

FUNDACIÓN EUROAMÉRICA

II FORO PERÚ – UNIÓN EUROPEA

UNA PERSPECTIVA DEL PERÚ, AMÉRICA LATINA Y EUROPA

LIMA, 29 DE OCTUBRE DE 2007

SEGUNDA SESIÓN:

LA INVERSIÓN EXTRANJERA Y LA POLÍTICA ECONÓMICA EN PERÚ

**“EL PAPEL DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA INTEGRACIÓN SOCIAL  
Y EL DESARROLLO ECONÓMICO”**

INTERVENCIÓN DE D. JUAN-MIGUEL VILLAR MIR

PRESIDENTE DE OHL

# EL CRECIMIENTO DEL BIENESTAR MATERIAL ES UN OBJETIVO PERMANENTE DE LA SOCIEDAD

Para la sociedad existen **3 tipos de grandes objetivos básicos**:

1º) Satisfacer necesidades inmateriales de:

- libertad
- justicia
- paz

2º) Objetivos, previos a la mayoría de las necesidades materiales, de:

- educación
- salud

3º) Deseo de creciente bienestar material, prácticamente sin límites.

## LOS INCREMENTOS DE BIENESTAR SÓLO SON POSIBLES CON INCREMENTOS DE LA PRODUCTIVIDAD

- No se puede consumir a largo plazo más de lo que se produce.
- Niveles crecientes de bienestar sólo son posibles con aumentos de productividad.
- Aumento productividad repercute favorablemente en el empleo.

## IMPORTANCIA QUE, COMO MOTORES DE LA PRODUCTIVIDAD, TIENEN LOS FACTORES INTERNOS Y EXTERNOS A LA EMPRESA

### 1. IMPULSORES INTERNOS (Eficacia interna)

- EDUCACIÓN
  - Aplicación de políticas de formación adecuadas
- DESARROLLO CIENTÍFICO-TECNOLÓGICO
  - Actuaciones I+D+I

### 2. IMPULSORES EXTERNOS (Economías externas)

- Dotación eficaz de INFRAESTRUCTURAS
- Adecuada ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

**EDUCACIÓN, I+D+i E INFRAESTRUCTURAS SON LAS TRES GRANDES PALANCAS IMPULSORAS DEL BIENESTAR**

# EL MARCO PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS CON FINANCIACIÓN PRIVADA

## 1. FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

- Es necesario complementar con recursos privados las limitadas disponibilidades de las arcas públicas.

## 2. MARCO LEGAL Y NORMATIVO ADECUADO

- Legislación definida y clara, desarrollada por reglamentos apropiados y expuesta con transparencia en los mercados internacionales.

## 3. PLANES DE INFRAESTRUCTURAS

- Debe existir un Plan de Infraestructuras previo a cualquier actuación concreta y amparado por un marco legal específico.

## 4. INDEPENDENCIA EN LA GESTIÓN DE LOS PLANES DE INFRAESTRUCTURAS

- Entidad única e independiente responsable de la gestión.

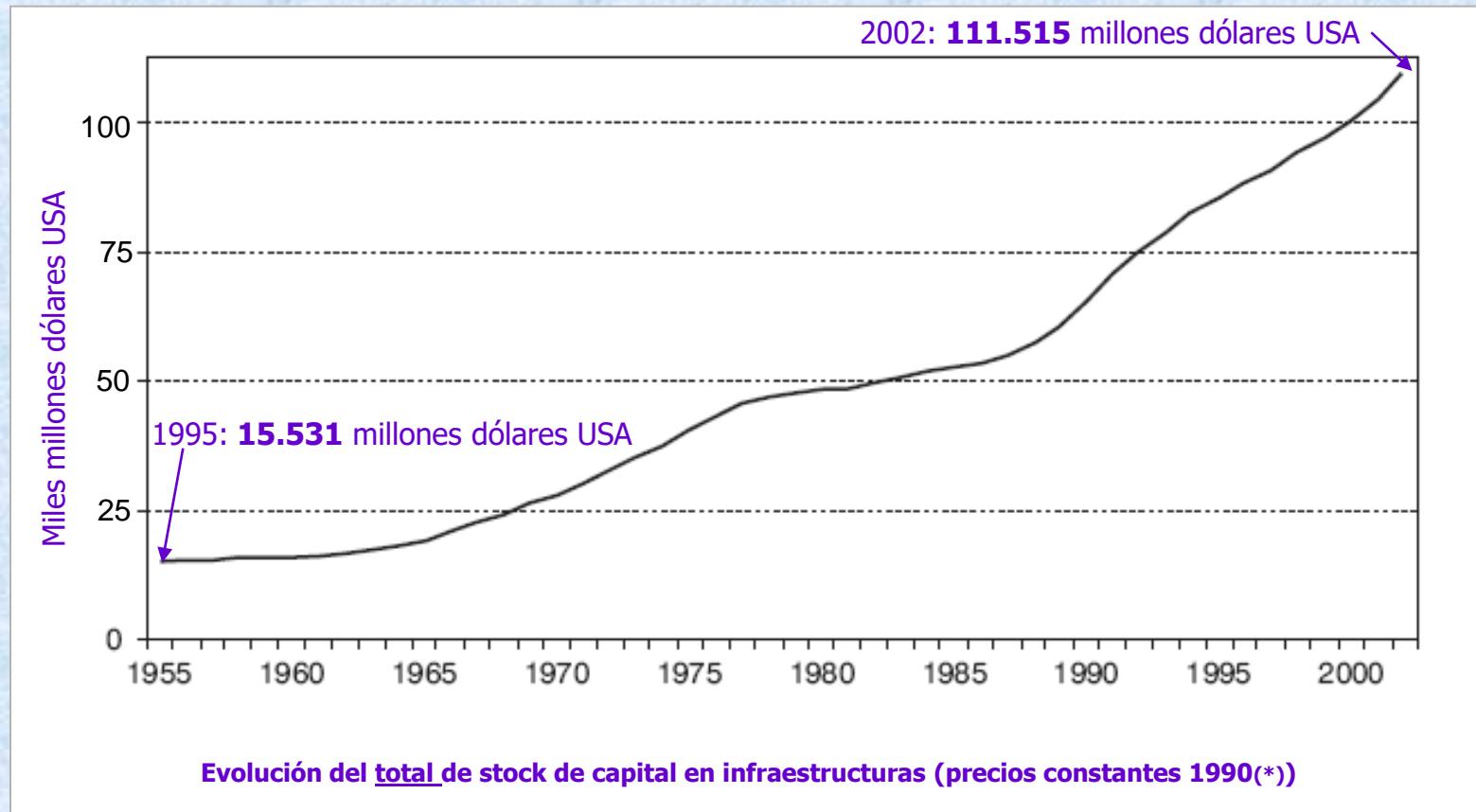
## 5. REGLAS DE JUEGO INTERNACIONALES

- Para que la comunidad internacional invierta, el país debe aceptar la normativa internacional habitualmente empleada.

## 6. MARCO INSTITUCIONAL ESTABLE

- Los proyectos integrados en los Planes de Infraestructuras no deberán verse afectados por los cambios políticos.

# EVOLUCIÓN DEL STOCK DE INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA

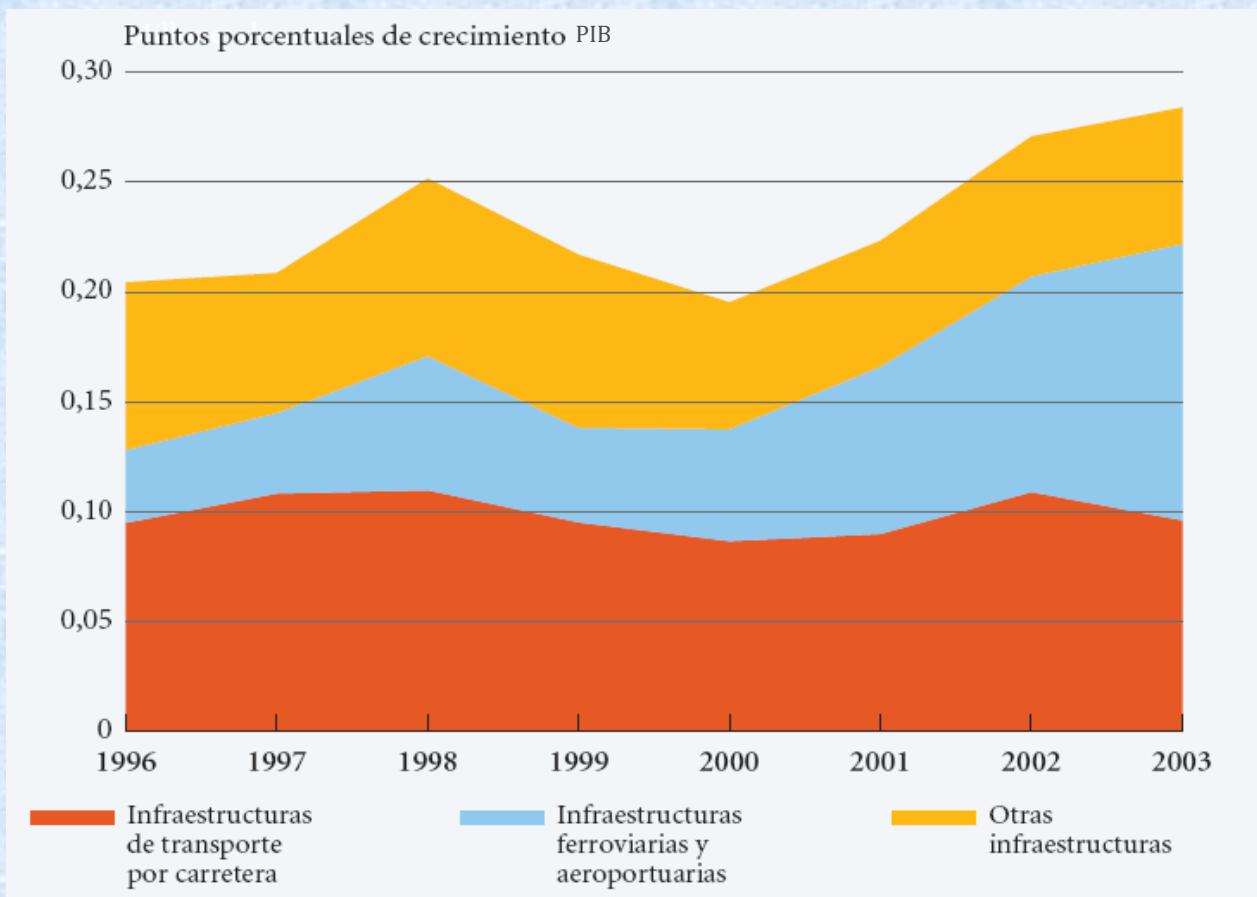


- ✓ La dotación de infraestructuras se ha multiplicado por 7 en 50 años.

(\*) 1 ECU/euro = 1,273 \$ (Tipo medio año 1990)

Fuente: Boletín mensual de Estadística INE (basado en BCE)

# EL IMPACTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL CRECIMIENTO DEL PIB EN ESPAÑA



- ✓ El *stock* de infraestructuras de transporte creció a un ritmo promedio del 4,25% anual
- ✓ En 2003 la contribución de las infraestructuras al crecimiento del PIB fue de un 0,28%

# EL IMPULSO POLÍTICO DE LA PRESIDENCIA Y EL GOBIERNO DE PERÚ

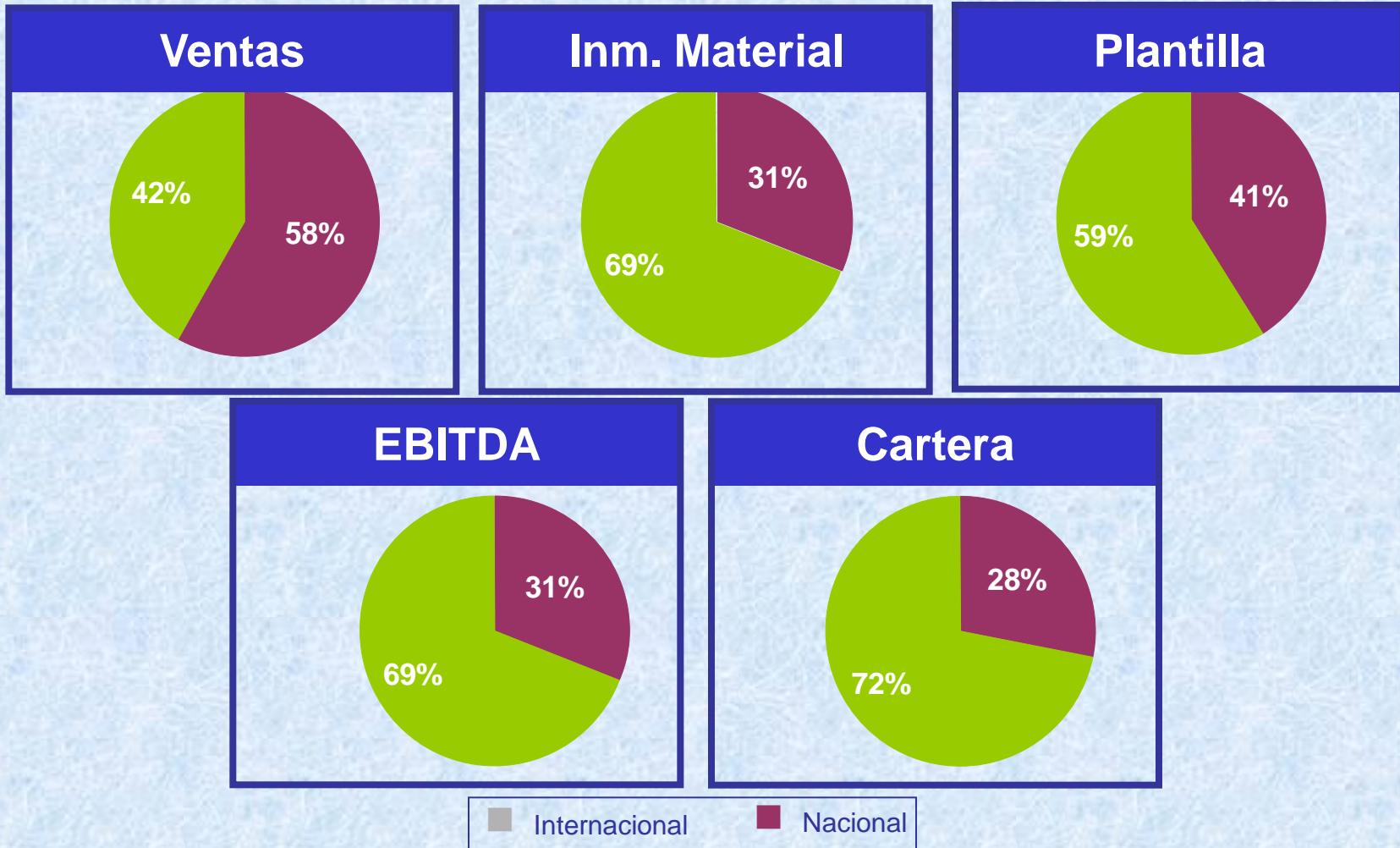
- Programa económico elaborado en 2006 para la consolidación de la estabilidad macroeconómica y el incremento de la eficacia de los programas de asistencia social.
- Aprovechar logros anteriores y abordar desafíos.
  - ✓ Crecimiento anual medio real del PIB del 5%
  - ✓ Inflación anual media del 2%
  - ✓ Reservas netas de 17.300 millones de dólares USA
- ✓ La inversión total en infraestructuras fue del 3,82% en promedio del PIB en 1996-2000, y del 1,9% en 2001-2005.
- ✓ Un incremento de la inversión durante 2006-2009 hasta llegar al 4,5% del PIB en 2009 implicaría crear 400.000 puestos de trabajos adicionales.
- ✓ Informe del Banco Mundial (Fay y Morrison, 2005) señala la conveniencia de duplicar la inversión total en infraestructuras, pasando a ritmos del 4% al 6%.
- ✓ IPE cifraba para el 2006 unas necesidades de inversión cercanos a los 23.000 millones de dólares USA.

# PRINCIPALES MAGNITUDES DEL GRUPO OHL

(mill. \$ USA)	2006	%Var. 2005
Ventas	4.136,1	+34,2%
EBITDA	617,2	+71,4%
Beneficio Neto <small>(2005 sin extraordinario Brasil)</small>	132,6	+88,4%
Cartera a corto	6.541,0	+21%
Cartera a largo	33.649,5	+45,0

(1 \$ = 0,792557 €)

# OHL: GRUPO INTERNACIONAL DE CONSTRUCCIÓN, CONCESIONES, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLOS



# PRINCIPALES MAGNITUDES DE OHL CONCESIONES

	2006
(mill. \$ USA)	
Ventas	420,6
EBITDA	319,7
Cartera	30.099,1



- ➔ 3.981 Km. de autopista de peaje gestionadas por 19 sociedades concesionarias de España y Latinoamérica.
- ➔ 11 autopistas en explotación con un tráfico medio diario próximo a 800.000 vehículos.
- ➔ 2 aeropuertos en México que dan servicio a la capital del país y a un total de 13 millones de pasajeros anuales.
- ➔ 30 hectáreas en puertos comerciales y 2.431 puntos de atraque en puertos deportivos.
- ➔ 38 Km. de ferrocarril en dos concesiones de metro y tren ligero en el área metropolitana de Madrid.

FUNDACIÓN EUROAMÉRICA

II FORO PERÚ – UNIÓN EUROPEA

UNA PERSPECTIVA DEL PERÚ, AMÉRICA LATINA Y EUROPA

LIMA, 29 DE OCTUBRE DE 2007

SEGUNDA SESIÓN:

LA INVERSIÓN EXTRANJERA Y LA POLÍTICA ECONÓMICA EN PERÚ

**“EL PAPEL DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA INTEGRACIÓN SOCIAL  
Y EL DESARROLLO ECONÓMICO”**

INTERVENCIÓN DE D. JUAN-MIGUEL VILLAR MIR

PRESIDENTE DE OHL