trenes para el aeropuerto de Nueva Delhi en la India y la ampliación del metro de Bruselas en 6 trenes adicionales.

En los primeros días del presente mes de julio se ha adjudicado al grupo de empresas liderado por CAF la concesión por 35 años para la construcción y explotación del tranvía de Zaragoza, lo que supone la fabricación de 21 tranvías y su correspondiente mantenimiento.

La actividad de mantenimiento presenta un incremento similar al experimentado por la cartera indicado anteriormente, mientras que la actividad de rodajes mantiene el tono positivo de los últimos ejercicios.



ACTIVIDAD INDUSTRIAL

Durante el primer semestre del año 2009, se han completado las entregas de las 5 últimas unidades de tren con tracción Diesel para Argelia así como el envío a destino de las 12 últimas unidades de tranvía para Antalya (Turquía) y los 2 coches remolques RCP adicionales dentro de la ampliación del contrato de 8 unidades de tren para Metro de Roma, también se ha completado la entrega de las 3 unidades de tren s/213 para FGC.

Entre los proyectos en fabricación, cabe destacar la aceptación por parte de RENFE de 11 unidades de tren tipo ancho variable (AVR), 3 unidades de tren tipo ancho variable (AVGL), así como 12 unidades de tren cercanías de la serie CIVIA III. También para RENFE, se encuentran realizando pruebas en vía previas a la entrega final, 10 unidades de tren de tracción Diesel para media distancia y 14 unidades de tren eléctrico media distancia. Resaltar en el capítulo de entregas las 6 unidades de tranvía para Vitoria, las 3 unidades de Metro Bilbao, las 4 unidades de tren de alta velocidad para la TCDD de Turquía y 10 unidades de tren para el Metro de Argel.

En otros mercados, mencionar el avanzado estado de fabricación de las 2 primeras locomotoras de tracción mixta para FESUR, las 3 primeras unidades para el Metro de Chile y la primera unidad para el tranvía de Edimburgo.

En lo relativo a los proyectos recientemente iniciados, ya se ha terminado el primer tren para la Línea A del Metro de México y se ha iniciado el acabado del primer tren para el contrato de ampliación de 8 unidades para Metro de Roma. Ya está avanzada la fabricación de las primeras estructuras para los proyectos de Metro de Sao Paulo, los trenes de tracción eléctrica para la CPTM de Sao Paulo, los trenes para Izmir (Turquía) y la primera unidad de tren de cercanías para RENFE de la serie CIVIA IV.

En lo referente a los últimos proyectos contratados, cabe subrayar el desarrollo de las actividades de Ingeniería de los trenes para el aeropuerto de Nueva Delhi (India), las unidades de tren metropolitano de la serie 9000 para el Metro de Madrid, los trenes de tracción diesel para Irlanda del Norte, el tranvía del tipo Urbos III para el Metro de Málaga, los trenes para Mallorca, las 8 unidades de locomotora y coches remolques para la SRO de Arabia Saudí, los trenes para el Metro de Caracas, las unidades de tren para Euskotren y los tranvías para Chiclana de la Frontera (Cádiz).

Las fabricaciones más relevantes realizadas durante el primer semestre del año 2009 han sido las siguientes:

Nº de Coches

U.Tren (MC1+Mi1+Mi2+MC2) Alta Velocidad Regionales AVR para RENFE.....	28
U.Tren (MCT+MIT+MIP+MCP) Alta Velocidad Grandes Líneas AVGL para RENFE.....	12
U.Tren (M1+R+M2) Diesel para Argelia.....	3
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 CIVIA III (A1+A2+A3+A4+A5) de 5 coches para Cercanías RENFE.....	65
U.Tren Media distancia Diesel (M1+R+M2) de 3 coches para RENFE.....	30
U.Tren Media distancia Eléctricos (A1+A2+A3+A4+A5) de 5 Coches para RENFE.....	70
U.Tren Tranvía ANTALYA (A+B+C+D+E) (Turquía).....	40
U.Tren Tranvía VITORIA (A+B+C+D+E) para EUSKOTREN.....	30
U.Tren Metro BILBAO S/600 (M1+N1+N2+M2) para CTB.....	12
U.Tren (MC+R+MC) para FGC de la S/213.....	9
Coches Remolques RCP para Metro de Roma.....	2
TOTAL	331



BOGIES

Con bastidor de acero soldado (Motor + Remolque)..... 690

UNIDAD DE RODAJES

Ejes montados convencionales (Motor + Remolque)..... 2.903
Ejes montados de ancho variable (Motor + Remolque)..... 189
Cuerpos de eje sueltos..... 5.363
Ruedas..... 27.755
Ruedas de grúa..... 42
Bandajes..... 545
Enganches..... 550
Reductoras reparadas..... 48
Aros..... 122

Otras fabricaciones complementarias:

Acero..... 22.600 Tm.

En el área de reparación se citan las siguientes:

Puesta a cero TRD (M1+M2) (RENFE)..... 2
Revisión UT S/200 (Euskotren)..... 4
Revisión Bogies S/550 (Metro Bilbao)..... 24



RECURSOS HUMANOS Y MEDIOAMBIENTALES

En el primer semestre de 2009, la evolución de la plantilla del Grupo consolidado ha sido:

	<u>FIJOS</u>	<u>TOTAL</u>	<u>MEDIA PERIODO</u>
30.06.08	4310	4677	4530
30.06.09	4886	5664	5429

La plantilla del Grupo, ha aumentado tanto a nivel del grupo matriz como de filiales. Se mantienen al día los sistemas de gestión tanto en el ámbito de Prevención como en el de Medio Ambiente habiendo llevado a cabo las actuaciones previstas para el primer semestre y realizado las auditorías correspondientes.



INVERSIONES

Las inversiones materiales llevadas a cabo en nuestras factorías durante el primer semestre del año 2009 han ascendido a la cifra de 30.641 miles de euros (sin incluir el efecto de conversión de tipo de cambio).

De las inversiones realizadas, se pueden señalar como más significativas las siguientes :

En la Unidad de Negocio de Rodajes, en estos seis primeros meses del 2009 las inversiones más destacadas han sido la instalación y puesta en marcha de la prensa de forja de 10.000 Tn. y la construcción de la nueva nave de mecanizado.

En la Unidad de Vehículos, la modernización de las instalaciones y maquinaria de las líneas de montaje, y en concreto, en el Area de bogies la instalación de la nueva granalla automática, son las inversiones más relevantes.

En relación a las filiales del grupo CAF, destacar las nuevas instalaciones de CETEST, ubicadas en Beasain, cuyas naves se encuentran en proceso de construcción, la ampliación de las instalaciones de TRINELEC, así como la construcción de una nueva nave de fabricación de cajas en TRENASA. Y por último, reseñar el inicio de las obras de construcción en Brasil de la nueva planta de fabricación de estructuras y acabado de vehículos.

DESARROLLO TECNOLÓGICO

En lo que se refiere a CAF y CAF I+D durante el primer semestre del ejercicio 2009 destacamos los siguientes 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.
- AVI 2.015 (Alta Velocidad Interoperable subvencionado a través del CDTI dentro del programa CENIT)
- Tren de Alta Velocidad
- Sistema ERTMS-ETCS para el desarrollo de un equipo embarcado
- 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.

Por otra parte, el pasado mes de junio se han iniciado dos nuevos proyectos Dynotrain y Aerotrain en los que participan respectivamente CAF y CAF I+D. El objetivo de estos proyectos es tratar de reducir la complejidad de los procesos de certificación actuales, sustituyendo una parte importante de su carga experimental por verificaciones numéricas. Ambos proyectos se desarrollan a través de un consorcio internacional en el que están presentes los principales operadores y empresas fabricantes del sector.

En cuanto a las filiales han continuado su actividad normal de desarrollo tecnológico donde cabe mencionar:

- Las pruebas del sistema de acumulación de energía y funcionamiento autónomo sin catenaria realizadas en Vélez - Málaga
- La puesta en servicio de las unidades s/600 del Metro de Bilbao con tracción Trainelec
- Experiencia positiva de las dos primeras implantaciones de tracción Trainelec en explotación comercial en el tranvía de Vitoria y en el Metro de Bilbao.
- Desarrollos en materia de eficiencia energética realizados por Traintic en colaboración con RENFE y Euskotren

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

- Tranvía de Edimburgo
- Locomotora Bitrac
- Locomotora y coches Arabia
- Metro de Madrid varias series
- Prototipo tren 320 km/h
- Metro de Sao Paolo
- Unidades de cercanías para CPTM (Brasil)
- Unidades de cercanías CIVIA IV para RENFE
- Unidades eléctricas para Izmir (Turquía)
- Metro de Mallorca
- Metro México Línea A
- Unidades diesel para RENFE – Regionales.
- Unidades eléctricas para RENFE – Regionales
- Trenes de ancho variable regionales AVR para RENFE
- Trenes de ancho variable Larga distancia AVGL para RENFE

Habiéndose puesto en marcha también

- Tren-tram para Bahía de Cadiz
- Unidades eléctricas para Euskotren
- Metro de Caracas
- Tranvía de Houston
- Tranvía sin catenaria Metro Centro Sevilla
- Unidades diesel para Irlanda del Norte (NIR)
- Metro Málaga



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 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.
- Potenciación del área de rodaje y de mantenimiento.



HECHOS POSTERIORES

No hay otros hechos significativos posteriores al cierre del ejercicio.