



**INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO
CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE SEIS MESES
TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2012
DEL GRUPO CONSOLIDADO**

RESULTADOS

El primer semestre del ejercicio 2012 presenta los siguientes parámetros económicos:

- La cuenta de pérdidas y ganancias arroja un resultado positivo atribuido a la Sociedad dominante de 61.787 miles de euros después de impuestos, aproximadamente un 6% superior al del mismo periodo del ejercicio anterior que fue de 58.195 miles de euros.
- El resultado del grupo antes del impuesto de sociedades, alcanzó la cifra de 80.963 miles de euros, aproximadamente un 30% superior al del mismo período del ejercicio anterior que fue de 62.164 miles de euros
- El EBITDA procedente de las operaciones continuadas alcanzó la cifra de 111.856 miles de euros, lo que supone aproximadamente un 13% más que en el mismo periodo del ejercicio anterior que fue de 98.954 miles de euros.
- El importe de la cifra de negocios de las operaciones continuadas ha sido de 935.661 miles de euros, un 11% superior a la del ejercicio anterior que fue de 844.218 miles de euros.
- La cartera de pedidos a 30 de junio de 2012 que alcanza la cifra de 5.095.066 miles de euros, y no incluye el contrato con los ferrocarriles de Letonia al no estar todavía en vigor, es un 1% superior a la del ejercicio anterior que fue de 5.035.940 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 2012, ni ella ni sus empresas filiales, han comprado o poseen acciones de la empresa.



ACTIVIDAD COMERCIAL

Dentro del mercado nacional se han formalizado contratos con Metro de Sevilla para la rehabilitación de las antiguas unidades de Metrocentro y adaptarlas a su uso en el subterráneo, con Renfe para modificaciones menores en unidades Civia y con ADIF para el mantenimiento de las plataformas de cambio de ancho.

En el campo de la exportación, Kolkata Metro Rail Corporation, organismo responsable del desarrollo, construcción y explotación de la línea de metro Este-Oeste de la ciudad de Calcuta, ha contratado 14 unidades de metro de 6 coches cada una; existiendo la posibilidad de ampliación para 21 coches adicionales.

En el segmento tranviario se han firmado contratos para el suministro a las ciudades de Birmingham y Cuiabá, en el Reino Unido y Brasil respectivamente. El primer contrato supone abastecer de unidades Urbos –similares a los que circulan por la ciudad de Zaragoza, a la segunda población de Inglaterra por número de habitantes. El pedido inicial es de 19 tranvías con opción de ampliación de hasta 6 unidades adicionales. El contrato de Cuiabá, capital del estado de Mato Grosso y una de las sedes del campeonato mundial de fútbol de 2014 a celebrar en Brasil, supone el primer proyecto de tranvía llave en mano que se contrata en Latinoamérica. Dentro del consorcio ganador, CAF suministrará 40 tranvías de 7 módulos. Además, en este segmento tranviario, se ha formalizado la ampliación del pedido de la ciudad de Estocolmo en 7 unidades, de cuatro coches, a las 15 anteriormente contratadas de tres coches.

En lo referente a trenes regionales, se ha ampliado el contrato existente para Cerdeña en un tren adicional, ascendiendo así el pedido global a los 6 trenes.

En el segmento de larga distancia se han formalizado dos contratos, ambos en Arabia Saudita. Ambos son para el suministro de unidades push-pull, correspondiéndose uno de ellos con la ampliación -4 unidades- de un pedido ya existente -12 unidades- realizado por la compañía SRO (Saudi Railway Organization). La compañía Saudi Railway Company (SAR) ha contratado el diseño, fabricación, suministro y mantenimiento de cinco trenes que podrán alcanzar velocidades superiores a los 200 kilómetros por hora, con secciones familiares, zonas infantiles y de oración, instalaciones especialmente diseñadas para personas con movilidad reducida, y coche restaurante y porta-vehículos para facilitar así que aquellos viajeros que lo soliciten puedan transportar sus propios coches.

ACTIVIDAD INDUSTRIAL

A lo largo del primer semestre del año en curso se han completado las entregas de varios proyectos, como los 30 trenes de cercanías de la serie Civia IV, para RENFE, así como el contrato de 50 trenes de tracción diesel para el mismo operador, las 8 composiciones de tren (cabeza tractora + remolque) para la red ferroviaria de Arabia Saudita, la última unidad de tren del contrato de 13 trenes suscrito con el Metro de Medellín (Colombia), y los 11 últimos trenes que completan el contrato de 20 para Irlanda del Norte.

También durante este período, se ha entregado una unidad de tren de las 13 contratadas por el STM de Mallorca, 6 trenes del contrato de 30 suscrito con Euskotren, 17 trenes con diversas composiciones para el Metro de Madrid, 18 trenes del contrato de 48 suscrito con el Metro de Caracas, 11 trenes para el Metro de Estambul, 12 unidades de tren para el proyecto PPP-5000 de la ciudad de Sao Paulo, 8 de los 30 trenes contratados para la Línea 12 del Metro de México, 5 tranvías para la ciudad de Zaragoza, 2 unidades de tranvía para la ciudad de Granada, así como 12 tranvías para Belgrado (República Serbia).

En cuanto a los nuevos proyectos que se están iniciando cabe resaltar la entrega de la primera unidad del contrato para la ampliación de 12 trenes adicionales suscrito con el Metro de Chile, el primer tranvía del contrato de 12 para la ciudad de Nantes, el avanzado estado de fabricación de la primera unidad de tren Civity para Trieste, así como las primeras actividades de fabricación para el contrato de Montenegro ó el tranvía de Estocolmo.

Los productos más relevantes fabricados durante el primer semestre del 2012 han sido los siguientes:

	Nº de Coches
Media distancia Diesel para RENFE	3
Media distancia para NIR (Irlanda del Norte)	33
Locomotoras para Arabia Saudita	5
Composición Remolques Arabia Saudita	15
Cercanías Euskotren	24
Cercanías PPP-5000 para Sao Paulo	96
Cercanías de Mallorca	4
Cercanías Civia IV para RENFE	15
Tren-Tram Bahía de Cádiz	3
Metro de Madrid Lote 3	20
Metro de Madrid Lote 1	36
Metro de Madrid Lote 2	20
Metro de Caracas	126
Metro de Estambul	44
Metro de Medellín	3
Metro de México Línea 12	56
Metro de Chile	9
Tranvía para Zaragoza	25
Tranvía para Belgrado	60
Tranvía para Granada	10
Tranvía para Nantes	5
Unidad Bi-Coche para FEVE	2
TOTAL	614



RECURSOS HUMANOS

En el primer semestre de 2012, la evolución de la plantilla del Grupo consolidado ha sido:

	<u>FIJOS</u>	<u>TOTAL</u>	<u>MEDIA PERIODO</u>
30.06.2011	6.240	7.004	6.905
30.06.2012	6.334	6.966	7.043

Por tanto, la plantilla del grupo ha experimentado un crecimiento moderado 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 pasado, se ha llevado a cabo la auditoría de mantenimiento del certificado ISO14001:2004 del Sistema de Gestión Medioambiental para las plantas de Irún y Zaragoza, quedando pendiente la auditoría de la planta de Beasain 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 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, que 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 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.

CAF integra en sus procesos de diseño, metodologías y herramientas que permiten evaluar y escoger las mejores soluciones y configuraciones del producto mediante:

- Análisis de la reciclabilidad de acuerdo con la norma ISO 22628, 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 resultado de lo anterior, CAF ha realizado Declaraciones Ambientales de Producto de acuerdo con la norma ISO 14.025 y certificadas con el estándar PCR de Unife y Environdec. Concretamente, en septiembre de 2011 se publicó la del tranvía Urbos para la ciudad de Zaragoza, y la del tren Civity para la región autónoma de Friuli Venezia Giulia ha sido verificada externamente en junio 2012, estando en la actualidad en proceso de registro y publicación.

Como dato indicativo, señalar que las emisiones de gases de efecto invernadero durante el primer semestre del año 2012, 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 1er semestre del año 2012 han ascendido a la cifra de 16.736 miles de euros. Entre las inversiones más relevantes en estos seis primeros meses del año cabe señalar:

En la Unidad de Negocio de Rodajes, en concreto, en el área que comprende las instalaciones de forja y la línea de mecanizado de ruedas, se han iniciado las mejoras en el horno de calentamiento para dotarlo de una mayor capacidad, a lo que hay que añadir el comienzo de los trabajos para la implantación de una segunda célula de mecanizado, dentro del plan de inversiones que con el objetivo de su optimización, se están llevando a cabo en Rodajes en estos últimos años.

De la misma forma, se está desarrollando la 2ª fase 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, cabe destacar como la inversiones más importante, la construcción de una nueva nave para la fabricación de estructuras de acero inoxidable austenítico, que incluye la adquisición de sistemas robotizados para costados y testeros, destacando además la apuesta de la Compañía por la modernización de las instalaciones, con la compra de nueva maquinaria para la fabricación de bastidores, techos y armado de cajas, todo ello con el objetivo de poder hacer frente a los proyectos que la empresa desarrollará próximamente.

En el Area Tecnológica, se continúa con la dotación de medios técnicos y herramientas, así como la inversión en nuevas aplicaciones para la mejora en el funcionamiento y gestión de las diversas áreas de la empresa.

Por último, cabe señalar también, que en este primer semestre, se ha finalizado con las obras de modernización de las instalaciones de la planta de la filial CFDB en Francia, que incluye sus nuevas oficinas y la nave de pruebas. También por su relevancia, podemos señalar la inversión de la planta de Elmira (New York) en Estados Unidos, iniciada el año pasado, y que está destinada a su modernización, principalmente en el área de estructuras y acabado.

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 2012-2014 en el que se han aprobado un total de 31 proyectos nuevos de CAF y filiales. El total de proyectos del plan de tecnología en trabajo durante el año 2012 asciende a 91.

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
- Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación
- Ministerio de Industria y Energía
- Unión 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 10 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.
- 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, 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 embarcado de señalización.
- Desarrollo de ruedas elásticas para tranvías y reductoras

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 TREND orientado a entornos de validación para EMC en vehículos ferroviarios y OSIRIS de reducción de consumo en el transporte ferroviario urbano con la 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 lo que ha permitido su comercialización en un proyecto para Indian Railways.
- La finalización de las pruebas en vía de los trenes CAF para Euskotren que incluyen equipos de videoinformación, videovigilancia, etc. desarrollados dentro del 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:

- Unidades eléctricas FGC s/113
- Trenes diesel basculantes para Cerdeña
- Tren CIVITY para Trieste (Italia)
- Unidades eléctricas línea 8 CPTM (Brasil)
- Coches remolcados para Amtrak (USA)
- Unidades eléctricas para Recife (Brasil)
- Metro de Sao Paulo Línea 5 (Brasil)
- Plataforma Civity para DB (Alemania)
- Tranvía de Besançon (Francia)
- Tranvía de Nantes (Francia)
- Tranvía para Estocolmo (Suecia)
- Tranvía para Debrecen (Hungría)
- LRV para Houston (USA)
- Unidades eléctricas para Auckland (Nueva Zelanda)
- Tren CIVITY para Montenegro
- Metro Bucarest (Rumanía)

Habiéndose puesto en marcha en estos primeros 6 meses del año los siguientes:

- Bogies Metro Milán (Italia)
- Tranvía Birmingham (UK)



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 el manejo de la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo.

El Departamento Económico-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 americano, real brasileño, libra esterlina y corona sueca).

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 de exportación, 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 eficaz a todos sus compromisos financieros.

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 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.

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 cubren 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 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 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 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 la Norma ISO 9001.

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 del grupo para los próximos años, estarán centradas 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.
- Aplicación sistemática de los programas de reducción de costes a todas las áreas del Grupo.



HECHOS POSTERIORES

No hay otros hechos significativos posteriores al cierre del ejercicio.