



Pablo Vázquez

PRESIDENTE DE INECO

«Nuestro carácter público ayuda a las empresas españolas en la captación de proyectos internacionales»

Pablo Vázquez se licenció en Derecho y es doctor en Economía. Realizó su posgrado en Economía en la Universidad de California (Berkeley). Es profesor titular de Economía Aplicada en la Universidad Complutense. Ha sido director ejecutivo de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA) desde julio de 2005 a enero de 2012 y, de 2002 a 2004, fue subsecretario de Sanidad y Consumo. Fue designado presidente de INECO el pasado 31 de enero, sólo hace unas pocas semanas, pero Pablo Vázquez muestra el conocimiento y la pasión de quien ha visto crecer la empresa.

ineco

El diseño, la planificación y la gestión de muchas de las obras en España de infraestructura aeronáutica, ferroviaria o de carreteras se la debemos, en una parte muy significativa, a INECO y a sus profesionales. Desde hace unos años, se planteó el objetivo de internacionalizar el conocimiento y la experiencia adquiridos en el sector del transporte en las últimas décadas en España.

Javier López Somoza

¿Exagero si digo que INECO es una gran desconocida? ¿Cuáles son sus actividades?

INECO es una empresa que pertenece al Ministerio de Fomento a través de Aena, Adif y Renfe, que ostentan el capital de la compañía. Es, por tanto, una empresa pública de ingeniería como existen en otros países como Francia, Alemania, Suiza... Existe para dar servicio a las necesidades del Ministerio de Fomento en ámbitos como acompañar el esfuerzo inversor del Ministerio y sus empresas, planificar infraestructuras o tomar decisiones de importancia a medio y largo plazo que deben estar regidas por principios de eficiencia económica y social, con la dificultad que ello conlleva. Una vez que la obra se ha licitado, es necesario realizar una labor de supervisión de los criterios de calidad y, en general, de cumplimiento de las estipulaciones del contrato.

Otro papel importante es ayudar a las empresas españolas a salir al exterior. Somos el vehículo para formar consorcios que puedan promover y gestionar infraestructuras en el exterior.

De hecho, INECO ha participado en el consorcio ganador del AVE

Medina-La Meca. ¿En qué ha consistido su participación?

Efectivamente, la labor de INECO ha sido ayudar a formar el consorcio y a detectar las oportunidades que podía haber. España, gracias a las inversiones realizadas en los últimos años, se ha posicionado como potencia en alta velocidad. Cuando los árabes se plantearon la necesidad de contar con un tren de alta velocidad, pensaron básicamente en los españoles, franceses y alemanes. Después, se proporcionó asistencia técnica, debido a nuestra amplia experiencia internacional en la elaboración de toda la documentación necesaria. Una vez realizado el contrato, nuestra labor será la de supervisión técnica ayudando en la planificación inicial.

¿Por qué es importante INECO, una ingeniería pública? Muchas veces el contratista público necesita ver una cara pública en el otro lado. Actualmente, estamos haciendo el *project management* del aeropuerto de Kuwait. ¿Por qué acude a nosotros o a nuestra homóloga en Francia? Porque somos una ingeniería pública. Luego, de nuestra mano, podemos llevar a otras ingenierías y empresas privadas. Pero ve

en lo público un plus que le va a ayudar en el diseño y la planificación de infraestructura, de la misma forma que el Ministerio de Fomento ve en nosotros un buen articulador del plan de infraestructuras porque actuamos con criterios de interés general. Somos un socio adecuado por nuestra independencia.

¿Cuáles son las lecciones que se pueden extraer para la empresa española de este contrato?

Primero, que hay muchas oportunidades fuera. El reto de la internacionalización no es algo que una empresa se pueda plantear hacer o no hacer, sino que es claramente una necesidad para cualquier empresa de mediano tamaño. Además, parte de nuestro esfuerzo debería ser que cada vez haya menos empresas pequeñas y más empresas medianas. Para poder organizar un consorcio de este tipo, se necesitan empresas de cierto tamaño. En definitiva: en el mundo de las infraestructuras, hay mucho por hacer. Es cierto que vivimos una crisis muy fuerte y lo que se percibe actualmente es que la inversión en infraestructuras no va a crecer en los próximos años al ritmo de los anteriores, pero, en el



INECO ha participado en el consorcio ganador del AVE Medina-La Meca.

exterior, no es así, sobre todo en los países emergentes. Estos países necesitan infraestructuras, algo fundamental para su desarrollo. Ahí deben estar las empresas españolas e INECO puede colaborar en la presentación ofertas conjuntas para maximizar las posibilidades.

¿Considera que España y las empresas españolas son valoradas en el exterior por su capacidad tecnológica?

Yo diría que tienen una consideración muy alta y no es causalidad. En las empresas españolas, hay un capital humano muy cualificado. Las escuelas españolas que forman ingenieros están en primer nivel mundial y esto no ocurre en otras especialidades. Por ejemplo, es difícil encontrar ingenieros aeronáuticos más preparados que los españoles y eso es un valor claro.

Además, nos hemos convertido en referencia mundial en algunos medios de transporte. En alta

velocidad, por supuesto, pero también en el diseño de aeropuertos. La operación de puesta en marcha de la terminal T4 del aeropuerto de Barajas es considerada en el mundo un ejemplo de lo que se debe hacer, de cómo fue posible poner en marcha un aeropuerto en 24 horas sin que nadie lo notara. Pensemos, por ejemplo, que se intentó hacer lo mismo en EEUU, pero tuvieron que parar y cerrar el aeropuerto porque no fueron capaces de hacer el cambio. Tenemos una experiencia. Hemos desarrollado un conocimiento muy valioso, probablemente, porque se han llevado a cabo unas inversiones muy cuantiosas.

¿Cómo se planteó en su día INECO la estrategia de internacionalización?

INECO siempre tuvo, desde sus orígenes, una clara vocación internacional, que, tradicionalmente, fue canalizada hacia Latinoamérica, manteniendo una

modesta, pero continua, presencia en este mercado.

Dicho esto, es cierto que, en los últimos años, se ha dado un impulso decisivo a la estrategia de internacionalización por dos motivos. Uno, por necesidad, como casi siempre. La salida al exterior de personas y empresas suele estar motivado por eso. Todos somos conscientes de que el esfuerzo inversor que está llevando a cabo el Ministerio tiene fecha de caducidad. El número de trenes AVE, aeropuertos o puertos marítimos no es infinito. Hemos hecho un esfuerzo muy importante, pero estamos cercanos a la madurez. Ahora lo que toca es completar, darle sentido, coherencia y no tanto empezar nuevos proyectos. Y la cartera a medio plazo se estaba reduciendo. Ahí está la necesidad.

El segundo es que el mundo se ha vuelto muy global y nuestros ingenieros y empresas salen fuera. Nuestra idea es acompañarlos en este proceso e INECO es un so-



Actualmente, INECO está haciendo el project management del aeropuerto de Kuwait.

cio que les puede ayudar en esa internacionalización. Cuando una constructora se plantea licitar a un concurso para la construcción de una determinada infraestructura, necesita una ingeniería que les ayude en el diseño y el planeamiento.

¿En qué países trabaja INECO?

INECO actúa en unos 40 países y ha desarrollado más de 150 contratos internacionales. Hay unas áreas geográficas que consideramos prioritarias, en las que pensamos que puede haber un mayor crecimiento de infraestructuras y donde una ingeniería puede tener posibilidades. Latinoamérica, por supuesto, aunque es un área en la que actualmente no se está construyendo mucho, con la excepción de Brasil, donde tenemos una delegación. También tenemos oficinas en México, Colombia e India, país éste muy importante para nosotros. Tradicionalmente, hemos mantenido muchas relaciones con los países

del norte de África y consideramos a Oriente Medio como una zona prioritaria, pues son países emergentes con muchos recursos y necesidades de generar infraestructuras. Quieren diversificar, salir de un modelo de monocultivo relacionado con el petróleo y quieren buscar otras vías de crecimiento que no les hagan tan dependientes del petróleo y, para todo ello, necesitan infraestructuras.

¿Qué piensa del reto que plantea el mantenimiento y eventual ampliación de muchas de las infraestructuras de las que se ha dotado este país en el actual contexto de crisis?

Tenemos que hacer un esfuerzo muy importante para conseguir acabar lo que tenemos, que no es poca cosa. En crisis anteriores, las infraestructuras iniciadas se quedaron a la mitad y eso tiene un peso muerto en el país muy importante. Dejar un tramo del AVE sin terminar sería una pér-

«Debemos canalizar la iniciativa privada hacia la construcción de infraestructuras, lo que será un indicador claro de eficiencia»

didada terrible de recursos. O, por ejemplo, a la inversión realizada en los túneles de Pajares hay que procurarle rentabilidad, por lo que no tendría sentido poner una vía convencional. Completar con inteligencia las infraestructuras que tenemos es un mandato en un momento como éste. Y esto tiene que hacerse con una participación importante del sector privado, como ocurre en otros países, lo cual será un indicador claro de eficiencia. El sector privado no entra en infraestructuras que no tienen sentido porque las cuentas no le salen.

Nos estamos dotando de unas infraestructuras que deben proporcionarnos una ventaja comparativa. El día de mañana, las empresas extranjeras tienen que situarse en España porque vean que tienen cerca un aeropuerto, un tren de alta velocidad, etc. El final tiene que ser que hemos construido un país en el que las empresas extranjeras vienen porque somos más competitivos, porque tienen mejores infraestructuras que las que puedan encontrar en Francia, Italia o Marruecos ::