

informe anual 2007

próxima estación:
informe anual 2007



3> **La Compañía**

- 4> Estructura
- 5> Misión/Estrategia
- 6> Transfesa
- 7> Principales cifras consolidadas
- 8> Carta a los accionistas

13> **Actividad comercial**

25> **Producción y medios**

31> **Grupo Transfesa**

- 32> Sociedades extranjeras
- 38> Sociedades españolas
- 42> Organización y recursos
- 45> Consejo de administración y dirección
- 47> Directores de sociedades filiales

49> **Información financiera**

- 96> Informe de auditoría
- 97> junta ordinaria de accionistas
- 98> Oficinas españolas y extranjeras



La Compañía

Otro año más apostando
por el desarrollo
sostenible



La Compañía

Estructura del Grupo TRANSFESA

(porcentajes de participación accionarial)

Transporte Ferroviario



- Transfesa France S.A.R.L. 100%
- Transfesa Benelux SPRL 100%
- Transfesa U.K. LTD 100%
- Transfesa Portugal LDA. 100%
- Transfesa Italia S.P.A. 100%

- Transfesa Benelux SPRL 100%
- Deutsche Transfesa GmbH 100%
- Transfesa Suisse, S.A. 100%
- Activa Rail 100%
- Contiwaggon, S.A. 100%

- Pool Hispanauto, A.E.I.E 72%
- Pool Ibérico Ferroviario A.I.E 68%
- Omfesa Logística, S.A. 50%
- Railmax CV-Railmax BV 50%
- Cererail, A.I.E 25%

Transporte por Carretera



- Capsa 80%
- Iberlogistic GmbH 100%
- Translink, Sp. Zo.o. 50%
- Transp. Jouchoux Esp. S.L. 100%

Gestión de Campas



- Semat, S.A. 63%
- Auto. Log. de Andalucía S.A. 50%
- Stifa, S.A. 50%

Almacenaje y Distribución



- Logística Sanmival, S.L. 65%
- TDL, S.L. 55%
- MDL Distribución y Logística, S.A. 100%

Otros



- Transervi, S.A. 77%
- PM Shipping Internacional 15%
- S.T.V.A. 10%

La Compañía

Misión / Estrategia

Misión

La misión de Transfesa es ser uno de los operadores logísticos líderes en Europa para empresas con implantación global en los principales sectores industriales. Para ello, ofrece:

- **A clientes:** la prestación de todos los servicios dentro de la cadena logística. Con calidad y a precios competitivos.
- **A empleados:** un ambiente de trabajo estimulante en el que desarrollarse.
- **A accionistas:** una rentabilidad favorable a su inversión en el largo plazo.

Objetivos estratégicos

- Ser el **proveedor** de servicios logísticos **preferido** por los clientes de los principales sectores industriales.
- Mejorar la **fiabilidad** de los servicios ferroviarios en colaboración con las empresas del sector; aprovechando las oportunidades que brinda la **liberalización del ferrocarril** en Europa.
- Consolidarse como **proveedor multimodal** mediante el constante desarrollo del servicio por carretera y mar.
- Aumentar la **oferta de servicios complementarios** al transporte dentro de las cadenas de aprovisionamiento y distribución, tanto con medios propios como con alianzas estratégicas.
- Mantener en todo momento una **organización eficaz, responsable y motivada**.
- Desarrollar todas las actividades dentro de los **criterios éticos y legales**, y siempre tratando de contribuir al **desarrollo sostenible**.
- Procurar una **mejora de la rentabilidad sobre activos**.



La Compañía

Transfesa

Transfesa es una compañía de referencia en el sector del transporte y la logística, y es uno de los principales operadores multimodales de Europa. Con una fuerte implantación en el sector ferroviario, es el mayor operador ferroviario privado de mercancías en España, y uno de los principales de Europa. El Grupo trabaja para los principales sectores empresariales, utilizando todos los medios a su alcance, tanto propios como subcontratados.

Transfesa desarrolla una política de innovación continua que tiene su reflejo en los servicios que presta, con el objetivo de ofrecer la mejor calidad a sus clientes, para quienes realiza todos los servicios de las

cadena de aprovisionamiento y distribución. Destaca el sistema informático desarrollado por la compañía, que controla y gestiona todos los servicios, permitiendo la trazabilidad de los envíos por parte de los clientes.

La compañía posee para el transporte ferroviario un parque propio de 7.800 vagones equivalentes de 2 ejes, de ejes intercambiables, e interoperables en toda la red ferroviaria europea, y además dispone de 2.371 cajas móviles para el transporte intermodal. Para el transporte y distribución a cliente final por carretera cuenta con 162 camiones convencionales y 110 porta-autos.

Presente en todo el continente europeo, Transfesa desarrolla su actividad y ofrece sus servicios logísticos a través de una organización de empresas filiales establecidas en Europa. Fundada en 1943, la exitosa labor de la compañía se ve permanentemente avalada por sus certificaciones de calidad ISO 9001:2000 y medioambiental ISO 14001.

En el año 2007 las ventas consolidadas del Grupo Transfesa fueron 301 millones de euros. El activo total del Grupo ascendía a 265 millones de euros, y los fondos propios sumaban 124 millones de euros.

La liberalización del sector

En España, la liberalización del sector ferroviario de mercancías se inició el 1 de Enero de 2005 con la entrada en vigor del Reglamento de la Ley del Sector Ferroviario. En esa misma fecha se hacía efectiva la separación entre RENFE Operadora, encargada de los servicios de transporte ferroviario, y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), responsable de gestionar las infraestructuras. Sin embargo, la liberalización del sector no ha comenzado a dar resultados prácticos hasta ya el año 2007, con la aparición de algunos operadores ferroviarios privados alternativos a RENFE.

La Ley española es más restrictiva que la de algunos de los países vecinos, y plantea dificultades a la hora de homologar equipos de tracción y formar personal de conducción, estos dos factores han sido hasta ahora un verdadero cuello de botella para la entrada de operadores privados. Además, esta ley ha visto la luz sin la creación de un regulador independiente, factor clave en la resolución rápida de conflictos que den confianza a las empresas para arriesgar sus inversiones en este sector.

Con el fin de impulsar su aplicación, las empresas privadas han creado la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (www.aefp.com) para colaborar con la Dirección General de Ferrocarriles, el ADIF y la propia RENFE Operadora con el objetivo de hacer viable la liberalización real en el menor tiempo posible.

España es un país periférico que precisa disponer de un sistema de transporte eficiente y económico para contribuir a la competitividad de su industria en los mercados del centro de Europa, y ello requiere que el ferrocarril, que en este país tiene una de las menores cuotas de mercado del continente, se recupere rápidamente.

En aquellos países en los que la liberalización se ha iniciado ya hace años, tales como Alemania y Países Escandinavos, el volumen de mercancías transportadas por ferrocarril no sólo ha frenado su caída, sino que ha invertido la tendencia, obteniendo crecimientos positivos en los últimos años, además, en el mercado alemán, los operadores privados han alcanzado ya un 15% de cuota de mercado contribuyendo así a la mejora de la calidad y de los precios del servicio.

Otro ejemplo es el Reino Unido, el primero que además de liberalizar el sector, lo privatizó. Tras unos primeros años con algunas dificultades, el transporte ferroviario de mercancías no sólo ha visto incrementado los volúmenes transportados, sino que ha comenzado a recuperar cuota de mercado a la carretera. Así en los últimos 10 años, el transporte de mercancías en el Reino Unido ha crecido un 60% y el de pasajeros un 40%, con lo que se han alcanzado excelentes cotas de productividad del personal así como para los activos.

La apertura del transporte de mercancías a la iniciativa privada brinda la oportunidad de entrada a los operadores privados y a los de nueva creación, y propiciará que las empresas ferroviarias se gestionen más por criterios de rentabilidad y menos por los de interés social. Aunque se mantendrán estos últimos para transporte de pasajeros que son susceptibles de recibir subvenciones con dinero público, el resto de la capacidad de la vía se asignará a los servicios más rentables, aquellos que transportan mercancías.

Pero el proceso de liberalización es excesivamente lento, principalmente en los países de Suroeste de Europa, por lo que se debe conseguir una mayor intervención de los poderes públicos para que ejerzan como árbitros y dinamizadores del proceso ante unas empresas públicas que, en demasiados casos, tratan de perpetuar una situación de monopolio y no ven la oportunidad que la apertura del mercado les ofrece.

Transfesa participa en el proceso de liberalización a través de su filial Activa Rail S.A, creada con el objetivo de ser la empresa ferroviaria de tracción del Grupo. La compañía obtuvo su licencia en el mes de Julio de 2006 y actualmente está formando sus maquinistas para poder lanzar el servicio de tracción antes de finales del año 2008.

La Compañía

Principales cifras consolidadas

Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. y Sociedades Dependientes

En millones de Euros	2007	2006	2005	2004	2003
Ventas Netas	301,07	291,14	291,20	316,57	298,59
Amortizaciones	16,49	16,29	15,96	15,17	15,98
Beneficio de Explotación	9,37	12,83	7,48	10,03	12,67
Beneficio del Ejercicio	6,31	8,61	5,70	1,10	8,10
Inversiones	15,96	15,13	30,89	46,03	22,90
Flujo de Caja	22,80	24,90	21,66	16,27	24,08
Fondos Propios	124,08	123,25	120,07	110,51	114,01
Activos Totales	264,73	287,48	279,23	294,21	277,38





Carta a los accionistas

El año de la recuperación del sector del automóvil

La economía europea inició la desaceleración en la segunda mitad del año como consecuencia principalmente de los problemas causados al sistema financiero por las hipotecas de alto riesgo, de un aumento considerable del precio del petróleo y de los fuertes aumentos de los precios de otras materias primas. Sin embargo, esta circunstancia no afectó de forma importante al volumen de transporte de los sectores en los que trabaja Transfesa, lo que ha hecho posible volver a superar la barrera de los 300 millones de euros de facturación consolidada en este ejercicio de 2007.

Este nivel de facturación consolidada del grupo de 301,1 millones de euros, ha proporcionado un beneficio de explotación de 9,4 millones de euros y unos beneficios del ejercicio atribuidos a la sociedad dominante de 6,3 millones de euros.

Transportes Ferroviarios Especiales, S.A., matriz del grupo, ha facturado en el mismo período 144,1 millones de euros y ha alcanzado la cifra de 9,0 millones de euros de beneficio, de los cuales ha repartido ya un dividendo a cuenta de 5 millones de euros el 2 de Julio de 2007, que fue aprobado por la Junta General de Accionistas celebrada el 27 de Junio de ese año, junto con la decisión de llevar a reservas de la sociedad la totalidad de los beneficios correspondientes al ejercicio 2006.

El aumento de la facturación del Grupo no ha sido acompañado por crecimiento en los resultados debido principalmente a dos factores. El inicio de un nuevo sistema de transporte de coches entre Alemania y la Península Ibérica con trenes dedicados a través de Francia, que supone una importante mejora en fiabilidad del servicio, en la reducción de los plazos de entrega de la mercancía y en la productividad de los medios de transporte, pero que tropezó con serias dificultades en los primeros meses de su puesta en marcha hasta alcanzar la normalización, esas dificultades obligaron a Transfesa y a sus socios del Pool Hispanauto a poner más vagones de los previstos sin que ese incremento del coste tuviera contrapartida alguna en los precios. Hoy la situación está normalizada y con ello el ferrocarril ha conseguido un cambio radical del servicio para un sector importante, como es el del automóvil, lo que le permitirá volver a recuperar tráficos perdidos años atrás a favor del barco.

Otro factor que ha influido en los resultados del ejercicio han sido las huelgas ferroviarias habidas en el último trimestre del año, que han reducido la actividad ferroviaria en todos los sectores y que en algunas semanas la han paralizado por completo. Ante esta situación, Transfesa está obligada con algunos de sus principales clientes a dar el servicio por cualquier otro modo, en estos casos con transporte en camión, con lo que ha de confrontarse con la doble consecuencia de pérdida de negocio ferroviario e incremento de los costes puesto que tiene que garantizar el servicio por camión. Estas circunstancias extraordinarias, de no repetirse en el futuro, permitirán que Transfesa recupere un nivel de beneficios más acorde con la cifra de facturación.

Carta a los accionistas

Actividad realizada en el ejercicio

El Grupo Transfesa ha realizado un total de 283.428 expediciones por los diferentes modos de transporte, de los cuales 204.908 han sido por ferrocarril y 78.520 por carretera. La actividad del transporte por carretera ha tenido un aumento significativo debido principalmente al crecimiento del transporte de automóviles.

Tanto en expediciones como en Tm/Km, el transporte de componentes es el de mayor volumen, Transfesa lo realiza directamente en unos casos, y en colaboración con otras empresas del sector en aquellos casos en los que hay que completar trenes en retorno y hay que complementar el ferrocarril con la carretera, estos son los casos de Railmax para el servicio entre España y Alemania y de Omfesa para la explotación del corredor ferroviario entre Alemania y Turquía.

Para el transporte de automóviles, el grupo Transfesa ha continuado fortaleciendo la posición de los pooles, Hispanauto para el tráfico internacional e Ibérico para el tráfico interior en la Península Ibérica. En el ejercicio se ha puesto en marcha un servicio de trenes lanzadera entre Alemania y la Península Ibérica, en colaboración con DB y SNCF, que supone una importante mejora capaz de permitir al ferrocarril competir mejor con el barco en estos flujos.

La actividad ferroviaria se ha complementado satisfactoriamente con la carretera a cargo de CAPSA en distribución y largo recorrido y de Semat para la distribución a concesionarios.

Un elemento fundamental para la competitividad del servicio es la actividad desarrollada en los Centros Logísticos del Automóvil. En España esta actividad la realiza Semat y en el ejercicio ha realizado una satisfactoria contribución con la prestación de estos servicios complementarios, ello a pesar de las dificultades operativas que ha tenido en los centros de Madrid como consecuencia de las obras de las vías de alta velocidad. Esa es ya una etapa pasada y hoy los centros están trabajando a pleno rendimiento.

En Portugal esta actividad la realiza Stifa y su actividad en el año se ha visto afectada por el mal

comportamiento del sector en este país.

La actividad de químicos y graneles así como la de carga general ha tenido una ligera caída frente a la realizada el año anterior. Este es un sector en el que la regularización del servicio y la exigencia de tener que hacer trenes enteros hacen más difícil conseguir una calidad aceptable al cliente, además en el año, RENFE ha realizado subidas generalizadas de los precios de tracción no siempre acompañadas de una mejora de calidad y productividad, con lo que Transfesa y los clientes se han visto en la necesidad de utilizar el transporte por carretera.

Para este sector las empresas de transporte por carretera del Grupo, Iberlogistic, GmbH, Translink Sp. Zo.o y TMT, y las de logística, TDL y Logística Sanmival, han contribuido con sus servicios a fortalecer la posición del Grupo en el mercado y dar respuestas a todas las necesidades dentro de la cadena logística de los clientes.

El Mercado

Para el Grupo Transfesa, el sector del automóvil sigue siendo el más importante dentro del conjunto de todas sus actividades. A lo largo de los años ha desarrollado una organización especializada en la gestión de las cadenas de aprovisionamiento de componentes y de distribución de vehículos terminados para los principales fabricantes establecidos en el continente. Cuenta también con un parque de vagones especialmente desarrollados para este sector, y que contribuyen a mejorar la productividad del ferrocarril y la calidad del servicio. Por último completa la gestión con un sistema informático integrado en la plataforma Anubis que se perfecciona todos los años y se complementa con la plataforma TOIS2 para ofrecer la información a clientes.

Las mejoras introducidas en la gestión de trenes, y el desarrollo de los servicios complementarios, han consolidado al Grupo Transfesa en este sector y le permitirán compensar con aumentos en la cuota de mercado las reducciones previstas en fabricación y venta de automóviles en 2008.

Los sectores de químicos, graneles y mercancías generales, sin duda se verán afectados por las malas

La Compañía

Carta a los accionistas

perspectivas económicas para 2008, pero sí debemos tener en cuenta la poca cuota de mercado que el ferrocarril tiene en estos sectores, especialmente baja en la Península Ibérica, lo que permite plantearse niveles de actividad en línea con los conseguidos en años anteriores. El Grupo Transfesa cuenta con una implantación en dichos sectores, desde donde podrá crecer, utilizando principalmente el ferrocarril como modo de transporte.

Recursos Humanos


Solemos decir que la calidad de una organización viene dada por la calidad de su personal, el objetivo de Transfesa es dar satisfacción a sus clientes, para ello cuenta con los medios y procedimientos adecuados, pero aun así, eso sólo es posible por la calidad y motivación de la gente que en ella trabaja y que consideran en todo momento los objetivos globales como suyos propios.

En 2007 nos hemos fijado unos objetivos ambiciosos, que en algunos sectores no pudieron alcanzarse por la falta de tracción ferroviaria ya comentada, aun así hemos cerrado un ejercicio con cifras razonables, y ello ha sido posible gracias al esfuerzo y al trabajo bien hecho de todos. Ese esfuerzo y dedicación de todo el personal ha permitido progresar y fortalecer la posición de la organización en los diferentes mercados.

Perspectivas

La situación económica europea puede iniciar una leve mejoría en la segunda mitad de 2008, proporcionando nuevamente tasas de crecimiento en el transporte internacional similares a la de los pasados años.

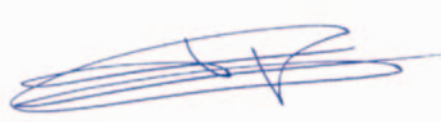
Transfesa realiza el 73% de sus envíos utilizando el ferrocarril, lo que le permitirá sin duda, beneficiarse de la recuperación de este modo de transporte en los próximos años. La liberalización del ferrocarril de las mercancías ha proporcionado buenos resultados en aquellos países que la han aplicado hace ya años, y los mismos resultados debe producir a medida que sea también una realidad en los países del Sur de Europa, especialmente en España y Portugal.

La colaboración con empresas ferroviarias europeas ha sido un factor fundamental de éxito en la construcción de un servicio de calidad. En la segunda mitad de 2007, los accionistas mayoritarios han llegado a un acuerdo con Deutsche Bahn AG para venderle un paquete mayoritario de acciones, la venta se ha materializado ya en 2008, una vez obtenidas las correspondientes autorizaciones comunitarias y de las autoridades locales. Con ello DB ha pasado a ser accionista de Transfesa junto con SNCF y RENFE Operadora, y este acuerdo permitirá desarrollar aun más esa línea de colaboración que Transfesa siempre ha tenido con las empresas de tracción ferroviaria, en beneficio del desarrollo de negocios comunes y del ferrocarril europeo. 

Madrid, a 31 de Marzo de 2008



Emilio Fernández Fernández
Presidente



Luis del Campo Villaplana
Director General



Actividad Comercial

2007. El año que se liberalizó
el transporte de mercancías
por ferrocarril



A blue-tinted photograph of an office desk. In the foreground, there is a stack of papers with some text visible. Behind it, a closed laptop or folder is on the desk. To the left, the back of a black office chair is partially visible. The overall scene is dimly lit, with a strong blue color cast.

un futuro
esperanzador

Introducción

A pesar del fuerte crecimiento al principio del año, el ejercicio 2007 se ha caracterizado por una situación económica muy desequilibrada ya que en el segundo semestre del año la economía mundial tuvo que afrontar una recesión bastante importante debido a la crisis en el sector de los créditos "sub prime" en Estados Unidos. Esta crisis ha tenido unas repercusiones significativas en los países miembros de la Unión Europea.

Además, la economía europea sigue siendo una economía dependiente del sector exterior, y por tanto, sufre las consecuencias negativas de un euro fuerte y una demanda externa menos dinámica. La Comisión Europea ha revisado a la baja sus previsiones de crecimiento para 2008 (apunta a una cifra de 1,8%) y al alza de inflación (2,6%). El Fondo Monetario Internacional prevé que el crecimiento en los 15 países de la zona euro puede descender hasta un 1,4% en 2008 y hasta un 1,2% en 2009, cifras menores al 2,6% en 2007 y 2,8% en 2006.

China, que sigue siendo para Europa un mercado prioritario de exportaciones y que mantiene su función de fábrica mundial, tuvo una tasa de crecimiento de 11,2% en el cuarto trimestre de 2007 y una inflación por encima de 6,5% en ese mismo periodo.

La situación de la economía española es algo ambigua - algunos indicadores apuntan a una economía en una buena forma, al menos en términos relativos respecto a la mayoría de las economías de UE, otros generan alarma. Por un lado, la situación económica fue bastante positiva en cuanto al control de las finanzas públicas, con un superávit público equivalente al 2,2% del PIB, que es el mayor en décadas, y a la creación del empleo, que se aproxima al medio millón de empleos generados en 2007, con lo que a finales del año pasado se alcanzaba la cifra récord de 20,5 millones de ocupados. Por otro lado, en 2007 el déficit comercial alcanzaba un 9,4% del PIB y la tasa de inflación cerró en un crecimiento superior al 4%. En su conjunto el año ha sido bueno, puesto que se ha crecido a un 3,8%, nivel de crecimiento muy parecido al del año 2006. Además, la construcción ha reducido su influencia en favor de otros sectores.

En nuestro sector, la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril en el año 2007 avanzó muy lentamente a pesar de que el número de los nuevos operadores que han obtenido la licencia ha aumentado y son ya siete. La necesidad de formar nuevos maquinistas en conformidad con las exigencias de la normativa vigente y los largos plazos de entrega de nuevas locomotoras contratadas por estas nuevas empresas ha impedido el comienzo de la verdadera competencia en el sector. Mientras tanto los operadores sin tracción propia y con tráficos existentes, como Transfesa, tuvieron que hacer frente al elevado aumento de precios de tracción ofrecidos por la empresa ferroviaria.

El sector de automóvil, nuestro mercado principal, está pasando por un periodo difícil. La demanda para los coches en España y en otros países europeos ha disminuido, ya que los consumidores han reducido el consumo ante la situación de incertidumbre económica. En este sentido Transfesa se ha visto afectada tanto en los tráficos nacionales como en los tráficos con el resto de Europa.

A pesar de este entorno económico y una coyuntura de mercado negativos, Transfesa consiguió aumentar ligeramente sus ventas netas en el año 2007 hasta alcanzar la cifra de € 301,07 millones en comparación con los € 291,14 millones en 2006 aunque el beneficio del ejercicio ha sido de € 6,31 millones frente a los € 8,61 millones del año 2006. El volumen de actividad ha aumentado ligeramente con respecto al año 2006. El volumen total de expediciones alcanzó las 283.428, de las que un 72% fueron expediciones ferroviarias, 204.908, y un 28% se realizaron por carretera, 78.520 expediciones, lo que significa un ligero aumento en la cuota del transporte por carretera.

Aproximadamente, el 70% del volumen total de la actividad se corresponde a operaciones internacionales y el 30% restante a tráficos domésticos en España. Atendiendo a los segmentos de actividad, un 53% del total de expediciones correspondieron al segmento de componentes para la automoción, un 36% fueron vehículos terminados, y el 11% restante se realizaron en el sector químico, siderúrgico, de graneles, y de mercancía general.

A medio plazo, se espera que el transporte ferroviario de mercancías se vea favorecido por el proceso de liberalización en marcha y la apertura del sector. La entrada de nuevos competidores, con dedicación exclusiva en el transporte de mercancías, aportará unos índices de calidad superiores a los que actualmente tenemos, y el ferrocarril podrá mantener la fiabilidad necesaria que exigen nuestros clientes con lo que recuperará cuota de mercado frente a otros medios de transporte.

En lo que respecta a la actividad de transporte por carretera, en el año 2007 se ha incrementado de manera muy significativa la actividad de transporte de vehículos terminados, mientras que la actividad en piezas y componentes, carga general y productos siderúrgicos se ha reducido ligeramente.

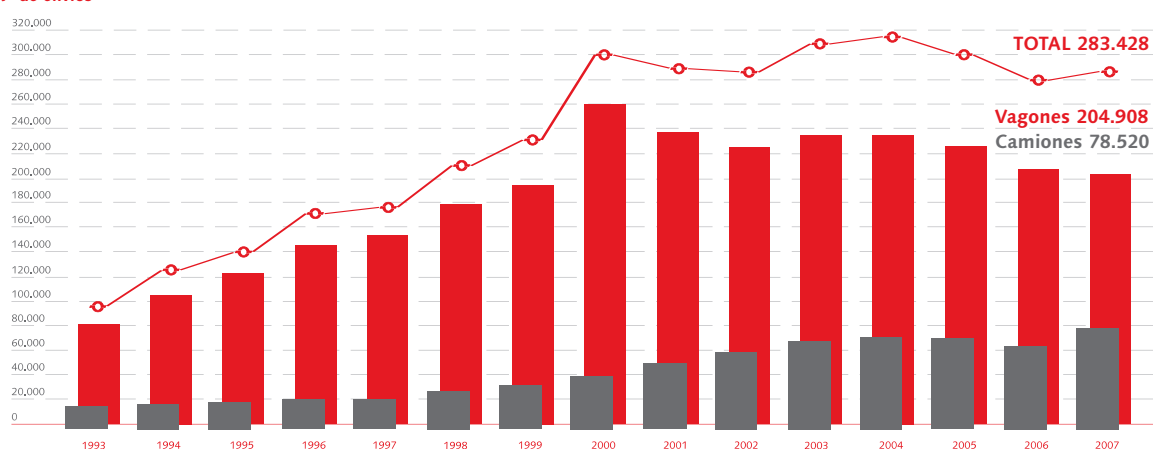
El Grupo continúa con su política de expansión en el negocio de carretera, no sólo como complemento a las operaciones del ferrocarril, sino también como negocio independiente con envíos a larga distancia, y lo hace con una orientación especial hacia los nuevos países miembros de la Unión Europea situados en Europa del Este.

Actividad comercial

Actividad comercial (Grupo Transporte)

Evolución de la actividad por Ferrocarril / Carretera

N° de envíos



Transporte ferroviario de mercancías

Evolución de la actividad por Ferrocarril

Mercancía	2007			2006			2005		
	Exp.	Tm.	Miles Tm/Km	Exp.	Tm.	Miles Tm/Km	Exp.	Tm.	Miles Tm/Km
Piezas y Componentes	107.784	1.206.442	2.026.482	111.484	1.253.758	2.124.505	110.251	1.237.418	2.191.989
Automóviles	74.428	711.493	598.845	74.809	710.921	515.774	88.029	820.742	555.566
Químicos y Graneles	12.241	628.694	271.510	14.231	718.211	311.620	15.163	739.919	327.437
Electrodomésticos	686	10.266	14.282	662	5.006	8.062	1.697	11.891	19.332
Papel y Pasta	3.105	78.676	73.586	3.393	76.829	69.603	2.851	65.053	61.610
Otras mercancías	6.664	180.012	181.494	6.440	168.439	167.733	5.639	138.047	153.095
Total	2.045.908	2.815.583	3.166.198	211.019	2.933.164	3.197.298	223.630	3.013.070	3.309.029

Actividad comercial

Tráfico realizado por carretera

Evolución de la actividad por Carretera

Mercado	2007	2006	2005
Automóviles	41.732	27.477	25.574
Resto de mercancías	9.993	10.183	10.465
Piezas y componentes	11.675	12.453	12.343
Distribución siderúrgicos	15.120	16.067	16.971
Total	78.520	66.180	72.385

Porcentajes por grupo de mercancías

Estructura de tráfico internacional ferroviario por grandes grupos de mercancías, en porcentaje sobre el número de expediciones

División	2007	2006	2005
Piezas y Componentes	53%	53%	49%
Automóviles	36%	35%	39%
Químicos y Graneles *	6%	7%	7%
Otras Mercancías	5%	5%	5%
	100%	100%	100%



Actividad comercial

Piezas y componentes



La división de Logística Industrial de Transfesa presta los servicios "Just in Time" de las cadenas de aprovisionamiento de los mayores productores de automóviles, para lo que realiza la explotación de los almacenes de Barcelona, Valencia y Burgos así como la gestión por camión de gran parte de las actividades de la empresa.

El año de referencia se ha diferenciado de los anteriores por dos causas completamente distintas. Por un lado la reducción en la fabricación de automóviles y por otra parte las interrupciones en el servicio ferroviario provocadas principalmente por las huelgas de los ferrocarriles, especialmente durante el último trimestre del año. Adicionalmente a lo anterior, la calidad del servicio ferroviario se ha deteriorado en algunas relaciones, debido principalmente a la falta de fiabilidad y cumplimiento de horarios de este medio de transporte.

La División de Logística Industrial registró a 31 de diciembre de 2007, un total de 107.784 expediciones utilizando el ferrocarril como medio de transporte, lo que supone una disminución del 3,3% sobre las realizadas el año anterior; y un total de 11.675 expediciones por camión completo, que representa un descenso del 6,24 % sobre el año anterior. Estos resultados son un claro exponente de la capacidad de Transfesa para poder gestionar medios de transporte alternativos en casos de interrupción del transporte ferroviario, y garantizar así el servicio. No obstante, esto no es posible con todos los clientes ya que algunos gestionan su propia flota de camiones en estos casos.

En los transportes realizados para el Grupo SEAT/VW, han circulado un total de 337 trenes en ambos sentidos. Los volúmenes han sido algo inferiores a los del año anterior debido principalmente a los incidentes de interrupción de los servicios ya mencionados y al envío por carretera de ciertas mercancías ante la poca fiabilidad del ferrocarril en esta línea. Durante el inicio de este año 2008, se han conseguido nuevas relaciones de tráfico para componentes desde la planta alemana de Wolfsburg y con la que se puede llegar a 600

envíos al año. Se está negociando en este momento con las empresas ferroviarias una nueva concepción del tráfico que nos permita tener una mayor fiabilidad y mejorar así el servicio a nuestro cliente.

Con el grupo GM se ha firmado un nuevo acuerdo de renovación de la flota de vagones que tenemos en régimen de alquiler para los próximos 2 años. Se está igualmente negociando la posibilidad de incorporar tráficos procedentes de Polonia, con lo que sería necesario ampliar el número de vagones asignados a este tráfico.

Los transportes realizados a Turquía a través de nuestra filial OMFESA, empresa creada al 50% con OMSAN LOJISTIK, se han desarrollado en la forma esperada. Se ha firmado un nuevo contrato con la firma FORD OTOSAN para los próximos tres años, lo cual permitirá dar continuidad a nuestros servicios en el corredor ferroviario de mercancías mas largo de Europa hasta la fecha. Igualmente se firmó en noviembre un nuevo contrato con proveedores de FORD en Turquía para completar los trenes Este/Oeste, lo cual permitirá una optimización de los mismos. El servicio se está desarrollando a través del llamado Corredor Orient Freight Express a través de Eslovenia y Serbia, siendo la calidad del servicio en este corredor superior al anterior recorrido vía Rumania.

El tráfico entre España y Alemania, gestionado por nuestra filial RAILMAX, empresa creada con la firma WESTERMANN, continua desarrollándose con normalidad, si bien hay que mencionar el nuevo acuerdo firmado con FORD para la actualización de las condiciones contractuales y el acuerdo igualmente firmado para la realización de 6 envíos diarios por camión entre las plantas de Valencia y Saarlouis.

Los tráficos realizados entre las plantas de Valencia y Dagenham por cuenta de FORD han registrado una serie de novedades importantes. En primer lugar, a partir del 1 de octubre la empresa traccionista en Francia es EURO CARGO RAIL (ECR) en lugar de

Actividad comercial

Piezas y componentes



SNCF dentro del marco de liberalización de los servicios ferroviarios en dicho país. También es importante el hecho de que a partir del primer trimestre del año 2009 se permitirá la circulación en el Reino Unido del gálíbo continental, permitiendo de esta manera la llegada de plataformas con cajas móviles tipo MegaCombi por ferrocarril. Se están realizando gestiones con diversas empresas tales como Jaguar, Land Rover, Toyota, GM, Asda, Tesco, Sainsbury, para la utilización del servicio.

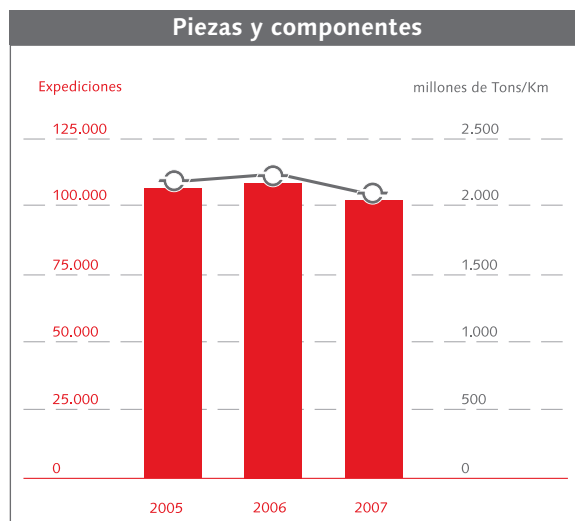
Respecto a los tráficos procedentes de Berlín hasta Colonia y posterior distribución por carretera, que gestionamos para nuestros clientes FORD y VISTEON, se han mantenido los volúmenes respecto a los del año anterior, si bien se está negociando la incorporación en dicho tren de componentes procedentes de VISTEON para DAIMLER BENZ.

Los tráficos realizados para nuestros clientes RENAULT y GEFCO entre Francia y España y en ambos sentidos, han tenido un comportamiento similar al del año anterior, si bien se han perdido cerca de 2.000 expediciones previstas, debido a las interrupciones del servicio ferroviario. Se están analizando una serie de flujos de transporte conjuntamente con RENAULT para sus envíos a ó desde Turquía, Rumania, Marruecos y tráfico interno en España. Estos tráficos se están complementando con tráficos tanto de MICHELIN como de BRIDGESTONE con destino Francia.

El almacén que Transfesa gestiona en Valencia, principalmente para FORD, ha renovado el contrato para otros 3 años a partir del 1 de enero del 2008. Este almacén esta realizando las funciones de EDC consolidando mercancías para Rusia, Argentina, Brasil, S. África, Venezuela, India, China, Taiwán y Filipinas que posteriormente se envían vía marítima a sus respectivos destinos. También actúa como ODC consolidando mercancía que posteriormente se envían al Reino Unido ó Alemania vía ferrocarril aprovechando los

servicios que tenemos establecidos. La ocupación de los dos almacenes de Transfesa en Valencia es del 100 %.

El almacén de Transfesa en Barcelona ha conseguido un contrato de aprovisionamiento JIT con la firma NISSAN que se está realizando a plena satisfacción del cliente. Asimismo, Transfesa ha sido nominada como proveedor para los CKD procedentes de India y Singapur. Realizamos igualmente el premontaje de módulos procedentes de China para sincronizar a la línea de producción. Se está trabajando para el incremento de negocio con NISSAN y con otros clientes de la zona de Cataluña tanto de tubos mecánicos como papelote, etc. La parte del almacén que no utiliza TRANSFESA, está en explotación por TDL, empresa del Grupo.



Actividad comercial

Automóviles



En el sector del automóvil terminado, Transfesa presta servicios de distribución a los principales fabricantes, y utiliza el transporte ferroviario y el transporte por carretera en función de las necesidades de los clientes.

Transfesa gestiona dos pooles de vagones para ofrecer el servicio de transporte ferroviario. Así, en España desarrolla su actividad el Pool Ibérico Ferroviario con vagones de ancho fijo, en el que además de Transfesa participa Semat, filial del Grupo. El transporte internacional se realiza a través del Pool Hispanauto, al que también aporta vagones STVA, filial de la SNCF especializada en el transporte de vehículos terminados.

En el transporte por carretera, Capsa es la compañía del Grupo encargada de la distribución a concesionarios, tanto para España como para el territorio de la Unión Europea.

El Grupo Transfesa gestiona también diversos centros logísticos para automóviles a través de las compañías Semat en España y Stifa en Portugal.

Los datos de 2007 demuestran un ligero aumento de las matriculaciones en Europa (+ 1,1%) con respecto a 2006. Dentro de las evoluciones positivas en la Unión Europea, destacan países como Italia (+ 7,1%), Holanda (+ 4,2%), Portugal (+ 3,7 %) y Francia (+ 3,2 %). Los países que recogen caídas van desde el 9,2% de Alemania al 0,3% de Grecia. En los países de la EFTA, con una subida del 8,9%, destacan Noruega con una subida del 18,3% y la caída nuevamente de Islandia (- 5,6%).

Las exportaciones desde España han aumentado un 2,6 %, destacando el aumento de Alemania con un 4,7%. Asimismo existen crecimientos importantes hacia Austria con un 17,8% y Holanda con un 13,2 %. En sentido negativo se encuentran Bélgica con -11,7% e Italia con -1,3%.

El mercado español ha cerrado con un descenso del 2,62 % con

un total de 1.459.791 matriculaciones con respecto a 2006. El mercado potencial de transporte para el Grupo Transfesa se ha situado en 3.264.090 vehículos (+ 0,20%).

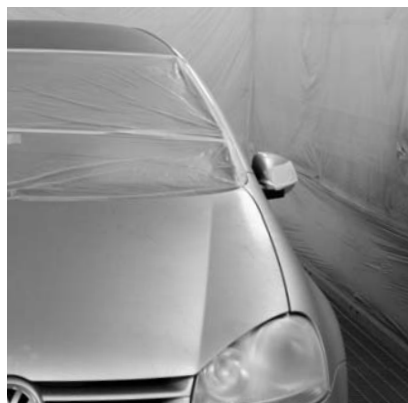
Sobre este mercado potencial, el Grupo Transfesa (Hispanauto, Pool Ibérico Ferroviario y Capsa) ha transportado un total de 926.749 vehículos que representan un aumento del 4,02% y ha alcanzado una cuota de mercado del 28,39%. De este total transportado, corresponden a Hispanauto 248.673 vehículos, un 0,4% más, al P.I.F. 462.819 vehículos, un 0,6% menos y a Capsa 230.705 vehículos, un 30,2% más que el año anterior.

El diferente comportamiento de los mercados, ha afectado de forma distinta a nuestros clientes en función de su presencia en los mismos. En el Pool Hispanauto destacan los incrementos de General Motors con un 63,9% y Seat con un 51,4 %. En sentido negativo es de destacar Renault con un 82,6% menos, motivado por la caída de las ventas del modelo Modus y la reducción de la producción, y Volkswagen Navarra, motivado por una serie de incidencias como falta en el suministro de piezas, paralización de la producción y el incendio de la nave de pintura. En el Pool Ibérico Ferroviario se observa un ligero descenso en el total, con variaciones significativas como Volkswagen Logistics que aumenta un 40,5% y SEAT que disminuye un 22,0%.

En el mes de febrero se puso en marcha un nuevo concepto logístico para la importación de vehículos hacia España. Este sistema concentra en una estación alemana cercana a la frontera francesa los vagones procedentes de distintas factorías alemanas y polacas, para formar un tren completo multicliente que atraviesa Francia, hasta la instalación de cambios de ejes en Hendaya, en menos de 24 horas, desde donde se forma un tren con destino Zuera en Zaragoza y otro con destino Fuencarral en Madrid. Ello ha permitido, por una parte reducir nuestros plazos de transporte, y por otra dar mayor fiabilidad en el servicio, y como consecuencia consolidar los tráficos de los clientes del grupo VW así como conseguir la adjudicación, por parte de Opel, de un nuevo contrato por un período de 3 años.

Actividad comercial

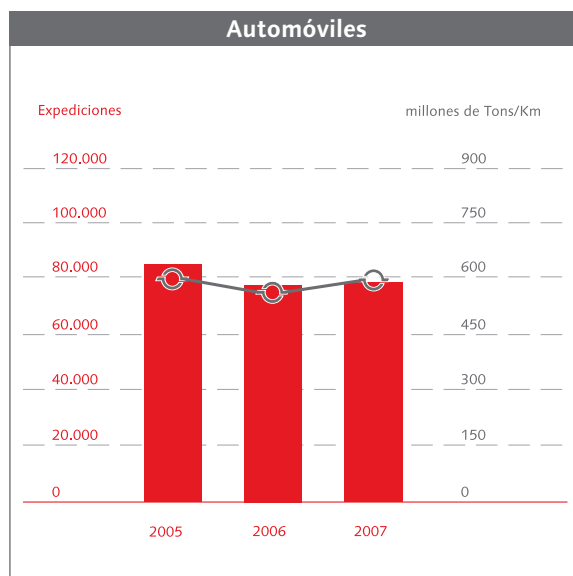
Automóviles



Este proyecto ha contribuido, además, a consolidar el corredor nacional desde Zuera a La Roda de Andalucía y a la apertura de un nuevo corredor ferroviario desde Zuera a Monforte de Lemos en Galicia, ambos con trenes multicliente y con vehículos de producción nacional y de importación.

Con la puesta en marcha del denominado corredor Atlántico se han mejorado los plazos y ciclos de transporte internacional, aunque lamentablemente se siguen produciendo incidencias en la tracción que provocan retrasos sobre los horarios previstos. El resto de tráficos internacionales siguen afectados por el irregular servicio de tracción que presta sobre todo SNCF con su sistema de "lotissement" (vagón aislado).

Las previsiones para el año 2008 según ACEA se sitúan en un descenso medio para el mercado europeo de entre 0,5% y el 1%. El mercado español, según las estimaciones efectuadas por Anfac y Aniacam, prevé una tendencia negativa con un descenso entorno al 7%. En este contexto y en función de los tráficos adquiridos o perdidos, nuestras previsiones para el próximo año son de un descenso en el Pool Ibérico Ferroviario del 9,3% y un aumento en el Pool Hispanauto del 8,7%.



Tráfico de automóviles de turismo				
Número de Automóviles Transportados		2007	2006	2005
HISPANAUTO	Nacional - Exportación - Importación	248.673	247.778	263.884
IBERICO	Nacional - Exportación - Importación	462.819	465.893	556.882
CAPSA	Nacional - Exportación - Importación	230.705	177.201	169.436
TOTAL GRUPO TRANSFESA		926.749	890.872	990.202
TOTAL MERCADO		3.264.090	3.257.521	3.255.878
CUOTA DE MERCADO	Grupo Transfesa	28,39%	27,35%	30,41%

Actividad comercial

Químicos, graneles y carga general



La evolución del mercado de Graneles y Químicos en el 2007 para Transfesa ha estado muy ligada a las evoluciones del mercado de biocombustibles (biodiesel, bioetanol), mercado que no ha explotado aún su potencial, a pesar de las políticas activas en materia fiscal del Gobierno, ligadas a los Compromisos de Kioto.

El despegue de estos combustibles alternativos está siendo muy lento y tiene mucho que ver con el alto precio de las materias primas (cereales, aceites de colza, palma, etc...) que son la base de la producción de estos productos. Transfesa ha participado activamente en el desarrollo de soluciones de transporte por ferrocarril tanto para las materias primas como para los productos terminados, y la ralentización de las producciones o la paralización en algunos casos ha supuesto un freno en este ejercicio a nuestra fuerte apuesta por estos mercados de energías alternativas. No obstante, mantenemos las expectativas de realizar un volumen de transporte relevante en ejercicios futuros.

Todos los expertos internacionales consideran que a pesar del fuerte incremento de las materias primas, el continuo incremento del precio del petróleo y la imperiosa necesidad de controlar las emisiones de CO2 no dejan otra opción que la utilización y el consumo de energías más limpias.

En esta línea se han iniciado nuevos tráficó con clientes como el Grupo Natura, que provee de Biodiesel desde su planta de Aranjuez a la refinería de Puertollano de Repsol con un servicio que realiza Transfesa, mediante vagones adaptados al producto y en colaboración con RENFE, 3 veces por semana, si bien se espera aumentar la frecuencia del servicio en el futuro. Asimismo en colaboración con VTG Rail se ha iniciado un nuevo servicio para la misma planta con Bioetanol.

La actividad de Transfesa en este sector ha estado marcada también por una fuerte presión de precios tracción, por parte de RENFE Operadora, que no siempre se han podido trasladar al mercado lo que ha originado la contracción importante de algunos tráficó de Gas-Oil y Fuel-Oil para CEPSA y Repsol. En

el campo de las mercancías peligrosas se observa la dificultad creciente de la actividad ferroviaria en favor de la carretera, debido a la limitación importante de las terminales y zonas habilitadas para el tránsito de mercancías de este tipo.

No obstante, Transfesa ha continuado la expansión en sectores como el Gas y ha alcanzado un acuerdo de operador ferroviario con las Sociedades YARA (Grupo Noruego Hydro) y Adiseo para el suministro de Gas Amoniaco desde las plantas francesas a las españolas, para ello ha contado con su propia flota y ha formalizado contratos de alquiler de vagones con las Sociedades ERMEWA y VTG.

En otros mercados dentro de esta unidad de negocio, tales como el siderúrgico para MEGASA, papel y pasta de recuperación para SAICA, se han obtenido crecimientos que en algunos de los casos han sido significativos. Así con MEGASA se ha consolidado el tráfico ferroviario comenzado en el 2006 y se han realizado 150.000 tons. de productos siderúrgicos desde Portugal a España, aunque Transfesa provee el 80% de los vagones, tanto CP como RENFE colaboran también aportando material que gestiona Transfesa.

En el sector del papel, Transfesa ha desarrollado, para el cliente SAICA, el primer año de un contrato de cuatro años de duración, que tiene por finalidad la gestión de 2.000.000 Tm. de materia prima y papel reciclado en sus factorías en España. Una parte de esas toneladas las recibimos por ferrocarril con el servicio de dos trenes semanales que tenemos entre Portugal y España. El contrato se está desarrollando por encima de las previsiones en cuanto a volúmenes movidos.

La explotación del servicio de tracción y circulación de trenes ha sido irregular, sufriendo altibajos en lo que se refiere a la fiabilidad del servicio, especialmente en ciertas épocas del año, bien por el efecto de huelgas, especialmente graves en noviembre y diciembre en Francia, bien por la falta de recursos de tracción y maquinistas especialmente en la Península Ibérica.

Actividad comercial

Químicos, graneles y carga general



En líneas generales la presión de los precios por carretera al alza debe beneficiar al ferrocarril si sabe aprovechar esta oportunidad que los mercados presentan, para lo que debe ofrecer una adecuada política de precios y especialmente mejorar en la fiabilidad de servicio, lo que le posibilitaría aumentar su cuota de mercado.

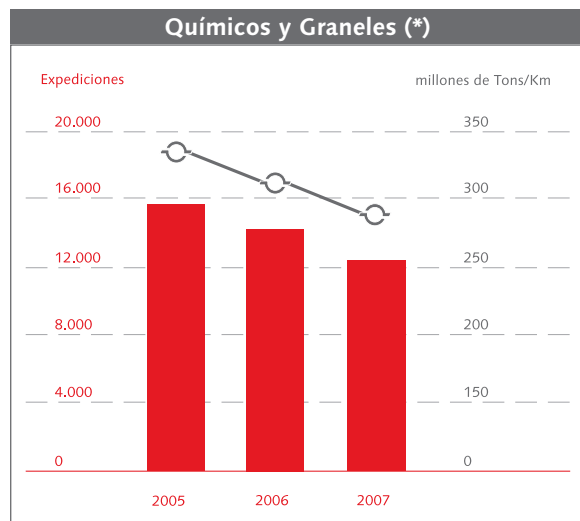
En esta Unidad de Negocio la línea de siderúrgicos marítimo se está comportando muy bien. El aprovechamiento de esas oportunidades requiere de una acertada política de infraestructuras ferro-portuarias para que los 15.000 camiones que realizamos actualmente desde los Puertos de Sagunto, Barcelona y Santurce puedan salir por ferrocarril.

El corredor ferroviario entre Cataluña y Portugal, Iberexpress, ha disminuido sus volúmenes y frecuencia de funcionamiento durante el 2007 como consecuencia de las dificultades que entraña la fuerte subida del precio de tracción impuesta por RENFE Operadora en la Península Ibérica, lo que ha impedido el desarrollo de este servicio.

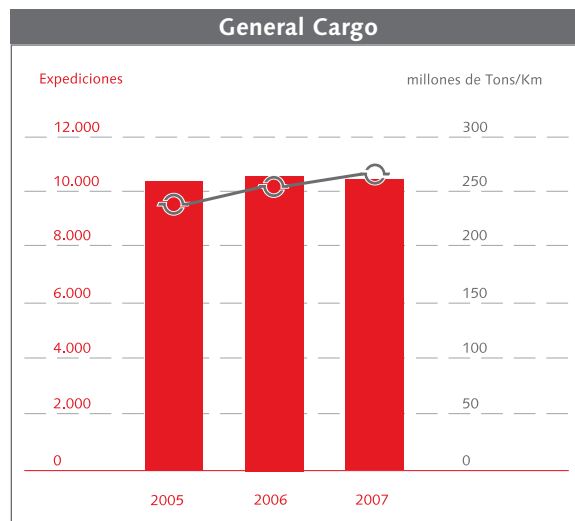
Durante el 2007 se incrementó el número de expediciones de transporte combinado de electrodomésticos entre España y Alemania, dando un servicio dedicado y adaptado a las necesidades de B/S/H entre ambos países en los dos sentidos.

El sistema ha funcionado con la utilización de vagones hi-cube de máxima capacidad en combinación con el transporte por carretera en la parte española, incluyendo el trasbordo de los electrodomésticos en la zona de Bayona en Francia.

En el tramo final del ejercicio, las negociaciones con los ferrocarriles para la renovación del acuerdo de tracción en Francia de nuestros vagones, han dado como resultado la imposibilidad de continuar con el servicio para B/S/H, por la dificultad de asumir el cliente el fuerte incremento en el precio de tracción ferroviaria ante una oferta mas competitiva del transporte por carretera.



(*) No incluye actividad de vagones en alquiler





Esforzándonos por ofrecer
el mejor servicio
a nuestros clientes

Producción y medios



Producción

Transfesa es un operador logístico integral que tiene una fuerte presencia en el transporte ferroviario, medio con el que se inició en 1943 y en el que acumula una gran experiencia. En 2007 ha realizado por ferrocarril un 72,30% de las expediciones, y un 27,70% por carretera.

El mayor reto de Transfesa a diario es ofrecer a sus clientes una garantía de servicio en el transporte ferroviario, cuya escasa fiabilidad sigue siendo la asignatura pendiente del ferrocarril en este continente. Esta falta de fiabilidad es la principal causa de la pérdida sostenida de cuota de mercado del ferrocarril europeo desde 1970 frente a otros modos de transporte.

Se espera que la liberalización del transporte ferroviario de mercancías, iniciada en Europa en marzo del 2003, y en España el 1 de enero del 2005, contribuya significativamente a invertir esta tendencia decreciente. Un mercado abierto con nuevos operadores de tracción, tendrá su reflejo en la mejora del servicio para las mercancías.

Aparte del desarrollo de nuevos operadores en los próximos años, para permitir al transporte ferroviario de mercancías conseguir la fiabilidad que el mercado demanda es preciso realizar ciertos cambios en el modelo de gestión del ferrocarril, así como analizar el posible uso de infraestructuras dedicadas o preferentes para las mercancías.

Transfesa participa en el proceso de apertura a través de Activa Rail, filial constituida para desarrollar las actividades de tracción. Asimismo, el Grupo continuará colaborando con todos los actores con los que se relaciona, operadores de tracción, operadores de transporte combinado, operadores de carretera, etc., con el objeto de desarrollar una oferta de servicios competitiva y que satisfaga en todo momento las necesidades de los clientes.

Como operador privado de ámbito europeo, la compañía es miembro, a través de la asociación española de propietarios de vagones FAPROVE (www.faprove.es), de la UIP (www.uiprail.org), la asociación europea de propietarios de vagones particulares. Esta agrupación defiende y representa los intereses de los operadores privados en todos los foros europeos, y juega un papel consultivo esencial para la función de desarrollo y adaptación de normativa ferroviaria que realiza la Comisión Europea.

Durante el ejercicio 2007, el proyecto de mayor alcance en el que ha participado la UIP ha sido la aplicación al nivel nacional de las Condiciones Generales de Utilización del vagón (CGU), que regularán las condiciones contractuales entre los operadores privados y propietarios de vagones con las empresas ferroviarias que los traccionan. Este nuevo marco contractual ha sido ya suscrito por las principales compañías del sector en Europa pero la aplicación en la práctica de este acuerdo internacional por parte de las empresas ferroviarias todavía no está asegurada en todos los casos. En este sentido FAPROVE ha estado en contacto estrecho con el Comité Conjunto de UIP, UIC y ERFA para asegurar la interpretación homogénea de las cláusulas que podían dar lugar a dudas de interpretación. Para estimular el proceso de la aplicación correcta de las CGUs, UIP ha lanzado un forum de consulta y discusión sobre este tema.



Producción

Otras actividades en las que también ha trabajado la UIP durante el año 2007 son las siguientes:

- Definición de los derechos y responsabilidades del "keeper" de vagones. En el año 2007 la Comisión Europea ha reconocido oficialmente el estatus del "keeper" en el proceso de la revisión de las Directivas Europeas sobre interoperabilidad y seguridad. Asimismo, ha sido establecida también la responsabilidad del "keeper" sobre el mantenimiento de sus vagones.
- Participación en el Grupo de Trabajo encargado de homogeneizar los requisitos de homologación del mantenimiento de material rodante y de los talleres ferroviarios en Europa.
- Defensa de los intereses de los propietarios de vagones particulares ante la nueva normativa comunitaria sobre especificaciones técnicas de interoperabilidad (TSI - Technical Specifications for Interoperability).
- La preparación de un nuevo proyecto "Banco de Datos de Referencia para el Material Rodante" con el objetivo de permitir la implementación de la especificación técnica de interoperabilidad sobre las aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías (TAF TSI).
- Participación en el estudio propuesto por la Comisión Europea para conseguir una reducción de la contaminación acústica que se genera por el ferrocarril.

Asimismo, Transfesa es miembro fundador del European Freight & Logistics Leaders Forum (F&L) (www.europeanfreight.org), una asociación europea sin ánimo de lucro, que tiene como objetivo contribuir al desarrollo de un sistema de transporte sostenible que integre de forma competitiva los diferentes modos de transporte.

En noviembre de 2007, Transfesa organizó con éxito, en colaboración con los demás miembros portugueses del Forum y con los patrocinadores, la Asamblea Anual de F&L en Lisboa. Más de 80 altos directivos de logística a nivel europeo asistieron a este evento.

En 2007, el proyecto más significativo liderado por el F&L sigue siendo el proyecto NEW OPERA, cuyo objetivo es el desarrollo de una red ferroviaria de 15.000 Km. dedicada en exclusiva al transporte de mercancías, y que está financiado por la Comisión Europea dentro del sexto programa marco; su finalización está prevista para septiembre de 2008. La importancia del proyecto New Opera y del concepto de las líneas ferroviarias dedicadas a las mercancías fue reconocida por las empresas ferroviarias dentro del informe "La Red Ferroviaria con Prioridad para Mercancías" por CER (Community of European Railways) en diciembre de 2007. Además, el concepto de la red prioritaria para mercancías fue respaldado en la Comunicación de la Comisión Europea en octubre de 2007.

Desde su creación en el 2005, Transfesa participa activamente en la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (www.aefp.es), cuyo objetivo es impulsar el proceso de liberalización del transporte ferroviario de mercancías, así como defender los intereses de sus asociados como interlocutor único ante la Administración, y en 2007 tuvo una participación activa en el desarrollo de la liberalización del sector en España.



Hemos puesto
todos los medios
para el éxito de las
decisiones estratégicas



Medios Logísticos

El Grupo Transfesa dispone para el transporte ferroviario de un parque propio de aproximadamente 7.800 vagones equivalentes de 2 ejes, de ejes intercambiables, e interoperables en toda la red europea. Además, dispone de 2.371 cajas móviles para el transporte intermodal. Para el transporte y distribución a cliente final por carretera cuenta con 162 camiones convencionales, remolques y plataformas y 110 porta-autos.

El Grupo cuenta también con plataformas logísticas ubicadas en Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza y Burgos, con un total de 50.000 metros cubiertos. Transfesa gestiona, a través de SEMAT y STIFA, 11 centros logísticos para el automóvil, con un total de 168 hectáreas. Todas estas campas disponen de conexión ferroviaria, y además de estocar los vehículos previo a su distribución a concesionarios, en ellas se realizan diversos servicios de valor añadido como la desprotección, preparación, mantenimiento y montaje de accesorios, personalización de flotas, operaciones de chapa y pintura y todo aquello que es necesario para entregar el vehículo a clientes en las condiciones óptimas.

Para desarrollar el tráfico internacional, Transfesa France S.A.R.L. gestiona las dos instalaciones de cambio de ejes que existen en la frontera franco-española, en Cerbere y Hendaya, operación que viene realizando en instalaciones propias construidas sobre terrenos propiedad del ferrocarril francés desde su puesta en servicio en los años 50.


En el ejercicio 2007 se han realizado 1.246 revisiones cíclicas obligatorias a vagones y otras 122 a cajas móviles. De todas estas revisiones, 1.070 se han realizado en España y 298 en talleres extranjeros. Los equipos de mantenimiento en vía han realizado el mantenimiento de vagones de terceros clientes que lo han solicitado.

En inversiones realizadas en 2007, es de destacar la segunda fase de remodelación del sistema de estocaje de ejes de la instalación de cambio de ejes de Hendaya, y que se espera concluir con una tercera fase a iniciar en el 2008. Se ha continuado con la inversión de rehabilitación de locotractores para ambas fronteras, Cerbere y Hendaya.

Durante el pasado año una de las inversiones más significativas ha sido la mejora de los sistemas de suspensión de las plataformas intermodales, que deberá continuar a lo largo del año 2008. Asimismo, siguiendo la política de renovación del parque de ejes en las instalaciones de cambio de ejes, es importante reseñar que se invirtió en un total de 400 ejes de ancho internacional, y se adquirieron ruedas para rehabilitar 100 más.

En el 2007 se ha concluido con la transformación de vagones porta-auto del Nom. 63, para dotarlos de un piso superior desplazable en altura, con lo que ya pueden transportar vehículos más altos y satisfacer esta demanda creciente del mercado.

Durante el 2007, se ha continuado también con la adaptación de diferentes componentes de los vagones con el fin de cumplimentar las normativas de seguridad ferroviaria con exigencia creciente de año en año.



Marcándonos
nuevos horizontes
y ampliando líneas de negocio
desde hace décadas **por toda Europa**

Grupo Transfesa



Grupo Transfesa

Sociedades extranjeras

SOCIEDADES EXTRANJERAS POR DESTINO

Destino	2007			2006			2005		
	Exp.	Tms.	Miles Tms/Km	Exp.	Tms.	Miles Tms/Km	Exp.	Tms.	Miles Tms/Km
Alemania	46.191	444.160	706.362	46.767	738.619	660.634	48.342	432.378	652.911
Benelux	3.434	26.746	32.638	3.247	22.843	23.916	2.590	21.410	25.137
Eslovenia	0	0	0	0	0	0	2.669	46.984	67.703
España	120.228	1.870.911	1.684.543	124.300	1.958.961	1.704.775	132.940	2.011.714	1.684.013
Francia	17.202	191.899	216.125	17.888	220.457	234.848	19.059	246.228	368.515
Italia	970	34.257	57.090	971	33.110	51.674	737	14.387	20.050
Polonia	374	3.990	9.078	352	3.915	8.898	411	7.844	17.252
Portugal	3.326	66.758	68.030	3.676	68.069	72.875	4.131	73.826	80.931
R.Unido	6.774	80.370	147.991	7.476	92.107	169.754	6.563	61.912	114.104
Turquía	5.404	86.596	233.416	5.463	85.867	257.514	5.631	89.224	267.582
Subtotal	203.902	2.805.687	3.155.273	210.140	2.923.948	3.184.888	223.073	3.005.906	3.298.200
Austria	38	399	775	0	0	0	6	65	107
Bielorrusia									
Croacia	0			0			0		
Dinamarca	673	6.641	7.576	585	6.230	9.307	339	5.070	8.312
Eslovaquia	1	7	6	0			0		
Hungría	2	37	41	14	135	284	0	0	0
R.Checa	0	0	0	0	0		0	0	0
Suecia									
Suiza	292	2.813	2.526	280	2.851	2.818	215	2.051	2.669
Otros Países	1.006	9.896	10.925	879	9.216	12.410			
Total	204.908	2.815.583	3.166.198	211.019	2.933.164	3.197.298	223.073	3.005.906	3.298.200

Grupo Transfesa

Sociedades extranjeras

SOCIEDADES EXTRANJERAS POR ORIGEN

Origen	2007			2006			2005		
	Exp.	Tms.	Miles Tms/Km	Exp.	Tms.	Miles Tms/Km	Exp.	Tms.	Miles Tms/Km
Alemania	47.390	564.298	978.552	45.930	559.528	999.061	46.305	535.647	953.797
Benelux	496	879	1.167	1.931	21.839	18.336	2.164	21.207	27.169
Eslovenia	0	0	0	0	0	0	2.720	44.800	64.557
España	120.472	1.674.486	1.413.487	127.263	1.828.629	1.477.172	136.703	1.875.412	1.520.962
Francia	15.130	206.543	230.949	15.893	217.761	235.908	17.849	293.474	340.023
Italia	598	30.856	53.637	931	30.759	53.581	1.079	18.243	33.839
Polonia	1.146	18.681	46.969						
Portugal	7.604	216.066	211.647	6.047	165.655	165.880	4.748	120.738	130.970
R.Unido	6.769	58.114	107.105	7.443	68.529	126.299	6.489	62.836	115.970
Turquía	5.300	45.623	122.634	5.555	40.160	120.439	5.576	40.735	122.163
Subtotal	204.904	2.815.546	3.166.148	210.993	2.932.860	3.196.676	223.073	3.005.906	3.298.200
Austria									
Bielorrusia									
Croacia									
Dinamarca									
Eslovaquia	1	7	7						
Hungría	2	20	22						
R.Checa	1	10	22	26	303	621			
Noruega									
Suiza									
Otros Países	4	37	50	26	303	621	0		0
Total	204.908	2.815.583	3.166.198	211.019	2.933.164	3.197.298	223.073	3.005.906	3.298.200

Sociedades extranjeras

Transfesa France S.A.R.L.

La filial francesa tiene como principales clientes Renault y Gefco (PSA). La actividad de Transfesa Francia en 2007 se ha mantenido prácticamente en la misma línea que en el ejercicio anterior pese a las numerosas huelgas de las empresas ferroviarias. En el tráfico combinado de piezas de automóviles los nueve primeros meses del año fueron positivos a pesar de una actividad inferior observada en el sector automóvil en Europa occidental.

Las huelgas de SNCF en el último trimestre impidieron el buen desarrollo de la actividad. Las perturbaciones han sido importantes para todos los operadores ferroviarios en Francia por dos huelgas efectivas y un aviso de una tercera huelga, lo que ha provocado el traslado de una parte importante del flujo a la carretera. Debido a ello, la actividad del transporte de piezas por ferrocarril ha perdido un total de 3 semanas de expediciones que representan aproximadamente 2000 envíos.

Con respecto a la calidad del servicio, el año 2007 ha sido un mal año. Los retrasos de los trenes debido a los incumplimientos de la empresa ferroviaria han afectado al 25% de la actividad, provocando un deterioro en las entregas a las factorías de nuestros clientes y creando serias dificultades en el funcionamiento de las instalaciones del cambio de ejes. Con el fin de poder responder a la demanda de la actividad de automóviles, la instalación del cambio de ejes ha trabajado en un turno de noche desde finales de 2006. Desgraciadamente, los numerosos retrasos en la tracción por parte de SNCF y también de RENFE, no han permitido aprovechar al máximo este servicio.

Con respecto al sector de los cereales, los tráficos gestionados en el año han sido limitados debido a los altos precios del trigo desde el verano 2007 y a la buena cosecha habida en España.

En cuanto al sector químico, el tráfico de amoníaco para el cliente Yara entre Francia y España continúa aumentando por segundo año consecutivo.

El 2007 ha sido un año interesante porque corresponde al inicio de la tracción ferroviaria realizada por empresas distintas del operador público. A principios del 2008, los operadores podrán reservar los surcos de sus trenes con "Réseau Ferré de France" (RFF) y confiar la tracción a la empresa de su elección.

Se continúa trabajando en un nuevo proyecto de transporte combinado entre Francia y Rumania/Turquía, para nuestro cliente Dacia/Renault.

Para el 2008 seguiremos trabajando activamente con los principales clientes del sector automóvil que confían en la prestación de servicios de Transfesa, tanto en los tráficos existentes como en nuevos proyectos.

Deutsche Transfesa GmbH

Deutsche Transfesa GmbH es responsable de la actividad comercial para los clientes de Alemania, Escandinavia, los países bálticos, Polonia, la República Checa, Eslovaquia y los estados de la C.E.I.

El año 2007 fue un año agitado del punto de vista económico y político. El mejor comportamiento de la economía, así como el aumento de los tráficos con los países incorporados recientemente a la UE y los estados de la C.E.I., contribuyeron al desarrollo de nuestros negocios.

En este contexto, Deutsche TRANSFESA GmbH consolidó su posición en el mercado en comparación con el año anterior e intensificó sus actividades en ciertos sectores.

Se han realizado con aceptable calidad unos 700 envíos de electrodomésticos para el cliente BSH a través de la plataforma instalada en Bayona en el año 2006. Además se desarrollaron transportes auxiliares previos y posteriores por camión para las plantas españolas de Pamplona y de Zaragoza.

Para el cliente Opel/GM, también hemos comenzado a realizar el tráfico de automóviles de Polonia y Alemania hacia España. Los trenes programados se forman en Einsiedlerhof (Kaiserslautern) y circulan hacia los centros de consolidación de automóviles situados en Zuera, Fuencarral y La Llagosta en España. Con este sistema se han realizado un total de 8.000 expediciones.

Para los clientes Ford y Visteon entre Berlín y varias plantas europea se realizaron 14.892 expediciones en el tráfico intermodal. La calidad del transporte ha sido siempre bueno, y especialmente en el tren programado entre Berlín y Colonia, que sólo necesita algo menos de 9 horas para recorrer los 575km. Por camión se desarrollaron unas 3.100 cargas completas, partiendo de Visteon Berlin.



Sociedades extranjeras

Entre las plantas de Ford en Colonia y Saarlouis, en Alemania, y Almusafes, en España, se realizaron 16.073 expediciones, con el „Orient-Freight-Express“ entre Colonia y Köseköy, en Turquía, se efectuaron 10.704 transportes intermodales.

Una de las condiciones importantes para nuestros clientes es que el transporte se desarrolle sin incidencias, para lo que se realiza un seguimiento constante de los envíos. Una parte importante del parque de vagones realiza, por razones de coste y de tiempo, las reparaciones, mantenimiento y revisiones cíclicas en los talleres localizados en Rastatt. La proximidad del taller permite una mejor coordinación y un mejor control del trabajo. En el año se ha aumentado el personal en el departamento de Deutsche Transfesa, que se encarga de esta actividad con el fin de garantizar una óptima calidad de los servicios.

La cooperación con nuestro operador ferroviario más importante en Alemania, la Deutsche Bahn AG (DB), ha hecho posible el nivel de calidad alcanzado, y conseguir la satisfacción de los clientes. La compra por parte de DB de la mayoría del capital de Transfesa, debe propiciar un aumento de esa colaboración y el desarrollo de nuevos proyectos en los años próximos.

Transfesa UK Ltd.

A pesar de las huelgas de SNCF que supusieron la pérdida de 51 trenes, con cerca de 2.000 expediciones, y la caída en la producción que redujo los trenes Ford de 33 a 28 cajas, se consiguió cerrar el ejercicio del 2007 con 13.500 expediciones. A ello contribuyó el aumento del tráfico de terceros con 2.700 expediciones que representan un incremento del 20 % sobre el 2006.

Entre las actuales actividades de la filial hay que destacar los contactos con Ford y con otras empresas tales como Toyoya, General Motors y Marks & Spencer que propiciaron el desarrollo y optimización de la Terminal de Dagenham Rail Head.

También se están manteniendo contactos con ASDA, TESCO, Sainsbury y otros clientes para ofrecerles servicios intermodales entre Valencia y el Reino Unido.

Actualmente se está trabajando en un proyecto con Jaguar y Land Rover entre España y U.K..

Con el operador EWS se están analizando

diferentes alternativas de colaboración y alquiler de material móvil. La compra por parte de DB del 100% del capital de esta sociedad y una mayoría de control en el capital de Transfesa, hace posible un aumento de la colaboración y de desarrollo de nuevos proyectos conjuntos.

Se han finalizado los trámites y negociaciones que deben permitir desarrollar el proyecto de Paddock Wood en 2008.

La próxima apertura de la nueva línea Channel Tunnel Rail Link (CTRL) con gálibo continental, prevista para el primer trimestre de 2009, permitirá la utilización de cajas Megs y facilitará la captación de nuevos clientes de gran volumen así como la optimización del tren.

Transfesa Italia S.R.L.

Durante el ejercicio 2007, la filial italiana ha mantenido el servicio de transporte internacional por carretera para diversos clientes del sector de consumo y electrodomésticos, siendo su principal área de actuación la exportación de los servicios desde Italia a España y a Alemania.

El principal cliente de la filial, Lotras, operador logístico de Martini & Rossi, ha realizado su actividad con la plena ocupación de todo nuestro parque de vagones cisterna para vino. Los principales tráfico del vino son domésticos, aunque esporádicamente realiza algún tráfico con otros países.

El continuo encarecimiento de los precios de tracción por parte de las empresas ferroviarias, sumado a la deslocalización de la producción del cliente Whirlpool ha provocado un descenso en el número de expediciones en este ejercicio.

Los tráfico por carretera se han mantenido en los mismos niveles que en el ejercicio anterior. Transfesa Italia ha continuado desarrollando los transportes y convoyes excepcionales de maquinaria con medidas y pesos especiales, realizando principalmente las expediciones entre Italia y la Península Ibérica.

La actividad para la siderúrgica Riva Group para la descarga de buques en puertos españoles de sus productos y posterior distribución en la península, ha continuado desarrollándose con normalidad y ha alcanzado las cifras previstas para este ejercicio económico.

Sociedades extranjeras



Transfesa Portugal LDA

El ejercicio de 2007 se ha cerrado con un fuerte incremento frente a 2006, tanto en expediciones, con un total de 11.251 que representan un aumento del 13,4%, como en toneladas transportadas con 286.660 que suponen un crecimiento del 20,0%, ello ha sido posible a pesar de la crisis económica que atraviesa la economía global y la portuguesa en particular, que mantiene un bajo índice de crecimiento. El aumento constante de los combustibles, hacía suponer un impulso fuerte del transporte ferroviario, frente a la carretera. Sin embargo esto no ha sucedido como consecuencia de la fuerte elevación de los precios de tracción ferroviaria aplicados principalmente por RENFE en el recorrido español y a la permanente falta de fiabilidad del servicio que prestan las empresas ferroviarias. En estas circunstancias el camión ha seguido siendo el modo más demandado por fiabilidad y precio.

La actividad de servicio Iberexpress que cruza la península Ibérica uniendo Barcelona con Lisboa y Oporto con dos trenes semanales en cada sentido, tuvo una evolución negativa en el 2007. En la importación se produjo una disminución en relación al ejercicio anterior con un total de 764 expediciones. Esta línea sigue dependiendo principalmente de dos clientes, Procter & Gamble y R.Benckiser, que siguen precisando de plazos de transporte cortos, razón por la que están derivando cada vez más hacia al camión y relegando para un segundo plano al ferrocarril. En exportación también se experimentó una sensible bajada en expediciones.

El tráfico de papel y pasta ha tenido un comportamiento positivo en el año 2007. En importaciones se realizaron 1.511 expediciones, que suponen un aumento del 5,6% respecto al año anterior, manteniéndose el tráfico de SAICA-Zaragoza como el cliente principal para el que se presta el servicio completo de transporte y distribución a sus clientes portugueses a partir de un solo centro en Alfarelos. En la exportación se reutilizan los mismos vagones con papel recuperado alcanzándose una cifra de 1.520 expediciones, un 4,9% más que en 2006.

En el tráfico de los siderúrgicos, sigue muy activo el pool constituido con CP que realiza la

exportación hacia varios puntos de España, de tal forma que el volumen casi se ha duplicado en el año 2007, alcanzando 4.749 expediciones, un 88,0% más que en 2006. Este excelente resultado se debe, en gran parte, a una mejor gestión del parque, principalmente en recorrido CP; dichos resultados pueden mejorar aún más en el momento en que RENFE realice los retornos en vacío en un tiempo más reducido.

La actividad en químicos y graneles ha experimentado una mejora del 8% en el ejercicio, ello ha sido posible ofreciendo un servicio más regular con una gestión del parque de vagones más eficiente.

Transfesa Benelux S.P.R.L.

La filial con sede en Bruselas se ocupa de los servicios de transporte internacional por carretera en tráficos tradicionalmente vinculados al Grupo Transfesa y en coordinación con otros centros operativos con actividad vinculada al sector de automóvil y de gran consumo. Su aportación al conjunto de las actividades del Grupo, y especialmente a la división de componentes del automóvil, ha sido satisfactoria en el año.

Transfesa Suisse, S.A.

Esta es la filial del Grupo que tiene la responsabilidad de los mercados de Suiza, Austria y Hungría, y colabora con Deutsche Transfesa en los países de Europa oriental, realizando el seguimiento de los tráficos con destino a estos mercados.

El Gobierno Suizo mantiene desde hace años una política en favor de reducir la congestión de su red viaria y de apoyar y promover el ferrocarril, lo que se traduce en un incremento progresivo de su cuota de mercado. En línea con esta política, los ferrocarriles suizos ofrecen uno de los mejores servicios de tracción de todo el continente, lo que favorece la actividad de nuestra compañía y permite ofrecer un servicio fiable al mercado.

Sociedades extranjeras

Contiwaggon, S.A.

Esta filial de Transfesa es responsable de la inversión en material rodante que luego lo alquila al resto de las Sociedades del Grupo para realizar sus servicios de transporte ferroviario. Es propietaria de un parque de vagones de ejes intercambiables de diversas clases, y sus inversiones las realiza según las especificaciones demandadas por el Grupo con el fin de responder a las necesidades específicas de cada cliente.

Iberlogistic, GmbH

La filial alemana de transporte por carretera ha continuado su actividad actuando en el mercado internacional de transporte alemán, ampliando su vinculación con nuevos clientes y coordinando servicios de transporte entre el norte y el sur de la UE a través de nuestras dos sociedades de transporte ubicadas en Polonia y España.

La buena trayectoria de la filial en el mercado alemán le ha proporcionado una alta fidelización y continuidad en la renovación de los acuerdos con sus clientes.

Translink Sp. Zo.o

En el transporte por carretera, Translink, sociedad con sede en Polonia, ha consolidado su posición como empresa transportadora. Su ubicación en las cercanías de la frontera con Alemania le otorga una posición privilegiada, que le ha permitido captar nuevos clientes directos localizados en Bélgica y Alemania. Recientemente ha comenzado, en colaboración con Deutsche Transfesa, un servicio de transporte para Audi y se ha ampliado la colaboración en la realización del servicio global de transporte prestado por Transfesa para Visteon en Berlín.

En los terrenos adquiridos durante el ejercicio anterior para dar servicios a la flota y establecer las oficinas, se han acometido las mejoras que están permitiendo su utilización y permitirán consolidar el proyecto inicial de Translink en toda su extensión.

Se ha puesto en marcha un acuerdo de colaboración con las empresas alemanas Göllner y Lando para desarrollar y utilizar conjuntamente las instalaciones que Transfesa adquirió en aquel país con el fin de gestionar y optimizar los costes de su flota y disponer de los servicios necesarios para conductores, almacenamiento y manipulación de mercancía.

Transfesa espera, conjuntamente con estos dos colaboradores con fuerte implantación en el sector, desarrollar la actividad de Translink y alcanzar pronto una rentabilidad razonable.

STIFA, S.A.

Stifa es la compañía del Grupo que realiza la gestión de las áreas de recepción y almacenaje de coches en Portugal. Tiene su sede social en Alverca, localidad próxima a Lisboa, y cuenta con las instalaciones necesarias para realizar los servicios de valor añadido, tales como la preparación de vehículos, la personalización de los mismos, y la inspección previa a la entrega.

Transfesa participa en Stifa junto con la sociedad Tertir, sociedad del Grupo Mota-Engil, y con CP-Comboios de Portugal.

El tráfico de automóviles que el Grupo ha realizado con Portugal aumentó ligeramente frente a 2006, a pesar de la continuada recesión en la venta de coches nuevos que afecta sensiblemente la importación y el transporte de vehículos. Esta situación ha permitido mantener un nivel de actividad con el que alcanzar el punto muerto.

Los tres socios estudian una estrategia que permita relanzar el negocio de Stifa con la entrada en otros sectores diferentes del automóvil.

La liberalización del ferrocarril de las mercancías en Portugal, debe permitir establecer nuevas relaciones con CP para incrementar rápidamente el volumen de transporte por este modo.





Sociedades españolas

SEMAT, S.A.

SEMAT constituida el 12 de diciembre de 1942 por tiempo indefinido, es la compañía del grupo Transfesa que tiene como misión la gestión de los Centros Logísticos del Automóvil (CLA) donde se recepcionan, inspeccionan, almacenan y se efectúan las operaciones de valor añadido que demandan los clientes relacionados con el sector de automoción.

Cabe destacar que, junto a las tareas tradicionales de valor añadido como son la desprotección, preparación, mantenimiento y montaje de accesorios, personalización de flotas etc., se están desarrollando, con gestión propia, las operaciones de chapa y pintura que si en un principio se trataban como un accesorio a las reparaciones de los daños producidos en curso de transporte, han tomado carta de naturaleza y son hoy objeto de uno de los desarrollos estratégicos de la sociedad, entrando en nuevos nichos de mercado.

Igualmente y como "operación de cierre de ciclo" se realiza la distribución capilar de los vehículos a los concesionarios, empresas de renting, compañías de seguros, operaciones que realizamos tanto con flota propia como con flota abanderada.

Como en años anteriores se sigue participando en el Pool Ibérico Ferroviario y en el Pool Hispanauto, mediante la aportación de un total de 799 vagones porta-vehículos. Ambas Agrupaciones de Empresas están gestionadas por Transfesa.

Con respecto al resto de las actividades, se continua la explotación de 40 vagones tolva para el transporte de graneles sólidos y de 140 contenedores utilizados en el transporte de placas de aluminio.

El total de vehículos entrados en los CLA's ha sido de 367.322, de los cuales 167.019 han sido por vía ferroviaria y 200.303 por carretera, frente a los 320.351 vehículos entrados en el 2006, ello supone un incremento del 14,7 %.

El crecimiento de los tráficos ferroviarios "intercampas", que supusieron en el ejercicio 2006 un total de 46.729 vehículos, se ha incrementado en un 26,3 %, con un total de 59.002 vehículos.

Si bien las relaciones de tráfico de estos movimientos tienen su origen principal en el CLA de Zuera y como destino el de La Roda de Andalucía, en Sevilla, operado por Autologística de Andalucía, S.A. y el de Monforte de Lemos, en Lugo, debemos mencionar también las expediciones de vehículos desde Vigo, El Salobral y La Llagosta con destino al CLA de Sevilla, en estos casos se trata de vehículos de ocasión (V.O.)

En cuanto al número de estancias medidas en vehículos / día, han pasado de 9,1 millones a 9,5 millones ya que los mejores registros en las campas de Zuera, Monforte de Lemos, Algete y San Fernando, estas últimas operadas para dar una alternativa a los clientes de Fuencarral, han compensado la falta de capacidad en el CLA de Fuencarral, cuya capacidad se ha visto reducida en un 50% por las obras del AVE entre Madrid y Valladolid y nos han permitido alcanzar este incremento del 4,8%.

Las operaciones de valor añadido sobre vehículos han pasado de 220.533 a 189.568, este tipo de actividad se ha visto afectada por la sustitución de las protecciones de los vehículos para el transporte, ya que se está pasando de la "parafina" a la "folia" (lamina plástica).

El número de horas facturadas en los talleres de chapa y pintura ha sido de 59.810 con una pérdida del 23,3% sobre el ejercicio 2006. La situación de no operatividad de las campas de Madrid, ha impedido ofertar nuestras instalaciones a plena capacidad, mientras han durado las obras de la línea de alta velocidad.

En distribución capilar el número de vehículos movidos ha sido de 85.222 frente a los 89.867 del ejercicio 2006.

En el año 2007 se ha continuado con la política comercial, iniciada en el 2006, de ofrecer a los clientes la alternativa al desaparecido "auto-expreso" mediante el servicio denominado "Car-Express", que continúa con su progresiva implantación.

Las toneladas del tráfico de contenedores con aluminio de ALCOA, se han reducido en un 14,9 %, pasando de 116.062 a 98.744, al eliminar RENFE el 31 de Enero de 2007 el servicio que nos prestaba. Por ancho FEVE se transportaron el 97,8 %, frente al 83,5 % del ejercicio anterior y por ancho RENFE se transportaron el 2,2 %, frente al 16,5 % del ejercicio anterior.

Las toneladas del tráfico de graneles sólidos para UNIÓN FENOSA y PÓRTLAND VALDERRIBAS se han reducido en un 11,3 %, pasando de 811.589 a 719.948, ya que el primero ha reducido considerablemente sus importaciones de carbón. Por ferrocarril se transportaron el 98,6 %, frente al 89,4 % del ejercicio anterior y por carretera se transportaron el 1,4 %, frente al 10,6 % del año anterior.

Con fecha 26 de julio de 2007 se adquirió el 100 % de la SOCIEDAD LIMITADA AUTRA, S.L. en la que ya participábamos con el 20 % del capital social. El objetivo de la compra fue el de posicionarse en el área catalana, para reforzar nuestra presencia ante la clientela.

En este sentido realizamos operaciones de "distribución" para CAT y HERTZ así como para varios clientes de CITROEN. Realizamos, en exclusiva, las operaciones de descarga de vagones en el Puerto de Tarragona tanto para el Pool Ibérico Ferroviario como para otros operadores. Igualmente y dentro de la factoría de SEAT en Martorell efectuamos las operaciones de carga tanto para el Pool Ibérico Ferroviario, Hispanauto y resto de operadores ferroviarios. Así mismo apoyamos la gestión administrativa de los Pooles en OPEL Zaragoza. Todas estas actividades han tenido un comportamiento bueno a lo largo del ejercicio económico.

El número de profesionales que prestaban sus servicios, al 31 de diciembre de 2007, era de 29 personas en la sociedad matriz y de 205 en las compañías del grupo. En esta cifra de 205 personas se han incluido las 32 provenientes de AUTRA, con ello se evidencia el esfuerzo que la sociedad realiza para adecuar la plantilla a las cargas actuales de trabajo.

Sociedades españolas

CAPSA

La actividad de Compañía Aragonesa de Portacoches, S.A. (CAPSA) es la de transportar y distribuir vehículos por carretera en la Unión Europea para fabricantes y concesionarios. En el ejercicio 2007, ha transportado un total de 230.705 unidades, lo que supone un incremento del 30,20% sobre la cifra del ejercicio anterior. El incremento de las unidades transportadas por CAPSA se debe fundamentalmente a la distribución de vehículos de VAESA para toda la zona norte, distribución que se ha llevado a la práctica en estrecha colaboración con la división de automóviles del grupo, realizando así un servicio integral hasta la concesión para el cliente.

En lo relativo a los datos sobre las ventas de automóviles, a lo largo de 2007 hemos asistido en nuestro país a un descenso del 2,62% sobre el año anterior, situándose en 1.459.791 unidades. Es reseñable la caída de las matriculaciones realizadas para particulares que ha llegado al 5,5%, mientras que el mercado de alquiladores ha experimentado un incremento del 2,4% mientras que las ventas a empresas han ascendido un 7,2%. Para el año 2008 se espera nuevamente un descenso en el nivel de ventas basado fundamentalmente en el actual clima de incertidumbre que viven las principales economías a nivel mundial.

En lo relativo a unidades producidas en España se han fabricado 2.889.703 vehículos, lo que supone un incremento del 4% sobre las unidades producidas en 2006. Este aumento se debe fundamentalmente al éxito comercial de vehículos producidos en las factorías ubicadas en España y que ha permitido recuperar parte de la producción que se había perdido en años anteriores. Para el año 2008 se espera una tendencia similar, con un incremento de entre el 1% y el 2%, aunque todo ello dependerá de la evolución de los diferentes países a los que se exportan la mayor parte de estos vehículos.

En lo relativo a los costes de transporte por carretera, a lo largo del año 2007 el precio de gasoil subió considerablemente de nuevo, llegando a alcanzar en diciembre de 2007 un aumento del 18% frente a diciembre de 2006. Afortunadamente, cada vez es mayor la aceptación por parte de los clientes de cláusulas de revisión de precios que permiten paliar los efectos negativos de estos incrementos en la cuenta de explotación de las empresas de transporte por carretera, y aunque no se ha conseguido neutralizar el efecto negativo total, sí se ha conseguido reducir sus efectos.

A lo largo del ejercicio pasado, CAPSA realizó inversiones por un importe superior a 1.600.000 euros en camiones y remolques con el objetivo de aumentar su capacidad de

transporte y poder garantizar un eficaz servicio a los clientes, siempre basado en el cumplimiento de los ratios de calidad y en plazos de entrega acordados en los diferentes contratos. Igualmente, a lo largo del año 2007 se han realizado las obras en la campa de Pedrola para aumentar el espacio destinado a las labores de preparación y lavado de vehículos. Se ha incrementado la actividad de PDI ("pre-delivery inspection") de CAPSA en Pedrola, y se han conseguido unos altos ratios de ocupación.

El incremento de unidades transportadas y la mayor actividad de la campa de Pedrola, han contribuido a un aumento del 40% de la cifra de negocios de la empresa, la compañía ha conseguido acometer este importante reto con solvencia en la gestión y en la realización de las actividades lo que ha proporcionado una considerable mejora de los resultados. Este aumento en el número de unidades transportadas y por consiguiente en la cifra de negocios se debe a la puesta en funcionamiento desde febrero de 2007 de la nueva logística diseñada por el grupo Transfesa para VAESA, este contrato ha supuesto más de 30.000 unidades transportadas a lo largo de 2007 y ha justificado la inversión en nuevos conjuntos portavehículos mencionadas anteriormente, con el fin de garantizar el servicio contratado por el cliente en óptimas condiciones.

En el marco legislativo, hemos de destacar la publicación en este año 2007 del Estatuto del Trabajador Autónomo Dependiente, cuyo desarrollo reglamentario está pendiente de realización y puede tener importantes efectos sobre un sector en el que este tipo de colaboraciones son muy frecuentes.

Logística Sanmival, S.L.

Durante el ejercicio 2007 Logística Sanmival materializó su proyecto con Campofrío a través de la ampliación del almacén actual en una superficie de 3000m², dedicados a la elaboración de adobos para sus fábricas de productos alimenticios localizadas en España.

En dicha superficie, Campofrío ha instalado su propia maquinaria de molienda y envasado de producto, siendo Sanmival el operador que recibe y pone a disposición del proceso la materia prima, al tiempo que recoge el producto terminado y lo gestiona en almacenamiento y clasificación hasta su expedición.

Se ha incrementado el negocio con L'Oréal, ampliando las actividades de picking y suministro para su fábrica en Burgos.

Igualmente se ha consolidado la actividad para la fábrica burgalesa de Matutano y el tratamiento de contenedores llegados de China con producto de consumo, que se transbordan en Sanmival para su distribución por carretera.

Sociedades españolas

TMT (Transfesa Marítimo Terrestre)

La sociedad constituida en Cantabria para dar servicio de transporte por carretera a los clientes recientemente captados por el Grupo en la zona, ha finalizado su establecimiento y comenzado sus operaciones en tráfico nacional e internacional.

Entre los clientes más significativos están el Grupo Maxit, GSW o el reciente contrato de transporte con la multinacional UPM Kymene.

También se ha confirmado el acuerdo de servicio de suministro sanitario con el HUMV en régimen de funcionamiento las 24 horas del día y 365 días al año.

TDL, S.L.

Transfesa Distribución Logística, operador logístico integral, y sus dos filiales, MDL Distribución Logística S.A. y MDL Servicios de Marketing y Logística S.A., prestan servicios de transporte urgente, de logística integral y de servicios, contando con una división fuertemente especializada en la gestión de externalizaciones completas de servicios industriales y para las Administraciones Públicas.

Con respecto al ejercicio anterior, los resultados de TDL han sido muy buenos, en ventas consolidadas el crecimiento fue superior al 25%, en beneficio antes de impuestos superior al 53%, y ha cerrado el año con un cash-flow superior al ejercicio anterior en un 42%, consolidando así el crecimiento de la compañía de los últimos años.

TDL contaba, a finales del 2007, con una plantilla superior a 240 profesionales, alcanzando el 42% de personal femenino en la empresa.

En el área de Administraciones Públicas, nuestro crecimiento en ventas ha sido superior al 34%, contando, en la actualidad, con más de 85 contratos públicos. Las ventas a Administraciones Públicas suponen algo más del 37 % de las ventas totales del Grupo TDL, porcentaje similar al de ejercicios anteriores.

En el campo de la gestión y externalización de servicios industriales, nuestro crecimiento ha sido superior al 30 %, consolidándose como una de las áreas de mayor crecimiento futuro de TDL. Debido a las sinergias existentes en este campo entre TDL y Transfesa, esperamos seguir creciendo de manera importante.

En logística industrial y promocional nuestro crecimiento ha sido superior al 20 % con respecto al ejercicio anterior.

En logística siderometalúrgica hemos gestionado un tonelaje superior en un 18% al año anterior; operando en los principales puertos nacionales.

El fuerte crecimiento de la línea de negocio de Outsourcing Logístico (tanto en cliente privado como en Administraciones Públicas), nos consolida como proveedor global capaz de satisfacer las necesidades de nuestros clientes.

Transervi S.A.

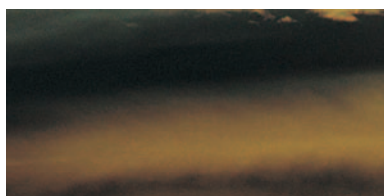
Transervi S.A., empresa del Grupo dedicada principalmente a mantenimiento de material ferroviario, torneó de ejes, reparaciones accidentales en vía y ayuda a la explotación.

Cuenta con talleres en Soto del Real (Madrid) y en Portbou (Gerona), donde se realizan revisiones cíclicas y reparaciones de vagones.

En febrero de 2008 hemos obtenido la homologación del Centro de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario, concedida por la Dirección General de Ferrocarriles en el Ministerio de Fomento, para nuestros talleres, lo que nos avala para realizar trabajos de reparación en vagones de ejes y bogies.

Otra parte importante de nuestra actividad consiste en la prestación de servicios "in factory", donde prestamos servicios "just in time" de mantenimiento y reparación de vagones y cajas móviles para nuestros principales clientes, consiguiendo así que las averías del material rodante no afecten al desarrollo del servicio.

Transervi contaba, a finales del 2007, con una plantilla de 108 profesionales perfectamente cualificados y con las titulaciones y formación necesaria para el correcto desempeño de sus funciones.





Una maquinaria
perfectamente
ensamblada

Organización y recursos

Organización

Transfesa es un operador logístico presente en los principales países europeos, y como tal, tiene entre sus principales objetivos disponer de una organización descentralizada, ágil y cercana al cliente. Para ello, la compañía dispone de filiales implantadas desde hace años en los principales países de Europa, y tiene como meta ampliar su estructura en los nuevos países incorporados a la Unión Europea, así como en otros países periféricos como Turquía.

El Grupo Transfesa se apoya en la capacidad de sus empleados, en sus conocimientos y habilidades, para conseguir desarrollar con éxito su negocio. La cooperación y el trabajo en equipo son dos de los valores esenciales que promueve la compañía.

Transfesa apuesta por la formación continua como soporte esencial para el desarrollo futuro, que durante el ejercicio 2007 se ha centrado en los idiomas, cursos específicos en calidad y prevención de riesgos laborales, formación específica sobre la nueva normativa contable y fiscal, así como en diversos cursos sobre comunicaciones ferroviarias, gestión de almacenes, etc.

Otro objetivo fundamental de la compañía es la mejora y el desarrollo de la comunicación interna del Grupo. Para ello, uno de los instrumentos más importantes es el portal corporativo eXpress, que pone a disposición de los empleados multitud de herramientas que favorecen la comunicación e integración entre todos ellos.

Sistemas de información

Transfesa ha continuado durante el 2007 su estrategia de diferenciación a través del liderazgo tecnológico dentro del sector, así como en el desarrollo del área de sus Sistemas de Información, vitales para asegurar la calidad y capacidad de los servicios logísticos que presta a sus clientes.

La compañía apuesta por la integración de todos los sistemas de información en la plataforma corporativa Anubis, desarrollada y mantenida internamente. Esta plataforma proporciona la trazabilidad de la mercancía y una visión integrada de todos los servicios que dentro de la cadena logística la compañía presta a sus clientes. La información está disponible permanentemente para el cliente a través de la plataforma TOIS2 (Transfesa Online Information System), que ofrece toda la información de seguimiento de los servicios logísticos.

En este año, se ha seguido potenciando los sistemas de transporte, almacenaje, campas y distribución de automóviles, así como los sistemas de comunicación e integración de datos con transportistas de carretera, con objeto de poder ofrecer una

visión integral de los servicios que se prestan al sector del vehículo terminado.

En 2007 se ha actualizado la plataforma de Internet (TOIS2) que ha incorporado numerosas mejoras, estableciendo protocolos de seguridad, y presentando un interfaz de cliente mucho más manejable, permitiendo descargas excel/pdf, la impresión local de informes, etc. Asimismo, se ha desarrollado un sistema de alimentación automática de datos por radiofrecuencia en la campa de La Roda de Andalucía, lo que permitirá una mejor gestión y optimización de sus procesos.

En el área del transporte intermodal, se continúa la expansión y utilización de dispositivos de localización mediante satélite tras el éxito del proyecto piloto realizado con el tráfico de Transfesa a Turquía, y que está también disponible en la plataforma TOIS2.

Durante este año, Transfesa ha continuado con su proyecto de I+D+i TRANSF-ID, en torno a la tecnología RFID, en el que conjuntamente con la Universidad Politécnica de Madrid, a través de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Telecomunicación, y con el Grupo Gesfor, se está desarrollando un sistema piloto para mejorar la gestión integral de los activos ferroviarios.

El Portal Corporativo del grupo Transfesa, eXpress, ha continuado incorporando diversas mejoras para facilitar la comunicación e integración entre los empleados de las distintas empresas del grupo.

En lo referente a infraestructuras, durante este año se ha finalizado con la migración de la red de comunicaciones de Transfesa a la tecnología VPN, incorporando la red doméstica a lo ya realizado el pasado año en el ámbito internacional.

Innovación, calidad y medio ambiente.

Riesgos laborales y calidad

Durante el año 2007 han sido revisadas, actualizadas y publicadas las Políticas de Calidad y la de Riesgos Laborales de la Compañía, que integra conceptos tales como la mejora continua, la optimización de los servicios, la atención al cliente, el compromiso social, el respeto al medio ambiente y la prevención de riesgos laborales en aras de un desarrollo sostenible.

Dichas Políticas responden a la filosofía del Plan Estratégico de Transfesa, un modelo de creación de valor que persigue un crecimiento rentable y sostenible, comprometido con el riguroso cumplimiento de la legislación vigente, así como de otros compromisos suscritos por nuestra Compañía.

Organización y recursos

Más de sesenta años de esfuerzo logístico-tecnológico permiten hoy a las empresas del Grupo Transfesa incorporar importantes mejoras en la cadena global logística de transporte y distribución y situarse en vanguardia de la innovación hacia el desarrollo y promoción de nuevas tecnologías que aporten valor añadido a sus actividades, todo ello mediante y la aplicación de:

- La mejora del rendimiento y fiabilidad de sus actividades con el fin de conseguir mayor y mejor servicio a sus clientes.
- La reducción de las externalidades medioambientales.
- La constante mejora de sus instalaciones.

Actividades de carácter innovador y competitivo que permiten asimilar e implantar tecnologías de futuro. Todas estas actuaciones vienen siendo respaldadas año tras año y con excelentes resultados por la Certificación de nuestro Sistema de Gestión de la Calidad según la norma ISO 9001:2000 desde el año 1997.

Medio Ambiente

En el año de 2007 se cumplen seis años desde la implantación en Transfesa de un Sistema de Gestión Medioambiental que abarca todas las actividades de la Compañía.

Transcurrido este tiempo, la experiencia acumulada de Transfesa en la protección del Medio Ambiente, alineada con las tendencias europeas y con las mejores prácticas internacionales, es un valor consolidado en su actividad cotidiana.

La implantación por parte de la Compañía de un Código de Conducta Medioambiental, ha permitido desde entonces la aplicación de una Política Medioambiental acorde con los criterios establecidos en el Programa Europeo de Medio Ambiente "Hacia un Desarrollo Sostenible". A ella se van incorporando las medidas necesarias que nos permiten alcanzar los objetivos más exigentes de la política medioambiental europea y nacional.

El compromiso de TRANSFESA de responder en todo momento a la buena práctica ecológica y de realizar todos sus procesos de trabajo con la máxima Seguridad y Respeto al Medio Ambiente, previniendo los impactos negativos sobre el mismo, nos sigue animando a mejorar continuamente nuestro Sistema de Gestión Medioambiental, lo cual se viene viendo recompensado con las excelentes calificaciones obtenidas en las Auditorias de seguimiento anual que acreditan nuestra Certificación ISO 14001:2004 de Medio Ambiente, lograda en Mayo del año 2001 y renovada año tras año.

Responsabilidad Social Corporativa

El crecimiento de Transfesa y su compromiso con el desarrollo de las sociedades en las que opera le ha permitido consolidar un proyecto de empresa sostenible, integrada en su entorno.

Transfesa se apoya en un modelo de gestión que atiende las expectativas de la sociedad y comprende que su propia sostenibilidad y la continua creación de valor pasan por la mejora en las condiciones

laborales, la gestión del conocimiento, la innovación, la calidad, la protección del medio ambiente y el desarrollo socioeconómico.

Transfesa considera necesario incorporar estos principios a su estrategia empresarial, al servicio de los objetivos medioambientales, sociales y económicos, que conforman la triple vertiente de la sostenibilidad.

En consecuencia, Transfesa se unió a diversas iniciativas de ámbitos nacional e internacional, entre las que destaca su adhesión al Pacto Mundial promovido por las Naciones Unidas en el año 2002, del que forma parte como socio fundador en España.

Dicho Pacto impulsa la actuación empresarial voluntaria en materia de Responsabilidad Social Corporativa mediante la adopción de diez principios básicos universales en los ámbitos de los Derechos Humanos, las Normas Laborales y el Medio Ambiente, con los que Transfesa se siente plenamente comprometida, y así consta en la emisión anual del Informe de Progreso incluida en la página web de la Organización del Pacto Mundial de Naciones Unidas.

Personal

A 31 de diciembre de 2007, trabajan en el Grupo Transfesa un total de 1.138 personas. El número de mujeres alcanzó las 259 en el Grupo, con lo que el personal femenino asciende al 23% del total.

A lo largo del 2007 abandonaron la empresa un total de 57 personas por distintos motivos, y el número de incorporaciones fue de 111.

Por motivos personales y por jubilación han causado baja en la compañía Doña Rosa Cachero Gómez, Doña Ángela Gil Torres, Doña Marcelina Jiménez León, Doña María Ángeles Molledo Caviedes, Don Jorge González Fernández, Don Antonio Lara Sánchez, Don Javier Menéndez Acosta, Don Angel Rabadán García y Don Pablo José Rodríguez Mosquera en Madrid, Don José Alfonso Abril Armiñana en Palencia, Don Oscar Verdú Vidal en Alemania, Don Javier Antela Rivera en Lisboa, Don Jean Louis Legout en París, a todos ellos agradecemos los años de su vida profesional y el trabajo bien hecho en favor del desarrollo del Grupo Transfesa.

Entre los movimientos de personal dentro de la organización hemos de mencionar:

- Después de 50 años trabajando para Transfesa, se ha jubilado Don Luis Molina Nova, todo el Grupo Transfesa le expresa su reconocimiento a quien ha desarrollado una labor profesional impecable y ha contribuido notablemente a conseguir lo que hoy es Transfesa.
- Don Rafael Orts Guarnier, ha sido nombrado Director de Transfesa France al haber abandonado Don Jean Louis Legout la compañía, el Sr. Orts seguirá con sus funciones en Transfesa Italia.
- Don José Álvarez Salcedo ha sido nombrado Director de Recursos Humanos al haber dejado la compañía Don Pablo Rodríguez Mosquera.

Consejo de administración y dirección

El Consejo de Administración de Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (TRANSFESA) se ha reunido en cinco sesiones a lo largo de 2007, con el fin de realizar las funciones que tiene encomendadas, tales como el análisis de los estados financieros, el seguimiento de las actividades y los negocios, el establecimiento de las líneas estratégicas del Grupo así como la aprobación de las necesarias inversiones, la aprobación del presupuesto, la aprobación de los balances y cuentas de resultados a presentar a los accionistas y demás responsabilidades de este órgano de gobierno.

Entre las decisiones adoptadas hay que destacar la aprobación de inversiones en vagones de diversos tipos para la Unidad de Químicos y Graneles así como la ampliación ya iniciada en 2006, de la transformación de vagones porta-autos para adaptarlos a las exigencias que este mercado plantea ahora.

Se aprobaron también inversiones en cajas móviles tipo MegaCombi, que ya eran operadas en régimen de leasing, y en mejora en los sistemas de suspensión de vagones plataformas articuladas.

Cabe destacar también el pedido de ejes, cuya compra fue aprobada por el Consejo en la última sesión del año, y cuya finalidad es la de disponer de ellos en 2008, ante la fuerte demanda que hay de estos elementos en el mercado europeo y que está produciendo retrasos considerables en la entrega por parte de los fabricantes.

El Presidente informó al Consejo en su sesión de 27 de Junio, sobre las conversaciones que se estaban realizando entre los accionistas privados de Transfesa y Deutsche Bahn AG para la venta a esta sociedad de una participación mayoritaria. Dichas conversaciones dieron como resultado la firma con fecha 26 de Julio de 2007 de un contrato de compraventa de ese paquete mayoritario con condición suspensiva. Las condiciones suspensivas se resolvieron favorablemente ya en 2008 por lo que la compraventa se perfeccionó el 3 de Abril de 2008 entre los accionistas vendedores y DB Automotive (Spain) S.L. como compradora.

La Junta General de Accionistas fue celebrada el 27 de Junio, y a propuesta del Consejo de Administración, renovó en sus cargos de consejeros a D. Denis Douté, y a Sirval S.A., representada por D. Alberto Rodríguez Muñoz, cuyo período para el que habían sido nombrados, finalizaba en esa fecha.

Consejo de Administración

A 31 de diciembre de 2007

PRESIDENTE

D. Emilio Fernández Fernández

CONSEJEROS

D. Antonio Alba Puente

Dña. Sylvie Charles

D. Antonio Domínguez Arqués

D. Denis Douté

D. Juan Fernández Álvarez

Dña. Natalia Garzón Pacheco

D. Gonzalo Madrid González

D. Gonzalo Pascual Arias

D. Angel Pérez-Carballo y Veiga

D. Aniceto Puente Fernández

D. Alberto Rodríguez Muñoz

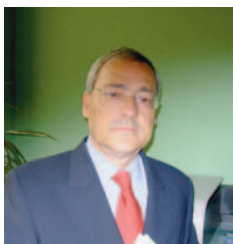
D. Armand Toubol

SECRETARIO Y LETRADO ASESOR

D. José Manuel Otero Novas

Dirección

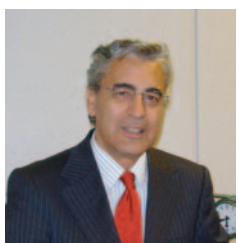
Un grupo humano
capaz de tomar
las más importantes decisiones



Director general
Luis del Campo Villaplana



Director División de Logística Industrial
Arturo Boix Faubell



Director División de Graneles y Siderúrgicos
Juan Diego Pedrero Sancho



Director Corporativo
Julián Gacimartín Quiñones



Director de Recursos Humanos
José Álvarez Salcedo



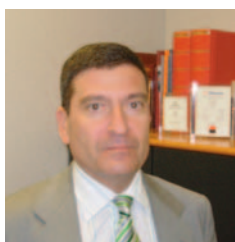
Directora de Comunicación
Nailia Dindarova



Director de la División de Automóviles
Abraham Peralta Arroyo



Director de Transporte por Carretera
Jaime González López



Director Financiero
José González Rodríguez



Director Técnico
Luis Peromarta Calvo



Control de Gestión
Carmen Romero de la Calle

Directores de sociedades filiales

D. Rafael Orts
TRANSFESA FRANCE S.A.R.L.
Gennevilliers. Cedex-Paris (Francia)

D. Gunnar W. Brühl
DEUTSCHE TRANSFESA GmbH
Kehl (Alemania)

D. Joe Pickers
TRANSFESA UK LTD
Rainham (Gran Bretaña)

D. Rafael Orts
TRANSFESA ITALIA, S.R.L.
Milano (Italia)

D. Javier Antela Rivera
TRANSFESA PORTUGAL, LDA
Lisboa (Portugal)

D. Arturo Boix Faubell
TRANSFESA SUISSE, S.A.
Carouge. Geneve (Suiza)

D. Rafael Orts
TRANSFESA BENELUX SPRL
Bruselas (Bélgica)

D. Edgar Kramer
IBERLOGISTIC GmbH
Kehl (Alemania)

D. Jaime González López
TRANSLINK
Milanówek (Polonia)

D. Isidro Criado
TRANSERVI
Soto del Real, Madrid

Dña. Brigitte Perret
TRANSP. JOUCHOUX ESPAÑA S.L.
Algemesí, Valencia.

D. José Ma Rivera Ballarín
CAPSA, S.A.
Zaragoza

D. Ignacio Sanmillán Valdivielso
LOGISTICA SANMIVAL
Burgos

D. Andrés Arribas
SEMAT, S.A.
Aravaca, Madrid

D. Raúl A. Melo Estévez
D. Juan Hernández Gallego
AUTOLOGISTICA DE ANDALUCIA
La Roda de Andalucía, Sevilla

D. Enrique Valverde Fernández
TDL (Transfesa Distribución y Logística)
Soto del Real, Madrid

D. Fernando Alegria Da Mota
STIFA, LDA
Lisboa (Portugal)