

ASAMBLEA GENERAL ANCI

Palabras del presidente, Jaime Lamo de Espinosa
Madrid, 21/07/2020



- “España necesita un ambicioso programa inversor similar al New Deal de Roosevelt ante la Gran Depresión. **Es absolutamente necesario incrementar las inversiones públicas por razones sociales, de empleo y de competitividad.** Los grandes países de la UE están ya planteando fuertes programas de inversión en obra civil”
- “No puede faltar un ambicioso **plan inversor** en infraestructuras que apueste por el empleo y **ponga a nuestro país al día tras el déficit acumulado en movilidad, agenda urbana, transporte, etc.** (junto al impulso de otros retos como la industrialización, la digitalización o la denominada economía verde)”
- “El **déficit inversor** en infraestructuras acumulado durante la anterior crisis **supera los 100.000 millones.** Los **proyectos prioritarios postergados** y perfectamente identificados **van acumulándose, junto a las necesidades de inversión en conservación y mantenimiento”**
- “**Debe concretarse entre todas las administraciones y partidos una ambiciosa planificación** de proyectos que cubra los mismos **atendiendo a la demanda** y priorice las actuaciones más urgentes (...) **Un Plan propicio para ese gran Pacto de Estado sobre infraestructuras que desde ANCI siempre hemos alentado”**
- “**Apostar por las infraestructuras es apostar por el empleo y la competitividad”**
- “El desplome de la licitación impacta sobremedida en nuestros asociados, **el grueso del negocio de las constructoras no cotizadas es el mercado español, por eso es más importante que nunca que la dimensión de los contratos no limite la competencia y la competencia -y por tanto, la eficiencia-**”
- “Desde ANCI **siempre hemos defendido la colaboración público-privada** como una fórmula eficiente para abordar estas inversiones. Y lo sigue y seguirá siendo. Ahora bien, **siempre que la dimensión de los contratos no oligopolice las contrataciones, restringiendo de hecho la deseable leal competencia entre empresas y, por tanto, la eficiencia del gasto público”**

- ***“El modelo presupuestario y el de Colaboración Público Privada son complementarios y los proyectos necesarios y pendientes lo siguen siendo independientemente de su rentabilidad o el modelo de financiación que mejor se adapte a sus características”***
- ***“ANCI subraya su disposición a colaborar ante la reconstrucción y proyectos como el la futura Ley de Movilidad”***

1. INTRODUCCIÓN / COYUNTURA

Empresas asociadas, amigos todos:

Celebramos la Asamblea General de ANCI en un contexto inédito y excepcional, bajo la pandemia provocada por el coronavirus Covid-19. La prudencia nos ha obligado a que, por primera vez, esta reunión deba celebrarse virtualmente -la primera ocasión en la que sucede algo similar en los 23 años de historia de esta asociación-.

Permitidme que comience estas palabras trasladando el pésame de ANCI a todos los familiares y allegados de las víctimas del Covid-19, así como todo nuestro aliento a quienes lo padecen o aún sufren alguna de sus secuelas. Muy especialmente a aquellos miembros de nuestra Asociación que lo hayan podido sufrir. Y, sobre todo, quiero empezar esta intervención trasladando nuestro reconocimiento a quienes combaten esta pandemia desde la primera línea. Me refiero muy especialmente a los sanitarios, pero también a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y a todos los que habéis garantizado los servicios esenciales durante los embates más duros para nuestro país de esta crisis global y de futuro aún incierto.

Trabajadores y empresarios como vosotros, que habéis atendido la desinfección de diversas instalaciones (desde residencias de ancianos a importantes arterias urbanas), que habéis continuado también con los servicios de conservación y mantenimiento de carreteras durante el confinamiento, entre otros, y que habéis regresado a vuestra actividad en cuanto se os ha permitido, contribuyendo así al sostenimiento económico, del empleo y del bienestar general.

Todo, pese a las extraordinarias dificultades de todo orden que habéis debido de afrontar -y aún encaráis-, en el regreso al desempeño de vuestro trabajo ordinario.

2. EJERCICIO 2019

El 2019 ha estado marcado por la inestabilidad política en un contexto de desaceleración global. Desafíos como el Brexit, los vaivenes de la guerra comercial entre China y Estados Unidos, el estallido de diversas protestas sociales en todo el mundo y la ralentización europea -con una nueva Comisión al frente- ofrecieron un panorama dominado por la incertidumbre.

En España, la ausencia de un acuerdo de investidura y sobre los presupuestos tras las elecciones generales del 28 de abril derivó inevitablemente en una nueva convocatoria electoral el 10 de noviembre. Pero no fueron los únicos comicios del año. A estos debemos sumarles la convocatoria de elecciones europeas, municipales y autonómicas en doce Comunidades Autónomas el 26 de mayo.

En definitiva, un año políticamente muy convulso en nuestro país, con los Presupuestos Generales del Estado prorrogados de nuevo, en el que el viento de cola del factor electoral -dinamizador de la actividad- no pudo compensar el déficit inversor en infraestructuras que acumulamos.

España cerró el año con un incremento del PIB del 2%, por encima del 1,3% de la Eurozona, pero por debajo de la subida del 2,4% de 2018. Nuestro país también desaceleró el ritmo de creación de empleo y, tras una década, por fin abandonó el procedimiento del déficit excesivo. Ahora bien, cerramos 2019 gastando un 2,8% más de lo que ingresamos -tal y como ha destacado recientemente Eurostat-, tres décimas por encima del curso anterior (4.700 millones, el primer incremento del déficit público desde el final de la crisis). Fundamentalmente, por el aumento del denominado gasto social (subidas de las pensiones y los salarios de los funcionarios, entre otros) junto al fuerte crecimiento del gasto corriente.

En este contexto, la aportación de la construcción al PIB nacional [VAB Construcción sobre PIB] se situó en el 5,9%, tres décimas por encima del de 2018, lo que supuso un incremento del 3,5%.

El conjunto de la licitación de obra pública en 2019, contando todas las administraciones, ascendió a 18.545 millones de euros, más de un 11% más que los 16.666 millones de euros de 2018. Con todo, cifras aún muy lejanas de los 27.550 millones de media licitados durante el periodo expansivo. Asimismo, en el debe cabe destacar el incremento del índice de costes de la construcción, que aumentó un 1,24%, donde sobresale la subida de un 4,56% de la mano de obra.

Nuestra Directora Gerente abordará a continuación pormenorizadamente estas cifras y las de lo que llevamos de año, pero permitidme señalar tres breves apuntes al respecto:

Aunque el volumen de las licitaciones de la ingeniería civil es el mayor entre la licitación pública, esta sólo se incrementó un 3,4% frente al 27,2% de las de

edificación. Por otra parte, destacar que el año 2019 supuso el ‘despertar’ inversor del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que incrementó más de un 300% sus licitaciones -aún con cifras muy modestas, como luego veréis con la Gerente-. Y, por último, que pese a las subidas de las licitaciones durante 2019, estas no siguieron el mismo ritmo durante todo el año. Cabe diferenciar entre el primer y el segundo semestre, algo que también se refleja en el Indicador de Clima de la Construcción: que fue más negativo que en 2018 (-7,7% Vs -5,8%), empeorando sobre todo en el segundo y cuarto trimestre del año.

Concluyo este breve repaso al 2019 con un apunte sobre a las adjudicaciones: si el año pasado destacué la anomalía que suponía entonces la infrarrepresentación en las adjudicaciones de Fomento que las empresas de ANCI habían padecido durante 2018 y 2017, es de justicia que ahora manifieste la progresiva normalización en las mismas, en términos de porcentaje, no de cifras absolutas, obviamente.

3. PRIMER SEMESTRE 2020

2020 supone un punto y aparte. La irrupción de la pandemia del Covid-19 y sus consecuencias marcan un histórico antes y después, planteando un año extraordinariamente difícil ante el que se debe responder con decisión a corto, medio y largo plazo.

Acabo de referirme a la progresiva normalización de la representación de las empresas de ANCI en las adjudicaciones durante 2019, un año con incrementos en la licitación. No cabe decir lo mismo de lo que llevamos de año. Todo lo contrario.

Las licitaciones se han desplomado casi un 40% en los últimos doce meses respecto al año anterior, más del 66% en el caso del renombrado Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) -una redenominación que subraya la dimensión social y la transversalidad que se quiere imprimir al antiguo Fomento-. Asimismo, las estimaciones de licitación para lo que resta del año desafortunadamente van en la misma línea, a la baja.

En este punto, quiero subrayar que, **aunque las constructoras asociadas en ANCI, no cotizadas, van consolidando y expandiendo su presencia internacional, el grueso de su negocio sigue siendo el mercado español. Por ello una situación como la que atravesamos en España les impacta sobremanera. Y por eso resulta más importante que nunca que la dimensión de los contratos no limite la concurrencia y la competencia -y, a la postre, la eficiencia del servicio público-, de forma que tan sólo las empresas cotizadas más grandes del país puedan optar a ellos.** Tal y como establece la Ley de Contratos del Sector Público, deben dividirse en lotes siempre que se pueda. Hemos insistido mucho en esto ante las autoridades y gobierno y volvemos a hacerlo.

El tamaño de una empresa, tal y como demuestran a diario las empresas de ANCI, no es un factor decisivo a la hora de abordar con éxito un proyecto. Lo importante para

desempeñar con eficacia un trabajo es la capacidad, solvencia, experiencia, medios y *know how* que sean necesarios para la tarea en cuestión. Tal y como ya hemos manifestado en otras ocasiones, las obras de las empresas de ANCI hablan por sí mismas, y acreditan su capacidad para llevar a cabo cualquier proyecto en cualquier lugar del mundo.

2020 nos trajo, por fin, un nuevo Gobierno. Con continuidad en el grueso de los equipos y proyectos con los que ya veníamos trabajando. **Permitidme reiterar la disposición de ANCI y sus asociados a continuar colaborando en los desafíos que plantee el nuevo escenario y proyectos como el de la futura Ley de Movilidad.**

Las previsiones macroeconómicas hablan por sí solas: el Banco de España pronostica caídas del PIB al cerrar el curso de entre el 9 y el 15%, según la versión optimista o pesimista, siendo el descenso del 11,6% en su escenario base. La Comisión Europea prevé que la caída será del 10,9% este año -récord que sólo supera Italia-, al que le seguirá un 2021 con un incremento del PIB del 7,1%. El FMI pronostica una caída del 12,8% en el PIB de este año, mientras que se recuperaría en 2021 con un 6.3%. Por su parte, la caída del empleo ya es drástica pese al salvavidas de los Ertes, y la OCDE pronostica que cerraremos el año con tasas de paro del 19,2% o 20,1% según haya o no segundo rebrote. Lo que acaba de confirmar el BBVA. De ahí la importancia de la Obra Civil para recuperar el empleo.

Por su parte, Euroconstruct pronostica una caída de la producción del 15% para el conjunto del sector en nuestro país -más acusada que la media europea del 11,5%-, con un rebote del 6% en 2021 y una posterior ralentización en 2022 hasta el 2,5% al agotar los proyectos ya previstos. De confirmarse este escenario, la producción al cierre de 2022 sería un 7,9% inferior a la de 2019.

Con todo, la incertidumbre ante la evolución del virus hace que las previsiones sean más que nunca 'aproximaciones'. Y, además, **desde ANCI no concebimos una reconstrucción post Covid a medio y largo plazo sin una ambiciosa cartera de proyectos de Obra Civil.** Ya hemos expuesto públicamente y en cartas a las autoridades que en 1977 los Pactos de la Moncloa ante la crisis de entonces, condujeron a aumentar la cifra de gasto en obra civil en un crecimiento del 30%.

Hoy, en esta España sumida en una profunda crisis por la pandemia, **es absolutamente necesario incrementar las inversiones públicas comprendiendo que se debe hacer por razones sociales, de empleo y de competitividad. Los grandes países de la UE están ya planteando fuertes programas de inversión en obra civil.**

En primer lugar, porque **el déficit inversor en infraestructuras acumulado durante la anterior crisis supera los 100.000 millones. Los proyectos prioritarios postergados y perfectamente identificados van acumulándose, junto a las necesidades de inversión en conservación y mantenimiento.** Y lo que nos

jugamos no es otra cosa que la competitividad del país y su sostenibilidad, que se traduce en crecimiento, empleo y el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Junto a ello, la vertebración de España, esto es, la igualdad de oportunidades en movilidad, servicios y dotaciones para los ciudadanos.

Sirva a modo de ejemplo nuestro liderazgo en multas ambientales por el reiterado incumplimiento de nuestro país de la Directiva Europea sobre depuración de aguas, que ya nos ha valido una condena y por la que, al menos, ya hemos pagados más de 32 millones de euros. Cifra que anualmente irá aumentando en 22 millones, con sanciones semestrales, si no se le pone remedio.

Poco se habla, por poner otro ejemplo, de la correlación entre el estado de conservación de nuestras carreteras y el aumento de emisiones de CO₂. Ya hay estudios que apuntan que la conservación de carreteras puede ahorrar hasta un 8% de las emisiones contaminantes de los camiones y hasta un 13% de las de los turismos. Cifras nada desdeñables cuando, además, el tráfico rodado es el responsable de alrededor del 25% del total de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Pese a ello, como recogían los medios hace unos días sobre un estudio de ACEX, España, se encuentra a la cola de Europa en conservación de carreteras: “Invierte 22.489 euros por kilómetro, la mitad que otros grandes países como Italia, Francia o Alemania, y una quinta parte que Reino Unido”.

En definitiva, **no faltan los proyectos necesarios**. Pero debe concretarse una ambiciosa planificación que cubra los mismos atendiendo a la demanda y priorice las actuaciones más urgentes.

En segundo lugar, **es necesario un decidido impulso a la Obra Civil en este momento porque apostar por las infraestructuras es apostar por el empleo**. Como todo el mundo sabe, **la política de Obra Civil es contracíclica. El efecto multiplicador de sus inversiones como dinamizador de la economía se traslada mediante creación de empleo** -recordemos la cifra de paro estimado del 20% antes citada-, estimándose que un incremento sostenido de la inversión anual en construcción del 1% sobre el PIB genera aproximadamente 100.000 puestos de empleo directos y 80.000 indirectos. Además, un incremento de la producción conlleva un aumento de la renta y la creación de puestos de empleo inducidos. Ergo, mejora del consumo y, con él, un aumento de los ingresos fiscales procedentes de los impuestos que gravan las rentas generadas y su gasto y así mejora de la competitividad del país (además, los retornos fiscales de las inversiones en el sector rozan el 50%).

Abro comillas: “Solo saldremos de esta con una inversión masiva en infraestructuras”. La cita ni es mía ni es de ningún constructor, corresponde a Eric Maskin, premio Nobel de Economía y catedrático de Economía en Harvard durante una reciente entrevista con *La Vanguardia*. Según afirmaba este mismo lunes Manuel Lagares en *El Mundo*,

gran hacendista y uno de los padres de los Pactos de la Moncloa, “la formación pública de capital debería concretarse en inversiones que impulsen la producción privada o reduzcan sus costes. Las infraestructuras en redes –carreteras, ferrocarriles, puertos, distribución de energía, agua y saneamiento, telecomunicaciones y otras similares– deberían ser especialmente atendidas, de modo que terminemos contando con servicios de alto nivel y bien distribuidos geográficamente”. Podría enumerar citas como las de Maskin y Lagares de muchos otros prestigiosos economistas y estadistas de diferentes tendencias. Pero no voy a extenderme. En abril, la industria española, no la Construcción, publicaba un comunicado reclamando un "plan de choque" ante los efectos de la pandemia, cuyo primer punto decía así: "impulsar la inversión pública en infraestructuras, vivienda pública y rehabilitación".

España necesita un ambicioso programa inversor similar al New Deal de Roosevelt ante la Gran Depresión. Entonces se financiaron obras por un valor de 3.300 millones de dólares (equivalentes hoy más de 50.000 millones de dólares), así como la creación de la Public Works Administration, por medio de la cual se realizó una inversión, hasta su desaparición en 1942, de 1.000.000 km de carreteras, 120.000 edificios públicos, 77.000 puentes, 285 aeropuertos, etc., consiguiendo absorber un tercio de los desempleados de la época.

Debemos esperar a la concreción del Fondo para la Recuperación europeo, pero confiamos en que España contará con una dotación suficiente como para atender los desafíos derivados de la pandemia y abordar una ambiciosa reconstrucción, donde, insisto, no puede faltar un ambicioso **plan inversor en infraestructuras que apueste por el empleo y ponga a nuestro país al día tras el déficit acumulado en movilidad, agenda urbana, transporte, etc.** (junto al impulso de otros retos como la industrialización, la digitalización o la denominada economía verde).

Nuestro país necesita ese ambicioso Plan, concreto y bien definido, en el que **deberían participar todas las administraciones y partidos y se concrete la demanda existente. Un Plan propicio para ese gran Pacto de Estado que desde ANCI siempre hemos alentado.**

Junto a la planificación, es necesario que este plan inversor aborde sin complejos y con la máxima transparencia su modelo de financiación. Porque determinados proyectos pueden ser abordados mediante Colaboración Público Privada descargando así las cuentas públicas ante el creciente gasto social, pero otros proyectos no, y por ello no deberían postergarse. **El modelo presupuestario y el de Colaboración Público Privada son complementarios y los proyectos necesarios y pendientes lo siguen siendo independientemente de su rentabilidad o el modelo de financiación que mejor se adapte a sus características.**

Desde ANCI siempre hemos defendido la colaboración público-privada como una fórmula eficiente para abordar estas inversiones. Y lo sigue y seguirá siendo. Ahora bien, siempre que la dimensión de los contratos no oligopolice las

contrataciones, restringiendo de hecho la deseable leal competencia entre empresas y, por tanto, la eficiencia del gasto público. Y siempre que cuente con rentabilidades razonables, acordes al mercado. Proyectos de más de 200/250 M€ frenan ya por sí mismos la competencia y oligopolizan el mercado.

4. PRESENCIA INTERNACIONAL

Por otro lado, quiero destacar el empuje de la internacionalización de las empresas de ANCI durante el último año. A las numerosas obras en curso por todo el mundo, se le suman hitos destacados como la adjudicación del Tramo 3 del Tren Maya a AZVI o la entrada de Copasa en Estados Unidos, con trabajos en dos autopistas en Texas y su preselección para el AVE de California (la primera línea de Alta Velocidad en servicio de Estados Unidos). Asimismo, Lantania ha comenzado su actividad exterior tras la adquisición del negocio de aguas del Grupo Soil y otros asociados como Aldesa y Ocide han logrado nuevos contratos en Polonia y Rumanía, respectivamente.

5. ASUNTOS TRATADOS

Son muchos los asuntos de ordinaria administración abordados en ANCI durante el último año, y a ellos se referirá posteriormente nuestra Directora Gerente, Concha Santos, a quien aprovecho para felicitar, un año más, por su dedicación y profesionalidad en la gestión del día a día de ANCI.

Voy terminando, pero no quiero concluir sin felicitar también a Construcciones Sarrión por su 50 aniversario. Abraham, muchas felicidades.

Tampoco quiero dejar de felicitar a ALDESA por haber culminado su proceso de integración en la importante constructora china CRCC. Y a Sando, por culminar en este tiempo con éxito su reestructuración financiera.

Asimismo, más felicitaciones para Copasa por los premios Acueducto de Segovia y San Telmo por su intervención en el saneamiento de Vigo; y a Gévora y a Sogosa por sendos Áccesits del Premio San Telmo.

Durante este último año también ANCI ha pasado a ocupar una vicepresidencia en la Confederación Nacional de la Construcción.

Por último, lamento haber perdido en este recorrido a una empresa muy querida para todos nosotros, DETEA, por liquidación de la misma y a cuyo Presidente Arturo Coloma, deseamos todo lo mejor.

6. PETICIONES AL GOBIERNO

Y no quisiera terminar sin plantear al Gobierno nuestra visión de las necesidades presentes, uniéndome de antemano a la propuesta de SEOPAN de recuperar los niveles de contratación pública pre-Covid con 2.200 M€ adicionales, siempre que el

catálogo de proyectos cumpla la condición de dimensión máxima tantas veces comentado. Y manifestando que coincidimos con la Comisión de Reconstrucción del Congreso en que hay que revisar el gasto público, sí, pero entendemos que para racionalizarlo, elevando el gasto en inversiones y reduciendo el gasto corriente en la mayor medida posible. Y esto debe tenerse en cuenta en los PGE para el año 2021. Y además:

1. Se hace preciso un **Pacto de Estado Infraestructuras Terrestres**. Un Pacto de Estado a largo plazo, no menos de 10 años, que desde ANCI reclamamos hoy, una vez más, por la vertebración del país y el desarrollo de una movilidad sostenible y competitiva: porque no podemos permitirnos una España de dos velocidades y porque debemos paliar el déficit de más de 100.000 millones del conjunto de las diferentes infraestructuras que acumulamos desde el inicio de la crisis. Necesitamos incrementos sucesivos de la inversión, por encima del PIB, si no queremos descolgarnos y lastrar nuestra competitividad ante los países de nuestro entorno.

2. También, otro gran **Pacto de Estado del Agua**. Asimismo, deberían retomarse sin dilación alguna los trabajos sobre el agua iniciados en la etapa anterior, análisis por un Pacto de Estado del Agua, donde se alcanzaron bases sólidas para culminar un acuerdo. Además de las multas, la Agenda 20/30 de Desarrollo Sostenible de la Naciones Unidas, concretamente su objetivo 6 [ODS], supone un acicate para culminar esta tarea. Consideramos urgente abordar la política de trasvases y de interconexión de cuencas (por cierto, tal y como reclamaba en 1996 el ministro Josep Borrell).

3. **Pago por uso**. Implantar la tarificación por uso de las autovías para garantizar una movilidad sostenible y socialmente responsable, asegurando el uso finalista de los recursos obtenidos en un fondo para infraestructuras.

4. **Ejecución presupuestaria**. Todo presupuesto debe tender a ejecutarse realmente al 100%.

5. **Corredor Mediterráneo**. Interiorizar y asumir la trascendencia del Corredor Mediterráneo, y a tal fin poner todos los medios en los PGE para una rápida puesta en marcha.

6. **Abordar de forma definitiva y sin pausa las obras del AVE a Extremadura-Lisboa y las de Cantabria**.

7. **Rentabilidad**. Los proyectos necesitan rentabilidades parejas a las de mercado para poder ejecutarse. Las limitaciones que viene presentando la Ley de Desindexación deben ser resueltas para presentar alternativas viables.

8. **Dimensión de las obras licitadas**. Siempre que sea posible, las licitaciones de obra presupuestaria deben evitar importes que supongan limitaciones a empresas no cotizadas y que lleven a que, en la práctica, sólo las empresas más grandes puedan acceder con posibilidades a las mismas. Deben dividirse en lotes racionales como

norma general, tal y como establece la Ley de Contratos del Sector Público, para favorecer la igualdad de oportunidades, la concurrencia y la competencia con el fin de lograr una mayor eficacia en el servicio al ciudadano. Queremos recordar la capacidad demostrada por las empresas de ANCI para ejecutar cualquier tipo de obra en cualquier lugar, así como la solvencia, experiencia y *know how* de las mismas.

Y nada más. Enhorabuena a nuestras empresas por haber sobrevivido y estar presentes hoy tras las graves dificultades de este semestre. Os animo a todos a seguir en la lucha cotidiana del logro de cartera y de la máxima eficiencia. Y pido a los gobiernos nacional, autonómicos y ayuntamientos su máximo esfuerzo en las líneas apuntadas. Muchas gracias

SOBRE ANCI

La Asociación Nacional de Constructores Independientes (**ANCI**) es una asociación de empresas constructoras no cotizadas, que desarrollan su actividad en todos los subsectores de la Construcción, con preferencia en la contratación pública. **ANCI** nació en 1997 con la misión de defender y promocionar la competencia, la transparencia y la igualdad de oportunidades en el sector de la construcción y la obra pública.

25 asociados

11.744 km. de autopistas y
autovías
construidos

7.812 km. de vías férreas
construidos

325 concesiones
gestionadas

549 plantas de
tratamiento
construidas

152 hospitales
edificados

+ 1.000 años de
experiencia
acumulada



Grupo Aldesa



Construcciones
Alpi, S.A.



Altec



Arcor



ASCH
Infraestructuras
y Servicios S.A.



Grupo Azvi



Becsa, S.A.



CHM Obras e
Infraestructuras,
S.A.



Construcciones
Rubau, S.A.



Grupo Copasa



Copcisa



Grupo Copisa



Grupo
Cyopsa-Sisocia



Detea, S.A.



Ehisa



Gevora



Lantania



Ocide



Probisa
Tecnología y
Construcción, S.L.



Grupo
Puentes



Grupo
Rover Alcisa



Sando



Construcciones
Sarrión, S.L.



Sogeosa.
Sociedad General
de Obras, S.A.



Torrescámara

ANCI

Diego de León, 50 - 5ª planta. 28006 Madrid

Tel.: (+34) 91 555 05 39

anci@ancisa.com

www.ancisa.com