



INFORME ANUAL ANNUAL REPORT



2011

ANNUAL REPORT
INFORME ANUAL

2011



HARAMAIN HIGH SPEED RAILWAY PHASE 2



HIGH SPEED RAILWAY MAKKAH – MADINNAH

S.A. de Obras y Servicios, COPASA, is one of the 12 Spanish companies participating in the Spanish Consortium which, together with two Saudi Arabian companies, last January 14 2012 signed the contract to lay the track, build the installations and supply trains for the High Speed Railway Line between Makkah and Medinnah. The contract also includes the operation and maintenance of the tracks, platforms and installations for a period of twelve years from the time service begins. This contract, which has a budget of €6.74 billion, is the largest foreign contract ever signed by a group of Spanish companies in the history of our country. It will be one of the most significant international projects in the high-speed railway world.

S.A. de Obras y Servicios, COPASA, will play a very important role in the supply and installation of the tracks, as well as in track maintenance. The work assigned to COPASA comes to € 639.1 million, which is broken down into €363.6 million in track laying (40% of the total) and €275.5 million in track and platform maintenance (70% of the total) for the first 12 years of the line's

S.A. de Obras y Servicios, COPASA, es una de las 12 empresas españolas integrantes del Consorcio español que, junto a dos empresas saudíes, firmaron el pasado 14 de enero de 2012 en Ryad el Contrato para el montaje de la vía e instalaciones y el suministro de trenes de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad entre La Meca y Medina, que incluye también la operación y el mantenimiento de la vía, plataforma e instalaciones durante un período de doce años a partir de la puesta en servicio. Este Contrato, cuyo presupuesto es de 6.736 millones de €, es el mayor contrato suscrito en el extranjero por un grupo de empresas españolas en toda la historia de nuestro país, y será una de las más importantes referencias internacionales en el mundo ferroviario de la alta velocidad.

S.A. de Obras y Servicios, COPASA, tendrá una participación muy destacada en el suministro y montaje de la vía, así como en el mantenimiento de ésta. El importe de los trabajos adjudicados a COPASA es de 639,1 millones de €, que se desglosan en 363,6 millones de € en montaje de vía (40% del total) y 275,5 millones



LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD LA MECA – MEDINA

service.

This project was undertaken in 2006, when the government of Saudi Arabia began the initial work on the line's conceptualization and design. They named the project "HARAMAIN HIGH SPEED RAILWAY", which can be translated as the "Pilgrims' High Speed Train".

In the year 2008 the invitation to bid on Phase 1 was published. This included all the work on the line's infrastructure up to completion of the foundation, and was awarded on May 5, 2009 to the Chinese-Saudi Arabian Consortium ALRAJHI ALLIANCE. Work on this project is currently well advanced, although there is a significant delay with regard to the completion dates anticipated.

At the beginning of 2009 the SAUDI RAILWAYS ORGANIZATION (S.R.O.) published the definitive conditions for bidding on Phase 2, which is what was ultimately awarded to us.

de € en mantenimiento de vía y plataforma (70% del total) durante los primeros 12 años de explotación de la línea.

Este Proyecto se inició en el año 2006, cuando el Gobierno de Arabia Saudí comienza los primeros trabajos para la concepción y diseño de la línea, y denomina al proyecto "HARAMAIN HIGH SPEED RAILWAY", que puede traducirse como "Tren de Alta Velocidad de los Peregrinos".

En el año 2008 se convoca la licitación para el concurso de la Fase 1, que incluye todos los trabajos de infraestructura de la línea hasta la terminación de la plataforma, adjudicándose el 5 de mayo de 2009 al Consorcio Chino-Saudí ALRAJHI ALLIANCE; se encuentra actualmente en avanzado estado de ejecución, aunque con notable retraso sobre las fechas previstas.

A principios de 2009 se publican, por parte de la SAUDI RAILWAYS ORGANIZATION (S.R.O.), las bases definitivas para la licitación de la Fase 2, que es la que nos ha sido finalmente adjudicada.



HIGH SPEED RAILWAY MAKKAH – MADINNAH

There were initially two Spanish consortiums, which merged into one. Along with the Spanish Consortium there were four others who passed the prequalification phase: German-Saudi Arabian, Korean, Chinese and French-Saudi Arabian.

On July 3, 2010 just two projects were presented in Dammam, at the S.R.O. headquarters: those of the Spanish-Saudi Arabian and French-Saudi Arabian consortiums. On October 18, 2010 a new project was presented that included the valuation of some last-minute changes required by the client in order to standardize the two bids presented. Finally, on October 19, 2010, there was an unpublicized opening of sealed bids. After a wait of more than one year, on October 26, 2011 the SRO officially announced that the project was awarded to the Spanish-Saudi Arabian consortium. The contract was signed on January 14, 2012 in Riyadh, as described in the preface, in a formal act attended by various Saudi Arabian ministers and the Spanish Ministers of Foreign Affairs and Public Works, in order to give greater weight and importance to the occasion.

Inicialmente se formaron dos consorcios españoles que finalmente se refunden en uno único. Junto al Consorcio Español, superaron la precalificación otros cuatro: Germano-Saudí, Coreano, Chino y Franco-Saudí.

El 3 de julio de 2010 se presentaron en Dammam, sede de S.R.O., dos únicas ofertas, correspondientes a los consorcios Hispano-Saudí y Franco-Saudí. El 18 de octubre de 2010 se presenta una nueva oferta que incluía la valoración de algunas modificaciones de última hora requeridas por el Cliente para homogeneizar las dos ofertas presentadas y finalmente el 19 de octubre de 2010 se realiza la apertura de plicas que no tuvo publicidad. Después de una espera de más de un año, finalmente el 26 de octubre de 2011 la SRO comunica oficialmente la adjudicación del proyecto al Consorcio Hispano-Saudí, finalizando este proceso con la firma del contrato el pasado 14 de enero de 2012 en Ryad, tal como se indica en el prefacio en un acto solemne al que asistieron varios ministros sauditas y los ministros españoles de Asuntos Exteriores y Fomento, para dar mayor entidad y realce al mismo.



José Luís Suárez Gutiérrez, COPASA Chairman

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD LA MECA – MEDINA

The twelve Spanish companies that make up the Spanish consortium have great technological experience and capacity, which has been amply demonstrated by their participation in the construction of similar high-speed train projects in the last decade.

The project awarded includes construction of the superstructure for a high speed railway line between the cities of Makkah and Madinnah, which will principally be used for transporting pilgrims. Likewise, there will be three intermediate stations along the route (Jeddah, Jeddah Airport and King Abdullah Economic City), which fall under a separate contract.

The double track is 449 km long, and the contract includes the provision of rolling stock (locomotives and wagons) equipped with the most advanced technology in the world, capable of attaining speeds of 300 km/h.

Las doce empresas españolas integrantes del Consorcio español gozan de una experiencia y capacidad tecnológica que ha sido demostrada sobradamente por haber participado en la construcción de proyectos similares de ferrocarriles de alta velocidad durante la última década.

El Proyecto adjudicado incluye la construcción de la superestructura de una línea de ferrocarril de alta velocidad entre las Ciudades Santas de La Meca y Medina, que se utilizará fundamentalmente para el transporte de peregrinos. Asimismo habrá tres estaciones intermedias a lo largo del trayecto (Jeddah, Jeddah Aeropuerto y King Abdullah Economic City) que son objeto de un contrato independiente.

La longitud de la línea de doble vía es de 449 km y está incluido en el contrato el suministro de material rodante (locomotoras y vagones) equipados con la más avanzada tecnología existente en el mundo, para superar los 300 km/h.



HIGH SPEED RAILWAY MAKKAH – MADINNAH

The anticipated demand is of 166,000 travellers per day, which equals a potential demand of more than 60 million travellers a year. The service must be prepared to transport between 11,000 and 13,000 travellers per hour at peak times.

The total length of the single track to be laid is 785.6 km of track on ballast, 128.9 km of track on slabs and 32.6 km of track on slabs in stations. There are also 6 passing loops and train sidings and 8 reversible working positions.

The principal contract quantities can be calculated as 3.8 million tons of ballast, 1.53 million of sleepers, 108,000 t of rail, 175 railway switch units, 36 dilatation equipment units and 916,000 m of prefabricated cable conduits.

The construction of four assembly bases distributed along the line's complete route is also planned. They will be used for track assembly during the construction phase and three of them will remain once operations have begun, to be used as maintenance bases.

La demanda esperada es de 166.000 viajeros/día, lo que equivale a una demanda potencial de más de 60 millones de viajeros anuales. El servicio tendrá que estar preparado para transportar en hora punta entre 11.000 y 13.000 viajeros a la hora.

La longitud total de vía sencilla a ejecutar es de 785,6 km de vía sobre Balasto, 128,9 km de vía en Placa en Trayecto y 32,6 km de vía en Placa en Estaciones, así como 6 Puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes y 8 Puestos de Banalización.

Las principales ratios del contrato podemos cifrarlos en 3,8 millones de toneladas de balasto, 1,53 millones de traviesas, 108.000 t de carril, 175 unidades de desvíos de vía, 36 unidades de aparatos de dilatación y 916.000 m de canaleta prefabricada para cables.

También está prevista la construcción de cuatro bases de montaje repartidas a lo largo de todo el trazado de la línea, las cuales se utilizarán para el montaje de la vía durante la fase de construcción. Tres de ellas permanecerán como bases de mantenimiento durante la fase de operación.



LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD LA MECA – MEDINA

With regard to the logistics required for the execution of this project, COPASA has a lot of experience in manufacturing ballast, in manufacturing sleepers (its subsidiary LGT has a factory equipped with the most modern technology) and in track laying. It is one of Spain's foremost companies in track laying, and possesses a stock of heavy rail equipment.

All of the railway equipment for this project would be newly acquired and the installation of a sleeper factory at one of the assembly bases is also planned. The ballast will be obtained from the different quarries that are present along the route.

In summary, this project represents the construction of one of the safest high speed train railways in the world, employing the latest and most advanced railway technology which, together with the most modern equipment, will make it possible to offer the safest and highest quality service.

The projected start-up of operations and service on the line is at the end of 2016.

En cuanto a la logística necesaria para la ejecución de este proyecto, COPASA tiene amplia experiencia en la fabricación de balasto, en la fabricación de traviesas (su filial LGT posee una fábrica equipada con la más moderna tecnología), así como en el montaje de vía, siendo una de las empresas españolas más destacadas en esta actividad, apoyándose en su Parque de Maquinaria Pesada de Vía.

La totalidad de maquinaria de vía será de nueva adquisición y asimismo está prevista y acordada la instalación de una fábrica de traviesas en una de las bases de montaje. El balasto se obtendrá de las diversas canteras que existen a lo largo del trazado.

En definitiva, el Proyecto va a suponer la construcción de uno de los Ferrocarriles de Alta Velocidad más seguro del mundo, con las últimas y más avanzadas tecnologías ferroviarias, que junto con los más modernos equipamientos, permitirán realizar un servicio con la máxima seguridad y calidad.

Está previsto que la línea esté operativa y en servicio a finales del año 2016.

INDEX ÍNDICE

- 10** Letter from the chairman
Carta del presidente
- 12** Management bodies
Órganos de dirección
- 14** COPASA offices
Oficinas de COPASA
- 17** Completed or ongoing works
Obras finalizadas o en ejecución
- 51** International activity
Actividad internacional
- 63** Contract awarding
Contratación
- 67** Railway machinery station
Parque de maquinaria de vía
- 71** Process improvement and environmental management
Mejora de procesos y gestión ambiental
- 75** R&D&I
I + D + i
- 81** Health and safety
Seguridad y salud
- 85** Human resources
Recursos humanos
- 89** Economic and financial information
Información económico-financiera
- 111** Subsidiary companies
Compañías filiales, participadas o vinculadas

LETTER FROM THE CHAIRMAN

Ladies and gentlemen shareholders:

The Annual Report which I am presenting and submitting for your consideration is a reflection of an extraordinarily complicated scenario. The results are not those of any normal financial year, but rather should be interpreted while bearing in mind the impact of a period of great economic, financial and social instability.

In economic terms, the year 2011 has brought with it a large number of far-reaching legislative reforms aimed at trying to breathe life back into our country's production system. These reforms, which will undoubtedly continue throughout 2012, will result in significant fiscal, economic and financial changes aimed at strengthening and providing stability for the Spanish production sector, whether this be in domestic centres or through the centres which our multinational companies, of which we are one, have in other countries.

It is obvious that the changes and reforms affect us, given that most of our revenue comes from public investment. And this we have noticed, continue to notice and, undoubtedly, will continue to notice.

Our accounts for this financial year show a trading balance and a backlog which are clearly spectacular, as a result of being awarded the largest international engineering and construction project ever awarded to a Spanish company. As you know, this is the high speed rail line which will go from Makkah to Madinnah in Saudi Arabia, with a turnover which exceeds €6,700 million, of which COPASA has a share of €639 million, making it the Consortium's private capital company which the largest interest in the contract.

This is, without a doubt, the greatest possible acknowledgement of our industry leadership, of our specialisation in the rail sector and of our strong technological development, which in itself represents an unknown technical challenge given the demanding climatic and geological conditions of the Arabian Peninsula. The contract, which is the result of several years of strong and continued efforts, will also provide the ultimate endorsement of the internationalisation of the Company, which now has production centres on four continents.

Regarding financial data, the revenue for the 2011 financial year totalled €357.85 million, with a pre-tax profit of €17.64 million. With respect to COPASA Business group, the revenue figure was €473.60 million.

The Saudi Arabia construction contract takes the contracting total to €852.12 million, with a construction backlog of €1,292.70 million on December 31, 2011, which is clearly the biggest in COPASA's history.

Undoubtedly a new era has begun for everyone. A new era during which we will have to work harder and better, be more united, with greater determination and enthusiasm, with new goals and pushing harder. And we are now in a scenario, in a situation, which requires maximum energy and full confidence in the development of our capacity and maintaining our continued commitment to innovation, technology, quality, sustainable development and the application of expertise. With no reservations. Because it is the sign of the times.

Many thanks,



José Luis Suárez Gutiérrez

CARTA DEL PRESIDENTE

Señoras y señores accionistas:

El Informe Anual que presento y someto a su consideración es el reflejo de un escenario extraordinariamente complicado. Los resultados no son los de un ejercicio más, han de ser interpretados en el influyente escenario de un período de gran inestabilidad económica, financiera y social.

El año 2011 ha deparado, en lo económico, un gran número de profundas reformas legislativas encaminadas a intentar revitalizar el sistema productivo de nuestro país. Estas reformas, que sin duda continuarán a lo largo de 2012, provocarán importantes cambios fiscales, económicos y financieros orientados al fortalecimiento y la estabilidad del tejido productivo español, ya sea en los centros internos o a través de los centros que nuestras empresas multinacionales, entre las que nos incluimos, poseen en otros países.

Es evidente que los ajustes y las reformas no nos son ajenos, dado que en buena medida nuestros ingresos proceden mayoritariamente de la inversión pública. Y eso se ha notado, se nota y, a buen seguro, se seguirá notando.

Nuestras cuentas arrojan este ejercicio unos saldos de contratación y cartera claramente espectaculares, debido a la adjudicación del mayor proyecto internacional de ingeniería y construcción adjudicado en la historia a empresas españolas. Como saben, se trata del proyecto de la línea de alta velocidad ferroviaria que discurrirá entre las Ciudades Santos de La Meca y Medina, en Arabia Saudí, cuya cifra de negocio supera los 6.700 millones de €, de los cuáles 639 corresponden a la participación de COPASA, que se convierte así en la empresa de capital privado del Consorcio con mayor participación en el contrato.

Se trata, sin duda alguna, del mayor reconocimiento que podríamos esperar a nuestro liderazgo, a nuestra especialización en el ámbito ferroviario, y a nuestro potente desarrollo tecnológico, constituyendo asimismo un reto técnico desconocido, dadas las exigentes condiciones climáticas y geológicas de la península arábiga. El contrato, fruto del firme y continuado esfuerzo de varios años, proporcionará además el definitivo espaldarazo a la internacionalización de la Compañía, que de este modo cuenta ya con centros de producción en cuatro continentes.

En cuanto a los datos económicos de S.A. de Obras y Servicios, COPASA los ingresos del ejercicio de 2011 ascendieron a 357,85 millones de €, con un beneficio antes de impuestos de 17,64 millones de €. En lo que se refiere al Grupo empresarial, la cifra de ingresos alcanzó los 473,60 millones de €.

El contrato de construcción de Arabia Saudí eleva el total de la contratación a 852,12 millones de €, con una cartera de obra, a 31 de diciembre de 2011, de 1.292,70 millones de €, obviamente la mayor de la historia de COPASA.

Sin duda, ha empezado una nueva etapa para todos. Una etapa en la que tendremos que trabajar más y mejor, más unidos, con más ahínco y con mayor ilusión, con nuevas metas y más lejos. Y en un escenario, en una coyuntura, que demanda las máximas energías y la confianza plena en el desarrollo de nuestra capacidad y en mantener la apuesta permanente por la innovación, por la tecnología, por la calidad, por el desarrollo sostenible y por la aplicación del conocimiento. Sin reservas. Porque es el signo de los tiempos.

Muchas gracias.



José Luis Suárez Gutiérrez

Construction division managers Directores de divisiones de construcción

Civil works I
Obra civil I Juan Rafael Sanjuán de Moreta

Civil works II
Obra civil II José Luis González Gago

Civil works III
Obra civil III Andrés Martínez González

Saudi Arabia
Arabia Saudí Jaime Díaz Sancho

Building construction
Edificación Felipe Sánchez Alvariño

Concessions
Concesiones Javier Ramos Barbosa

MANAGEMENT BODIES

ÓRGANOS DE DIRECCIÓN

BOARD OF DIRECTORS CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Chairman Presidente – Consejero delegado	José Luis Suárez Gutiérrez
Vice – Chairman Vicepresidente	Germán Galindo Moya
Board members Consejeros vocales	Ángel Mario Carreño Rodríguez-Maribona Ramón Espinar Gallego
Secretary of the board Consejero secretario	Francisco Barrio Arribas

MANAGEMENT TEAM EQUIPO DIRECTIVO

General manager Director general	José Luis Saravia Centeno
Economic – Administrative manager Director económico – administrativo	Francisco Barrio Arribas
Financial manager Director financiero	Alfredo Blanco López
Area manager Director de área	Rafael Arín Abad
Managers reporting to the chairman Directores adjuntos al presidente	Juan I. Leite Represa Pedro Escudero Bernat
Institutional relations manager Director de relaciones institucionales	Ignacio Hernando Yáñez
Legal affairs manager Director de asesoría jurídica	José Luis Suárez-Vence Legerén
Tenders manager Director de contratación	Manuel Vidal Béjar
Process improvement environmental management and R&D&I manager Directora de mejora de procesos, gestión ambiental e I + D + i	María Jesús Fernández González
Health and safety manager Director de seguridad y salud	Gumersindo Quiroga López
Human resources manager Directora de recursos humanos	Mirian Fariñas Torres

COPASA OFFICES

Barcelona

Vía Augusta 13 - 15, 3º Oficina 313
08006 - Barcelona
Telf: (+34) 933 688 779

Palma de Mallorca

C/ Paraires 24, 5º Puerta A
07001 - Palma de Mallorca
Telf: (+34) 971 722 787

Valencia

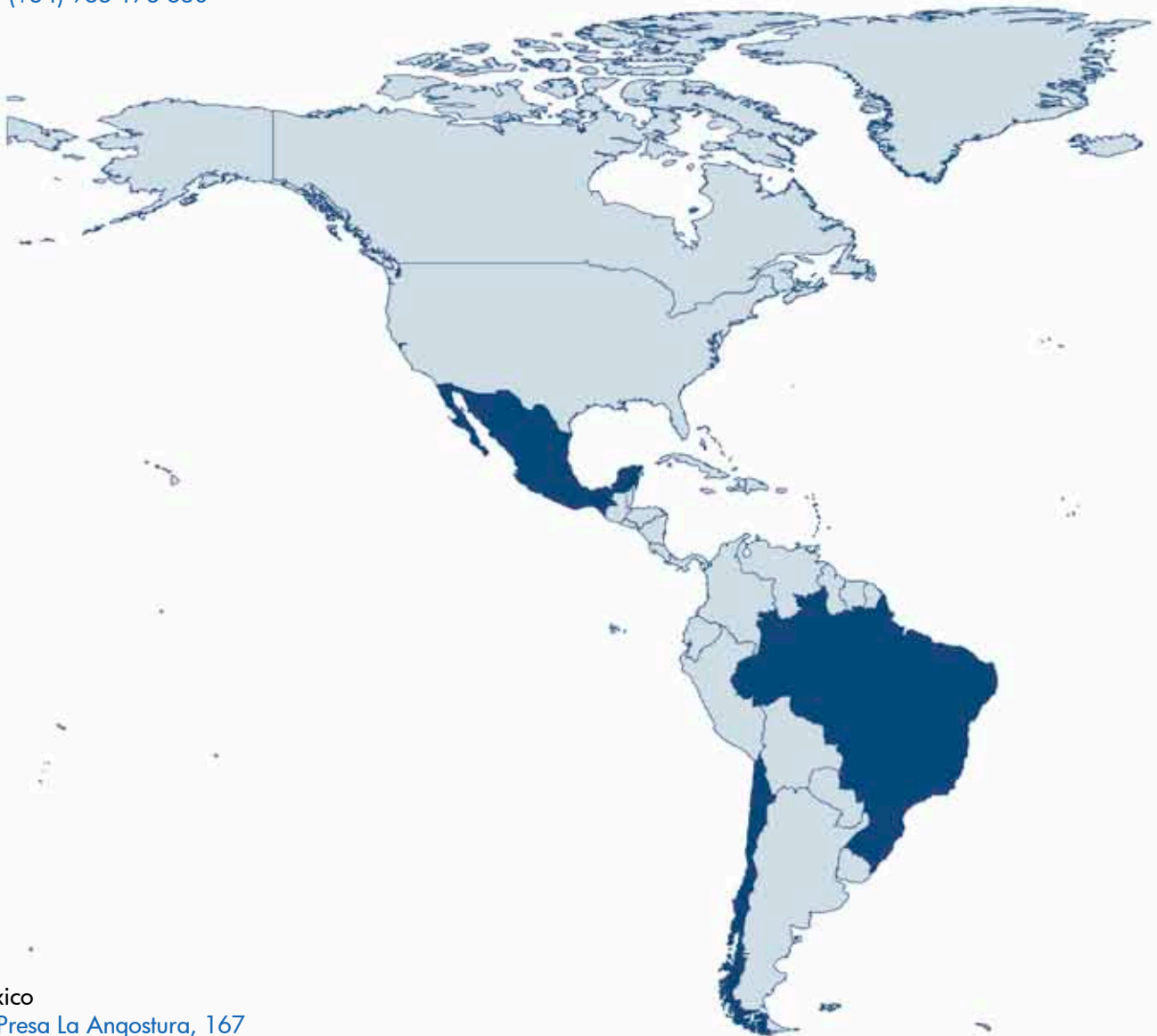
Avenida Cortes Valencianas, 45 A, 1º, B3
46015 - Valencia
Telf: (+34) 963 173 630

Leon

Avenida Reyes Leoneses, 14, 6ºG
24008 - León
Telf: (+34) 987 875 514

Railway machinery station

Parque de maquinaria de vía
C/ San Isidro nº 4
24225 - Palanquinos (León)
Telf: (+34) 987 315 703



Mexico

C/ Presa La Angostura, 167
Colonia Irrigación - 11500 México D.F.
Telf: (+52) 55 5395 5423

Brazil

Ed. TK Tower, Sala 1704
Avda. Professor Magalhaes Neto, 1856
Pituba, 41810-012 Salvador de Bahía
Telf: (+55) 71 3272 0059

Chile

C/ Benjamín, 2944 Oficina 11
Comuna de Las Condes,
Santiago de Chile
Telf: (+56) 2 233 6677

OFICINAS DE COPASA

Santiago de Compostela

Rúa d'Os Camiños da Vida s/n
Edificio Witland, 3° D 4° B
15705 - Santiago de Compostela
Telf: (+34) 981 552 630

A Coruña

C/ Cantón Pequeño, 13 - 14, 4ºB
15003 - A Coruña
Telf: (+34) 981 217 370

Ourense

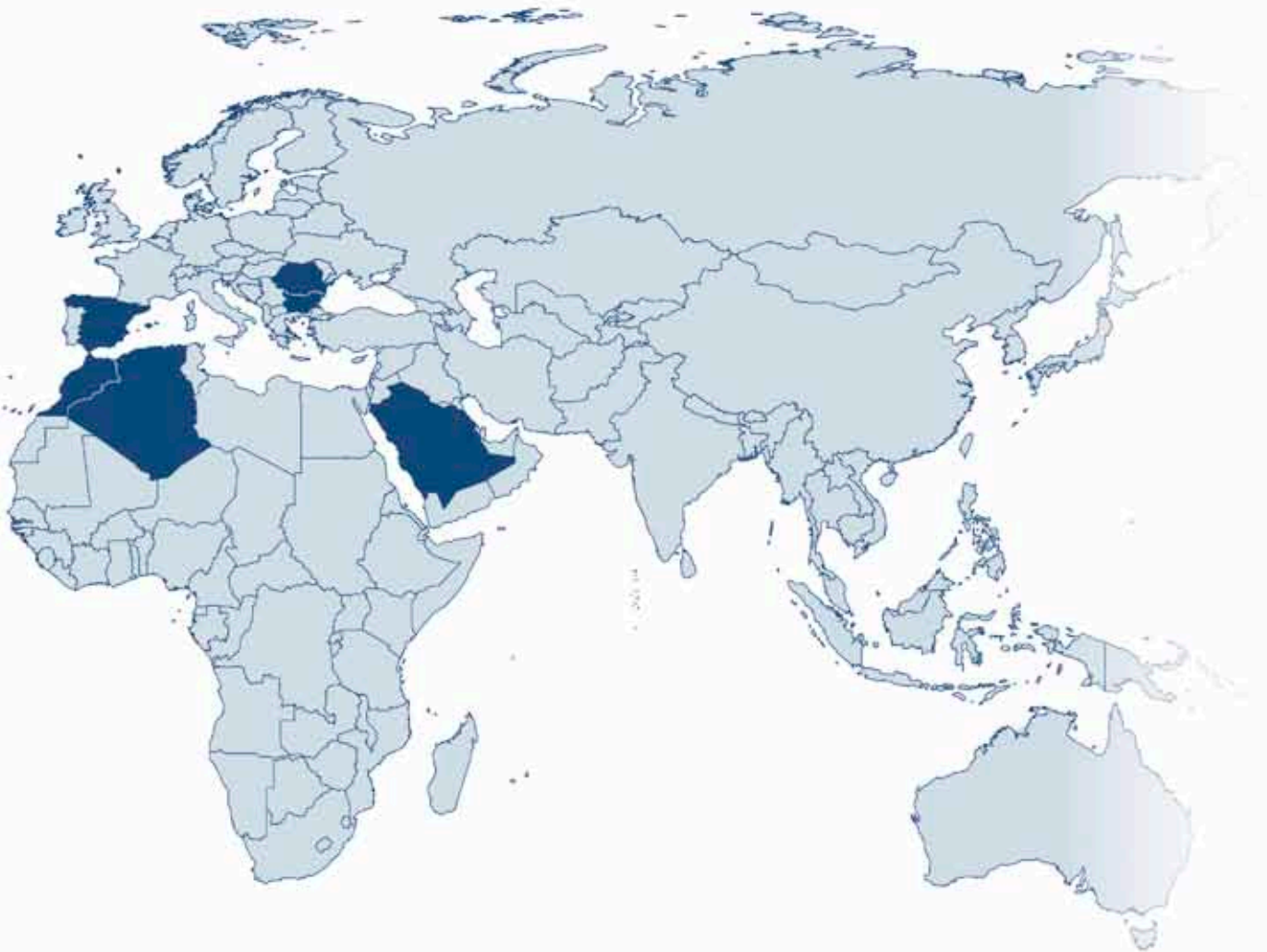
Headquarters

Domicilio social y presidencia
Rúa do Paseo, 25, Entresuelo
32003 - Ourense
Telf: (+34) 988 511 100

Madrid

General Management

Dirección general
Paseo de la Castellana, 165, 10ª planta
28046 - Madrid
Telf: (+34) 915 799 680



Bulgaria

Bulevard Bulgaria, n° 58,
Portal A, Planta 3, Puerta 15
1680 Sofía
Telf: (+359) 2 958 18 30

Romania

Str. Elena Clucereasa, n° 11,
Et. 1, camera 3
Sector 1, București
Telf: (+40) 21 300 56 04

○ Irixo – Santiago de Compostela track assembly
Montaje de vía ○ Irixo – Santiago de Compostela



COMPLETED OR ONGOING WORKS
RAILWAY WORKS

OBRAS FINALIZADAS O EN EJECUCIÓN
OBRA FERROVIARIA

NORTH – NORTHWEST H.S.I. CORRIDOR. CERNADILLA – PEDRALBA, ZAMORA CORREDOR NORTE – NOROESTE DE L.A.V. CERNADILLA – PEDRALBA, ZAMORA

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. S.E.I.T.T.

BUDGET / PRESUPUESTO: €127.87 million

The section is 19,000 m long and runs through the municipalities of Cernadilla, Asturianos, Palacios de Sanabria, Robleda – Cervantes, Puebla de Sanabria and Pedralba de la Pradería.

With a mountainous landscape, this section requires construction of five viaducts and two tunnels: the Otero tunnel, 1,145 m long, and the Puebla tunnel, 1,500 m long. With regard to the viaducts, the two largest are the Palacios, with 9 spans and a length of 419 m, and the Puebla-East viaduct over the Tera River valley, with 16 spans and a length of 756 m.

The viaducts have the same building procedure. The model section is of pre-tensioned concrete gull wing box and the concrete is cast using conventional formwork. The pylons are hollow core and have a rectangular section, with direct foundation using footings.

Of the other units it is worth highlighting the construction of a passing loop and siding in Puebla de Sanabria, ten overpasses for road restoration, five frame type underpasses and four overpasses for fauna. Likewise, the project includes the construction of 45 cross drainage points of different typologies, 38,000 m of prefabricated conduits and the replacement of services affected. 5 of these are of major significance: 2 electric lines and three telephone network lines.

During the course of work execution it will be necessary to make 3 provisional detours for the construction of three of the overpasses.

Measures to minimize the project's environmental impact include reuse of all of the topsoil removed, as well as sowing and planting trees and bushes along the whole length of the section.

El tramo tiene una longitud de 19.000 m y discurre por los términos municipales de Cernadilla, Asturianos, Palacios de Sanabria, Robleda – Cervantes, Puebla de Sanabria y Pedralba de la Pradería.

Con una abrupta orografía, supone la construcción de cinco viaductos y dos túneles: el túnel de Otero, de 1.145 m, y el túnel de Puebla, de 1.500 m. En cuanto a los viaductos, el de Palacios, con 9 vanos y 419 m de longitud, y el viaducto de Puebla-Este, sobre el valle del río Tera, con 16 vanos y una longitud de 756 m son los más importantes.

El procedimiento constructivo de los viaductos es el mismo en ambos. La sección tipo es de cajón de ala de gaviota de hormigón pretensado y se hormigona utilizando cimbra convencional. Las pilas son huecas de sección rectangular y cimentación directa mediante zapatas.

Del resto de unidades cabe destacar la construcción de un PAET en Puebla de Sanabria, diez pasos superiores para restitución de caminos, cinco pasos inferiores tipo marco y cuatro pasos superiores de fauna. Asimismo, la obra supone la construcción de 45 obras de drenaje transversal de diferentes tipologías, 38.000 m de canaleta prefabricada y la reposición de servicios afectados, siendo 5 de ellos de gran entidad, 2 líneas eléctricas y tres líneas de red telefónica.

Durante la ejecución de los trabajos será preciso ejecutar 3 desvíos provisionales para la construcción de otros tantos pasos superiores.

Como medidas para minimizar el impacto ambiental se proyecta la reutilización de toda la tierra vegetal removida, además de la realización de siembras y plantaciones de árboles y arbustos a lo largo de todo el tramo.





H.S.L. MADRID – EXTREMADURA. SECTION: CAÑAVERAL – ALCÁNTARA, CÁCERES L.A.V. MADRID – EXTREMADURA. TRAMO: CAÑAVERAL – ALCÁNTARA, CÁCERES

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. A.D.I.F.

BUDGET / PRESUPUESTO: €64.85 million

The work comprised by this project is in the municipalities of Cañaveral and Garrobillas de Alconétar and covers a distance of 6,500 m.

The project includes the construction of 3 viaducts, 2 overpasses and 14 cross drainage points. It also includes construction of the railway installations and replacement of the services affected, basically two high-voltage electric lines, in addition to earthwork and sub-grade. Finally, all of the environmental integration activities standard in this type of project will be carried out.

One of the three viaducts, which crosses the Tagus River at the end of the Alcántara reservoir, has a total length of 1,488 m spread out over 21 arches. 16 of them have 60 m spans, the two arches at the abutments have 45 m spans and there is central arch with a large span (324 m) under six 54 m deck openings. Its keystone is 80 m above the reservoir's maximum level.

The deck section is of pre-tensioned concrete box beams with a constant depth of 3.60 m and width of 14 m and it will be cast using self-supporting shuttering starting from the two abutments, except for the two central spans at the arch's peak which will be built using traditional forged support on the arch. The type of concrete used will be H-50 except in the 6 openings above the arch, where it will be H-70.

The other two viaducts, which are smaller, cross the Regato del Cuervo with 4 spans and a total length of 158 m, and the Autovía de la Plata motorway, also with 4 spans and a total length of 114 m.

Additionally, there are two overpass structures on the two roads affected. They cross the track formation with lightened reinforced concrete slabs cast in situ with three spans and cylindrical pylons one metre in diameter.

Las obras objeto del proyecto se encuentran en los términos municipales de Cañaveral y Garrobillas de Alconétar y discurren en una longitud de 6.500 m.

El proyecto contempla la construcción de 3 viaductos, 2 pasos superiores y 14 obras de drenaje transversal, así como la obra civil de las instalaciones ferroviarias y la reposición de los servicios afectados, fundamentalmente dos líneas eléctricas de alta tensión, además del movimiento de tierras y el subbalasto. Por último se ejecutarán todas las actuaciones de integración ambiental habituales en este tipo de proyectos.

Uno de los tres viaductos, el que cruza el río Tajo, en la cola del embalse de Alcántara, tiene una longitud total de 1.488 m repartidos en 21 vanos, 16 de 60 m de luz, los dos de los estribos de 45 m y un arco central de gran luz (324 m) bajo 6 vanos de tablero de 54 m de luz cada uno, estando la clave del mismo 80 m por encima del nivel máximo de embalse.

El tablero es de sección en cajón de hormigón pretensado con canto constante de 3,60 m, 14 m de anchura y se ejecutará con cimbra autoportante desde los dos estribos, salvo los dos vanos centrales en la clave del arco que se ejecutarán con cimbra tradicional apoyada en el arco. El tipo de hormigón será H-50, salvo en los 6 vanos sobre el arco, donde será H-70.

Los otros dos viaductos, de menor entidad, permiten el paso sobre el Regato del Cuervo, con 4 vanos de 158 m de longitud total, y sobre la Autovía de la Plata, igualmente de 4 vanos y una longitud total de 114 m.

Asimismo hay dos estructuras de pasos superiores en los dos caminos afectados que cruzan la plataforma con losa de hormigón armado aligerado ejecutada in situ con 3 vanos y pilas cilíndricas de un metro de diámetro.

PREVENTIVE INFRASTRUCTURE AND TRACK MAINTENANCE, OURENSE TRATAMIENTO PREVENTIVO DE INFRAESTRUCTURA Y VÍA, OURENSE

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. A.D.I.F.

BUDGET / PRESUPUESTO: €21.58 million

Fulfilment of the contract for the Plan de Tratamiento Preventivo de Infraestructura, Vía e Intervenciones Correctivas (Preventive Maintenance Plan for Infrastructures, Tracks and Corrective Measures) within the Ourense Maintenance Management area (conventional Iberian gauge lines and the high speed line between Santiago and Ourense) includes the execution of the following actions in the 2012-2014 period:

- First Intervention work as a result of accidents and track interruptions or when it is believed that there is a potential risk.
- Second Intervention work to permanently restore the track bed.
- Preventive maintenance work of ongoing track tamping.
- Other programmable preventive maintenance jobs, such as:
 - Handling of specific defects in the infrastructures and track.
 - Comprehensive or partial maintenance of switches and occasional tamping of the track and switches.
 - Revision and replacement of clamps and sleepers.
 - Correction of narrowing.
 - Level crossing maintenance.
 - Track replacement, neutralization and standardization of tension, aluminothermic welding and repair of rails and track crosspoint devices.
 - Assembly and replacement of insulated rail joints.
 - Inspection and specific maintenance of infrastructure, such as ditch drain cleaning and repair of trenches, embankments and tunnels, and maintenance and replacement of formation sealing.

To carry out these activities, COPASA has its own machinery (line tamper and switch tamper, profiling machine, stabiliser, etc.) based at the Palanquinos workshops in the province of León. It also employs specialized personnel certified to do the work.

El desarrollo del contrato del Plan de Tratamiento Preventivo de Infraestructura, Vía e Intervenciones Correctivas dentro del ámbito de la Gerencia de Mantenimiento de Ourense (líneas convencionales en ancho Ibérico y línea de Alta Velocidad entre Santiago y Ourense) supone la realización, durante el período 2012-2014, de las siguientes operaciones:

- Trabajos de Primeras Intervenciones como consecuencia de accidentes e interrupciones de vía o con estimación de riesgo potencial.
- Trabajos de Segundas Intervenciones para restablecer de manera definitiva la plataforma.
- Trabajos de tratamiento preventivo de Bateo Continuo de Vía.
- Otros trabajos de tratamiento preventivo, de carácter programable, como son:
 - Tratamiento de defectos puntuales de infraestructura y vía.
 - Tratamiento integral o parcial de desvíos y bateo puntual de vía y desvíos.
 - Revisión y sustitución de sujeciones y traviesas.
 - Corrección de estrechamientos.
 - Tratamiento de pasos a nivel.
 - Sustitución de carril, neutralización y homogeneización de tensiones, soldadura aluminotérmica y recargue de carriles y cruzamientos de aparatos de vía.
 - Montaje y sustitución de juntas aislantes.
 - Inspección y tratamientos puntuales de infraestructura, como limpieza de drenajes de cunetas y saneamiento de trincheras, terraplenes y túneles, y mantenimiento y sustitución del cerramiento de la plataforma.

Para el desarrollo de estas actividades COPASA dispone de maquinaria propia (bateadora de línea y de cambios, perfiladora, estabilizador...) con base en los talleres de Palanquinos, en la provincia de León, además de contar con personal especializado y homologado en los trabajos a realizar.





CROSSPOINT AT LA AGUDA. GIJÓN – PRAVIA LINE, ASTURIAS
 PUNTO DE CRUZAMIENTO EN LA AGUDA. LÍNEA GIJÓN – PRAVIA, ASTURIAS

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (F.E.V.E.)

BUDGET / PRESUPUESTO: €2.42 million

This project is part of the activities to be carried out by F.E.V.E. on the Gijón – Pravia line, in order to improve and rationalize traffic on that section.

The work consists of executing a crosspoint at the La Aguda halt, using a 675 m long track section parallel to the currently existing track, as well as the corresponding switches and siding. This way the new track will serve as an emergency siding, significantly improving the line's operation.

The La Aguda halt falls within the municipality of Gijón, between the stations of Pinzales and La Florida, in an electrified single track section.

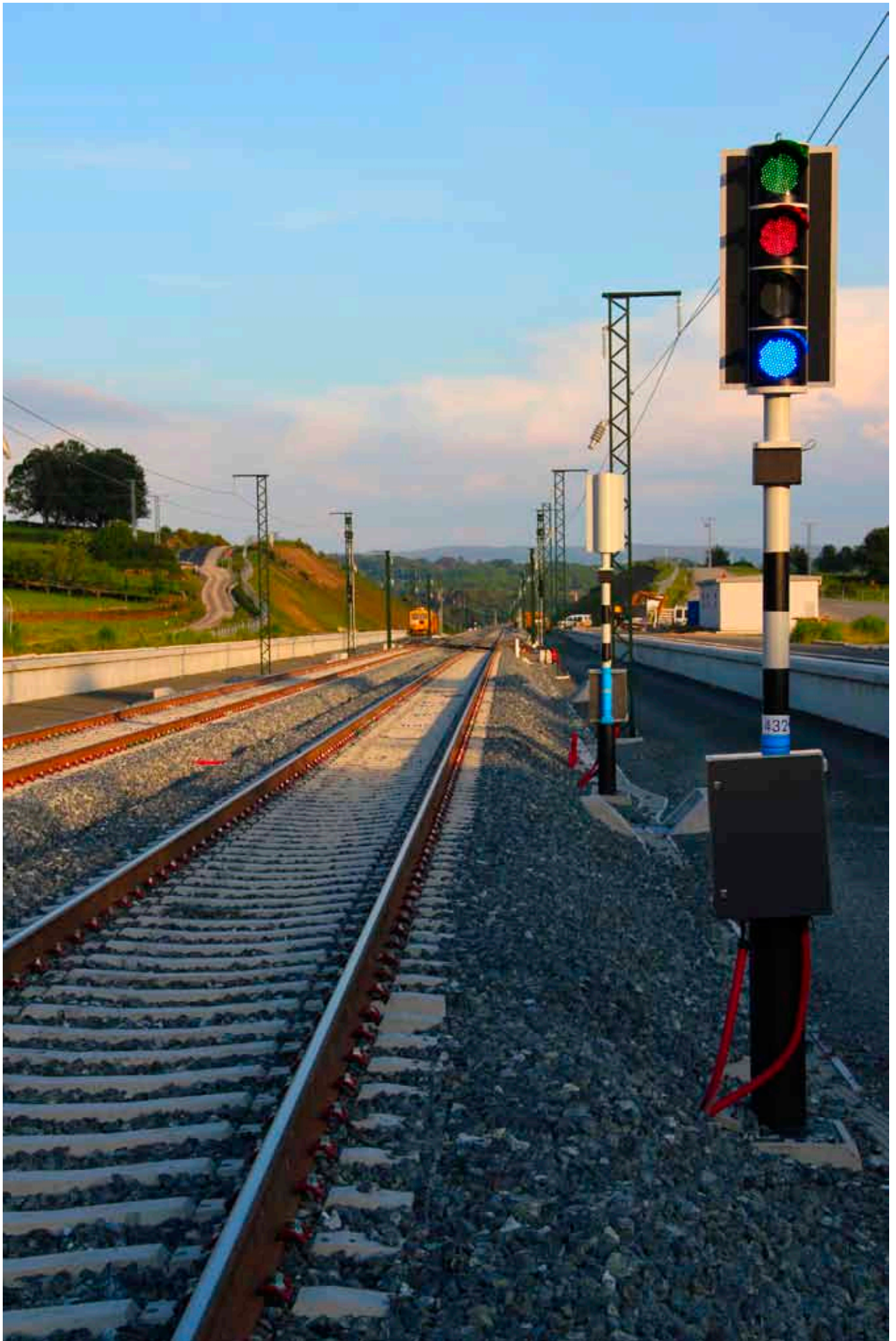
The actions to be carried out mean creation of the foundation, construction of drains and service conduits, application of sub-grade and ballast, laying of UIC-54 track on concrete sleepers with their corresponding switches, installation of electronic interlock and communications and the electrification of the new track, as well as the extension of the platform by 50 m.

El proyecto queda englobado dentro de las actuaciones a realizar por F.E.V.E. en la línea Gijón – Pravia, a fin de mejorar y racionalizar la circulación en dicho trayecto.

Las obras consisten en la ejecución de un punto de cruzamiento en el apeadero de La Aguda mediante un tramo de vía de 675 m de longitud paralelo al existente, así como los correspondientes desvíos y vía muerta, de forma que esta nueva vía sirva como apartadero de emergencia, mejorando sustancialmente las condiciones de explotación de la línea.

El apeadero de La Aguda se encuentra en el término municipal de Gijón, entre las estaciones de Pinzales y La Florida, en tramo de vía única electrificada.

Las actuaciones a ejecutar suponen la formación de la plataforma, la ejecución de drenajes y canalizaciones para servicios, la colocación de subbalasto y balasto, la colocación de vía con carril UIC-54 sobre traviesas de hormigón con sus correspondientes desvíos, la instalación de enclavamiento electrónico y telecomunicaciones y electrificación de la nueva vía, así como la prolongación del andén en 50 m.

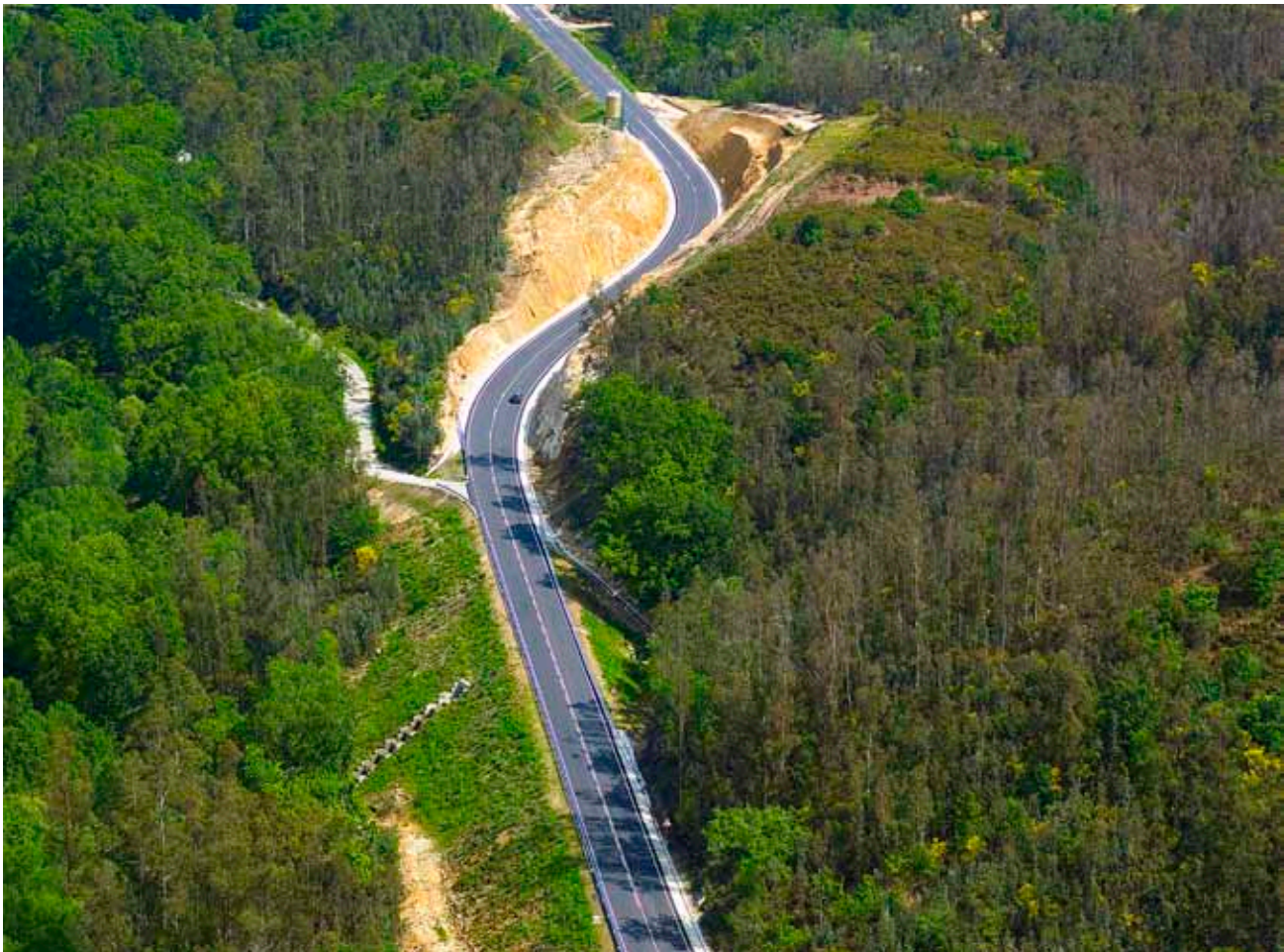


Curro connection, Pontevedra
Enlace de Curro, Pontevedra



COMPLETED OR ONGOING WORKS
HIGHWAY WORKS

OBRAS FINALIZADAS O EN EJECUCIÓN
CARRETERAS



PONTECALDELAS – A LAMA – FORZÁNS ROAD, PONTEVEDRA CARRETERA PONTECALDELAS – A LAMA – FORZÁNS, PONTEVEDRA

CLIENT / CLIENTE: Xunta de Galicia. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas

BUDGET / PRESUPUESTO: €9.37 million

The main components of the project are those relating to the orography, the lack of physical space that prevents traffic reorganization and the elements that limit activity, such as river beds, heritage protection and the effect on flora and fauna classified as vulnerable.

The section is a total of 9.24 km long, with roundabouts to regulate traffic intersections at Ponte Caldelas, Caritel and Forzáns. In total there are 9 junctures; the most important are Ponte Caldelas – Caritel, Caritel – A Lama and Caritel – Forzáns.

The road section has two 3.5 m lanes with shoulders that range in width from 0.5 and 1.0 m, depending on the category of the section examined. This also determines the road surface structure used.

Additionally, the intersections are improved with secondary roads and properties are being provided with appropriate direct-entry access or, where applicable, service roads that provide greater road safety to users.

Los principales condicionantes que presenta la obra son los relativos a la orografía, la escasez de espacio físico para la reorganización del tráfico y las zonas de limitación de actuaciones como son los cauces de ríos, la protección de elementos patrimoniales y la afección a flora y fauna catalogadas como vulnerables.

La longitud total del tramo es de 9,24 km, ejecutándose asimismo glorietas en regulación de enlaces en Ponte Caldelas, Caritel y Forzáns. En total se definen 9 ejes, siendo los de más consideración el eje Ponte Caldelas – Caritel, el eje Caritel – A Lama y el eje Caritel – Forzáns.

La sección de calzada consta de dos carriles de 3,5 m con arcenes que varían entre 0,50 y 1,00 m en función de la categoría del tramo considerado, que igualmente determina la estructura del firme adoptado.

Además, se acondicionan las intersecciones con viales secundarios y se dotan las fincas con los accesos pertinentes a través de entradas directas o, en su caso, de caminos de servicio que proporcionan mayor seguridad vial a los usuarios.



ROAD MAINTENANCE. SECTOR LU-05, LUGO

CONSERVACIÓN INTEGRAL DE CARRETERAS. SECTOR LU-05, LUGO

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras

BUDGET / PRESUPUESTO: €8.78 million

Sector LU-05 is in the northeast of the province of Lugo and includes the Madrid – Coruña A-6 motorway, the Autovía del Noroeste between Villafranca del Bierzo and Cereixal; the N VI highway in its sections between Villafranca del Bierzo and the municipally limits of Vega de Valcarce; between the municipally limits of Vega de Valcarce and Cereixal and, finally, the highway section called N-VI which corresponds to the old N-VI route between marker posts 459.600 and 467.000.

One of the main features of this section is that it covers both ends of the Pedrafita Pass. The eastern side is in the province of León and the western side belongs to Lugo. This pass is located at an altitude of approximately 1,100 m, which means there is significant snowfall in winter.

The section of motorway belonging to the sector covers 48.80 km. The route crosses 77 viaducts with a broad range of structural solutions in their construction. It is worth adding that the A-6 has 7 double tunnels and there are two more on the N-VI: the Villafranca Tunnel and the Porteliña Tunnel. Tunnel supervision is centralized in the Pedrafita Tunnel Control Centre, located at marker post 431 on the A-6.

El Sector LU-05 se encuentra en la parte noreste de la provincia de Lugo y comprende la Autovía A-6 Madrid – Coruña, Autovía del Noroeste, entre Villafranca del Bierzo y Cereixal, la carretera N VI en los tramos entre Villafranca del Bierzo y el t.m. de Vega de Valcarce y entre el t.m. de Vega de Valcarce y el Cereixal y por último el tramo de carretera denominada N-VI a correspondiente al antiguo trazado de la N-VI entre los P.K.'s 459,600 y 467,000.

Una de las principales características del tramo es que abarca ambas vertientes del Puerto de Pedrafita, perteneciendo la vertiente este a la provincia de León y la oeste a la provincia de Lugo. Este puerto está situado a una cota próxima a los 1.100 m., lo que supone importantes precipitaciones de nieve en invierno.

El tramo de autovía adscrito al sector abarca 48,80 km. A lo largo del trazado hay 77 viaductos con un amplio abanico de soluciones estructurales en su construcción. Cabe añadir que en la A-6 se han construido 7 túneles dobles, existiendo en la N-VI dos túneles más, túnel de Villafranca y túnel de la Porteliña. El control de los mismos esta centralizado en el Centro de Control de Túneles de Pedrafita, en el P.K. 431 de la A-6.



ROAD MAINTENANCE. SECTOR PO 02 – CENTRAL PONTEVEDRA CONSERVACIÓN DE CARRETERAS. SECTOR PO 02 – PONTEVEDRA CENTRO

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras

BUDGET / PRESUPUESTO: €4.26 million

This is a section of 130 equivalent kilometres of paved surface surrounding the capital of the province of Pontevedra. It includes city accesses, among other elements, and the connection to the Marín Port.

With regard to winter road conditions, the most problematic road is the N-541 which has serious complications in the area of Cerdedo at the border between the provinces of Pontevedra and Ourense. Two snowploughs are dedicated to this sector, as well as a 300 t capacity silo for melting products for roads. There is also a brine manufacturing plant, with its corresponding storage deposits.

An integral part of the contract was the construction of the COEX operations and control centre in the town of Vilaboa.

Se trata de un sector con 130 km equivalentes de calzada que se extiende en torno a la capital de la provincia de Pontevedra. Comprende, entre otros tramos, los accesos a la ciudad, así como la conexión con el Puerto de Marín.

En lo referente a la vialidad invernal, la carretera más problemática es la N-541, que, en la zona de Cerdedo, límite entre las provincias de Pontevedra y Ourense, presenta serios problemas. Se destinan 2 equipos quitanieves al sector, así como un silo de almacenamiento de fundentes de 60 t y una nave de almacenamiento de fundentes con capacidad para 300 t. Existe asimismo una planta de fabricación de salmuera, con los correspondientes depósitos de almacenamiento asociados.

Como parte integrante del contrato se ha construido el Centro COEX de explotación y control en la localidad de Vilaboa.



ROAD MAINTENANCE. SECTOR GU-03, GUADALAJARA CONSERVACIÓN INTEGRAL DE CARRETERAS. SECTOR GU-03, GUADALAJARA

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras

BUDGET / PRESUPUESTO: €5.12 million

This contract covers the main section of the national road network in the sector GU-03, the N-211 highway. It runs through the province of Guadalajara, with an equivalent length of 91.50 km.

The section to be maintained begins in Alcolea del Pinar, where it connects with the A-2 Autovía del Nordeste motorway. It crosses the north-eastern end of the province of Guadalajara until reaching the border with the province of Teruel.

The climate is one of the determining factors for planning maintenance and operations here; attention to winter road conditions is a fundamental task. The altitude of over 1,000 m throughout almost the whole section has a major impact on the work. There are freezing temperatures for more than 7 months of the year, with a significant thermal contrast between day and night temperatures. For this reason the contract includes 6 snowploughs.

The Centro de Conservación y Explotación (Maintenance and Operations Centre) facilities are managed in this sector. The centre is located in the town of Molina de Aragón, where it has an office building, a hangar for storing de-icing products and an equipment warehouse.

El contrato comprende los tramos principales de la Red de Carreteras del Estado en el sector GU-03, la carretera N-211, a lo largo de la provincia de Guadalajara, con una longitud equivalente de 91,50 km.

El tramo a conservar se inicia en la localidad de Alcolea del Pinar, donde enlaza con al Autovía del Nordeste A-2, y atraviesa el extremo nororiental de la provincia de Guadalajara hasta el límite con la provincia de Teruel.

La climatología es uno de los factores determinantes para la planificación de las operaciones de conservación y explotación, constituyendo la atención a la vialidad invernal una tarea fundamental. La altitud, por encima de los 1.000 m en la práctica totalidad del tramo, condiciona en gran medida los trabajos, presentándose heladas durante más de 7 meses al año, con un gran contraste térmico entre el día y la noche. Así, el contrato cuenta con 6 camiones quitanieves.

En el sector se gestionan las instalaciones del Centro de Conservación y Explotación, situado en la población de Molina de Aragón, donde se ubica el edificio de oficinas, un hangar para almacenamiento de fundentes y una nave de maquinaria.

City of Culture, Santiago de Compostela
Ciudad de la Cultura, Santiago de Compostela



COMPLETED OR ONGOING WORKS
BUILDING CONSTRUCTION

OBRAS FINALIZADAS O EN EJECUCIÓN
EDIFICACIÓN

TERMINAL BUILDING EXTENSION, VIGO AIRPORT, PONTEVEDRA AMPLIACIÓN EDIFICIO TERMINAL AEROPUERTO DE VIGO, PONTEVEDRA

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (A.E.N.A.)

BUDGET / PRESUPUESTO: €53.47 million

The work that is the object of this contract consists of enlarging of the existing terminal building, as well as remodelling the current structure in such a way that the whole becomes one functional unit. The expansion has the same width as the current terminal building, which means that the current architectural and volumetric concepts are maintained.

The planned building will occupy a total surface area of more than 11,000 m², which represents a surface area increase of close to 50%. The basement level is used for machinery installations and maintenance, in addition to constituting the connection with the new parking garage. The ground floor is dedicated to departures and arrivals, providing a clear focal point of passenger handling services. The first floor is used exclusively for boarding, in an extensive area in which current services are augmented and which, moreover, includes shopping areas and an area dedicated to the V.I.P. lounge. With regard to the second floor, this is included in the general volume of the roof and is not accessible to the public. It includes the C.E.F.A.L. and meteorological offices.

The design respects the architectural concept of the existing building, thus making it easier to integrate the remodelled, larger areas into one space. It also maintains the functionality of the current building with regard to passenger flow.

It was not easy to add the new volume because it is not possible to extend the east and west sides and there are limits on the north side due to the control tower location. To the south is the hangar, which has meant that the expansion is different in length and height on each side.

The building process minimizes the effect on airport operations by establishing successive phases that make it possible to fulfil set milestones and thus ensure the airport's ongoing operability.

Two additional jet bridges for passenger boarding are included in the design, which means that service capacity is increased to 4 airplanes simultaneously. Other activities included in the project are the redesign of the control tower surroundings, using the area that currently serves as a car park for rental vehicles, and the remodelling of the access road and elimination of the service road.

Las obras objeto de este contrato consisten en la ampliación del edificio terminal existente, así como la remodelación del actual, de forma que el conjunto constituya una única unidad funcional. La ampliación presenta la misma anchura que el actual edificio terminal de forma que se respetan las actuales concepciones arquitectónica y volumétrica.

El edificio proyectado ocupa una superficie total de suelo superior a los 11.000 m², que suponen un incremento de ocupación de suelo cercana al 50%. La planta sótano se destina a instalaciones y tratamientos de equipaje, además de constituir la conexión con el nuevo aparcamiento. La planta baja se destina a salidas y llegadas, concentrando de forma clara y cómoda el proceso de trato del pasaje. La planta primera se destina exclusivamente a embarques en una amplia superficie en que se han aumentado los actuales servicios, contando además con áreas comerciales y con un espacio destinado a la sala V.I.P. En cuanto a la planta segunda, se incluye en el volumen general de la cubierta y constituye una zona no accesible al público, destinándose a las dependencias de C.E.F.A.L. y meteorología.

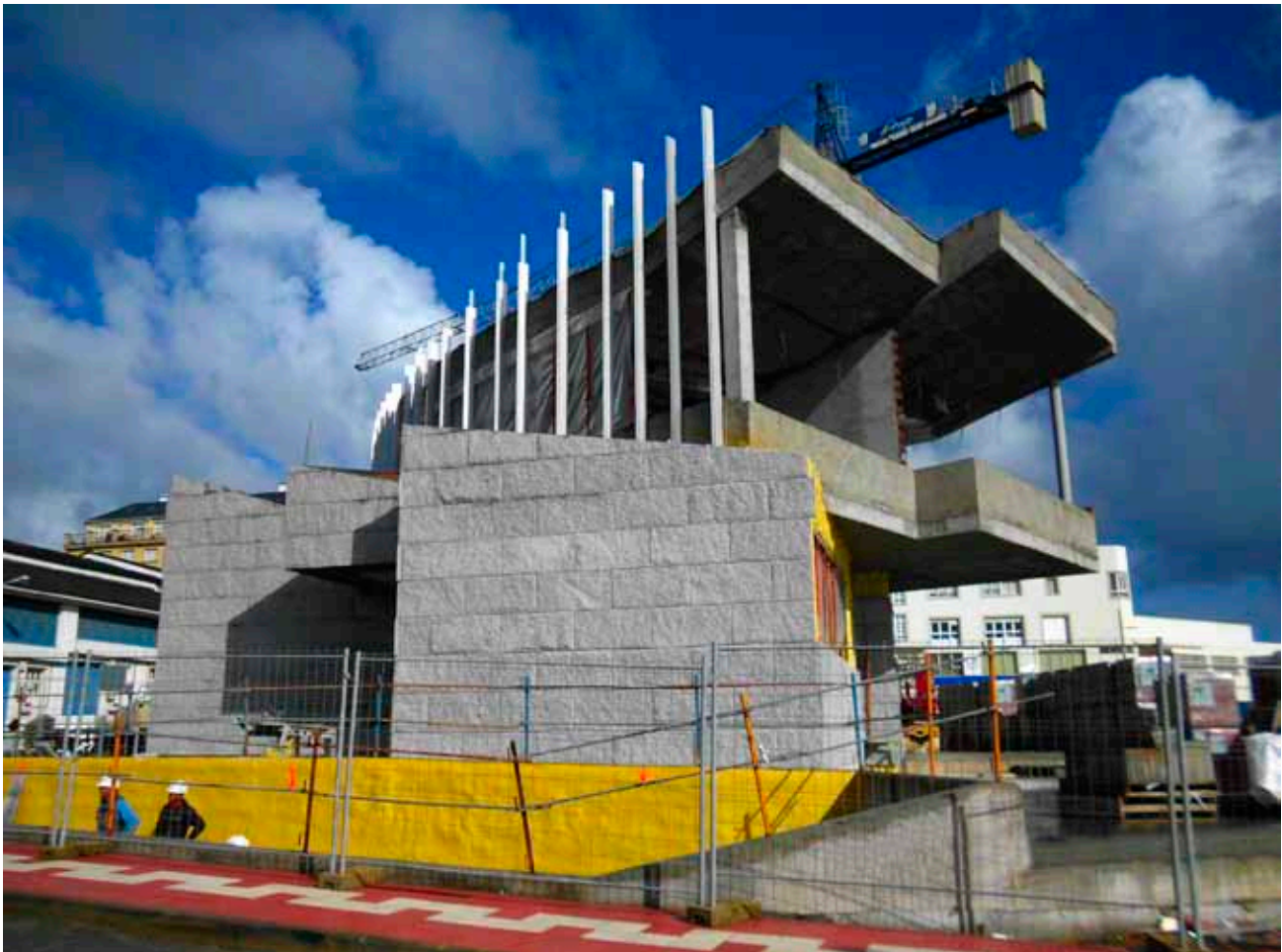
El diseño es respetuoso con el concepto arquitectónico del actual por lo que se facilita la integración de las superficies reformadas y ampliadas en un volumen único. También mantiene la funcionalidad del edificio existente en lo concerniente al flujo de pasajeros.

El encaje del volumen nuevo no ha sido fácil pues no es posible ampliar por los frentes este y oeste y existen limitaciones en el lado norte por la situación de la Torre de Control y en el lado sur por el Hangar, por lo que la ampliación es diferente en longitud y altura en ambos lados.

El proceso constructivo minimiza las afecciones a las operaciones aeroportuarias mediante el establecimiento de fases sucesivas que permiten el cumplimiento de hitos fijos para así garantizar la permanente operatividad del Aeropuerto.

Se diseñan dos pasarelas de embarque adicionales, con lo que la capacidad de servicio se aumenta a 4 aeronaves simultáneamente. Otras actuaciones incluidas en el proyecto, son el rediseño del entorno de la Torre de control, utilizando el área que actualmente sirve de parking a los vehículos de alquiler y la remodelación del vial de acceso y la supresión del vial de servicio.





BURELA PORT AUTHORITY BUILDING, LUGO

EDIFICIO CAPITANÍA MARÍTIMA DE BURELA, LUGO

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. Dirección General de la Marina Mercante

BUDGET / PRESUPUESTO: €2.12 million

The object of the contract is the construction of the new administration building that will be the new headquarters for the Port Authority of Burela.

It will be a new building and comprises a basement, a lower floor and an upper floor. Each floor has a different built surface area due to the particularities of the architecture: the basement is 625.07 m², the lower floor is 568.20 m² and the upper floor is 365.36 m². The building plot is a trapezoid of 3,600 m².

The architectural design is based on a wave breaking on a breakwater. To create this effect the lower floor is built with a ventilated façade of granite with a polygonal geometry – the breakwater – and the upper floor has a curtain wall and serigraphed glass that is intended to reproduce a digitalized wave.

The basement will be used primarily as a garage and archive, while the lower floor has different areas for general services and inspection services. The main entrance to the building is on this floor.

On the upper floor there are also two demarcated areas; one is a general services area and the other is for management. In the general services area is the Port Captain's office, a meeting room and a cluster of toilets. On the other side, in the management area, are the offices of the Operations Manager and inspectors and a room with nautical charts.

There are three types of roof on the building depending on the zone: on the upper floor there is a flat, trafficable roof finished with hydraulic concrete tiles; on the lower floor there is a non-trafficable roof constructed using pigeon-hole brick support walls covered with granite panels to give continuity to the façade and basement roof. On the outside there is a trafficable inverted roof that is landscaped with pre-grown turf on soil.

El contrato tiene por objeto la construcción de un nuevo edificio administrativo que será la nueva sede de la Capitanía Marítima de Burela.

Se trata de un edificio de nueva planta constituido por sótano, planta baja y planta alta. Cada planta, debido a la singularidad de la arquitectura, tiene una superficie construida diferente: 625,07 m² de sótano, 568,20 m² de planta baja y 365,36 m² de planta alta, ubicadas en una superficie trapezoidal de 3.600 m².

La idea del diseño arquitectónico está basada en una ola que rompe sobre escolleras. Para ello se realiza la planta baja con fachada ventilada de granito con una geometría con frentes poligonales – escollera – y la planta primera con muro cortina y vidrios serigrafiados tratando de reproducir la ola digitalizada.

El sótano se destina principalmente a uso de garaje y archivo, mientras que en la planta baja se diferencian las áreas de servicios generales y de inspección. En esta planta se encuentra el acceso principal al edificio.

En la planta alta se diferencian también dos zonas, un área de servicios generales y un área de gestión. En la zona de servicios generales se encuentra el despacho del capitán marítimo, una sala de juntas y un núcleo de aseos. Por otro lado, en el área de gestión se sitúan los despachos de jefe de servicio e inspectores y una sala de cartas náuticas.

Hay tres tipos de cubierta en el edificio dependiendo de la zona: en planta primera se realiza una cubierta plana transitable con acabado en baldosas de hormigón hidráulico; en planta baja se ejecuta una cubierta no transitable por medio de tabiques palomeros de ladrillo y acabado con aplacado de granito para dar continuidad a la fachada y en la cubierta del sótano, en el exterior, se realiza una cubierta invertida transitable ajardinada con tepes precultivados en tierra.



74 APARTAMENTS IN REGUEIRO – VIGO, PONTEVEDRA

74 VIVIENDAS EN REGUEIRO – VIGO, PONTEVEDRA

CLIENT / CLIENTE: MIRACIES, S.L.U.

BUDGET / PRESUPUESTO: €8.21 million

The project consists of building a 74 unit luxury residence building belonging to a private promoter. The plot is 5,932.00 m² and is located on Pintor Colmeiro Street in the city of Vigo. The building has two subterranean levels, a ground floor, commercial space and a tower of 13 floors plus a penthouse for facilities. It is located on a remodelled and redistributed surface area that has a recently built underground car park. From the housing units facing the sea it's possible to see the Cies Islands, which are part of the Parque Natural de las Islas Atlánticas and lend their name to the residential complex.

The building has a ventilated façade of granite and aluminium composite panels, as well as aluminium window frames with interrupted thermal bridge and double glazing with solar protection. Likewise, the project includes the use of alternative energies, with a micro-cogeneration unit on the roof of the building. The total floor area is 10,335 m².

Las obras consisten en la construcción de un edificio de 74 viviendas de lujo, correspondientes a una entidad promotora privada, sobre una parcela de 5.932,00 m² ubicada en la calle Pintor Colmeiro de la ciudad de Vigo. El edificio, que consta de 2 plantas de sótano, planta baja, local comercial y una torre de 13 plantas y ático para instalaciones, se sitúa sobre una superficie remodelada y redistribuida y que cuenta con un aparcamiento subterráneo recién construido. Desde las viviendas orientadas hacia el mar pueden divisarse las islas Cíes, que forman parte del Parque Natural de las Islas Atlánticas y dan nombre al conjunto residencial.

El edificio presenta una fachada ventilada de granito y panel composite de aluminio, con carpintería de aluminio con rotura de puente térmico y doble acristalamiento con protección solar. Asimismo, el proyecto contempla el aprovechamiento de energías alternativas, desarrollándose en la cubierta del mismo mediante una unidad de micro-cogeneración. La superficie total construida es de 10.335 m².



ENHANCEMENT OF THE PALAU D'ARXIU, BALEARIC ISLANDS REHABILITACIÓN Y REFORMA DEL PALAU D'ARXIU, ISLAS BALEARES

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Cultura

BUDGET / PRESUPUESTO: €11.95 million

This project comprises the comprehensive restoration of the building, located on Ramón Llull Street in the capital of the Balearic Islands. The building is going to become the new headquarters of the Archives of the Kingdom of Majorca.

To execute this comprehensive restoration it is necessary to demolish a large part of the building, being especially careful of the surroundings which are of archaeological value.

The renovation work will be carried out on the entire building interior, while the facade will be restored.

Once the structure has been bared it will be necessary to make a detailed study of the possible pathologies that may be present to determine the parameters and scope of the renovation work and adjust the solution proposed in the project accordingly.

The contract also includes the construction of two new buildings, separated by an interior patio and linked by a walkway. One will house document archives and the other is an annex to the restored building.

Las obras suponen la rehabilitación integral del edificio existente en la calle Ramón Llull de la capital balear para acoger la nueva sede del Archivo del Reino de Mallorca.

Para ello, se hace necesaria la demolición de una gran parte del edificio con especial cuidado en respetar un entorno con entidad arqueológica.

Los trabajos de rehabilitación afectan a la totalidad del interior del edificio, mientras que en el caso de la fachada se procede a su restauración.

Para determinar los parámetros y el alcance de los trabajos de rehabilitación será necesario, una vez descubierta la estructura, proceder a un pormenorizado estudio de las posibles patologías que pueda presentar, a fin de ajustar la solución contemplada en el proyecto.

El contrato incluye además la construcción de dos edificios de nueva planta, separados por un patio interior y comunicados por una pasarela. Uno alberga los depósitos documentales y el otro es un edificio anexo al reavilitado.

Ares – Fene WWTP, A Coruña
EDAR Ares – Fene, A Coruña



COMPLETED OR ONGOING WORKS
HYDRAULIC AND ENVIRONMENTAL WORKS

OBRAS FINALIZADAS O EN EJECUCIÓN
OBRAS HIDRÁULICAS Y MEDIO AMBIENTE

LEACHATE PURIFICATION AT AREOSA, A CORUÑA

DEPURACIÓN DE LIXIVIADOS EN LAS INSTALACIONES DE AREOSA, A CORUÑA

CLIENT / CLIENTE: Xunta de Galicia. Sociedade Galega do Medioambiente, S.A. (SOGAMA)

BUDGET / PRESUPUESTO: €1.62 million

This project comprises the design, construction and operation of facilities to treat the leachate generated at the Aresosa dump. The activities are part of the environmental complex of the Aresosa dump, in the municipality of Cerceda.

The treatment of leachate from the dump is done in two plants with reverse osmosis technology in two stages, using the open channel CD module. Unit treatment capacity per plant is 198 m³/day.

The process begins with the pumping of leachate from the settling pond to the filtering stage. It arrives at pre-treatment where the mix is homogenized to reduce its pH to optimum values for the treatment. The mix is once again pumped, using centrifugal pumps, from the homogenization area to each of the machines. There, pre-filtered water is pressurized to 70 bar to begin the first phase of reverse osmosis, which comprises 2 racks of 24 modules each. Inside the CD modules the water is forced through the membranes at high pressure into the interior of the permeate area. The water permeated in this stage will pass through a second stage, whereas the concentrate will go directly to the tank, from which it will be re-injected into the dump deposit.

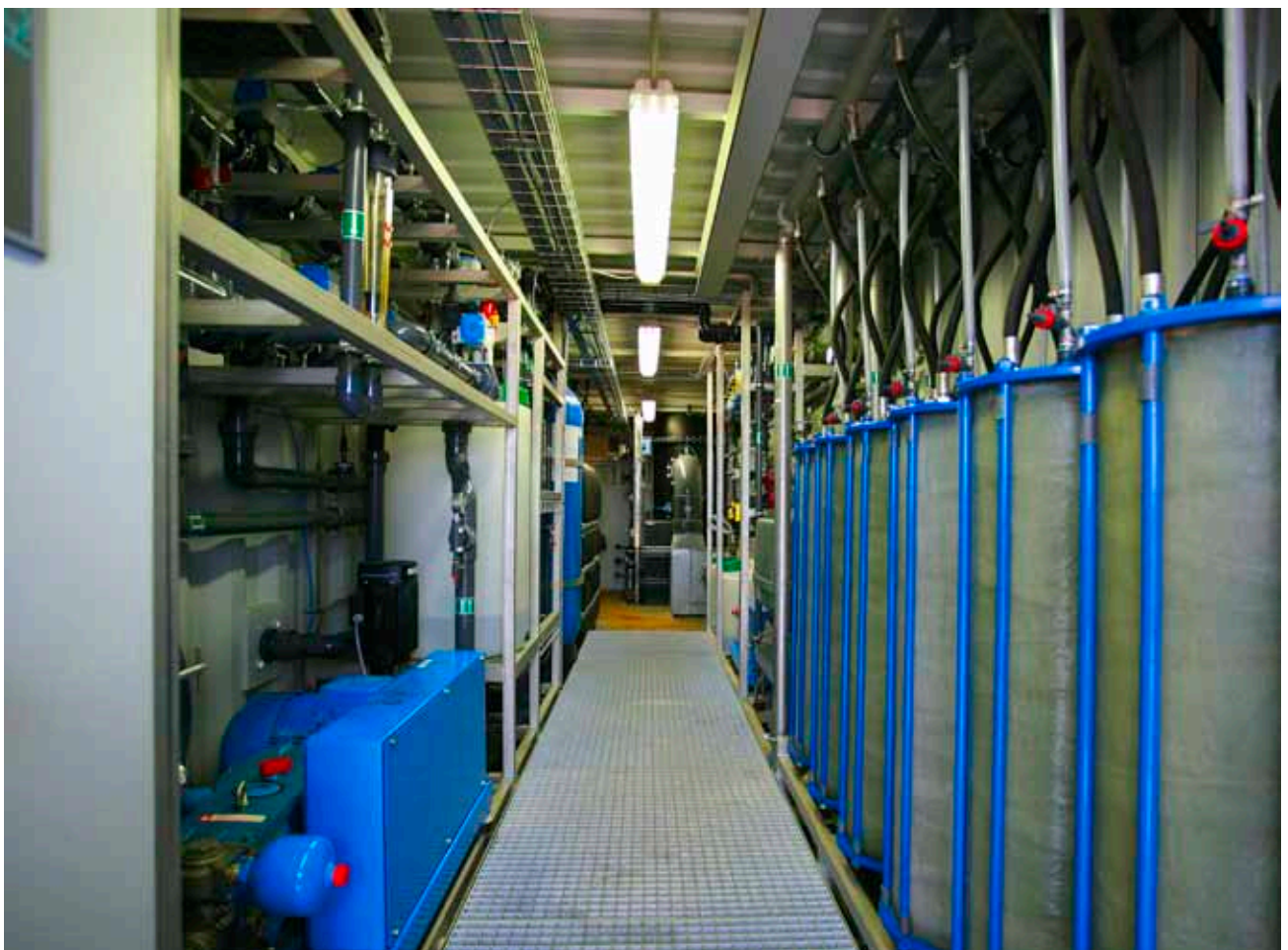
The second stage is made up of two 3 m long spiral modules, with a working pressure of 25-30 bar. The concentrate is taken back to the beginning to be mixed with the raw leachate coming in, while the clean water recovered, a volume of 92% of the total introduced, is collected in a tank. Finally, the permeate generated is strained using a natural zeolite filter that is ultimately responsible for reducing the concentration of ammonium in the outflow in order to comply with required parameters.

La obra tiene por objeto el diseño, ejecución y explotación de las instalaciones para el tratamiento de los lixiviados generados en el vertedero de Aresosa. Las actuaciones se enmarcan dentro del complejo medioambiental del vertedero de Aresosa, en el término municipal de Cerceda.

La depuración de los lixiviados del vertedero se realiza en dos plantas con tecnología de ósmosis inversa en dos etapas mediante el sistema de módulo CD de canal abierto. La capacidad de tratamiento unitario por planta es de 198 m³/día.

El proceso comienza con el bombeo de lixiviados desde la balsa de captación hasta la etapa de filtrado, para llegar entonces a un pretratamiento donde tiene lugar la homogenización de la mezcla para reducir el pH a los valores óptimos de trabajo. De la zona de homogenización hasta cada una de las máquinas se bombea de nuevo la mezcla mediante bombas centrífugas. A continuación, el agua prefiltrada se presuriza hasta 70 bares para entrar en la primera etapa de ósmosis inversa compuesta por 2 racks de 24 módulos cada uno. En el interior de los módulos CD, el agua de alimentación es forzada a alta presión a traspasar las membranas hacia el interior de la zona de permeado. El agua permeada en esta etapa pasará a una segunda, mientras que el concentrado pasará directamente al tanque desde donde será reinyectado al vaso del vertedero.

La segunda etapa está formada por dos módulos en espiral de 3 m de longitud, con una presión de trabajo de 25 a 30 bares. El concentrado será llevado a cabecera de planta para ser mezclado con el lixiviado bruto de entrada, mientras que el agua limpia recuperada, en una proporción del 92% del volumen total introducido, se recogerá en un tanque. Finalmente, el permeado generado se afina mediante un filtro natural de zeolitas que se encargará en última instancia de reducir la concentración de amonio en el efluente para de este modo cumplir con los parámetros exigidos.





TREATMENT AND WATER SUPPLY IN ISORNA. RIANXO, A CORUÑA SANEAMIENTO Y ABASTECIMIENTO EN ISORNA. RIANXO, A CORUÑA

CLIENT / CLIENTE: S.A. de gestión de servicios y conservación, GESECO

BUDGET / PRESUPUESTO: €1.99 million

The object of this project is the design and construction of the collectors, impulsions, pumps, supply network and Waste Water Treatment Station in the Isorna parish, in the municipality of Rianxo. The goal is to treat and purify the urban waste generated in the lower course of the Ulla River close to where it flows into the Arousa Inlet.

The Isorna WWTP is designed for a population of 1,200 equivalent inhabitants. The maximum admissible flow in pre-treatment and biological treatment is 10.25 l/s. The solution adopted by the WWTP is to use an activated sludge oxidation treatment with extended aeration. All of the elements are built with fibreglass-reinforced polyester. The plan includes pre-treatment through sifting, a tank for grease and nitrogen removal, a double biological line made up of two biological reactors and two secondary decanters.

The chapter corresponding to the sanitation network includes the installation of 10,000 m of collectors, as well as 7 intermediate pumping stations.

La presente obra tiene por finalidad el diseño y construcción de los colectores, impulsiones, bombeos, red de abastecimiento y Estación Depuradora de Aguas Residuales de la parroquia de Isorna, en el término municipal de Rianxo, con el objetivo de lograr el saneamiento y depuración de los vertidos urbanos generados en el curso bajo del río Ulla próximos a su desembocadura en la ría de Arousa.

La EDAR de Isorna está diseñada para una población de 1.200 habitantes equivalentes. El caudal máximo admisible en el pretratamiento y tratamiento biológico es de 10,25 l/s, siendo la solución adoptada para la EDAR un tratamiento de oxidación por fangos activos con aireación prolongada. Todos los elementos están contruídos con poliéster reforzado con fibra de vidrio. Se ha proyectado un pretratamiento mediante tamizado, un tanque de desengrasado y desnitrificación, doble línea biológica compuesta por dos reactores biológicos y dos decantadores secundarios.

En el capítulo correspondiente a la red de saneamiento se contempla la instalación de 10.000 m de colectores, así como de 7 estaciones de bombeo intermedias.



WWTP IN VILAVERDE. CORISTANCO, A CORUÑA EDAR EN VILAVERDE. CORISTANCO, A CORUÑA

CLIENT / CLIENTE: Xunta de Galicia. Augas de Galicia

BUDGET / PRESUPUESTO: €0.97 million

This project is designed to provide a solution to the dumping of waste waters in the parishes of Cereo and Valencia in the municipality of Coristanco.

There will be a new ramified network that is 7,200 m long and between 250 and 500 mm wide that channels the waste water to the existing waste collector. From there it is carried to the WWTP by means of two pumping stations.

The solution adopted is to use an activated sludge oxidation treatment with extended aeration. The maximum admissible flow in pre-treatment and biological treatment is 575 m³/day. The installation has a bar screening for fines using sifting as well as an emergency channel with rough screening, a double line of biological treatment with extended aeration and elimination of nitrogen and phosphorous, an insulated blower building, a gravity thickener, dehydration and sludge silo, and also an ozone disinfection system.

El proyecto tiene por objeto dar solución al vertido de aguas residuales en las parroquias de Cereo y Valencia, en el término municipal de Coristanco.

Se proyecta una nueva red ramificada, de 7.200 m de longitud y diámetros entre 250 y 500 mm, que conduce las aguas residuales hacia el colector existente para reunión de vertidos y su conducción hasta la EDAR mediante dos estaciones de bombeo.

La solución adoptada es de tratamiento de oxidación por fangos activos con aireación prolongada. El caudal máximo admisible en el pretratamiento y tratamiento biológico es de 575 m³/día. La instalación tiene un desbaste de finos mediante tamizado y canal de emergencia con reja de gruesos, una doble línea de tratamiento biológico con oxidación prolongada y eliminación de nitrógeno y fósforo, edificio de soplantes aislado, espesador de gravedad, deshidratación y silo de fangos, además de contar también con desinfección mediante ozono.

New port in Punta Langosteira, A Coruña
Nuevo puerto en Punta Langosteira, A Coruña



COMPLETED OR ONGOING WORKS
OTHER WORKS

OBRAS FINALIZADAS O EN EJECUCIÓN
OTRAS OBRAS

WESTERN MARITIME PROMENADE – ELCHE PARK. BENIDORM, ALICANTE PASEO MARÍTIMO DE PONIENTE – PARQUE ELCHE. BENIDORM, ALICANTE

CLIENT / CLIENTE: Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport

BUDGET / PRESUPUESTO: €1.30 million

This project comprise the remodelling of the western beach, from the area previously renovated in phase I to Elche Park, in Benidorm. In this way not only will the accesses be improved, but the promenade will be integrated into the new design.

The work consists of demolishing the existing pavements and walls, then building steps and a ramp using a framework of 5 cm thick concrete panels propped against reinforced concrete walls like buttresses and twice the number of block walls between buttresses. The whole will be finished off with decorative pieces of white concrete.

Likewise, approximately 1,000 m² of pavement will be laid, of two kinds: concrete paving stones and special porcelaneous stoneware paving with circular and triangular elements on a concrete base that will give continuity to the existing promenade.

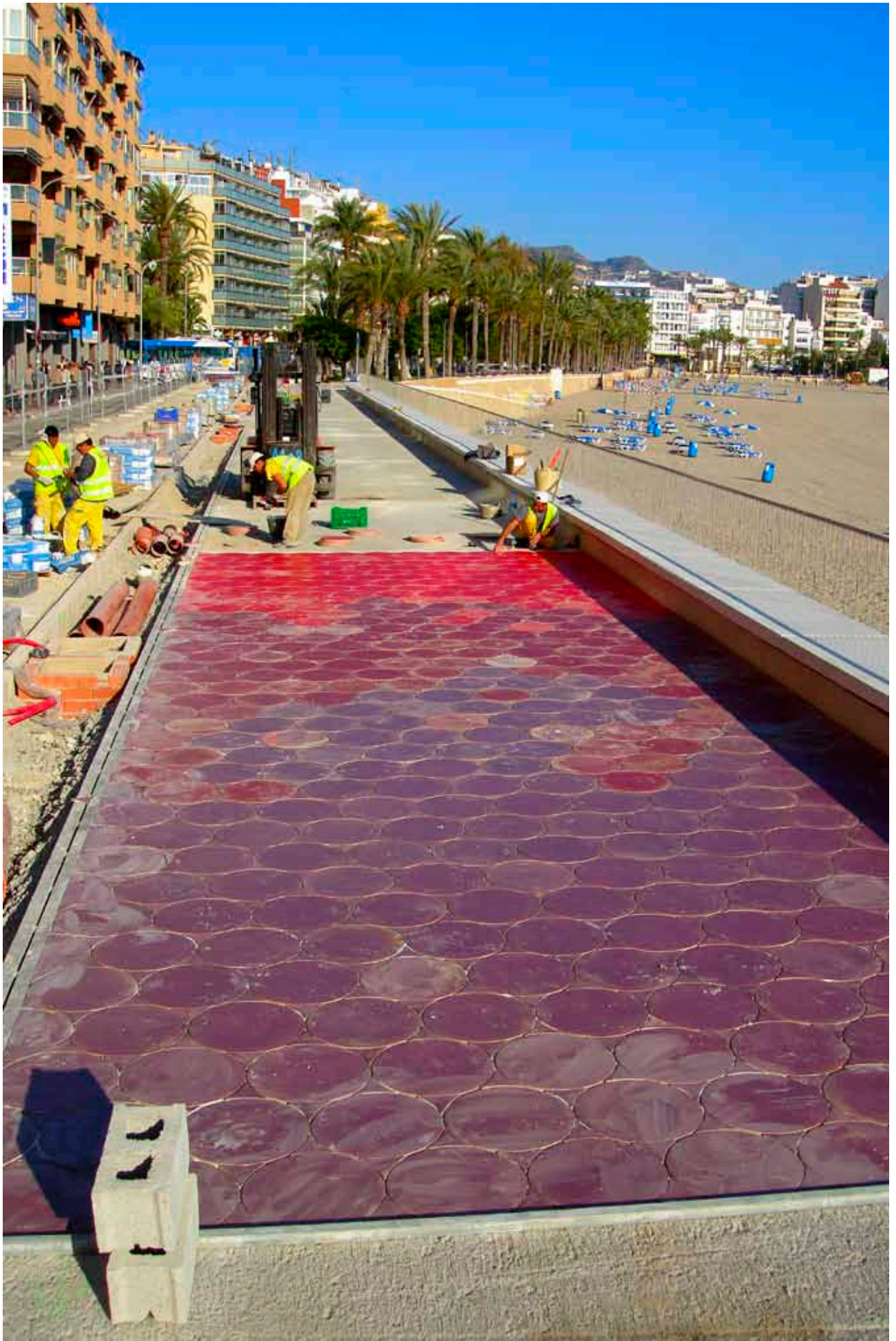
The work is complemented by the spreading of approximately 1,000 t of asphalt on the Avenida de la Armada Española next to the promenade, and the installation of 900 m² of outdoor flooring made of copper-treated pine.

La obra supone la remodelación del paseo de la playa de poniente, desde la zona anteriormente renovada en la fase I hasta el Parque de Elche, en Benidorm. De esta forma, se consigue integrar el paseo en el nuevo diseño, además de mejorar los accesos.

Los trabajos consisten en la demolición de los pavimentos y muros existentes y la ejecución de una escalinata y rampa mediante forjado de tablero ramillón de hormigón de 5 cm de espesor apoyados en muros de hormigón armado a modo de contrafuertes y doble número de muros de bloque entre contrafuertes. Se rematará todo con piezas decorativas de hormigón blanco.

Asimismo, se ejecutan aproximadamente 1.000 m² de pavimento de dos tipos: loseta de hormigón y una pieza especial de gres porcelánico con piezas circulares y triangulares sobre solera de hormigón que dará continuidad al paseo existente.

Los trabajos se complementan con el extendido de aproximadamente 1.000 t de hormigón bituminoso en la Avenida de la Armada Española, contigua al paseo, y la colocación de 900 m² de tarima para exteriores de madera de pino cuperizado.



Salvador Prime Real Estate, Brazil
Proyecto residencial Salvador Prime, Brasil



INTERNATIONAL ACTIVITY

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

DEVELOPMENT OF COPASA'S INTERNATIONAL ACTIVITY

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD INTERNACIONAL DE COPASA

It was in the year 2006 that “S.A. de Obras y Servicios, COPASA” made the strategic decision to increase its geographic diversification by taking part in international contracts, making it a fundamental policy to choose countries with a high level of legal and economic security.

From that time onwards, COPASA has journeyed throughout the international market and is now present in eight different countries in which it has been awarded various contracts.

The first international project awarded to our company was the construction of the “Smolyan Wastewater Treatment Plant” in Bulgaria, which was signed on March 29, 2007. Our business in this country continued as we were awarded several other contracts, all financed using European Union funding.

In Romania, one of the destination countries assigned the greatest amount of European funding, COPASA is present in the construction of several rail, water and road projects.

At the same time as COPASA started to do business in the Eastern European market, it also began to explore different ways to break into the markets of the most stable countries in Latin America.

As a result of such work, our company is now established in several Latin American countries. In Mexico, after its design and construction, COPASA now operates “Tlalnepantla Parking” in the State of Mexico. In Brazil we are developing and constructing two major residential real estate projects in Salvador, Bahia, as well as participating in the concession of the “New Belo Horizonte Bus Station”, Belo Horizonte being the capital of the State of Minas Gerais. This country's great infrastructure market is providing COPASA with wonderful opportunities to expand its business profile.

Our company was able to break into the Chilean market by acquiring the company URBANA CHILE, which specialized in urban services and infrastructure concessions. This company holds the concession for the collection of solid urban wastes in several Chilean municipalities as well as the concession for the construction and operation of three underground parking lots with over 1,000 spots in the commune of Vitacura in Santiago, Chile. The construction of the first of these parking lots was completed in March 2010 and it has been operational ever since.

Fue en el año 2006, cuando “S.A. de Obras y Servicios, COPASA” tomó la decisión estratégica de incrementar su diversificación geográfica participando en contratos internacionales, fijando como premisa fundamental la elección de países con alto nivel de seguridad jurídica y económica.

Desde ese momento, COPASA ha recorrido un camino por el mercado internacional que le ha permitido tener presencia en la actualidad en ocho países, en los cuales ha sido adjudicataria de diversos contratos.

El primer proyecto internacional adjudicado a nuestra empresa fue la construcción de la “Planta de Depuración de Aguas Residuales de Smolyan”, en Bulgaria, cuya firma se produjo el 29 de marzo de 2007. La actividad en este país continuó con la adjudicación de varios contratos más, todos ellos financiados con fondos de la Unión Europea.

En Rumanía, uno de los países receptores con mayor cantidad de fondos europeos asignados, COPASA está presente en la construcción de varios proyectos ferroviarios, hidráulicos y de carreteras.

Al mismo tiempo que se iniciaban actividades en el mercado del este de Europa, COPASA comenzó a explorar por distintas vías la penetración en los países más estables de América Latina.

El fruto de este trabajo ha sido la implantación actual de nuestra empresa en varios países latinoamericanos. En México, después de su diseño y construcción, COPASA opera el “Aparcamiento de Tlalnepantla”, en el Estado de México. En Brasil se están desarrollando y construyendo dos importantes proyectos inmobiliarios residenciales en Salvador de Bahía, además de participar en la concesión de la “Nueva Terminal de Autobuses de Belo Horizonte”, capital del Estado de Minas Gerais. El pujante negocio de infraestructuras de este país está proporcionando a COPASA grandes oportunidades para ampliar su cartera de negocios.

La penetración de nuestra empresa en el mercado chileno se hizo mediante la adquisición de la empresa URBANA CHILE, especializada en servicios urbanos y concesiones de infraestructuras. Esta empresa tiene la concesión para la recogida de residuos sólidos urbanos en varios municipios chilenos, así como la concesión para la construcción y explotación de tres aparcamientos subterráneos de más de 1.000 plazas en la comuna de Vitacura, en Santiago de Chile. La construcción del primero de estos aparcamientos finalizó en marzo de 2010, encontrándose desde entonces en explotación.



At the end of this year, 2011, the Chilean Ministry of Public Works awarded COPASA two significant infrastructure projects: the “Bridge over the Maule River” and the “Bicentennial Bridge over the Bío-Bío River”, which will allow the company to put its high degree of specialization in this area of construction to use.

COPASA has also managed to break into the market in two countries in the Maghreb region, namely, Algeria and Morocco, in both countries working on the construction of water treatment projects.

As the pinnacle of this international journey which began in the year 2006, on October 26, 2011 news broke of a very important event for the immediate future of our company: a Spanish consortium, of which COPASA has a significant share, was officially awarded the construction, operation and maintenance of the “Makkah – Madinnah high-speed line” in Saudi Arabia. This project, with a budget of almost 6.7 billion euros, is a worldwide leader in the world of high-speed trains and will allow COPASA the greatest degree of involvement in one of the areas of business in which our company has become highly specialized.

The road traveled thus far has not yet come to an end and, in line with COPASA’s strategic goals, will continue with new contracts and new countries, following a fundamental policy of performing a risk analysis prior to each project and evaluating the company’s ability to complete said projects.

A finales de este año 2011, el Ministerio de Obras Públicas de Chile ha adjudicado a COPASA dos importantes proyectos de infraestructuras, el “Puente sobre el río Maule” y el “Puente Bicentenario sobre el río Bío-Bío”, los cuales permitirán poner en práctica la alta especialización alcanzada por la empresa en este tipo de construcción.

También ha logrado COPASA entrar en dos países del magreb, como son Argelia y Marruecos, en ambos con la construcción de proyectos de tratamiento de aguas.

Y como colofón a esta andadura internacional iniciada en el año 2006, el 26 de octubre de 2011 se produjo una noticia trascendental para el futuro inmediato de nuestra empresa: la adjudicación oficial a un consorcio español, en el que COPASA tiene una participación destacada, de la construcción, operación y mantenimiento de la “Línea de ferrocarril de alta velocidad entre La Meca y Medina”, en Arabia Saudí. Este proyecto, con un presupuesto cercano a los 6.700 millones de €, es una referencia mundial en el mundo de la alta velocidad ferroviaria, y permitirá a COPASA participar al más alto nivel en uno de los campos de actividad en el que nuestra empresa ha alcanzado una alta especialización.

El camino recorrido no ha terminado, y de acuerdo con la línea estratégica de COPASA, se prolongará con nuevos contratos y nuevos países, teniendo como premisas fundamentales el análisis previo de riesgos de cada proyecto y la evaluación de la capacidad de la empresa para llevarles a cabo.

SAUDI ARABIA ARABIA SAUDÍ



HIGH SPEED RAILWAY MAKKAH – MADINNAH LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD LA MECA – MEDINA



CLIENT / CLIENTE: Saudi Railways Organization (S.R.O.)

BUDGET / PRESUPUESTO: €639.10 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 10 / 2011

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: In progress / En ejecución

ALGERIA ARGELIA



SUPPLY AND INSTALLATION OF EQUIPMENT OF OUED RHIOU WSP IN RELIZANE SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE EQUIPOS ETAP OUED RHIOU EN RELIZANE



CLIENT / CLIENTE: Office Nationale de l'Assainissement d'Algerie (ONA)

BUDGET / PRESUPUESTO: €0.94 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 11 / 2005

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Completed / Terminada

SUPPLY AND INSTALLATION OF EQUIPMENT OF TISSEMSILT WSP SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE EQUIPOS EN LA ETAP DE TISSEMSILT



CLIENT / CLIENTE: Office Nationale de l'Assainissement d'Algerie (ONA)

BUDGET / PRESUPUESTO: €0.99 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 01 / 2006

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Completed / Terminada

WWTP IN BISKRA
EDAR EN BISKRA



CLIENT / CLIENTE: Ministère des Ressources en l'Eau
BUDGET / PRESUPUESTO: €25.09 million
AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 11 / 2011
CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Not started / Sin empezar

BRAZIL
BRASIL



SALVADOR PRIME REAL ESTATE PROJECT
PROYECTO INMOBILIARIO SALVADOR PRIME



CLIENT / CLIENTE: Syene
BUDGET / PRESUPUESTO: €93.75 million
AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 09 / 2009
CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: In progress / En ejecución

VILLA PRIVILEGE REAL ESTATE PROJECT
PROYECTO INMOBILIARIO VILLA PRIVILEGE



CLIENT / CLIENTE: Syene
BUDGET / PRESUPUESTO: €75.00 million
AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 08 / 2009
CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: In progress / En ejecución

NEW BELO HORIZONTE BUS STATION
NUEVA TERMINAL DE AUTOBUSES DE BELO HORIZONTE



CLIENT / CLIENTE: Prefeitura de Belo Horizonte
BUDGET / PRESUPUESTO: €28.00 million
AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 04 / 2012
CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: In progress / En ejecución



WWTP IN SMOLYAN
EDAR EN SMOLYAN



CLIENT / CLIENTE: Ministry of Environment and Water
BUDGET / PRESUPUESTO: €9.56 million
AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 02 / 2007
CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Completed / Terminada

WWTP IN SLIVEN
EDAR EN SLIVEN



CLIENT / CLIENTE: Ministry of Environment and Water
BUDGET / PRESUPUESTO: €18.24 million
AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 01 / 2009
CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Completed / Terminada

CHILE

CHILE



CONSTRUCTION OF A BRIDGE OVER THE MAULE RIVER CONSTRUCCIÓN PUENTE SOBRE EL RÍO MAULE



CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Obras Públicas de Chile. Dirección de Vialidad

BUDGET / PRESUPUESTO: €24.91 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 03 / 2012

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: In progress / En ejecución

CONSTRUCTION OF A BICENTENARY BRIDGE OVER THE BIOBÍO RIVER CONSTRUCCIÓN PUENTE DEL BICENTENARIO SOBRE RÍO BIOBÍO



CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Obras Públicas de Chile. Dirección de Vialidad

BUDGET / PRESUPUESTO: €63.10 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 04 / 2012

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: In progress / En ejecución

MSW COLLECTION AND TRANSPORTATION SERVICE IN SAN JAVIER SERVICIO DE RECOGIDA Y TRANSPORTE DE RSU EN SAN JAVIER



CLIENT / CLIENTE: Municipalidad de San Javier

BUDGET / PRESUPUESTO: €3.27 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 03 / 2007

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Operation / Explotación

PARKING LOT IN VITACURA, SANTIAGO DE CHILE PARKING EN VITACURA, SANTIAGO DE CHILE



CLIENT / CLIENTE: Comuna de Vitacura, Santiago de Chile

BUDGET / PRESUPUESTO: €10.80 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 04 / 2007

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Operation / Explotación

MAINTENANCE SERVICE, IMPROVEMENT OF GREEN AREAS AND MSW IN SAN JAVIER SERVICIO DE MANTENIMIENTO, MEJORA DE ÁREAS VERDES Y RSU EN SAN JAVIER



CLIENT / CLIENTE: Municipalidad de San Javier

BUDGET / PRESUPUESTO: €0.60 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 04 / 2008

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Operation / Explotación

MSW COLLECTION AND TRANSPORTATION SERVICE IN RANCAGUA SERVICIO DE RECOGIDA Y TRANSPORTE DE RSU EN RANCAGUA



CLIENT / CLIENTE: Municipalidad de Rancagua

BUDGET / PRESUPUESTO: €17.37 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 08 / 2010

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Operation / Explotación

MSW HANDLING SERVICES IN TEMUCO SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE RSU EN TEMUCO



CLIENT / CLIENTE: Municipalidad de Temuco

BUDGET / PRESUPUESTO: €3.38 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 02 / 2006

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Completed / Terminada

MSW COLLECTION AND TRANSPORTATION SERVICE IN PARRAL SERVICIO DE RECOGIDA Y TRANSPORTE DE RSU EN PARRAL



CLIENT / CLIENTE: Municipalidad de Parral

BUDGET / PRESUPUESTO: €6.07 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 02 / 2007

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Operation / Explotación

MOROCCO
MARRUECOS



SEWAGE WORKS IN SAIDIA
SANEAMIENTO EN SAIDIA



CLIENT / CLIENTE: Officce Nationale de l'Eau Potable
BUDGET / PRESUPUESTO: €3.74 million
AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 10 / 2010
CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Not started / Sin empezar

MEXICO
MÉXICO



PARKING LOT IN TLALNEPANTLA
PARKING EN TLALNEPANTLA



CLIENT / CLIENTE: Municipalidad de Tlalnepantla
BUDGET / PRESUPUESTO: €6.10 million
AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 01 / 2008
CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: Operation / Explotación



ZALAU RAILWAY STATION

ESTACIÓN DE FERROCARRIL EN ZALAU



CLIENT / CLIENTE: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA

BUDGET / PRESUPUESTO: €7.93 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 07 / 2011

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: In progress / En ejecución

WWTP IN TÂRGU MURES

EDAR EN TÂRGU MURES



CLIENT / CLIENTE: SC Compania AQUASERV SA

BUDGET / PRESUPUESTO: €6.44 million

AWARD DATE / FECHA DE ADJUDICACIÓN: 05 / 2012

CURRENT STATUS / ESTADO ACTUAL: In progress / En ejecución



Curro connection, Pontevedra
Enlace de Curro, Pontevedra



CONTRACT AWARDING

CONTRATACIÓN



Construction of a crossing point in Santiago del Monte. Gijón – Pravia line, Asturias

Construcción de punto de cruzamiento en Santiago del Monte. Línea Gijón – Pravia, Asturias

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. F.E.V.E.

BUDGET / PRESUPUESTO: €2.16 million

Costa da Morte highway, A Coruña

Autovía de la Costa da Morte, A Coruña

CLIENT / CLIENTE: Xunta de Galicia. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas

BUDGET / PRESUPUESTO: €197.05 million

Rail tamping; Galicia, Asturias and Cantabria 2011. Plot 2, Asturias

Bateo de vía en Galicia, Asturias y Cantabria 2011. Lote 2, Asturias

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. F.E.V.E.

BUDGET / PRESUPUESTO: €1.65 million

Execution and security measures for the alternative access ramp to the Mining Museum, Teruel

Ejecución y medidas de seguridad del plano inclinado como alternativa de acceso al Museo Minero, Teruel

CLIENT / CLIENTE: Ayuntamiento de Escucha

BUDGET / PRESUPUESTO: €1.17 million

Court building in Ourense

Edificio judicial en Ourense

CLIENT / CLIENTE: Xunta de Galicia. Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia

BUDGET / PRESUPUESTO: €16.30 million

Redistribution and modernization of the fifth floor of the MAEC (Ministry of Foreign Affairs) – Headquarters, Palacio de Santa Cruz, Madrid

Redistribución y modernización de espacios de la quinta planta del MAEC. Sede Palacio de Santa Cruz, Madrid

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación. Dirección General del Servicio Exterior

BUDGET / PRESUPUESTO: €1.09 million

Construction of the platform for the High Speed North – Northwest Corridor Madrid – Galicia; Section: O Cañizo Tunnel, right track, Ourense

Construcción de plataforma del Corredor Norte – Noroeste de Alta Velocidad. Línea de Alta Velocidad Madrid – Galicia, Tramo: Túnel O Cañizo vía derecha, Ourense

CLIENT / CLIENTE: Ministerio de Fomento. A.D.I.F.

BUDGET / PRESUPUESTO: €73.59 million

Haramain High Speed Railway Makkah – Madinnah, Saudi Arabia

Línea de Alta Velocidad La Meca – Medina, Arabia Saudí

CLIENT / CLIENTE: Saudi Railways Organization (S.R.O.)

BUDGET / PRESUPUESTO: €639.10 million

Tamping track machine
Bateadora de vía



RAILWAY MACHINERY STATION

PARQUE DE MAQUINARIA DE VÍA

RAILWAY MACHINERY STATION PARQUE DE MAQUINARIA DE VÍA

COPASA, believes in modernizing and improving its equipment and railway stock. In 2011 it incorporated a new GM S-319 locomotive with 1,970 CV (1,943 hp) of power, which has been used since September 16 in the maintenance of the High Speed Madrid-Valencia line.

This year the machinery acquired the previous year was also put to use, such as the five SOREMA ballast hopper wagons, a NEWAG 1,500 CV (1,479 hp) V211 locomotive, a MATISA B66 U tamping track, a PLASSER USP-2005 profiler and a PLASSER DGS-62N dynamic stabilizer.

In the last part of 2011, COPASA's railway machinery fleet began the planning process and purchase of the machinery needed for the major Saudi Arabian railway project, which will connect the holy cities of Makkah and Madinnah.

COPASA, en su línea de modernizar y mejorar los equipos y maquinaria ferroviaria, ha incorporado a su Parque, durante el año 2011, una nueva locomotora GM S-319 de 1.970 CV de potencia, que desde el 16 de septiembre presta sus servicios en el contrato de mantenimiento de la Línea de Alta Velocidad entre Madrid y Valencia.

En este año también se ha puesto en marcha la maquinaria adquirida el año anterior, como las cinco tolvas de balasto de la marca SOREMA, una locomotora V211 de 1.500 CV NEWAG, una bateadora de aparatos de vía MATISA B66 U, una perfiladora PLASSER USP-2005 y un estabilizador dinámico PLASSER DGS-62N.

Durante el último periodo del año 2011, el Parque de Maquinaria ferroviaria de COPASA ha comenzado las gestiones de planificación y compra de la maquinaria necesaria para el importante proyecto ferroviario de Arabia Saudí, que unirá las Ciudades Santas de La Meca y Medina.



Sewage collector in Ourense
Colector de aguas residuales en Ourense



PROCESS IMPROVEMENT
AND ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

MEJORA DE PROCESOS
Y GESTIÓN AMBIENTAL

PROCESS IMPROVEMENT AND ENVIRONMENTAL MANAGEMENT MEJORA DE PROCESOS Y GESTIÓN AMBIENTAL

COPASA's activity complies with the requirements established in the UNE-EN-ISO 9001 quality standards and the UNE-EN-ISO 14001 Environmental Management System. The renewal of both certifications is processed when the annual audits by AENOR (for Quality) and Bureau Veritas Certificación (for Environmental Management) are passed.

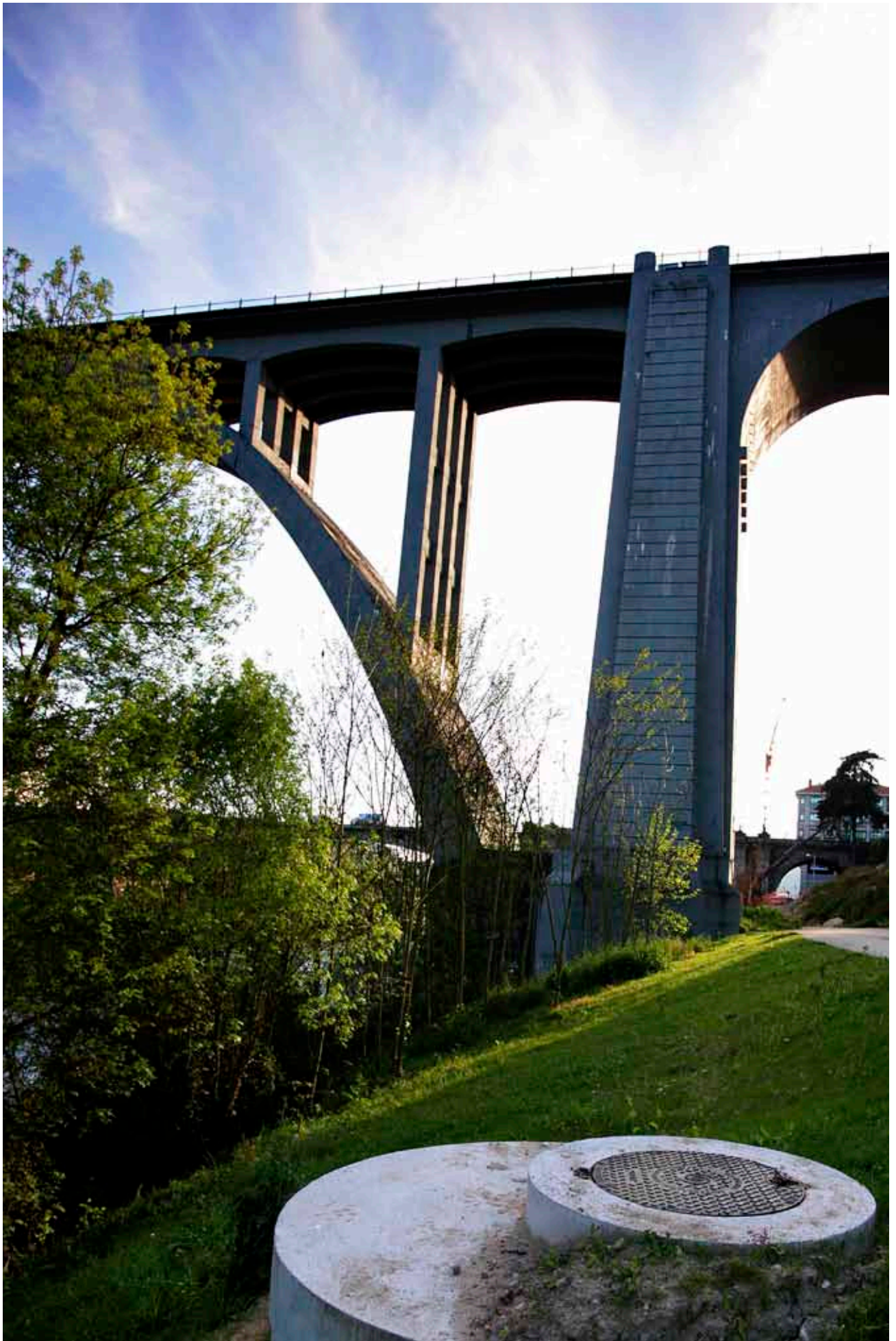
During 2011:

- The Environmental Management certification was renewed.
- An integrated global project management system was implemented.
- A total of 168 internal quality and environmental audits were performed.
- The client satisfaction perception indicator result was 8.2 out of 10.

Las actuaciones de COPASA cumplen los requisitos establecidos en las normas UNE-EN-ISO 9001 de Calidad y UNE-EN-ISO 14001 de Medio Ambiente. La renovación de ambas certificaciones se realiza tras superar anualmente las auditorías de AENOR, en Calidad y de Bureau Veritas Certificación, en Medio Ambiente.

Durante el ejercicio 2011:

- Se ha renovado la certificación de Medio Ambiente.
- Se ha implementado un sistema integrado de gestión de obra global.
- Se han realizado un total de 168 auditorías internas de Calidad y Medio Ambiente.
- El indicador de la percepción de la satisfacción del cliente ha dado como resultado un 8.2 sobre 10.



Mollet – Girona track assembly
Montaje de vía Mollet – Girona



R&D&I

I + D + i

R&D&I

I + D + i

R&D&I: RESEARCH, DEVELOPMENT AND INNOVATION

For several years S.A. de Obras y Servicios, COPASA, has provided support for Research and Development and Innovation activities in order to increase the company's value and competitiveness, thus ensuring its continuity and growth.

COPASA is a member of various organizations and forums dedicated to R&D&I support: The Plataforma Tecnológica Española de la Construcción (PTEC – the Spanish Construction Technology Platform), the Asociación Nacional de Constructores Independientes (ANCI – the National Association of Independent Constructors), the Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX – the Association of Infrastructure Maintenance and Operation Companies), and the Asociación Española de Empresas de Tecnologías del Agua (ASAGUA – the Spanish Association of Water Technology Companies). COPASA has carried out research projects with these partners as well as other companies, universities and technology centres in the sector in order to join forces for the development of shared initiatives that maximize proposal value, not just within the company itself but for the entire construction sector.

Currently, COPASA has numerous R&D&I projects underway that are certified under the ISO 166001 standard by accredited entities: AENOR, EQA and ACIE.

The projects developed by our company to date are as follows:

- Design and development of new tunnel building solutions in unstable terrain with high water presence. Certified by EQA.
- Design and development of new building solutions for bridges with wide arches in especially unstable terrain. Certified by EQA.
- Study, design and development of a new railway infrastructure model for high speed trains and make possible the use of the same track by different gauge trains. Certified by EQA.
- Calculation method for dry masonry walls used for earth retention.
- GEORADAR- GPS system for the evaluation and maintenance of road and bridge pavements.
- Sistema Automatizado de Organización de Obras- SAOO (Automatic Project Organization System) – Software development.
- Heuristic calculation for bridge.
- Solutions for the Design and Execution of the Regueirón Viaduct's unique geometry on unstable slopes.
- Definition of in situ forged concrete formwork removal timeframes.

I + D + i, INVESTIGACIÓN, DESARROLLO E INNOVACIÓN

S.A. de Obras y Servicios, COPASA se ha propuesto desde hace varios ejercicios incrementar el valor y la competitividad de la compañía impulsando el desarrollo de actividades de Investigación, Desarrollo e innovación (I + D + i), asegurando así su continuidad y su crecimiento.

COPASA es miembro de diferentes organizaciones y foros dedicados a impulsar la I + D + i: la Plataforma Tecnológica Española de la Construcción (PTEC), Asociación Nacional de Constructores Independientes (ANCI), Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX), Asociación Española de Empresas de Tecnologías del Agua (ASAGUA), con las cuales desarrolla y ha desarrollado proyectos de investigación, así como con otras empresas del sector, Universidades y Centros Tecnológicos, con el objeto de aunar esfuerzos y desarrollar iniciativas conjuntas que maximicen el valor de las propuestas, no sólo dentro de la propia empresa, sino en todo el sector de la construcción.

En la actualidad, COPASA tiene en su haber numerosos proyectos de I + D + i certificados según la norma ISO 166001 por entidades acreditadas: Aenor, EQA y ACIE.

Los proyectos desarrollados por nuestra empresa hasta la fecha son los siguientes:

- Diseño y desarrollo de nuevas soluciones constructivas de túneles en terrenos inestables con elevada presencia de agua. Certificado por EQA.
- Diseño y desarrollo de nuevas soluciones constructivas en puentes de amplias luces sobre terrenos especialmente inestables. Certificado por EQA.
- Estudio, diseño y desarrollo de un nuevo modelo de infraestructura ferroviaria para tren de alta velocidad que permita la circulación de trenes de diferentes anchos por la misma vía. Certificado por EQA.
- Método de Cálculo de muros de mampostería en seco para contención de tierras.
- Sistema GEORADAR- GPS para la evaluación y mantenimiento de pavimentos de carreteras y puentes.
- Sistema Automatizado de Organización de Obras – SAOO. Desarrollo del software .
- Cálculo Heurístico de tableros de puentes.
- Solución de Diseño y Ejecución del Viaducto de Regueirón de geometría singular sobre laderas inestables.
- Definición de plazos de descimbrado de Forjados de hormigón in situ.



- Optimization of road safety solutions applied during maintenance.
- Optimización de las soluciones de Seguridad Vial aplicadas desde la Conservación.
- Optimization of wintertime road use preventive treatments through use of detailed meteorological forecasts in order to minimize economic, social, and environmental impacts.
- Optimización de los tratamientos preventivos de vialidad invernal a través de predicciones meteorológicas al detalle, para minimizar su impacto económico, social y ambiental.
- Development of advanced fibre optic based optical sensors for evaluating construction material properties and the structural health of infrastructures.
- Desarrollo de Sensores Ópticos Avanzados Basados en Fibra Óptica para la Determinación de las Propiedades de los Materiales Constructivos y la Salud Estructural de Infraestructuras.
- Design and development of advanced techniques for the maintenance and operation of port infrastructures (DYNAPORT project).
- Diseño y desarrollo de técnicas avanzadas para la conservación, mantenimiento y explotación de infraestructuras portuarias (Proyecto DYNAPORT).
- Use of satellite positioning systems for improved fleet management for snowploughs and emergency vehicles.
- Sistemas de posicionamiento por satélites para la mejora de la gestión de las flotas de vehículos quitanieves y auxiliares.
- Automatic management and usage control system for individual and collective safety equipment based on the use of radio frequency identification labels (RFID), for the prevention of occupational hazards in the construction sector.
- Sistema automatizado de gestión y control del uso de los equipos de protección individual y colectiva basado en el empleo de etiquetas de radio frecuencia (RFID) para la Prevención de Riesgos Laborales en el sector de la construcción.

R&D&I

I + D + i

THE DYNAPORT PROJECT:

- Design and development of advanced techniques for the preservation, maintenance and operation of port facilities.

Trial methods and the installation of sensors and computer tools that make it possible to improve control over port infrastructure operations and life cycles were fine tuned in the Dynaport project, as was the prediction of their long term behaviour. All of this was documented using the writing of protocols and recommendations that were brought together in a book.

Through its web page, the DYNAPORT platform updates the data collected by the sensors that are installed in the Punta Langosteira port and processes the information.

This tool has been put at the disposal of the A Coruña Port Authority.

The project has been presented at various conferences:

- Presentation of the DYNAPORT project at the XI Spanish meeting of shores and ports in Las Palmas de Gran Canaria on May 5-6, 2011.
- Presentation of the DYNAPORT project at the Conference on Advances in Construction Materials held 05-07 September 2011 in Hong Kong.
- Presentation of the DYNAPORT project at the VI National congress of civil engineering on 23-24 November 2011.

EL PROYECTO DYNAPORT:

- Diseño y desarrollo de técnicas avanzadas para la conservación, mantenimiento y explotación de infraestructuras portuarias.

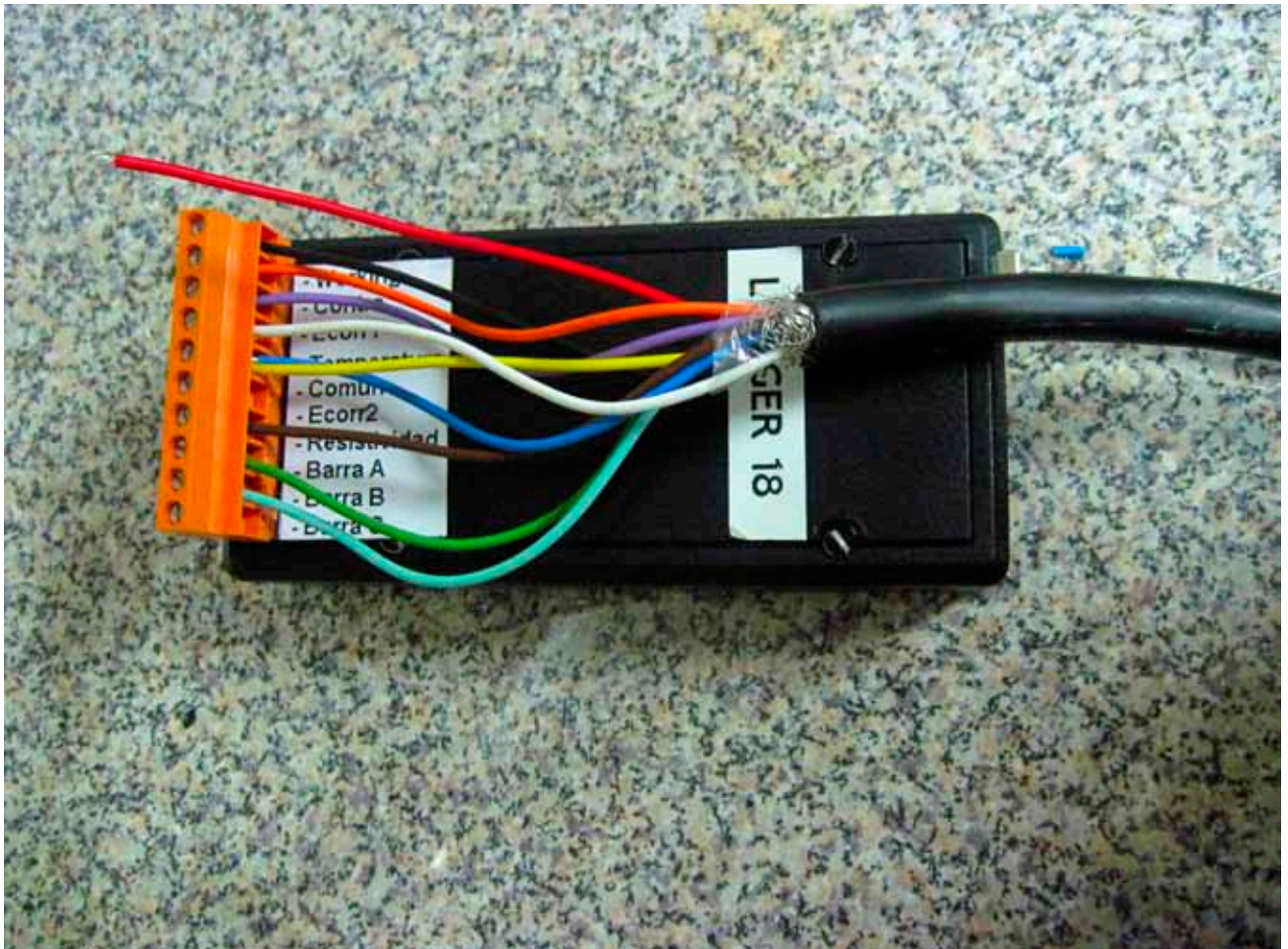
En el proyecto Dynaport se han puesto a punto métodos de ensayo, instalación de sensores y herramientas informáticas que permiten mejorar el control de la puesta en obra y del ciclo de vida de infraestructuras portuarias así como la predicción de su comportamiento a largo plazo. Todo ello documentado mediante la redacción de protocolos y recomendaciones que se reúnen en un libro.

La plataforma DYNAPORT, mediante su página web, actualiza los datos recogidos de los sensores instalados en el puerto de Punta Langosteira y procesa la información recogida.

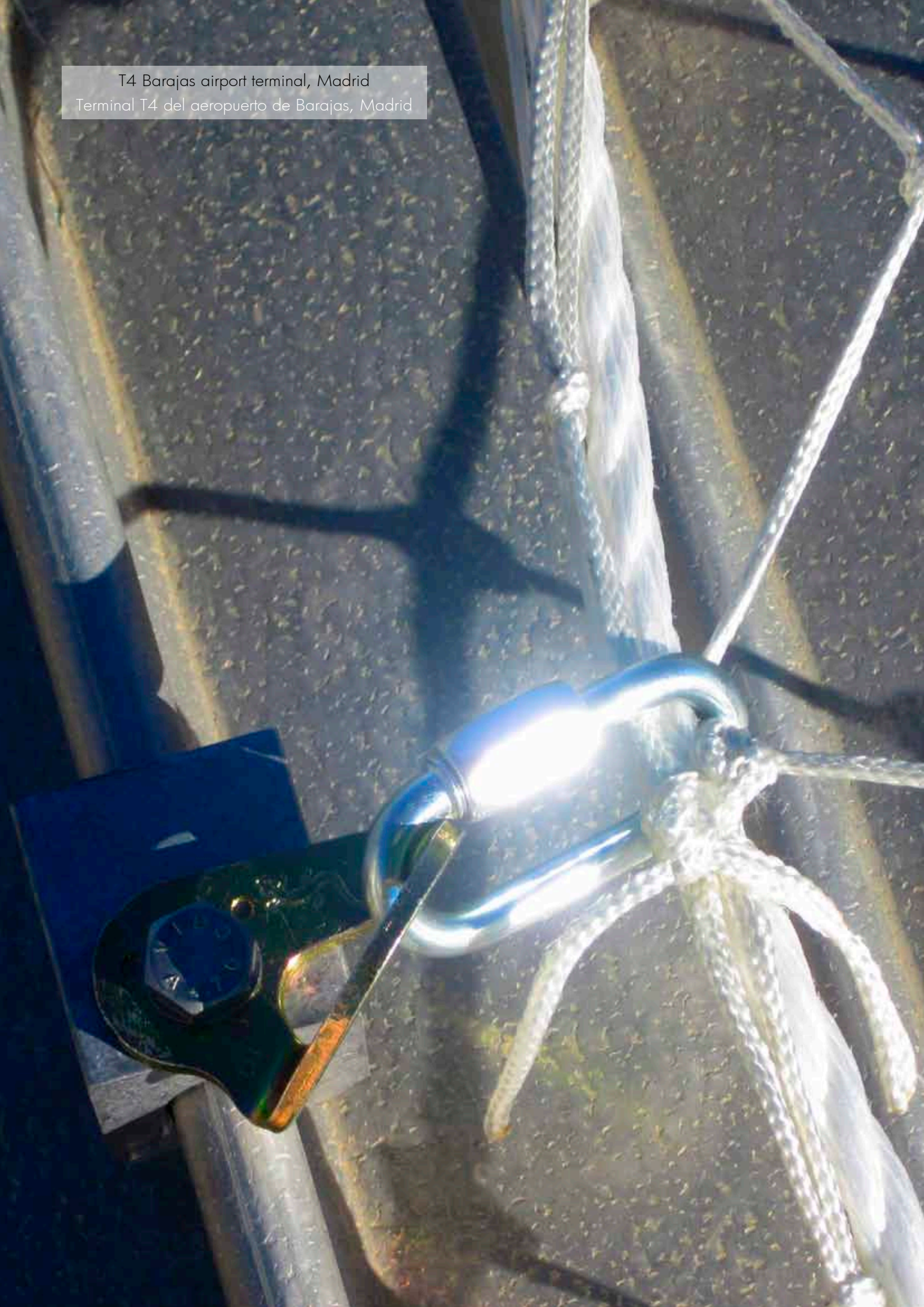
Esta herramienta se ha puesto a disposición de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

El proyecto se ha presentado a varios congresos:

- Presentación del DYNAPORT en las XI Jornadas Españolas de Costas y Puertos en Las Palmas de Gran Canaria los días 05 y 06 de mayo de 2011.
- Presentación del DYNAPORT en el Congreso sobre avances en materiales de construcción celebrado los días 05 al 07 de septiembre de 2011 en Hong Kong.
- Presentación del DYNAPORT en el VI Congreso Nacional de Ingeniería Civil los días 23 y 24 de noviembre de 2011.



T4 Barajas airport terminal, Madrid
Terminal T4 del aeropuerto de Barajas, Madrid



HEALTH AND SAFETY

SEGURIDAD Y SALUD

HEALTH AND SAFETY SEGURIDAD Y SALUD

In 2011, the Health and Safety Department continued to develop the standardization of the company's production processes from a prevention point of view. One of the processes developed during the last year was the maintenance of high-speed infrastructures, which joins the conventional track and road infrastructure processes already defined.

In order to bring preventive management closer to all employees, the Health and Safety Management System manuals were distributed through the company's computer platform (SAOO).

As a culmination to the effort made by all personnel, the system's legal auditing was successfully renewed, as was the OHSAS 18001/2007 standard certification.

Additionally, the company was successfully included once again in the Registro de Empresas Acreditadas del Sector de la Construcción (Register of Accredited Construction Industry Companies).

However, the most outstanding event of 2011 was without a doubt the reduction in the accident rate in our company to its lowest level since the creation of the Health and Safety Department. The Incidence Index was 53.45.

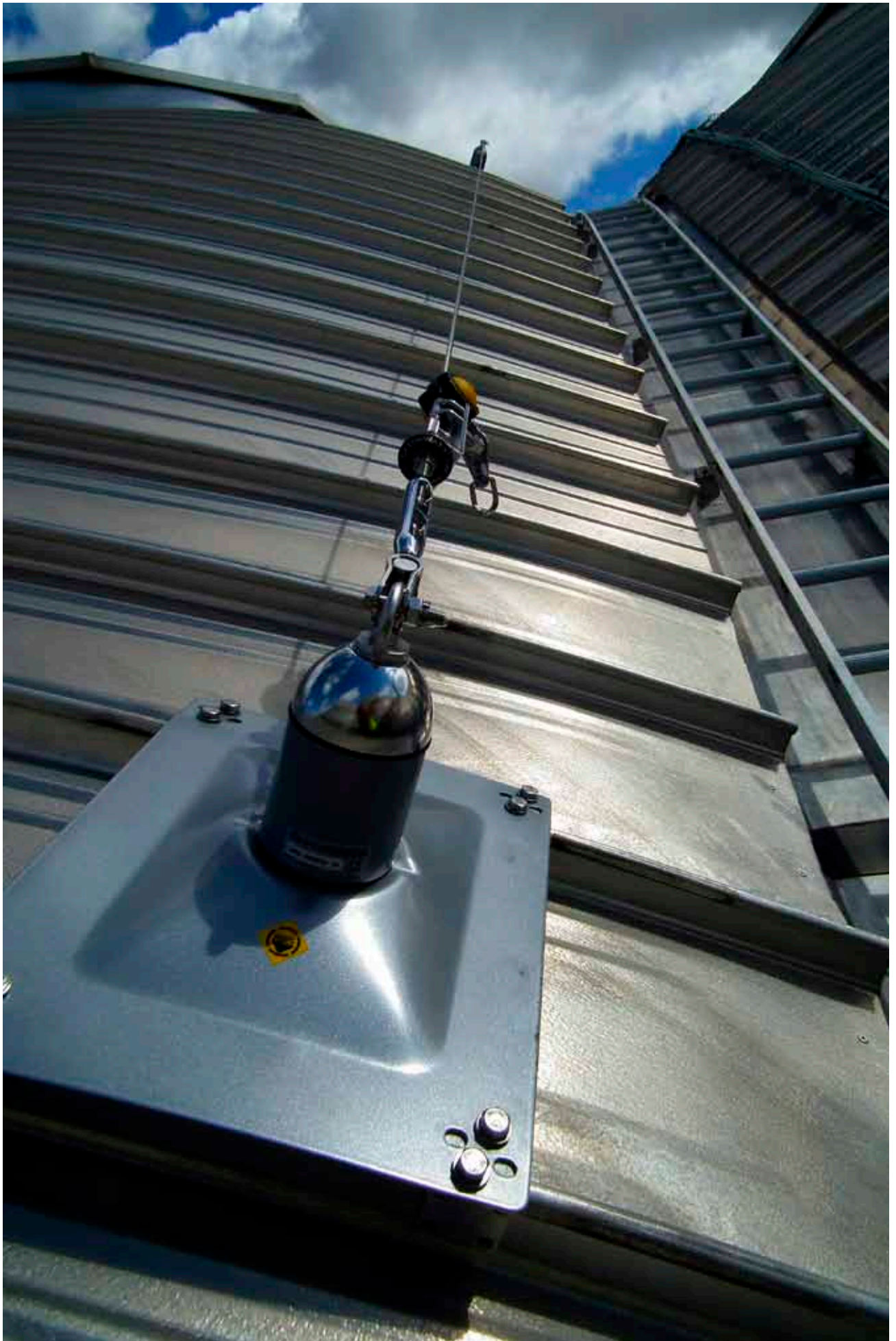
Durante el año 2011 el Departamento de Seguridad y Salud ha seguido desarrollando la estandarización de los procesos productivos de la compañía desde el punto de vista preventivo. Uno de los procesos desarrollado durante el pasado año ha sido el mantenimiento de infraestructuras de alta velocidad, que se une a los ya desarrollados en infraestructuras convencionales de vía y carreteras.

Con el fin de acercar la gestión preventiva a todos los trabajadores, se ha procedido a distribuir los manuales, procedimientos y registros del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en la plataforma informática de la Compañía (SAOO).

Como colofón al esfuerzo realizado por todo el personal, se ha conseguido renovar la auditoría legal del sistema y la certificación bajo el estándar OHSAS 18001/2007.

Además se ha procedido a renovar satisfactoriamente la inscripción de la Compañía en el Registro de Empresa Acreditadas del Sector de la Construcción.

Pero sin duda el hecho más destacable del año 2011 ha sido la reducción del Índice de Siniestralidad de nuestra empresa al valor mínimo desde la creación del Departamento de Seguridad y Salud, alcanzándose un Índice de Incidencia de 53,45.



Track renewal works in Calaf – Manresa, Barcelona

Renovación de vía Calaf – Manresa, Barcelona



HUMAN RESOURCES

RECURSOS HUMANOS

HUMAN RESOURCES RECURSOS HUMANOS

Because people are a priority resource in any business organization, COPASA considers its staff to be a fundamental pillar, the cornerstone of its structure. The employees provide support and to a large degree represent the roots of the company's success.

Our desire to employ the sector's best professionals in order to obtain optimal results in our goals means Human Resources must pay special attention to the ongoing, specialized training of company personnel. It must also provide incentives favouring employee motivation in a way that satisfies their needs and expectations, in both the professional and personal environments.

A reflection of our professionals' employment stability is that 60% of the employment contracts at S.A. de Obras y Servicios, COPASA, were open-ended in 2011 (15% more than the previous year). The average number of employees this year was 1,052, distributed as indicated below.

Siendo el humano el recurso prioritario en cualquier organización empresarial, COPASA considera a sus trabajadores el pilar fundamental, la piedra angular de su estructura, donde se apoya, donde radica en gran medida el éxito de esta Compañía.

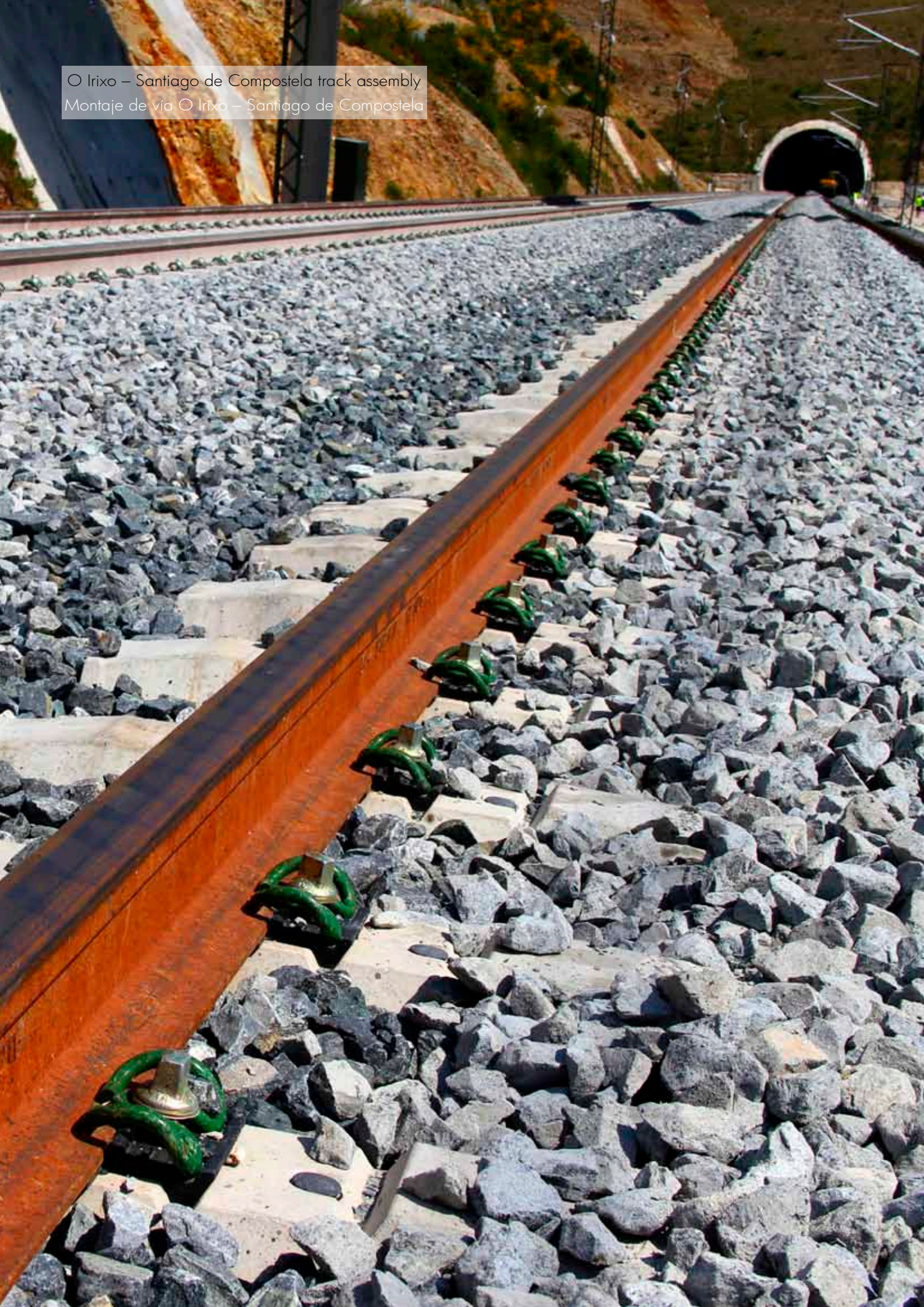
El afán por contar con los mejores profesionales del sector para la obtención de óptimos resultados en nuestros objetivos hace que, desde el Departamento de Recursos Humanos, se preste especial atención a la formación continua y especializada del personal, así como al desarrollo de estímulos que favorezcan la motivación de los trabajadores de forma que sus necesidades y expectativas se vean satisfechas, tanto en el ámbito profesional como en el personal.

Como reflejo de la estabilidad laboral de nuestros profesionales, durante el año 2011 los contratos laborales de carácter indefinido de la plantilla de S.A. de Obras y Servicios, COPASA ha alcanzado el 60% (un 15% más que el año anterior), siendo la media del personal durante este año de 1.052 empleados, según la distribución que se detalla a continuación.

Human resources / Recursos humanos	
Engineers, architects and other degrees Ingenieros, arquitectos y otros titulados	209
Administration Administración	158
Supervisors, foremen and operators Encargados, capataces y operarios	685
TOTAL	1,052



○ Irixo – Santiago de Compostela track assembly
Montaje de vía ○ Irixo – Santiago de Compostela

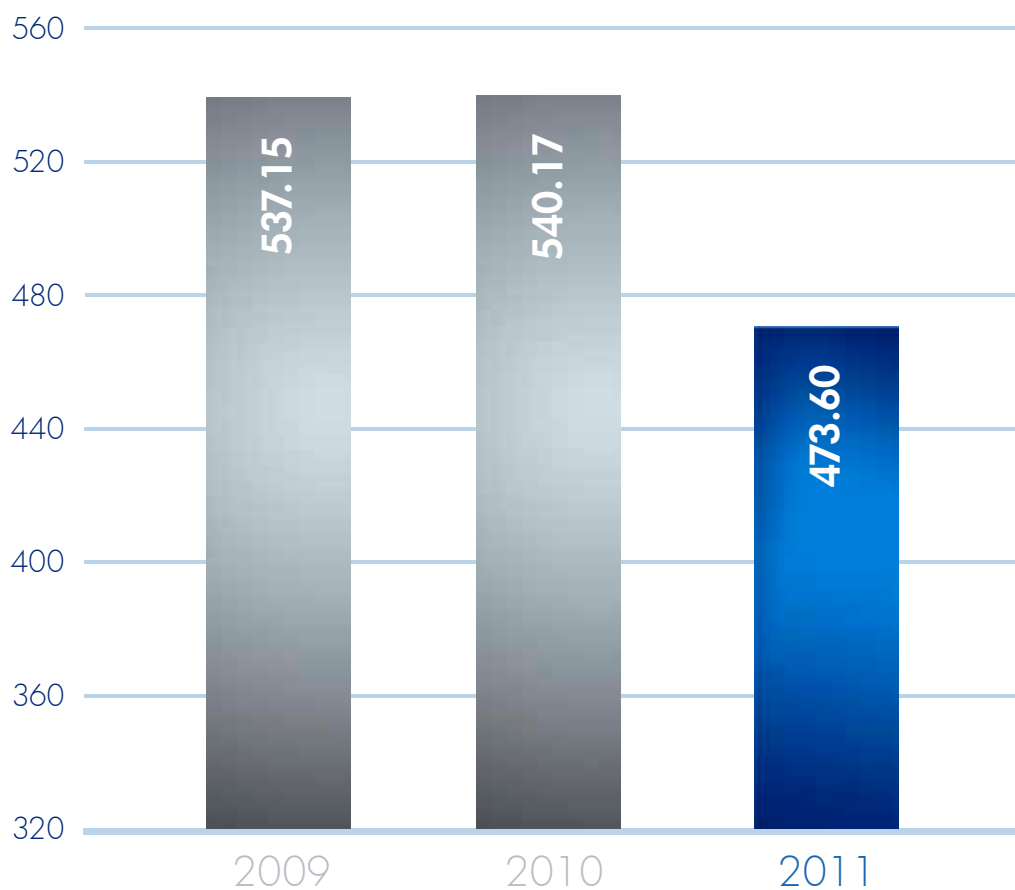


ECONOMIC AND FINANCIAL INFORMATION
COPASA GROUP
AND S.A. DE OBRAS Y SERVICIOS, COPASA

INFORMACIÓN ECONÓMICO – FINANCIERA
GRUPO COPASA
Y S.A. DE OBRAS Y SERVICIOS, COPASA

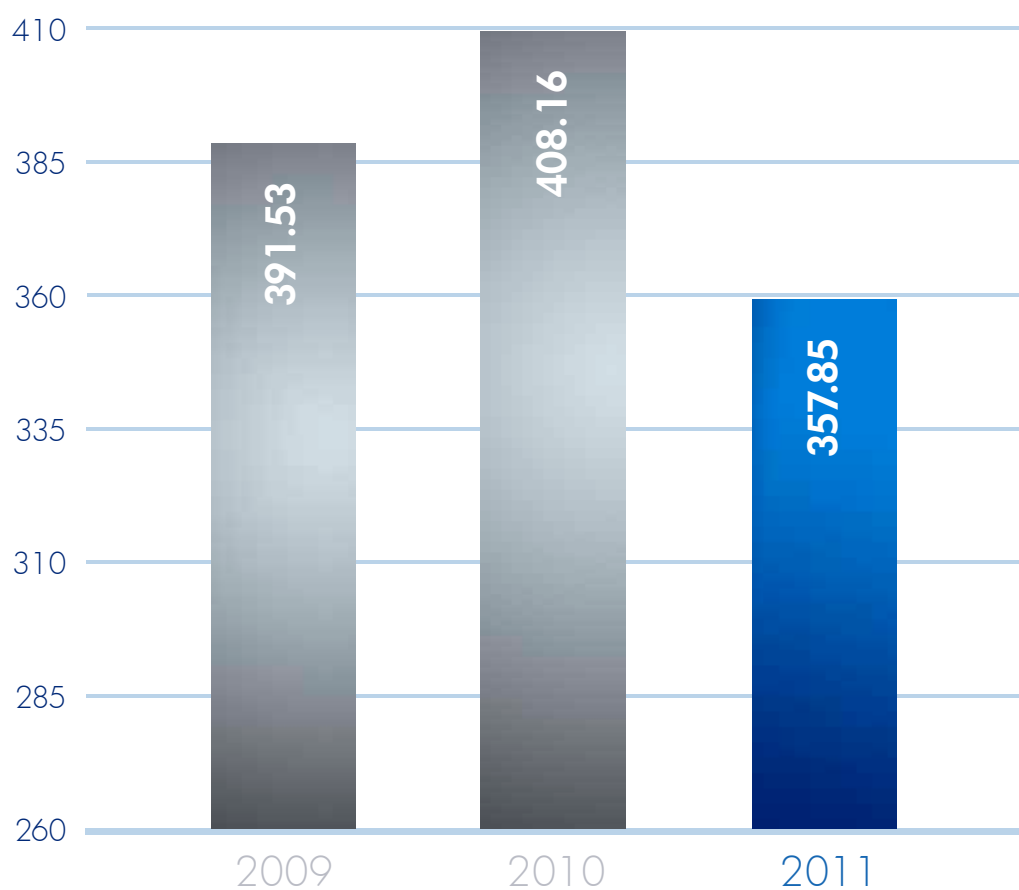
Year / año	Amount / importe
2009	537.15
2010	540.17
2011	473.60

(in million of €)
(en millones de €)



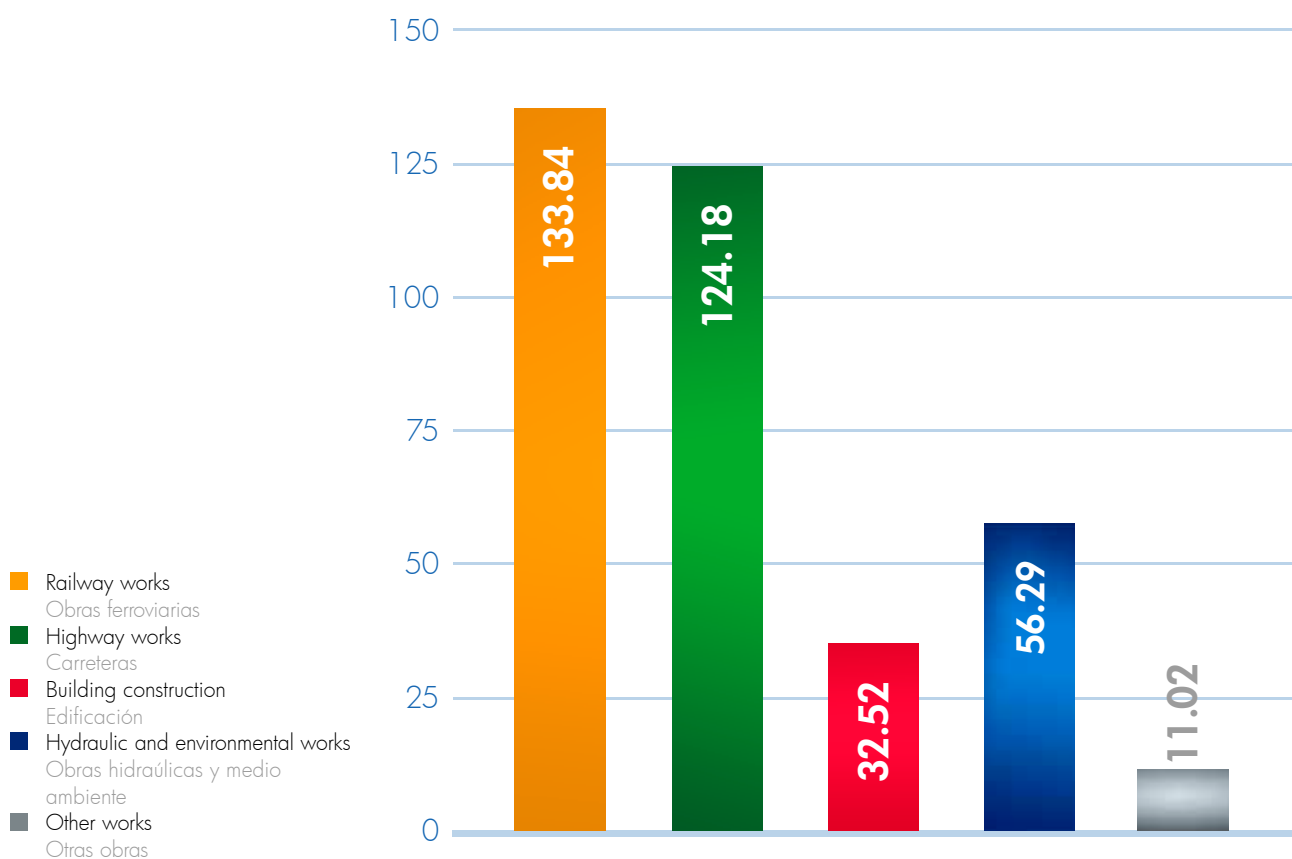
Year / año	Amount / importe
2009	391.53
2010	408.16
2011	357.85

(in million of €)
(en millones de €)



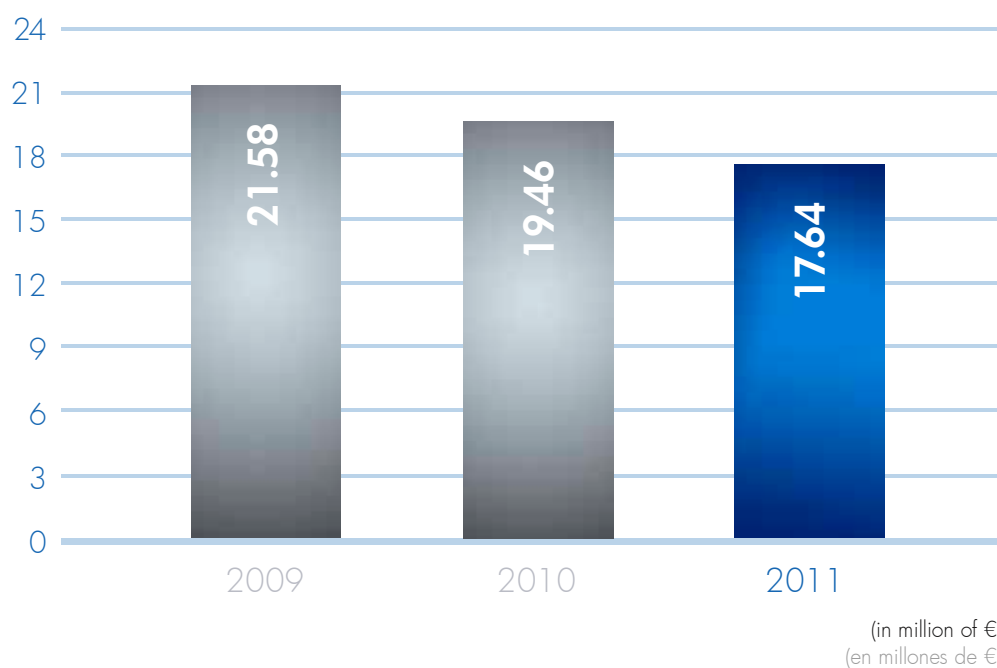
Activity / tipo de obra	%	Amount / importe
Railway works Obra ferroviaria	37.40	133.84
Highway works Carreteras	34.70	124.18
Building construction Edificación	9.09	32.52
Hydraulic and environmental works Obras hidráulicas y medio ambiente	15.73	56.29
Other works Otras obras	3.08	11.02
TOTAL	100.00	357.85

(in million of €)
(en millones de €)



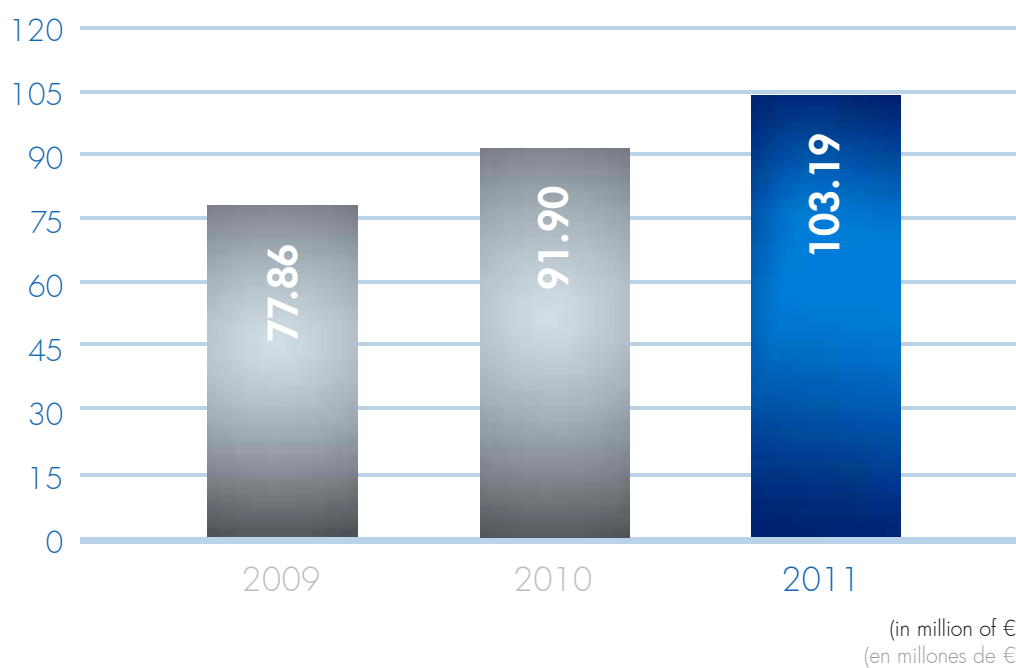
S.A. de Obras y Servicios, COPASA

Evolution of profit before tax Evolución del beneficio antes de impuestos



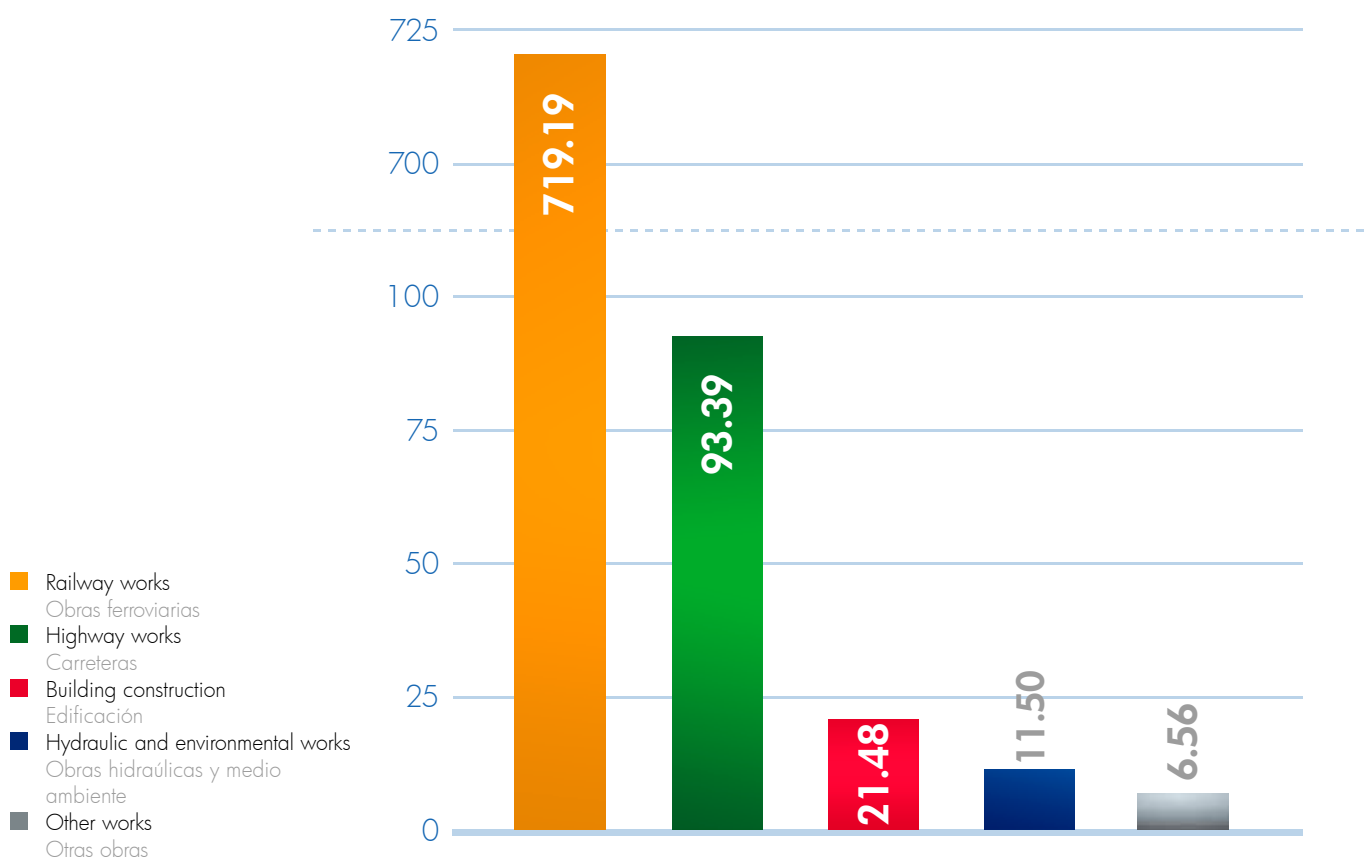
S.A. de Obras y Servicios, COPASA

Evolution of equity Evolución de los recursos propios



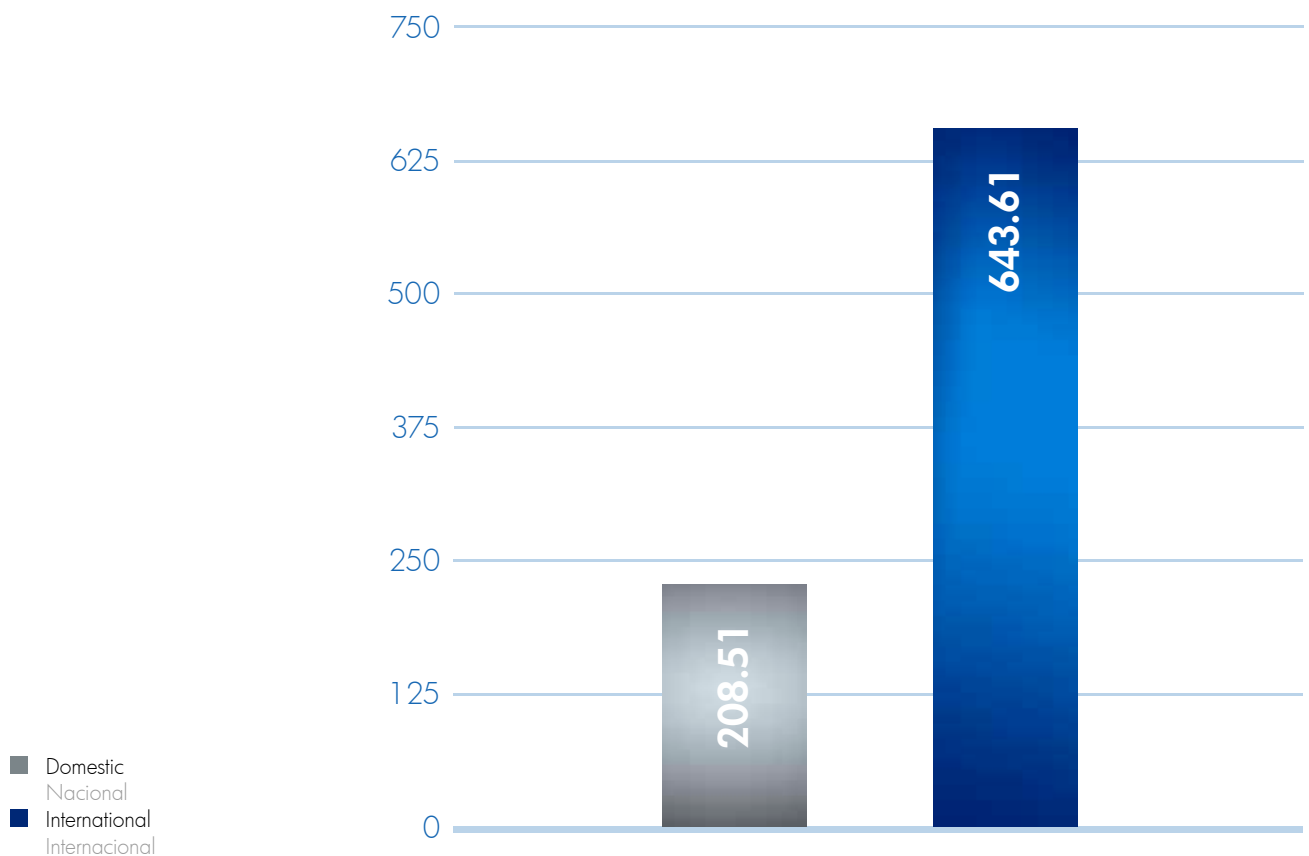
Activity / tipo de obra	%	Amount / importe
Railway works Obra ferroviaria	84.40	719.19
Highway works Carreteras	10.96	93.39
Building construction Edificación	2.52	21.48
Hydraulic and environmental works Obras hidráulicas y medio ambiente	1.35	11.50
Other works Otras obras	0.77	6.56
TOTAL	100.00	852.12

(in million of €)
(en millones de €)



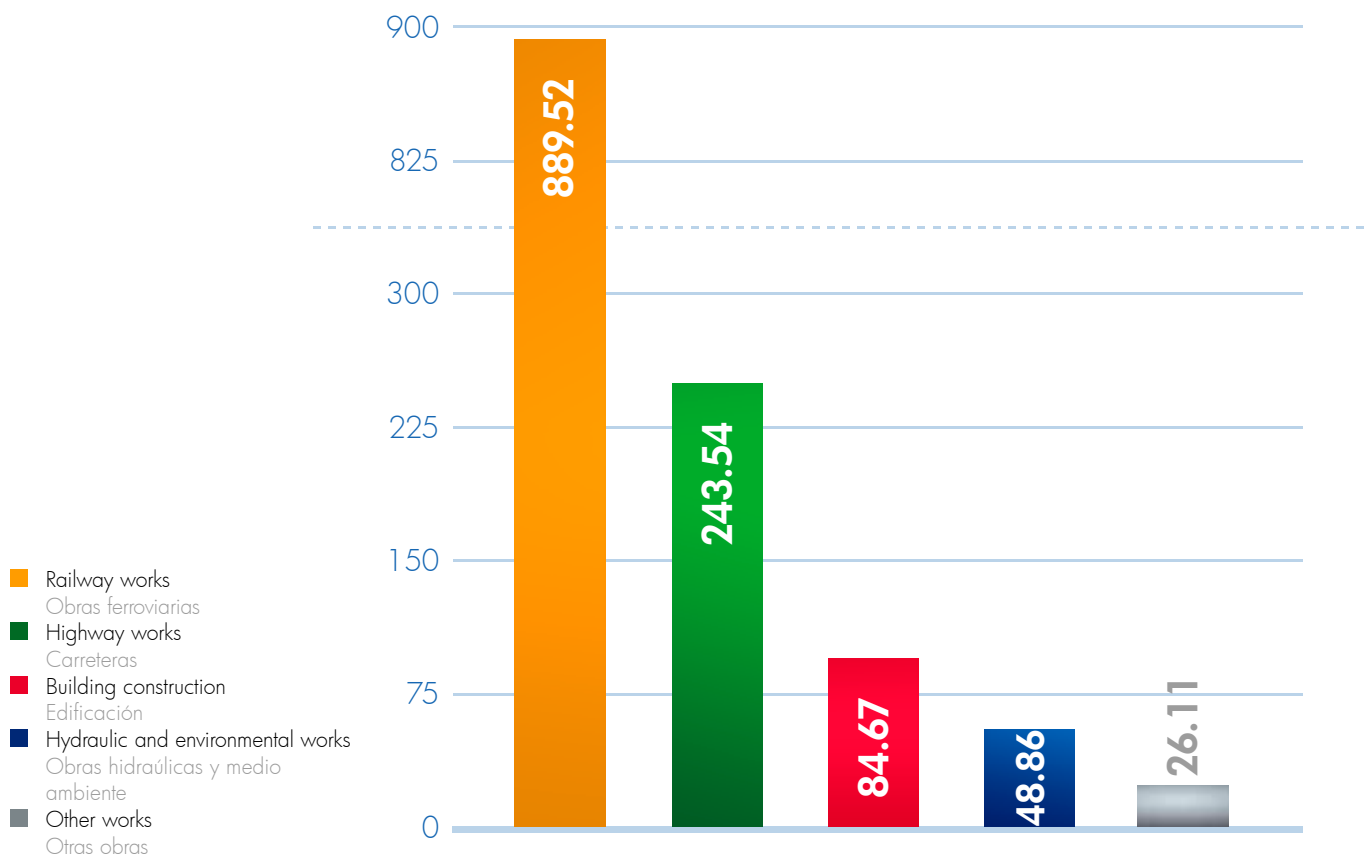
Type of client / tipo de cliente	%	Amount / importe
Domestic Nacional	24.47	208.51
International Internacional	75.53	643.61
TOTAL	100.00	852.12

(in million of €)
(en millones de €)



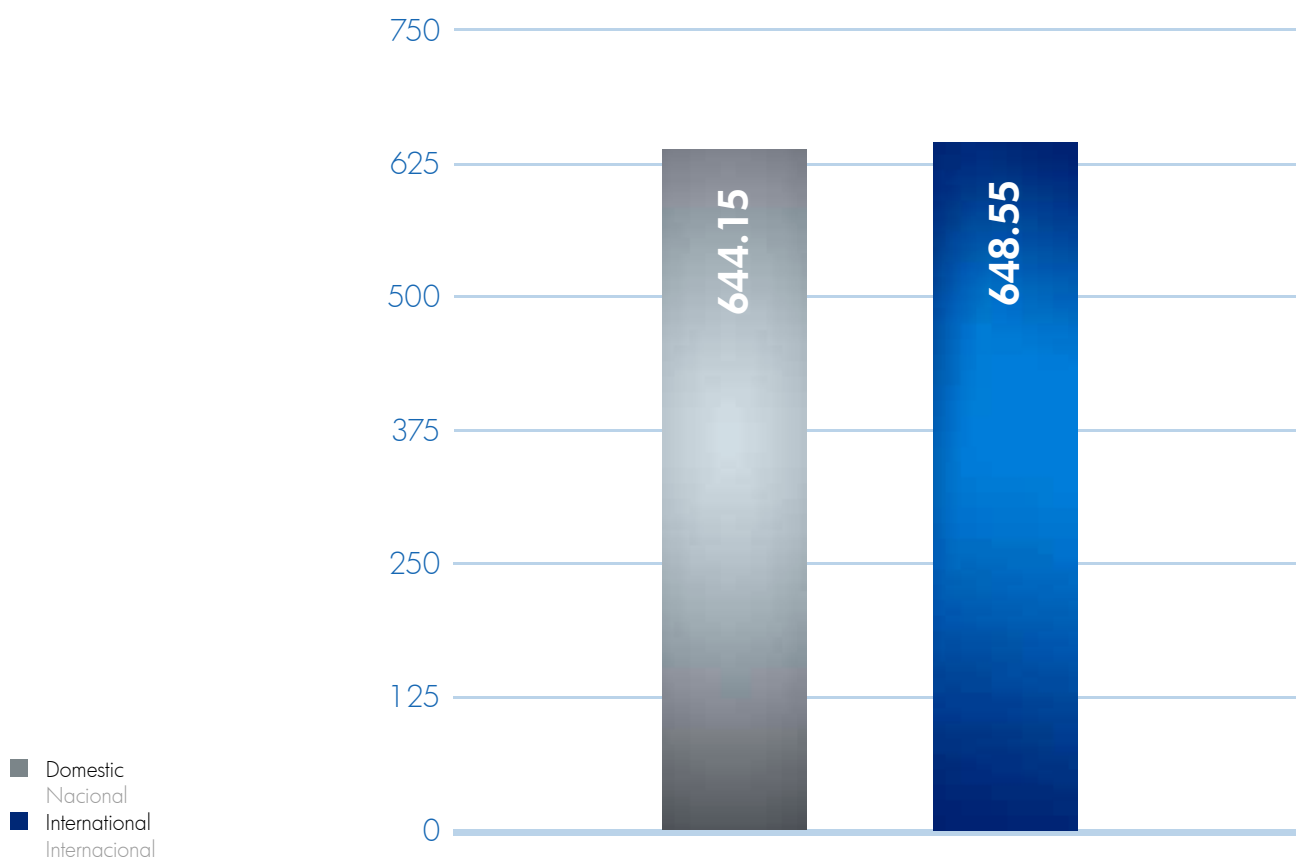
Activity / tipo de obra	%	Amount / importe
Railway works Obra ferroviaria	68.81	889.52
Highway works Carreteras	18.84	243.54
Building construction Edificación	6.55	84.67
Hydraulic and environmental works Obras hidráulicas y medio ambiente	3.78	48.86
Other works Otras obras	2.02	26.11
TOTAL	100.00	1,292.70

(in million of €)
(en millones de €)



Client type / tipo de cliente	%	Amount / importe
Domestic Nacional	49.83	644.15
International Internacional	50.17	648.55
TOTAL	100.00	1,292.70

(in million of €)
(en millones de €)



WWTP of Hellin, Albacete
EDAR de Hellín, Albacete



ECONOMIC AND FINANCIAL INFORMATION
AUDIT REPORT

INFORMACIÓN ECONÓMICO – FINANCIERA
INFORME DE AUDITORÍA

AUDIT REPORT ON ANNUAL ACCOUNTS

To the shareholders of
Sociedad Anónima de Obras y Servicios, Copasa:

We have audited the annual accounts of SOCIEDAD ANÓNIMA DE OBRAS Y SERVICIOS, COPASA (*hereinafter, "the Company"*), consisting the balance sheet as of December 2011, the income statement, the statement of changes in equity, the cash flow statement and the annual report for the fiscal year ending on said date. The Company's directors are responsible for preparing its annual accounts in accordance with the financial reporting regulations applicable to the Company (*identified in Note 2.a of the accompanying Annual Report*) and, specifically, in accordance with the accounting principles and criteria contained therein. Our responsibility is to express our opinion on the aforementioned annual accounts as a whole based on our work, which is to be carried out in accordance with the current auditing standards in Spain which require the examination, through selective testing, of the evidence supporting the annual accounts and an evaluation of whether their submission, the accounting principles and criteria used and the estimates made are in accordance with the applicable financial reporting regulations.

In our opinion, the annual accounts for the 2011 fiscal year provide, in all significant respects, a true reflection of the equity and financial position of Sociedad Anónima de Obras y Servicios, Copasa as of December 31, 2011, as well as of the profits and losses of its operations and its cash flow for the fiscal year which ended on said date, in accordance with the applicable financial reporting regulations and, specifically, in accordance with the accounting principles and criteria contained therein.

The accompanying directors' report for the 2011 fiscal year contains whatever explanations about the Company's position, the evolution of its business and whatever other matters the directors consider appropriate and is not considered an integral part of the annual accounts. We have verified that the accounting information contained in said directors' report is consistent with the information found in the annual accounts for the 2011 fiscal year. Our work as auditors is limited to the verification of the directors' report with the scope indicated in this paragraph and does not include the review of any information other than that which was obtained from the Company's accounting records.

DELOITTE, S.L.
Registered in the Official Registry
of Auditors (R.O.A.C.) no. S0692

INSTITUTE OF CERTIFIED PUBLIC
ACCOUNTANTS OF SPAIN (ICJCE)

Practicing member:
**DELOITTE,
S.L.**

Year 2012 No. 04/12/00992

FREE COPY

This report is subject to the applicable
fee established by Law
44/2002, of November 22.

June 27, 2012

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

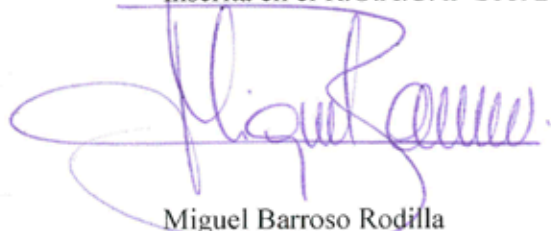
A los Accionistas de
Sociedad Anónima de Obras y Servicios, Copasa:

Hemos auditado las cuentas anuales de SOCIEDAD ANÓNIMA DE OBRAS Y SERVICIOS, COPASA (*en lo sucesivo, "la Sociedad"*), que comprenden el balance al 31 de diciembre de 2011, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Los Administradores son responsables de la formulación de las cuentas anuales de la Sociedad, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad (*que se identifica en la Nota 2.a de la Memoria adjunta*) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas, están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2011 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Sociedad Anónima de Obras y Servicios, Copasa al 31 de diciembre de 2011, así como de los resultados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2011 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2011. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692



Miguel Barroso Rodilla

27 de junio de 2012

INSTITUTO DE
CENSORES JURADOS
DE CUENTAS DE ESPAÑA

Miembro ejerciente:
DELOITTE, S.L.

Año 2012 Nº 04/12/00992

COPIA GRATUITA

Este informe está sujeto a la tasa
aplicable establecida en la
Ley 44/2002 de 22 de noviembre.

High speed railway Trinidad, Barcelona
AVE Trinidad, Barcelona



ECONOMIC AND FINANCIAL INFORMATION
BALANCE SHEET AND INCOME STATEMENT

INFORMACIÓN ECONÓMICO – FINANCIERA
BALANCE DE SITUACIÓN Y CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Indicators of S.A. de Obras y Servicios, COPASA (in thousands of €)
Balance sheets on December 31, 2011 and 2010

ASSETS	2011	2010
NON-CURRENT ASSETS		
Intangible fixed assets	72,558.50	5,875.98
Consolidated goodwill	3,224.64	3,384.90
Other intangible fixed assets	488.91	2,491.08
Intangible assets, concession agreements	3,178.12	-
Advances on intangible fixed assets, concession agreements	65,666.83	-
Tangible fixed assets	42,722.56	83,737.60
Land and buildings	14,214.47	17,244.03
Plants and other tangible fixed assets	28,024.05	28,341.63
Assets under construction and advances	484.04	38,151.94
Long-term investments in group and associated companies	20,150.21	12,141.85
Equity shares valued by equity method	16,950.21	12,141.85
Loans to companies valued using equity method	3,200.00	-
Long-term financial investments	4,764.39	4,232.01
Equity instruments	593.43	749.00
Loans to third parties	4,099.54	2,408.41
Debt securities	-	1,000.00
Other financial assets	71.42	74.60
Deferred tax assets	7,554.44	4,575.11
Long-term trade receivables	19,368.02	15,333.24
Long-term clients for sales and services rendered	19,368.02	15,333.24
Long-term accruals	37.45	39.63
	167,155.57	125,935.42
CURRENT ASSETS		
Inventory	20,687.36	21,409.01
Trade debtors and other accounts receivable	222,110.41	231,148.01
Clients for sales and services rendered	181,048.76	190,418.54
Companies valued using equity method	2,589.82	433.78
Other debtors	19,822.29	24,383.52
Personnel	1.30	30.08
Current tax assets	198.06	4.93
Other loans with Public Administrations	18,450.18	15,877.16
Short-term investments in group and associated companies	846.74	751.90
Loans to companies valued using equity method	804.49	559.01
Other financial assets	42.25	192.89
Short-term financial investments	92,824.08	79,102.76
Equity instruments	152.57	70.78
Loans to companies	46,785.76	25,861.16
Debt securities	7,220.50	10,316.31
Other financial assets	38,665.25	42,854.51
Short-term accruals	1,370.82	1,378.86
Cash and other equivalent liquid assets	55,838.50	83,900.81
	393,677.91	417,691.35
TOTAL ASSETS	560,833.48	543,626.77

Datos de S.A. de Obras y Servicios, COPASA (en miles de €)
Balance de Situación a 31 de diciembre de 2011 y 2010

ACTIVO	2011	2010
ACTIVO NO CORRIENTE		
Inmovilizado Intangible	72.558,50	5.875,98
Fondo de comercio de consolidación	3.224,64	3.384,90
Otro inmovilizado intangible	488,91	2.491,08
Activo intangible, acuerdo de concesión	3.178,12	-
Anticipos para inmovilizados intangibles, acuerdos de concesión	65.666,83	-
Inmovilizado material	42.722,56	83.737,60
Terrenos y construcciones	14.214,47	17.244,03
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	28.024,05	28.341,63
Inmovilizado en curso y anticipos	484,04	38.151,94
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	20.150,21	12.141,85
Participaciones puestas en equivalencia	16.950,21	12.141,85
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	3.200,00	-
Inversiones financieras a largo plazo	4.764,39	4.232,01
Instrumentos de patrimonio	593,43	749,00
Créditos a terceros	4.099,54	2.408,41
Valores representativos de deuda	-	1.000,00
Otros activos financieros	71,42	74,60
Activos por impuesto diferido	7.554,44	4.575,11
Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo	19.368,02	15.333,24
Clientes a largo plazo por ventas y prestaciones de servicio	19.368,02	15.333,24
Periodificaciones a largo plazo	37,45	39,63
	167.155,57	125.935,42
ACTIVO CORRIENTE		
Existencias	20.687,36	21.409,01
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	222.110,41	231.148,01
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	181.048,76	190.418,54
Sociedades puestas en equivalencia	2.589,82	433,78
Otros deudores	19.822,29	24.383,52
Personal	1,30	30,08
Activos por impuesto corriente	198,06	4,93
Otros créditos con las Administraciones Públicas	18.450,18	15.877,16
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	846,74	751,90
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	804,49	559,01
Otros activos financieros	42,25	192,89
Inversiones financieras a corto plazo	92.824,08	79.102,76
Instrumentos de patrimonio	152,57	70,78
Créditos a empresas	46.785,76	25.861,16
Valores representativos de deuda	7.220,50	10.316,31
Otros activos financieros	38.665,25	42.854,51
Periodificaciones a corto plazo	1.370,82	1.378,86
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	55.838,50	83.900,81
	393.677,91	417.691,35
TOTAL ACTIVO	560.833,48	543.626,77

EQUITY		
SHAREHOLDERS' EQUITY	103,193.38	91,901.47
Capital	1,141.90	1,141.90
Reserves and net profit/(loss) from previous fiscal years	85,028.59	74,423.60
Non-distributable reserves	262.04	262.04
Surplus	84,766.55	74,161.56
Reserves in consolidated companies	6,141.41	3,155.29
Net profit/(loss) for the fiscal year allocated to parent company – Income	11,464.47	13,763.66
Consolidated profit and loss	11,976.54	14,209.09
Profits and losses allocated to minority interests	(512.07)	(445.43)
Shareholders' shares and equity interests	(582.98)	(582.98)
ADJUSTMENTS FOR CHANGES IN VALUE	(1,144.32)	42.69
Conversion differences for consolidated companies	(49.67)	75.71
Other adjustments for changes in value for consolidated companies	2.55	20.08
Hedging transactions	(1,097.20)	(53.10)
GRANTS, DONATIONS AND LEGACIES RECEIVED	347.15	387.24
MINORITY INTERESTS	9,942.68	4,850.44
	112,338.88	97,181.84
NON-CURRENT LIABILITIES		
Long-term provisions	1,948.15	753.22
Long-term debt	51,488.20	35,726.49
Debt with credit institutions	19,789.69	13,303.82
Financial lease payables	9,794.33	10,558.62
Derivatives	89.24	80.77
Other financial liabilities	21,814.94	11,783.28
Deferred tax liabilities	1,813.16	829.58
Long-term debt with Public Administrations	3,058.48	-
Long-term accruals	261.06	1,447.13
	58,569.05	38,756.42
CURRENT LIABILITIES		
Short-term provisions	21,846.01	20,344.93
Short-term debt	72,230.18	65,833.30
Debt with credit institutions	52,333.32	41,497.87
Financial lease payables	3,486.23	3,570.92
Other financial liabilities	16,410.63	20,764.51
Trade creditors and other accounts payable	295,842.39	321,440.26
Suppliers	71,474.60	80,584.76
Companies valued using equity method	3,490.45	-
Other creditors	129,033.98	155,469.90
Personnel	4,476.31	3,837.83
Current tax liabilities	2,551.40	737.49
Other debt with Public Administrations	18,971.98	20,469.82
Advances received for orders	65,843.67	60,340.46
Short-term accruals	6.95	70.02
	389,925.53	407,688.51
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES	560,833.48	543,626.77

PATRIMONIO NETO		
FONDOS PROPIOS	103.193,38	91.901,47
Capital	1.141,90	1.141,90
Reservas y resultados de ejercicios anteriores	85.028,59	74.423,60
Reservas no distribuibles	262,04	262,04
Remanente	84.766,55	74.161,56
Reservas en sociedades consolidadas	6.141,41	3.155,29
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante - Beneficio	11.464,47	13.763,66
Pérdidas y ganancias consolidadas	11.976,54	14.209,09
Pérdidas y ganancias atribuidas a socios externos	(512,07)	(445,43)
Acciones y participaciones en patrimonio propias	(582,98)	(582,98)
AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR	(1.144,32)	42,69
Diferencias de conversión de sociedades consolidadas	(49,67)	75,71
Otros ajustes por cambios de valor de sociedades consolidadas	2,55	20,08
Operaciones de cobertura	(1.097,20)	(53,10)
SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS	347,15	387,24
SOCIOS EXTERNOS	9.942,68	4.850,44
	112.338,88	97.181,84
PASIVO NO CORRIENTE		
Provisiones a largo plazo	1.948,15	753,22
Deudas a largo plazo	51.488,20	35.726,49
Deudas con entidades de crédito	19.789,69	13.303,82
Acreedores por arrendamiento financiero	9.794,33	10.558,62
Derivados	89,24	80,77
Otros pasivos financieros	21.814,94	11.783,28
Pasivos por impuesto diferido	1.813,16	829,58
Deudas con la administraciones públicas a largo plazo	3.058,48	-
Periodificaciones a largo plazo	261,06	1.447,13
	58.569,05	38.756,42
PASIVO CORRIENTE		
Provisiones a corto plazo	21.846,01	20.344,93
Deudas a corto plazo	72.230,18	65.833,30
Deudas con entidades de crédito	52.333,32	41.497,87
Acreedores por arrendamiento financiero	3.486,23	3.570,92
Otros pasivos financieros	16.410,63	20.764,51
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	295.842,39	321.440,26
Proveedores	71.474,60	80.584,76
Empresas puestas en equivalencia	3.490,45	-
Otros acreedores	129.033,98	155.469,90
Personal	4.476,31	3.837,83
Pasivos por impuesto corriente	2.551,40	737,49
Otras deudas con las Administraciones Públicas	18.971,98	20.469,82
Anticipos recibidos por pedidos	65.843,67	60.340,46
Periodificaciones a corto plazo	6,95	70,02
	389.925,53	407.688,51
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	560.833,48	543.626,77

Indicators of S.A. de Obras y Servicios, COPASA (in thousands of €)
Income statements on December 31, 2011 and 2010

	2011	2010
CONTINUING OPERATIONS		
Amount of net revenue	357,854.25	408,157.39
Sales	327,358.37	376,164.30
Services rendered	30,495.88	31,993.09
Changes in work in progress, ancillary work and initial and preliminary planning expenses	(316.34)	(156.48)
Own work capitalized	666.56	435.25
Supplies	(236,470.44)	(292,125.71)
Consumption of raw materials and other consumables	(60,618.10)	(70,419.02)
Work performed by other companies	(175,852.34)	(221,428.15)
Impairment of merchandise, raw materials and other supplies	-	(278.54)
Other operating income	1,143.14	2,684.38
Secondary income and other ordinary operating income	1,063.14	2,611.59
Operating grants incorporated into the net profit/(loss) for the fiscal year	80.00	72.79
Personnel expenses	(40,597.32)	(45,580.01)
Wages, salaries and similar remuneration	(31,431.09)	(36,693.56)
Social security contributions	(9,158.08)	(8,799.38)
Provisions	(8.15)	(87.07)
Other operating expenses	(53,734.56)	(43,874.06)
External services	(33,776.20)	(37,889.59)
Taxes	(6,856.90)	(6,594.02)
Losses, impairment and changes in trade provisions	(8,799.89)	1,285.31
Other ordinary operating expenses	(4,301.57)	(675.76)
Depreciation and amortization	(7,056.96)	(10,872.91)
Allocation of grants for non-financial fixed assets and others.	41.42	42.56
Excess provisions	(27.72)	121.55
Impairment and net profit/(loss) on disposal of fixed assets	(86.20)	146.17
Impairment and losses	(30.32)	(31.25)
Net profit/(loss) on disposal and others	(55.88)	177.42
Other profit/(loss)	-	15.33
Negative difference on business combinations	-	33.22
OPERATING PROFIT/(LOSS)	21,415.83	19,026.68
Financial income	4,676.97	3,649.73
From marketable securities and other financial instruments	4,676.97	3,649.73
Financial expenses	(6,399.21)	(4,360.46)
Exchange rate differences	21.48	618.37
Impairment and profit/(loss) on disposal of financial instruments	(1,518.51)	(92.89)
Impairment and losses	(1,518.51)	(40.00)
Net profit/(loss) on disposals and others	-	(52.89)
NET FINANCIAL PROFIT/(LOSS)	(3,219.27)	(185.25)
Bonuses (loss) from companies valued using equity method	(552.55)	621.50
NET PROFIT/(LOSS) BEFORE TAXES	17,644.00	19,462.93
Income taxes	(5,667.46)	(5,253.84)
CONSOLIDATED NET PROFIT/(LOSS) FOR THE FISCAL YEAR FOR CONTINUING OPERATIONS	11,976.54	14,209.09
DISCONTINUED OPERATIONS	-	-
CONSOLIDATED NET PROFIT/(LOSS) FOR THE FISCAL YEAR - INCOME	11,976.54	14,209.09
Net profit/(loss) allocated to Minority Interests	(512.07)	(445.43)
Net profit/(loss) allocated to Parent Company	11,464.47	13,763.66

Datos de S.A. de Obras y Servicios, COPASA (en miles de €)
Cuenta de Pérdidas y Ganancias a 31 de diciembre de 2011 y 2010

	2011	2010
OPERACIONES CONTINUADAS		
Importe neto de la cifra de negocios	357.854,25	408.157,39
Ventas	327.358,37	376.164,30
Prestaciones de servicios	30.495,88	31.993,09
Variación de Obra en curso, trabajos auxiliares y gastos iniciales y de anteproyecto	(316,34)	(156,48)
Trabajos realizados por el Grupo para su activo	666,56	435,25
Aprovisionamientos	(236.470,44)	(292.125,71)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles	(60.618,10)	(70.419,02)
Trabajos realizados por otras empresas	(175.852,34)	(221.428,15)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	-	(278,54)
Otros ingresos de explotación	1.143,14	2.684,38
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	1.063,14	2.611,59
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	80,00	72,79
Gastos de personal	(40.597,32)	(45.580,01)
Sueldos, salarios y asimilados	(31.431,09)	(36.693,56)
Cargas sociales	(9.158,08)	(8.799,38)
Provisiones	(8,15)	(87,07)
Otros gastos de explotación	(53.734,56)	(43.874,06)
Servicios exteriores	(33.776,20)	(37.889,59)
Tributos	(6.856,90)	(6.594,02)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(8.799,89)	1.285,31
Otros gastos de gestión corriente	(4.301,57)	(675,76)
Amortización del inmovilizado	(7.056,96)	(10.872,91)
Imputación de subvenciones inmovilizado no financiero y otras	41,42	42,56
Exceso de provisiones	(27,72)	121,55
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(86,20)	146,17
Deterioros y pérdidas	(30,32)	(31,25)
Resultados por enajenaciones y otros	(55,88)	177,42
Otros resultados	-	15,33
Diferencias negativas en combinaciones de negocios	-	33,22
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	21.415,83	19.026,68
Ingresos financieros	4.676,97	3.649,73
De valores negociables y otros instrumentos financieros	4.676,97	3.649,73
Gastos financieros	(6.399,21)	(4.360,46)
Diferencias de cambio	21,48	618,37
Deterioro y resultados por enajenación de instrumentos financieros	(1.518,51)	(92,89)
Deterioros y pérdidas	(1.518,51)	(40,00)
Resultados por enajenaciones y otras	-	(52,89)
RESULTADO FINANCIERO	(3.219,27)	(185,25)
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	(552,55)	621,50
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	17.644,00	19.462,93
Impuestos sobre beneficios	(5.667,46)	(5.253,84)
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE LAS OPERACIONES CONTINUADAS	11.976,54	14.209,09
OPERACIONES INTERRUMPIDAS	-	-
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO - BENEFICIO	11.976,54	14.209,09
Resultado atribuido a Socios Externos	(512,07)	(445,43)
Resultado atribuido a la Sociedad Dominante	11.464,47	13.763,66

Luso Galaica de Traviesas (LGT)
Luso Galaica de Traviesas (LGT)



SUBSIDIARY COMPANIES

COMPAÑÍAS FILIALES, PARTICIPADAS O
VINCULADAS



LUSO GALAICA DE TRAVIESAS

www.lusogalaicadetraviesas.com

Luso Galaica de Traviesas, S.A. was founded in 2003, with S.A. de Obras y Servicios, COPASA being the majority shareholder. The company's business is the manufacture of concrete sleepers for railway track construction.

Luso Galaica de Traviesas, S.A. fue constituida en el año 2003, estando participada mayoritariamente por S.A. de Obras y Servicios, COPASA. La sociedad tiene por objeto la fabricación de traviesas de hormigón para tendidos ferroviarios.

The manufacturing plant is located in the Carballiño business park (Ourense) and occupies facilities covering an area of 23,000 m². The initial investment was €9 million.

La planta de fabricación se sitúa en el Parque Empresarial de Carballiño (Ourense), ocupando las instalaciones 23.000 m² de superficie, con una inversión inicial de 9 millones de €.

The manufacturing system adopted is the DSR system (Dywidag – Spann – Rahmen System), which is the most technologically advanced and stands out for its reliability, its precision and the versatility that it makes possible. The plant has a production capacity of 960 sleepers per day in two shifts. The installations allow for the addition of a third shift, which would increase daily production to 1,440 sleepers.

El sistema de fabricación adoptado es el SDR (Dywidag – Spann – Rahmen System), el más avanzado tecnológicamente, destacando por su fiabilidad, su precisión y la versatilidad que proporciona. La planta tiene una capacidad de producción de 960 traviesas/día para dos turnos de trabajo, si bien las instalaciones permiten implantar un tercer turno, lo que incrementaría la producción diaria hasta las 1.440 traviesas.

True to its commitment to quality and respect for the environment, LGT has met ISO 9001:2000 and ISO 14001:2004 standards, and also has the Cetren certification for Product Conformity and Interoperability. All the products made by LGT are certified by the railway administrations.

Fiel a su compromiso con la calidad y el respeto por el Medio Ambiente, LGT cuenta con los certificados según las Normas ISO 9001:2000 e ISO 14001: 2004, así como los certificados de Conformidad de Producto e Interoperabilidad otorgados por Cetren. Todos los productos fabricados por LGT cuentan con la homologación de las Administraciones Ferroviarias.

In order to maintain its cutting-edge technological position, LGT is studying modifications in its manufacturing system that would improve the quality and competitiveness of its products.

Con el objetivo de mantenerse en la vanguardia tecnológica, LGT está estudiando modificaciones en el sistema de fabricación que mejoren la calidad y la competitividad de sus productos.

As a member of AFTRAV (Asociación de Fabricantes de Traviesas – the Sleeper Manufacturer Association), LGT participates in the development of the Slab Track project, as well as the study of new mixed-gauge sleepers.

Como miembro de Aftlav (Asociación de Fabricantes de Traviesas), LGT participa en el desarrollo del proyecto de Vía en Placa, así como en el estudio de nuevas traviesas de ancho mixto.

In 2011 LGT has manufactured just overcame 1,000,000 sleepers.

En el año 2011 LGT ha superado la cifra de fabricación de 1.000.000 de traviesas.







PASSAVANT

www.passavant-esp.com

After the COPASA Group acquired a majority stake in its capital, PASSAVANT became a part of the group 6 years ago. This is the group company specializing in the design, construction and start-up of plants for the treatment and reuse of waste water, drinkable water and brackish water.

In spite of the current economic panorama, PASSAVANT has been able to resist the local market crash. This has been possible thanks to its internationalization strategy. As an example of this strategy's scope, PASSAVANT's foreign activity went from 11% of total production in 2010 to 37% in 2011. This trend will be maintained in 2012 and intensified in subsequent years.

Thus, PASSAVANT's most important project in 2011 was the construction of the WWTP (Waste Water Treatment Plant) for the city of Saidia in Morocco. In this same period, PASSAVANT concluded the work of supplying, installing and starting up the electromechanical equipment in the WWTP in Sliven, in Bulgaria.

In spite of this strong growth in foreign activity, the most important production nucleus in 2011 was once again along the Spanish Mediterranean Coast, with Valencia standing out. In that province construction for the project to re-use water treated by the Sueca WWTP was concluded and at the same time that facility was expanded, as was the pumping project at Mareny de Barraquetes. Likewise, in the province of Albacete, construction of the Hellín WWTP was completed. Our trip south terminates in Marbella, in the province of Malaga, where we began the expansion and improvement work on the La Víbora WWTP.

Significant recovery of activity in Galicia is anticipated in 2012, due above all to the execution of WWTP's in Cervo and Coristanco, in addition to the supply and installation of equipment for the WWTP in Ares Mugaridos.

As an engineering company specializing in hydraulics, in recent years PASSAVANT has written a significant number of projects for international tenders in which COPASA has participated. It is worth highlighting a fruit of these projects in 2011: the government of Algeria awarded COPASA the contract for the construction and operation of the Biskra WWTP.

PASSAVANT's contracts in 2011 made possible the maintenance of a project portfolio worth 19,823,935 €.

Tras la adquisición de una participación mayoritaria de su capital, PASSAVANT forma parte del Grupo COPASA desde hace 6 años. Se trata de la compañía del grupo especializada en el diseño, construcción y puesta en funcionamiento de plantas de tratamiento y reutilización de aguas residuales, potables y salobres.

A pesar del actual escenario económico, PASSAVANT ha sabido resistir el hundimiento del mercado local. Ello ha sido posible gracias a su estrategia de internacionalización. Como muestra de la dimensión de dicha estrategia, la actividad exterior de PASSAVANT pasó de suponer el 11% de la producción total en 2010 a representar el 37% en 2011. Esta tendencia se mantendrá en 2012, intensificándose en años posteriores.

Así, la obra más importante de PASSAVANT en 2011 ha sido la construcción de la EDAR (Estación Depuradora de Aguas Residuales) de la ciudad de Saidia en Marruecos. También en este mismo periodo PASSAVANT concluyó los trabajos de suministro, instalación y puesta en marcha de los equipos electromecánicos de la EDAR de Sliven, en Bulgaria.

A pesar de este fuerte incremento de actividad foránea, el núcleo de producción más importante en 2011 se sitúa de nuevo a lo largo de la costa mediterránea española, con Valencia en lugar destacado. En esta provincia se han finalizado las obras de reutilización de las aguas tratadas por la EDAR de Sueca, ejecutándose al mismo tiempo la ampliación de esa misma instalación, así como las obras de impulsión del Mareny de Barraquetes. Asimismo se han finalizado las obras de la EDAR de Hellín, en la provincia de Albacete. Nuestro recorrido por el sur concluye en Marbella, en la provincia de Málaga, donde hemos iniciado las obras de ampliación y mejora de la EDAR de La Víbora.

En 2012 se espera una notable recuperación de la actividad en Galicia, sobre todo debido a la ejecución de sendas EDAR en Cervo y Coristanco, además del suministro e instalación de equipos para la EDAR de Ares Mugaridos.

Como ingeniería especializada en hidráulica, PASSAVANT ha redactado en los últimos años una importante cantidad de proyectos para licitaciones internacionales en las cuales ha participado COPASA. Fruto de estos proyectos cabe destacar en 2011 la adjudicación a COPASA, por parte del gobierno de Argelia, de la construcción y explotación de la EDAR de Biskra.

La contratación de PASSAVANT en 2011 ha propiciado el mantenimiento de una cartera de obras por valor de 19.823.935 €.



GESECO

www.geSeco.es

S.A. de Gestión de Servicios y Conservación, GESECO, was constituted in 1996. Its object was to occupy a strategic place in the services sector, thus responding to the growing need of different public administrations to adapt to competition and quality requirements stemming principally from the obligatory fulfillment of European regulations, as well as from the concerns of ever more demanding taxpayers.

The company has grown and expanded its market share. From the beginning, GESECO has chosen to promote its commercial activity, preparing studies, doing research, and competing for the projects and services that fall within its scope of activity. In 1999 it became part of the COPASA group.

Currently, the company is consolidated in a broad range of disciplines relating to essential public services. Among other things, it is dedicated mainly to the maintenance of infrastructures (roads, green areas), collection of MSW and road cleaning, operation of purification facilities and the management and supply of water.

Society's current awareness of the environment, sustainable development and the new regulations in these areas means that the future looks bright for the activities carried out by GESECO, as does its future in all the areas related to environmental conservation.

Currently the company has worksites distributed throughout the Galicia Autonomous Region. The headquarters is located in the city of Vigo, while in the nearby town of Porriño it has modern facilities in the A Granxa industrial park which serve as a storage area for its varied fleet of equipment which includes: compacting trash collection trucks and open box trucks for the collection of MSW, bulldozers fitted out for work in dumps, sheepsfoot compactor rollers for landfills, front-end loaders, mini-loaders and backhoes, cistern trucks with flushing equipment, container-washing trucks, street cleaning trucks and industrial sweepers, pressure washers, machinery for forest cleaning, gardening equipment, water quality assessment equipment, equipment for technical assistance, control, measurements, etc.

S.A. de Gestión de Servicios y Conservación, GESECO se constituye en el año 1996 con el objetivo de ocupar un lugar estratégico en el sector servicios, dando así respuesta a la creciente necesidad de las diferentes administraciones públicas de adaptarse a unos requisitos de competitividad y calidad derivados, principalmente, del obligado cumplimiento de las normativas europeas y de las inquietudes y demandas de los contribuyentes, cada día más exigentes.

Desde sus inicios la empresa ha ido creciendo y aumentando notablemente su cuota de mercado. GESECO ha optado por impulsar su actividad comercial, preparando estudios, investigando y concursando a los proyectos y servicios que entran en su campo de actividad. En el año 1999 pasó a formar parte del grupo COPASA.

En la actualidad la empresa se ha consolidado en un amplio rango de disciplinas relacionadas con aquellos servicios públicos de primera necesidad, dedicándose, entre otros, a la conservación y mantenimiento de infraestructuras (carreteras, zonas verdes), recogida de RSU y limpieza viaria, explotación de instalaciones de depuración y gestión y abastecimiento del agua principalmente.

La concienciación actual de la sociedad con respecto al medio ambiente, el desarrollo sostenible y las nuevas normas en estas disciplinas inducen a pensar en un futuro prometedor en la actividad desarrollada por GESECO, así como su proyección en todas las áreas relacionadas con la conservación del medio ambiente.

Actualmente la empresa dispone de centros de trabajo repartidos por toda la comunidad autónoma gallega. La oficina central se sitúa en la ciudad de Vigo, mientras que en la cercana población de Porriño, en el polígono industrial de A Granxa, cuenta con unas modernas instalaciones que sirven de guardería para el amplio parque de maquinaria del que dispone y que está compuesto, entre otros elementos, por camiones recolectores compactadores y camiones caja abierta para recogida de RSU, bulldozer equipados para trabajos en vertedero, compactador patacabra para vertederos, palas cargadoras, mini palas y retroexcavadoras, camiones cisterna con equipo depresor-baldeador, camiones lavacontenedores, camiones barredora y barredoras industriales, hidrolimpiadoras, maquinaria para limpieza forestal, equipos de jardinería, equipos de aforo y control de la calidad de aguas, equipos para asistencia técnica, control, mediciones, etc.







URBANA CHILE

www.urbanachile.cl

URBANA CHILE is a company in which COPASA owns a majority of stock and is the reference shareholder. Its activity lies in the environmental field and the management of urban waste; it provides daily service to more than 400,000 inhabitants of the cities of Rancagua (capital of Chile's VI Region), San Javier and Parral. The services performed include the collection of municipal solid waste (M.S.W.), its transportation to sanitary landfills that meet Chilean law's strict requirements, and the cleaning and maintenance of these cities' green areas.

Likewise, URBANA CHILE owns 50% of the concessionaire company "Concesión de estacionamientos municipales de Vitacura", through which it operates the underground car park at Plaza Lo Castillo in the Vitacura ward of Santiago de Chile, as well as managing the above-ground car park at the intersection of the Alonso de Córdova avenue, in the same ward. The Concessionaire is, moreover, the owner of the building rights for a car park with connected business premises under this avenue; this project is currently in the administrative process.

In the area of public works, successful bids were made in 2011 through its parent company COPASA on two road infrastructure projects that are very important for the Chilean road network. These are the projects "Bridge over the Maule River, Colbún, and its accesses, in the Maule region" and the "Bicentenary Bridge", with budgets of approximately 22 and 55 million € respectively. The first project is located in the abovementioned Maule region, to the south of Santiago, the country's capital. With regard to the Bicentenary Bridge, it is one of the most important projects in Chile, and consists of the construction of two parallel bridges over the Biobío River between the cities of San Pedro de la Paz and Concepción, in the Biobío region, which lies to the north of the Maule region.

URBANA CHILE es una sociedad en la que COPASA cuenta con una participación mayoritaria, constituyéndose en accionista de referencia. Desarrolla su actividad dentro del campo del medioambiente y la gestión de los residuos urbanos, prestando servicio diario a más de 400.000 habitantes de las ciudades de Rancagua (capital VI Región de Chile), San Javier y Parral. Los servicios realizados suponen la recogida de los residuos sólidos urbanos, R.S.U., la disposición de los mismos en rellenos sanitarios de acuerdo a las más estrictas exigencias impuestas por la legislación chilena y la limpieza y mantenimiento de las áreas verdes de estas comunas.

Asimismo, URBANA CHILE posee el 50 % de la sociedad concesionaria "Concesión de estacionamientos municipales de Vitacura" a través de la cual explota el estacionamiento subterráneo de Plaza Lo Castillo, en la Comuna de Vitacura, en Santiago de Chile, así como la gestión del aparcamiento en superficie del eje de la Avenida de Alonso de Córdova, en la misma Comuna. La Sociedad Concesionaria es además poseedora de los derechos para construir en el subsuelo de esta avenida un aparcamiento subterráneo, con locales comerciales anexos, estando actualmente en proceso de tramitación administrativa.

En el ámbito de la obra civil, a través de su matriz COPASA, se ha logrado durante el año 2011 la adjudicación de dos obras de infraestructura vial de enorme relevancia para la red de carreteras chilena. Se trata de la obra "Puente sobre el río Maule, Colbún, y accesos, en la región del Maule" y "Puente Bicentenario", con presupuestos de aproximadamente 22 y 55 millones de € respectivamente. La primera de ellas se encuentra en la mencionada región del Maule, al sur de Santiago, capital del país. En cuanto al Puente Bicentenario, se trata de una de las obras de mayor relevancia de Chile, consistente en la construcción de dos puentes paralelos sobre el río Biobío entre las ciudades de San Pedro de la Paz y Concepción, en la región del Biobío, que limita al norte con la región del Maule.



AUSAL

www.copasagroup.com

AUSAL is the concessionaire company of the Salnés highway, AG-41, 17 km long, which serves as access to the most important tourist areas in Galicia, in the province of Pontevedra. The area's capital is the town of Sanxenxo.

AUSAL es la sociedad concesionaria de la Autovía del Salnés, AG-41, de 17 km de longitud, que sirve de acceso a una de las más importantes zonas turísticas de Galicia, en la provincia de Pontevedra, teniendo como capital la localidad de Sanxenxo.

After a 3-year design and construction period, the highway was opened to traffic in July of 2008 and will be managed privately until 2035. The investments needed for its operation were assumed by the concessionaire and are repaid through a shadow toll scheme, under which the Galicia regional government makes monthly payments to the concessionaire through payment of a shadow toll.

Tras un periodo de diseño y construcción de 3 años, la autovía se abrió al tráfico en julio de 2008 y estará siendo operada de forma privada hasta el año 2035. Las inversiones necesarias para su puesta en marcha fueron asumidas por la sociedad concesionaria y son amortizadas mediante un esquema de peaje en la sombra, según el cual la Xunta de Galicia retribuye mensualmente a la concesionaria a través del abono de un canon de demanda.

The highway comprises two carriageways separated by a concrete barrier, with two 3.5 m lanes and a 3 m central reservation. There are 7 junctions that connect the road with nearby population centres in the comarca, and there were also 22 underpasses and 16 overpasses built.

La autovía está formada por dos calzadas separadas por una barrera de hormigón, con 2 carriles de 3,50 m y mediana de 3 m. Existen 7 enlaces que permiten la conexión del vial con las poblaciones de la comarca, además de haberse construido 22 pasos inferiores y 16 pasos superiores.

Light vehicle traffic in 2011, with an average daily intensity (A.D.T.) of 13,643, represented 92% of AUSAL's income compared to the 8% contributed by heavy vehicle traffic, with an A.D.T. of 927 vehicles. The highway traffic shows strong seasonal variation; during the summer months average intensity is triple that of the winter months.

El tráfico de vehículos ligeros en 2011, con una intensidad media diaria (I.M.D.) de 13.643, representó el 92% de los ingresos de AUSAL frente al 8% que aportó el tráfico de pesados, con una I.M.D. de 927 vehículos. El patrón de uso de la autovía presenta una fuerte estacionalidad, ya que durante los meses de verano se registran intensidades medias que triplican las de los meses de invierno.

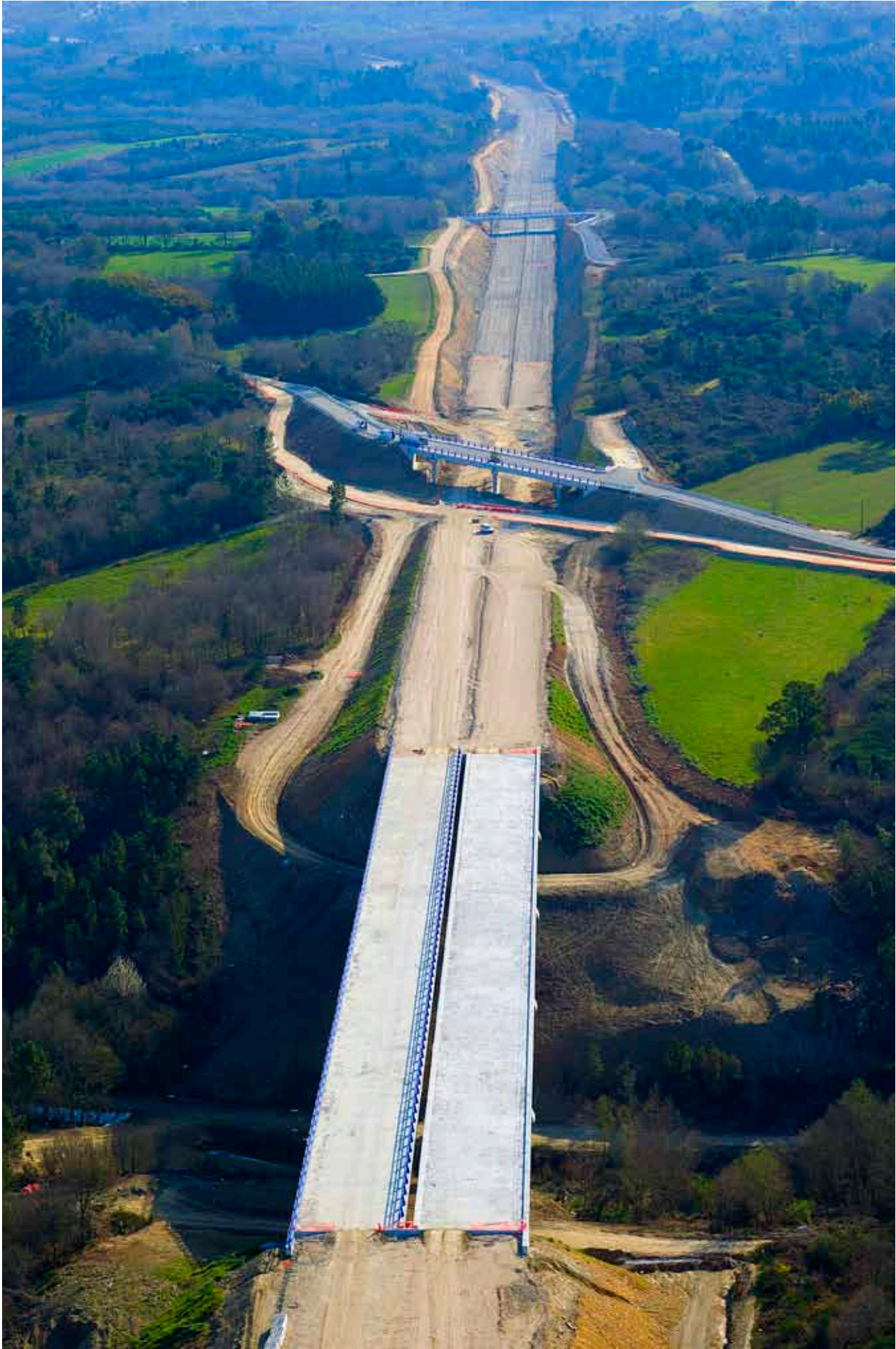
In 2011, and in spite of the difficulties apparent in financial markets, long-term financing was secured. This terminated the bridge loan authorised up to that time. The company's new financial structure has limited recourse to shareholders and falls due in 2032.

Durante 2011, y a pesar de las dificultades existentes en los mercados financieros, se cerró la financiación a largo plazo, poniendo fin al préstamo puente otorgado hasta ese momento. La nueva estructura financiera de la sociedad cuenta con recurso limitado a los accionistas y vencerá en 2032.

S.A. de Obras y Servicios, COPASA owns 40% of the company.

S.A. de Obras y Servicios, COPASA participa de un 40% de la compañía.







AUCEL

www.copasagroup.com

AUCEL is the concessionaire company of the A-52 – Celanova highway, which is 19 km long and serves as an articulation to improve accessibility in the region of Celanova, in the province of Ourense.

AUCEL es la sociedad concesionaria de la Autovía, A-52 – Celanova, de 19 km de longitud, que sirve de vertebración para mejorar las comunicaciones de la comarca de Celanova, en la provincia de Ourense.

It is currently under construction and will be open to traffic in 2012. The concession contract scheme is under a shadow toll, very similar to that of AUSAL.

Actualmente en fase de construcción, será abierta al tráfico en 2012. El esquema del contrato de concesión es, bajo un peaje en la sombra, muy similar al de AUSAL.

The highway will comprise 2 carriageways separated by a concrete barrier, with two 3.5 m lanes and a 3 m central reservation. There are 4 junctions connect with nearby population centres.

La autovía estará formada por 2 calzadas separadas por una barrera de hormigón, con 2 carriles de 3,50 m y mediana de 3,00 m. Se han dispuesto 4 enlaces que permiten la conexión con los núcleos de población cercanos.

The traffic anticipated in viability studies is approximately 7,000 vehicles per day.

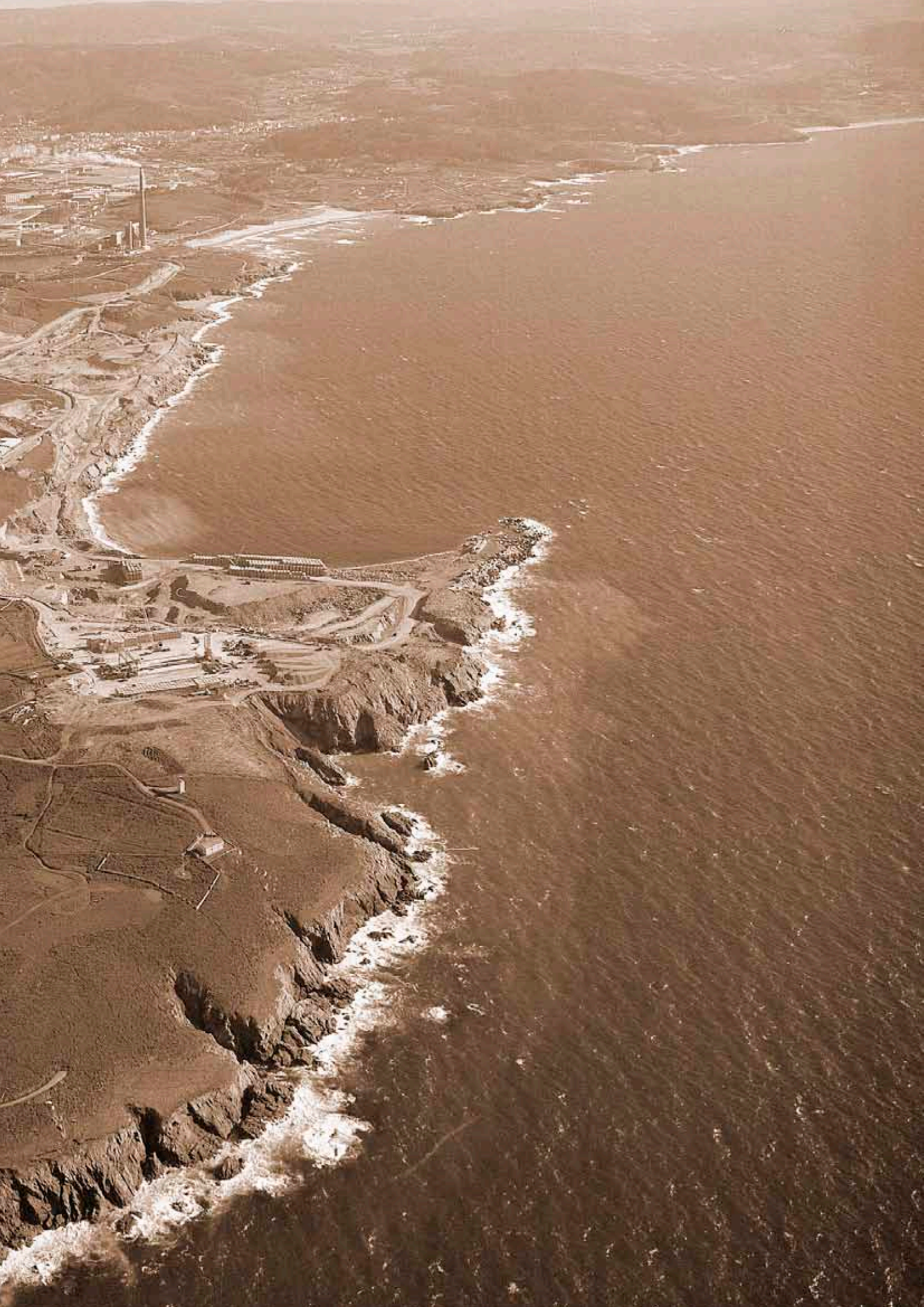
El tráfico previsto en los estudios de viabilidad ronda los 7.000 vehículos diarios.

S.A. de Obras y Servicios, COPASA owns 70% of the company.

S.A. de Obras y Servicios, COPASA participa de un 70% de la compañía.

2004 New port in Punta Langosteira, A Coruña
2004 Nuevo puerto en Punta Langosteira, A Coruña









EDITION / EDICIÓN: September / septiembre 2012 (EN_ES 1E)

EDIT / EDITA: S.A. de Obras y Servicios, COPASA

GRAPHIC DESIGN / DISEÑO GRÁFICO: SAGTA

LEGAL DEPOSIT / DEPÓSITO LEGAL: M-28820-2012

PRINT / IMPRIME: ADVANTIA, Comunicación Gráfica, S.A.

Reproduction is prohibited of all or part of this production, by any means or process, without having to do with the prior express written permission of the owners / Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta publicación, por cualquier medio o procedimiento, sin para ello contar con la autorización previa, expresa y por escrito de los titulares

