



**INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO
CORRESPONDIENTE AL PERIODO DE SEIS MESES
TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2015
DEL GRUPO CONSOLIDADO**

RESULTADOS

El primer semestre del ejercicio 2015 presenta los siguientes parámetros económicos:

- La cuenta de pérdidas y ganancias arroja un resultado positivo procedente de las operaciones continuadas, de 32.667 miles de euros después de impuestos, y de 44.340 miles de euros antes de impuestos, frente a 44.083 miles de euros y 55.738 miles de euros respectivamente del mismo periodo del ejercicio anterior lo cual supone un menor resultado de un 26% y un 20% respectivamente.
- Las amortizaciones y dotaciones de inmovilizado, ascienden a 21.484 miles de euros que sumados al resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas antes de impuestos, supone un cash-flow de 65.824 miles de euros, que representa aproximadamente un 16% menos que el del mismo periodo del ejercicio anterior que fue de 78.175 miles de euros.
- El EBITDA procedente de las operaciones continuadas alcanzó la cifra de 95.341 miles de euros, lo que supone aproximadamente un 4% más que en el del mismo periodo del ejercicio anterior que fue de 91.419 miles de euros.
- El importe de la cifra de negocios de las operaciones continuadas ha sido de 660.000 miles de euros, un 10% inferior a la del ejercicio anterior que fue de 737.033 miles de euros.
- La cartera de pedidos a 30 de junio de 2015 que alcanza la cifra de 5.395.995 miles de euros, es un 3% superior a la del ejercicio anterior que fue de 5.251.114 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 2015, ni ella ni sus empresas filiales, han comprado o poseen acciones de la empresa.

ACTIVIDAD COMERCIAL

El operador noruego Flytoget ha contratado 8 unidades de tren Oaris para realizar el servicio de conexión con el aeropuerto de Oslo desde la capital. El importe contratado supera los 115 millones de euros.

En el segmento tranviario CAF ha contratado 64 unidades, que circularán repartidas por las ciudades de Utrech en los Países Bajos, Saint-Etienne en Francia y Luxemburgo capital. El monto de las contrataciones supera los 180 millones de euros.

Por lo que a unidades de metro se refiere, cabe resaltar la contratación de 20 unidades para prestar servicio en la Ciudad Colombiana de Medellín por un importe aproximado de 89 millones de euros.

Serco Group Plc, con objeto de prestar servicio para la franquicia de Caledonian Sleeper en Escocia, ha formalizado un contrato por 200 millones de euros para la fabricación y suministro de 75 coches remolcados de diferentes tipos ; coches de primera y segunda clase, coche restaurante-cafetería así como coches litera.

Por otra parte, CAF Signalling ha firmado en este 2015 como líder de un consorcio, el proyecto para ADIF de señalización ERTMS nivel 2 para la línea Alta Velocidad Monforte del Cid - Murcia, por un valor para la empresa de 65 millones de euros.

De la misma forma, se ha adjudicado en este año, el proyecto de señalización para la línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao por un importe de 4 millones de euros, siendo destacable también su participación en el consorcio elegido para suministrar la señalización con ERTMS nivel 1 para el eje Atlántico, proyecto donde el importe correspondiente a CAF Signalling asciende a 10,5 millones euros.

ACTIVIDAD INDUSTRIAL

Durante los seis primeros meses del ejercicio en curso se han completado algunos de los proyectos iniciados en años anteriores como el suscrito con Auckland (Nueva Zelanda) para la fabricación de 57 trenes de los cuales han sido entregados los 13 últimos. También durante este periodo se han entregado los 2 últimos trenes de los 18 contratados por el metro de Roma, una composición de locomotoras y remolques que completa la ampliación de 4 trenes para el operador SRO de Arabia Saudita, los 7 últimos tranvías del contrato de 15 para la ciudad de Granada, así como los 2 últimos tranvías para la ciudad de Birmingham, el último tranvía en composición de 4 módulos para la ciudad de Estocolmo, los 6 tranvías que completan el contrato de 12 suscrito con la ciudad de Sidney y los 2 últimos Tranvías para el proyecto de Kaohsiung.

Así mismo, durante este periodo se han entregado 20 coches tipo baggage para larga distancia, destinados a la operadora estadounidense Amtrak, también 4 de los 26 trenes del proyecto para el metro de la ciudad de Sao Paulo, 14 tranvías para la ciudad de Houston, 7 unidades de tren tipo EMU que operan en las cercanías de la ciudad de Belo Horizonte (Brasil), 5 locomotoras y 23 coches de varios tipos para el operador SAR de Arabia Saudita que operarán en larga distancia y en diferentes formatos de composición, hay que añadir también el primero de los 35 trenes contratados por el operador Brasileño CPTM. También a lo largo de estos meses han salido de las factorías de Beasain y Zaragoza 10 tranvías para la ciudad de Budapest en las 2 configuraciones de 5 y 9 módulos que contempla el contrato, 2 trenes para el metro de Helsinki, 5 tranvías para la ciudad Alemana de Friburgo, 7 tranvías de los 20 contratados por la ciudad de Tallin (Estonia) y el primer tren de la ampliación de 3 suscrita con el metro de la ciudad de Medellín (Colombia).

También, es este periodo, se han iniciado las primeras fases de fabricación de otros proyectos más recientes como la ampliación de 8 trenes para el metro de Bucarest, la ampliación de 3 trenes de la plataforma Civity que operarán en el entorno geográfico de Bari (Italia), el proyecto de 37 trenes para el metro de Chile, destinados a dar servicio en las líneas 3 y 6 de este operador, el contrato suscrito de 5 tranvías para la ciudad de Cincinnati, o el proyecto de 4 tranvías para la ciudad de Kansas.

Los productos más relevantes fabricados durante el primer semestre del año 2015 han sido los siguientes:

	Nº de Coches
Larga distancia coches Amtrak	20
Locomotoras para Arabia Saudita (SRO)	1
Locomotoras para Arabia Saudita (SAR)	5
Composición remolques Arabia Saudita (SRO).....	5
Remolques Arabia Saudita (SAR)	23
Cercanías para Auckland	39
Cercanías para Belo-Horizonte	28
Cercanías para CPTM	8
Metro de Sao Paulo	24
Metro de Roma	12
Metro de Helsinki	8
Metro de Medellín	3
Tranvía para Granada.....	35
Tranvía para Birmingham	10
Tranvía para Estocolmo (4 módulos)	4
Tranvía para Sidney	30
Tranvía para Kaohsiung	10
Tranvía para Friburgo	35



Tranvía para Tallin	21
Tranvía para Budapest	54
Tranvía para Houston	42
TOTAL	417

BOGIES

Con bastidor soldado	502
----------------------------	-----

UNIDADES DE RODAJES

Ejes montados (Motor + Remolque)	1.988
Cuerpos de eje sueltos	4.345
Ruedas enterizas	30.855
Ruedas elásticas	469
Enganches	494
Reductoros	952
Bandajes	109

RECURSOS HUMANOS

En el primer semestre de 2015, la evolución de la plantilla del Grupo consolidado ha sido:

	FIJOS	TOTAL	MEDIA PERIODO
30.06.2014	7.199	8.035	7.872
30.06.2015	7.348	7.747	7.963

A lo largo del primer semestre de 2015, se ha reducido sensiblemente la plantilla del Grupo.

En concreto la plantilla al 30.06.2015 era de 7.747 empleados que frente a los 8.206 del 31.12.14 representan una reducción de 459 empleados, lo que supone una disminución de un 5,6%.

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 Ambiental, según la norma ISO14001, desde el año 2001, que incluye la estructura organizativa, la planificación de actividades de protección del medio ambiente, las responsabilidades, los objetivos ambientales y los recursos para desarrollar, revisar y mantener al día la política medioambiental.

Asimismo en el mes de Mayo del 2015 se han llevado a cabo la auditoría 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 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, 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 14040, para la evaluación medioambiental del producto en todas las fases de su ciclo de vida

Como resultado, durante el primer semestre de 2015 CAF ha renovado de acuerdo con ISO 14.025 y el estándar del sector PCR de Unife y Environdec, la verificación externa de la declaración ambiental de producto (EPD) del tranvía Urbos para la ciudad de Zaragoza que se mantiene publicada, junto con las realizadas en años anteriores del tren regional Civity para la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia y del tranvía para la ciudad de Estocolmo, en la propia web del International EPD System (<http://www.environdec.com>).

Como dato indicativo, señalar que las emisiones de gases de efecto invernadero durante el año 2015, en cumplimiento del Protocolo de Kyoto, se han situado por debajo de los derechos de emisión asignados.



INVERSIONES

Las inversiones materiales realizadas por CAF durante el primer semestre del ejercicio 2015 han ascendido a la cifra de 2.758 miles de euros. Entre dichas inversiones, podemos destacar:

En la Unidad de Negocio de Rodajes, una vez finalizada la inversión para la optimización y automatización de la línea de mecanizado de ruedas, se está llevando a cabo la primera fase de ingeniería y estudio para la implantación de la línea automática de mecanizado y verificado de ejes, cuya inversión se prolongará más allá del presente ejercicio.

Dentro de la Unidad de Vehículos, este año se están realizando inversiones principalmente que tiene como objetivo la actualización de las instalaciones a nivel general, así como una revisión y mejora de áreas relacionadas con la seguridad y prevención de riesgos.

En lo que se refiere al resto de áreas de la empresa, desde el punto de los sistemas de información, destaca la puesta a punto y actualización de los soportes y medios informáticos, con la ampliación de la capacidad en los procesos, así como el incremento del almacenamiento, aspectos demandados por la organización para hacer frente al crecimiento, y entrada de nuevos proyectos que se está produciendo.

A todo ello, hay que añadir también en este primer semestre, las inversiones materiales llevadas a cabo en la filial Vectia Mobility R&D para el desarrollo de su producto, así como las realizadas en diversos centros de mantenimiento que la empresa tiene en el exterior, necesarias debido en algunos casos, al inicio de nuevos proyectos, así como en otros al incremento de las actividades a realizar en dichos países.

DESARROLLO TECNOLÓGICO

En lo que se refiere a CAF y CAF I+D, durante los primeros meses del año se ha ido cerrando el plan de tecnología del grupo CAF para el periodo 2015-2017 en el que se han aprobado un total de 57 proyectos nuevos de CAF y filiales. El total de proyectos del plan de tecnología en trabajo durante el año 2015 asciende a 106.

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 Economía y Competitividad
- Ministerio de Industria, Energía y Turismo
- Comisión Europea

En el plan de tecnología desarrollado durante el año 2015 se han potenciado proyectos en los que participan CAF, CAF I+D y distintas Filiales, habiéndose seguido colaborando de forma muy intensa con distintos centros tecnológicos y universidades.

Los proyectos contenidos en el Plan de Tecnología 2015-2017 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
- Ampliación plataforma electrónica de seguridad VEGA
- 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, gestión de energía, sistemas de acumulación de energía, amparados por las administraciones foral y autonómica
- Pruebas finales del prototipo OARIS de Tren de Alta Velocidad
- Cierre de la evaluación del subset 076 correspondiente al equipo ERTMS/ETCS embarcado
- Pruebas finales en vía del prototipo OARIS

El Grupo CAF también ha participado en proyectos de colaboración 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:
 - SAFEJOINT para desarrollo de estructuras híbridas metal-metal y metal-composite
 - REFRESCO para desarrollo de soluciones de estructuras de caja en material compuesto
 - OSIRIS de reducción de consumo energético en el transporte ferroviario urbano con la participación de las empresas más importantes del sector
 - MERLIN para establecimiento de estrategias de gestión energética a nivel global de red y desarrollo de herramientas para optimización del consumo y coste asociado a una red ferroviaria
 - NGTC destinado a estudio de interface entre el ERTMS y módulo de posicionamiento por satélite

- ROLL2RAIL: Proyecto de 2 años de duración, previo a Shift²Rail y liderado técnicamente por CAF. Cuenta con la participación de los principales fabricantes de material ferroviario europeo en el que se estudian temáticas relacionadas con tracción, caja, TCMS y bogie

En el marco de proyectos europeos cabe destacar que CAF, al ser uno de los 8 Miembros Fundadores de la JU (Joint Undertaking) Shift²Rail para promover la I+D ferroviaria dentro del programa Horizon 2020, está participando en el desarrollo básico de la JU, de la que saldrán proyectos de I+D a desarrollar a partir de 2016.

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, su aplicación en los tranvías de Zaragoza y Granada y su futura aplicación en Kaohsiung (Taiwan) y Cuiaba (Brasil).
- El desarrollo de equipos de tracción cubriendo una gama de tensiones de catenaria de hasta 25 kV lo que ha permitido su comercialización en proyectos para Indian Railways, Metro Auckland y realizar ofertas de rehabilitación de locomotoras en diversos países.
- El desarrollo y adjudicación de diversos concursos en ADIF de productos ERTMS de vía.

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

- Tranvía Cagliari (Italia)
- LRV para Metro de Boston (USA)
- Metro de Santiago de Chile UTO (Chile)
- Unidades para Euskotren s/950
- Tren Civity para NS (Holanda)
- Tranvía Kansas (USA)
- Tranvía Budapest (Hungria)
- Metro UTO para Estambul (Turquía)

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

- Coches remolcados para Caledonian (UK)
- Tranvía Utrech (Holanda)
- Tranvía St Etienne (Francia)
- Trenes OARIS para Flytoget (Noruega)
- Unidades eléctricas para Toluca (México)

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



POLÍTICA DE GESTION DE RIESGOS

Los riesgos más importantes que afronta el Grupo 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 manejar la incertidumbre de los mercados financieros, y trata de minimizar sus 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 los presupuestos de los proyectos.

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, (actualmente el dólar americano, real brasileño, libra esterlina, dólar taiwanés, corona sueca, dólar australiano, dólar neozelandés, riyal saudí y peso mexicano, entre otras).

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

Es práctica habitual en CAF cubrir siempre que el coste sea razonable, 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 servicios.

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 del Grupo.

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 ciertos riesgos 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. La decisión de realizar o no la cobertura, se toma en función del tipo de cliente y del país en que opera.

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 amplia y eficaz, a los compromisos financieros del Grupo.

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

- La búsqueda y selección de oportunidades de negocio con el mayor nivel posible de autofinanciación, dentro de las condiciones existentes en los mercados, para cada uno de los contratos. En los proyectos de fabricación de vehículos, cuyo periodo de ejecución medio es de aproximadamente tres años, los hitos de facturación y la ejecución de los trabajos pueden no estar alineados en el tiempo, lo cual supone un consumo de recursos financieros.
- La implantación y mantenimiento de una gestión activa de circulante mediante el seguimiento continuado del cumplimiento de los hitos de facturación en cada uno de los proyectos contratados.
- El mantenimiento de una amplia posición de liquidez a corto plazo.
- El mantenimiento de capacidad excedente 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 de financiación de circulante, 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. Para las operaciones de financiación a largo plazo, se marca como objetivo, y hasta donde los mercados lo permiten, el mantenimiento de una estructura de tipos de interés fija.

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 analizan y controlan 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 de 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 complejo 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 legales y contractuales, derivados fundamentalmente de la producción de daños a terceros por deficiencias o retrasos en la prestación de servicios

Los pliegos de las ofertas y los contratos de fabricación de vehículos ferroviarios incluyen numerosos requerimientos sobre aspectos técnicos y niveles de calidad (con la introducción de nuevos productos de alto nivel tecnológico), requerimientos relacionados con el cumplimiento de plazos de entrega, necesidades de homologación, requerimientos de localización de la fabricación, y otros riesgos operacionales, que normalmente llevan aparejados niveles de penalidades y cláusulas resolutorias o suspensivas. En este sentido pueden surgir discrepancias sobre dichos requerimientos entre el Grupo CAF y sus clientes que pueden desembocar en reclamaciones por retrasos, incorrecta ejecución de los trabajos, o en la realización de trabajos adicionales.

Para abordar las dificultades de gestión de los proyectos el Grupo CAF mantiene operativo un sistema de gestión de riesgos, implícito en el sistema de calidad del Grupo, que comienza en la elaboración de la oferta y que permite la identificación y la gestión de los diferentes riesgos a los que se enfrenta el Grupo CAF en el curso normal de sus negocios.



Todas las factorías de CAF disponen de las tecnologías más modernas disponibles, 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 exigente de contratación de seguros, que le permite protegerse debidamente de las consecuencias económicas, que para la sociedad tendría 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 creado al efecto, 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 adecuadamente las actividades preventivas de cada año. CAF cuenta asimismo con un Plan de Formación de trabajadores en este campo.

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 ofreciendo, si fuera necesario con alianzas, sistemas completos listos para operar.
- Desarrollo de nuevos sistemas y vehículos de material rodante, junto con la implantación de sistemas avanzados de gestión integral de proyectos.
- Potenciación continuada de la presencia del Grupo en los mercados internacionales de material ferroviario.
- Aplicación sistemática y permanente de los programas de reducción de costes y de mejora de la calidad, a todas las áreas de negocio del Grupo.
- Adaptación continuada de la organización, procesos y sistemas en un escenario cambiante y basado, fundamentalmente, en mercados exteriores con culturas y exigencias diferenciadas.
- Acción continuada de la implantación de un modelo de gestión por procesos.



HECHOS POSTERIORES

No hay hechos significativos posteriores al cierre del ejercicio.