

# INFORME ECONÓMICO DE LA CONSTRUCCIÓN

Nº2 - Enero 2015



**CAPECO**

Cámara Peruana de la Construcción





**CAPECO**

Cámara Peruana de la Construcción

El informe económico de la construcción - IEC es una publicación bimestral de la Cámara Peruana de la Construcción que busca brindar información para contribuir con el debate técnico y económico del sector construcción en el Perú.

Se permite su reproducción total o parcial siempre que se cite expresamente la fuente.

Puede acceder al IEC en [www.capeco.org/iec](http://www.capeco.org/iec)

#### COMITÉ EDITORIAL

Ing. Enrique Pajuelo Escobar

Arq. Ricardo Arbulú Soto

Ing. Félix Málaga Torres

Ing. Carlos Vegas Quintana

#### COORDINADOR GENERAL

MBA Alonso León Siu

#### COORDINADOR TÉCNICO

Ing. Guido Valdivia Rodríguez

#### COLABORADORES

Lic. Lizette Alcalá Gutiérrez

Ing. Herles Loayza Casimiro

Ing. José Luis Ayllón Carreño

Miguel Angel Pineda Abregú

#### FECHA DE PUBLICACIÓN

Enero 2015

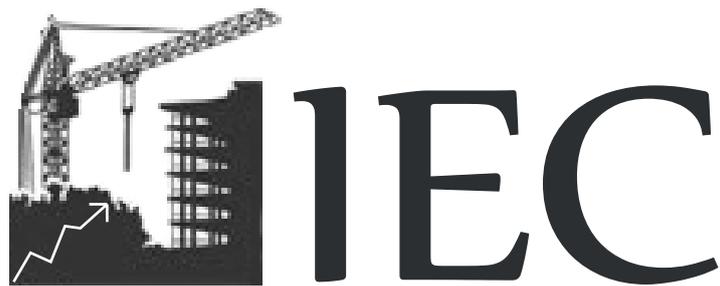
Fotos de Portada:

Callao 1930 - Fuente <http://unalimaquese fue.blogspot.com/>

Muelle Sur Callao Foto: Odebrecht

# ÍNDICE

<b>PRESENTACIÓN</b>	5
<b>TENDENCIAS</b>	
Se mantiene relativo optimismo sobre evolución de la actividad constructora al cierre del año 2014	6
<b>INDICADORES</b>	
Se consolida el estancamiento de la construcción	9
<b>EDIFICACIONES</b>	
Los problemas de la “permisología” en el sector inmobiliario	12
<b>INFRAESTRUCTURA</b>	
Los desafíos de la infraestructura portuaria en el Perú	15
<b>MERCADOS</b>	
Los materiales de construcción frente a la minería ilegal y lavado de activos	22



---

# INFORME ECONÓMICO DE LA CONSTRUCCIÓN

---

Nº2 - Enero 2015



**CAPECO**

Cámara Peruana de la Construcción

# Presentación

La presente edición del Informe Económico de la Construcción (IEC) muestra diversos temas de interés del sector.

En un inicio, se describen las expectativas de las empresas inmobiliarias y proveedoras de materiales de construcción sobre el desempeño de la actividad del sector en los últimos meses del año 2014, así como proyecciones para el presente año 2015. El desempeño de los despachos de materiales por ubicación geográfica, las ventas y precios de proyectos inmobiliarios, así como el desempeño de los diversos tipos de construcción; son datos relevantes del artículo en mención.

Seguido a esto, continúa el análisis del desempeño logrado en el sector construcción y a nivel general hasta el mes de Octubre del año pasado, entre lo que se repasa el desempeño de los componentes principales que llevan al resultado general del sector y la evolución de precios de los insumos.

Asimismo, otro artículo aborda los problemas que acarrea la “permisología” en el sector inmobiliario. Se revisan las posibles causas de su realización, los impactos que generan para los inversionistas, promotores inmobiliarios, familias y país en general; así como, se enumeran propuestas para eliminar dichas deficiencias.

Por otro lado, se presenta un panorama integral sobre la infraestructura portuaria en el Perú. En dicha parte, se brinda información clave sobre la conformación del Sistema Portuario Nacional, las instalaciones generales portuarias, modelos básicos de organización de puertos, los desafíos para incrementar el desarrollo de la infraestructura, entre otros puntos.

Finalmente, se podrá encontrar un informe detallado acerca de la problemática de las canteras de agregados no metálicos.

Alonso León Siu  
Coordinador General del IEC

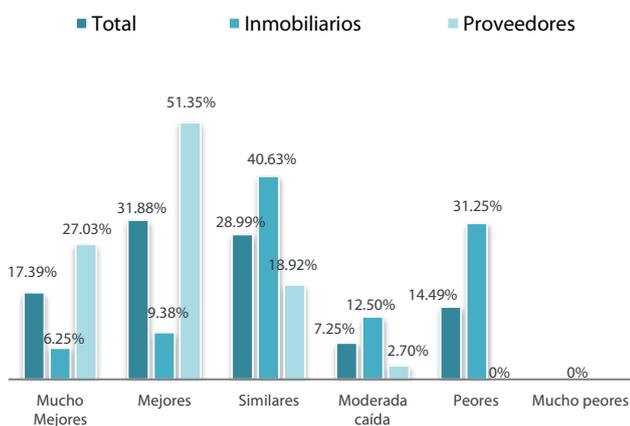
## Encuesta sobre expectativas en el sector construcción

# Se mantiene relativo optimismo sobre evolución de la actividad constructora al cierre del año 2014

En la segunda medición de la investigación que periódicamente realiza IEC CAPECO, se ha detectado que alrededor del 50% de las empresas inmobiliarias y proveedoras de materiales de construcción señaló haber tenido ventas mejores/mucho mejores en el quinto bimestre del 2014 respecto a igual periodo del 2013. Sin embargo, en el caso de los promotores inmobiliarios, la proporción solo llega al 16%, mientras que entre los proveedores de materiales de construcción ésta se eleva a un 78%.

Por su parte, un 28% de entrevistados, indica que las ventas han sido similares en ambos bimestres, siendo los inmobiliarios los que más declaran encontrarse en esta condición (41%) en comparación de las proveedoras (19%). Mientras tanto, el 13% de inmobiliarias precisó que las ventas del quinto bimestre del 2014 sufrieron una "moderada caída" respecto al 2013 y un 31% considera que fueron "peores". Entre las proveedoras, solo el 3% indicó que sus ventas presentaron una moderada caída.

SITUACIÓN DE LAS VENTAS EN EL QUINTO BIMESTRE DEL 2014 CON RESPECTO AL 2013

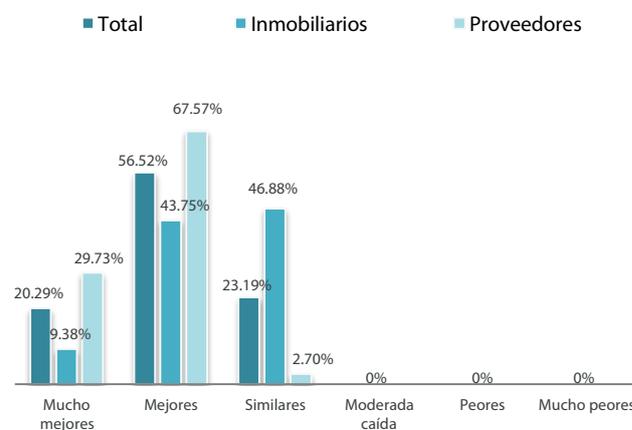


Fuente: Encuestas IEC-CAPECO

Las expectativas respecto a los dos últimos meses del año 2014 son bastante optimistas, puesto que un 77% de entrevistados sostiene que las ventas en ese periodo serán mejores o mucho mejores a las de igual periodo del 2013. Los proveedores muestran la misma confianza que en periodos anteriores con la expectativa de un desempeño positivo en el corto plazo: 97% de ellos proyectan una mejoría de sus ventas en el último bimestre del año, frente a un 54% de los promotores inmobiliarios.

Apenas el 3% proveedores espera que las ventas sean similares al 2013, aunque entre los promotores inmobiliarios esta proporción llega al 46%.

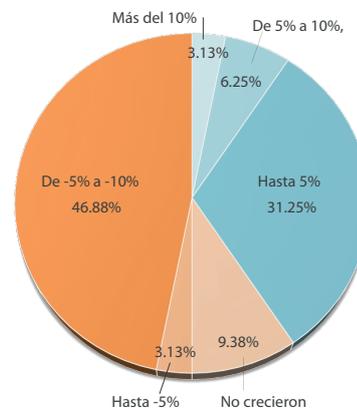
SITUACIÓN DE LAS VENTAS EN EL SEXTO BIMESTRE DEL 2014 CON RESPECTO AL 2013



Fuente: Encuestas IEC-CAPECO

En cuanto al desempeño de las ventas (en mts<sup>2</sup>) de proyectos inmobiliarios durante todo el año 2014, los promotores esperan un decrecimiento promedio de 2% en las ventas; debiendo señalarse que en la anterior medición del IEC, la expectativa era de un crecimiento promedio de 2.75%.

CRECIMIENTO DE VENTAS DE LAS INMOBILIARIAS EN EL 2014 CON RESPECTO AL 2013



Fuente: Encuestas IEC-CAPECO

Hay que indicar que el 50% de promotoras considera que el sector decrecerá en el 2014 en comparación con el año anterior,

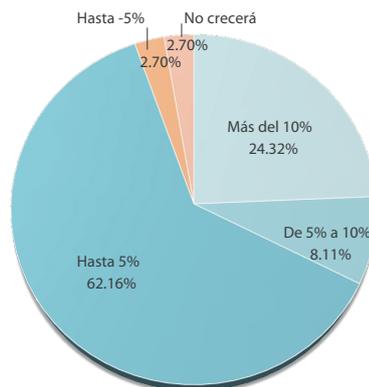
un 47% que espera que el decrecimiento se sitúe entre el 5% y el 10%; contrariamente un 40% espera que sus ventas crezcan en el 2014, siendo un 31% un crecimiento mayor al 5%, mientras que solo un 10% indicó que no registrarán crecimiento alguno.

Los proveedores de materiales y servicios de construcción, son más optimistas respecto a sus operaciones durante el año 2014. Sólo un 3% considera que sus despachos se reducirán (en una proporción menor al 5% respecto al 2013). Mientras que el 94% espera un incremento de sus despachos, la mayor proporción (62%) espera que estos aumenten como máximo 5%, mientras que un 25% indica que sea superior a 10%. El crecimiento esperado de los despachos sería de 5.08% en promedio para el año 2014. En la anterior medición del IEC, la expectativa de crecimiento promedio fue de 3.9%.

De acuerdo con lo registrado por el estudio, el 62% de los ingresos por ventas de las proveedoras de materiales corresponden al mercado de la construcción formal, mientras que el 38% restante corresponde a la llamada "autoconstrucción". Cabe precisar sin embargo, que en algunos rubros como cementos, ladrillero, cerámicos los niveles de venta en el segmento informal son mayores. Además, es conocido que en este segmento el volumen unitario de compras es sensiblemente menor que en el de la construcción formal.

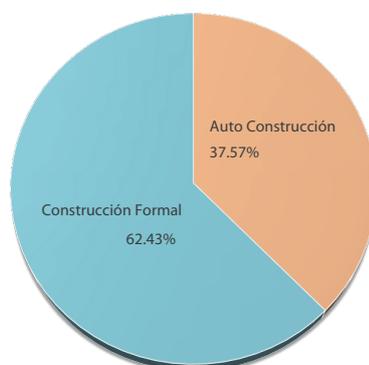
A su vez, las empresas proveedoras de bienes y servicios de la construcción indicaron que el 62% de sus ingresos para finales del año 2014, corresponden a ventas efectuadas en Lima Metropolitana, al Interior del país un 31% y solamente el 7% de estos son provenientes de las exportaciones. Para el año 2015, las empresas proveedoras aspiran a incrementar su participación

CRECIMIENTO DE LOS DESPACHOS EN EL 2014 RESPECTO AL 2013



Fuente: Encuesta IEC-CAPECO

MERCADO EN EL QUE SE COMERCIALIZAN MATERIALES O SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN



Fuente: Encuesta IEC-CAPECO

en el interior del país a 36%, mientras que la proporción de sus operaciones en Lima alcanzará al 57% y se mantendrán en 7% las ventas en el exterior.

DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE LOS INGRESOS DE LAS PROVEEDORAS DE MATERIALES



Fuente: Encuesta IEC-CAPECO

## TIPOS DE CONSTRUCCIÓN QUE CRECERAN MÁS EN EL 2014

Rubro	Orden						Total	Orden Promedio
	1	2	3	4	5	6		
Infraestructura Pública	66.67%	16.67%	0.00%	16.67%	0.00%	0.00%	100%	1.67
Infraestructura Privada	11.76%	23.53%	35.29%	23.53%	5.88%	0.00%	100%	2.88
Infraestructura Publico Privada	25.00%	31.25%	18.75%	0.00%	25.00%	0.00%	100%	2.69
Vivienda Formal	0.00%	6.25%	12.50%	31.25%	43.75%	6.25%	100%	4.31
Vivienda Informal	15.79%	10.53%	31.58%	31.58%	10.53%	0.00%	100%	3.11
Otras Edificaciones	0.00%	6.25%	6.25%	0.00%	0.00%	87.50%	100%	5.56

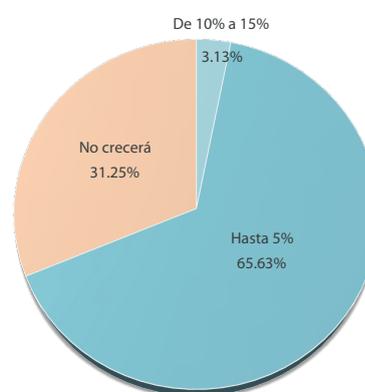
Fuente: Encuesta IEC-CAPECO

Los entrevistados consideran que durante el año 2014, serán las obras públicas –en sus diferentes modalidades- las que tendrán un mayor dinamismo, habiéndose presentado un cambio en las percepciones respecto a la primera medición del IEC. Así, la obra pública de infraestructura acentúa su calificación como el tipo de construcción que crecerá más el 2014, obteniendo una ubicación promedio de 1.67 (alcanzó 1.90 en anterior estudio), mientras que las obras de infraestructura a través de asociaciones público-privadas ocupa el segundo lugar con un puntaje promedio de 2.69, debiendo indicarse que en la primera medición ocupaba el cuarto lugar con 3.36. La infraestructura privada se mantiene en el tercer lugar como actividad constructora más dinámica en el año 2014, pero con una mejor evaluación promedio que hace dos meses (2.88 frente a 3.26).

De otro lado, se ha presentado una significativa reducción de la percepción del dinamismo del sector de la vivienda informal que ocupa el cuarto lugar en esta medición, después de haber sido el segundo en el estudio de hace dos meses, bajando su calificación de 2.88 a 3.09. En ambas mediciones, la vivienda formal ocupa el quinto puesto, refrendándose la idea de que este segmento será el que menos crecerá en el año 2014.

Por último, los promotores inmobiliarios esperan que los precios de las viviendas se incrementen en 2.13% en promedio el año 2014 respecto al 2013, lo que representa un decrecimiento relativo respecto a lo manifestado en el estudio anterior (se estimaba un crecimiento de 2.4%, en promedio). En esta medición, el 66% de promotoras estimó que el incremento será moderado (menor a 5%) mientras que un importante 31% señaló que los precios no se incrementarán.

## EXPECTATIVA DEL CRECIMIENTO DE PRECIOS DE LAS VIVIENDAS EN EL 2014 RESPECTO AL 2013



Fuente: Encuesta IEC-CAPECO

En conclusión, la segunda encuesta realizada por el IEC-CAPECO, ha acentuado la diferencia de percepciones entre ambos segmentos, pues mientras que los proveedores de bienes y servicios de la construcción señalan un mayor optimismo que los promotores inmobiliarios, esperando un crecimiento menor al de los proveedores respecto a la marcha de sus empresas y de sus segmentos de mercado durante el año 2014. En general, una mayoría relativa considera que sus niveles de ventas y el avance de sus proyectos para el año 2014 serán mayores que los presentados en el 2013, aunque esta percepción se ha atenuado en esta segunda investigación respecto a la primera. Este mejor desempeño se sustenta, sobre todo, por el crecimiento de las obras de infraestructura estatal, sea a través de inversiones públicas o asociaciones público-privadas, mientras que la construcción de viviendas (formales e informales) presentaría un menor dinamismo. Esto último explicaría también la expectativa de incremento moderado de los precios de venta en el segmento inmobiliario residencial.

Acumula menor desempeño que PBI global

## Se consolida el estancamiento de la construcción

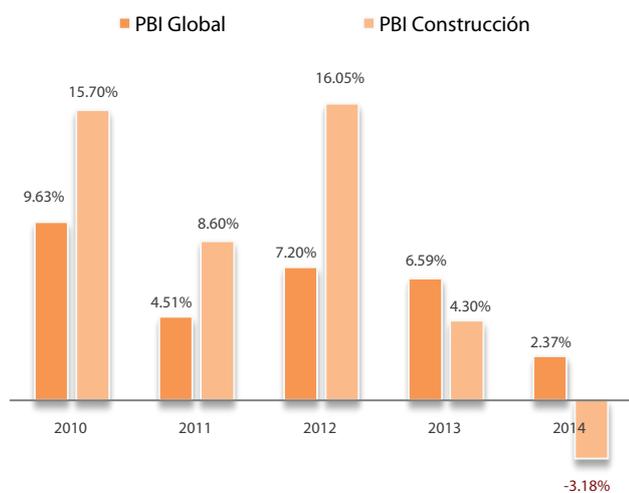
La actividad constructora presentó un caída de 3.18% en octubre del 2014, respecto a igual mes del año anterior. Este resultado rompe el esquema de crecimiento que se venía presentando en el mismo mes de los cuatro años anteriores, en los que la tasa de crecimiento osciló entre el 4.30% (2013) y el 16.05% (2012), siendo esta la primera caída en el último lustro.

Además, por segundo año consecutivo, el desempeño de la actividad constructora en el décimo mes del año ha sido sensiblemente menor que el del PBI global, a pesar de que éste último apenas creció 2.37%, la menor tasa de crecimiento desde el 2010.

PBI GLOBAL Y PBI CONSTRUCCIÓN 2010 - 2014

PERIODO: Octubre

% Mensual



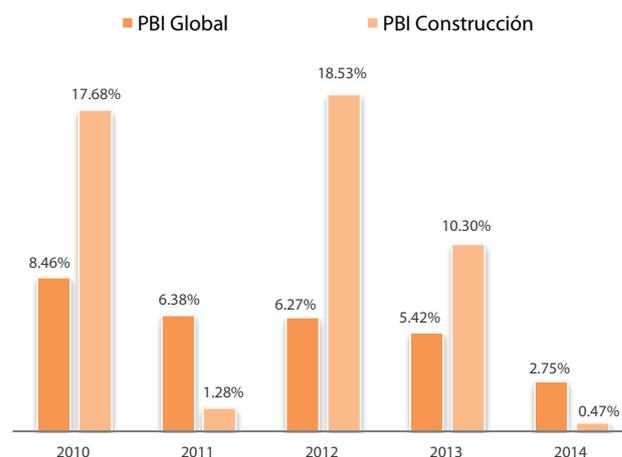
Fuente: INEI

Este resultado negativo del mes de octubre, consolida la tendencia a la ralentización del nivel de actividad del sector construcción en lo que va del año 2014, que sólo ha acumulado un modesto crecimiento de 0.47%, notoriamente menor a tres de los ejercicios anuales del último lustro, en los que el crecimiento a del sector durante los primeros diez meses del año superó los 2 dígitos y casi duplicó el incremento del PBI global. El resultado a octubre es incluso inferior al obtenido el año 2011 en el que,

PBI GLOBAL Y PBI CONSTRUCCIÓN 2010 - 2014

PERIODO: Enero - Octubre

% Acumulado



Fuente: INEI

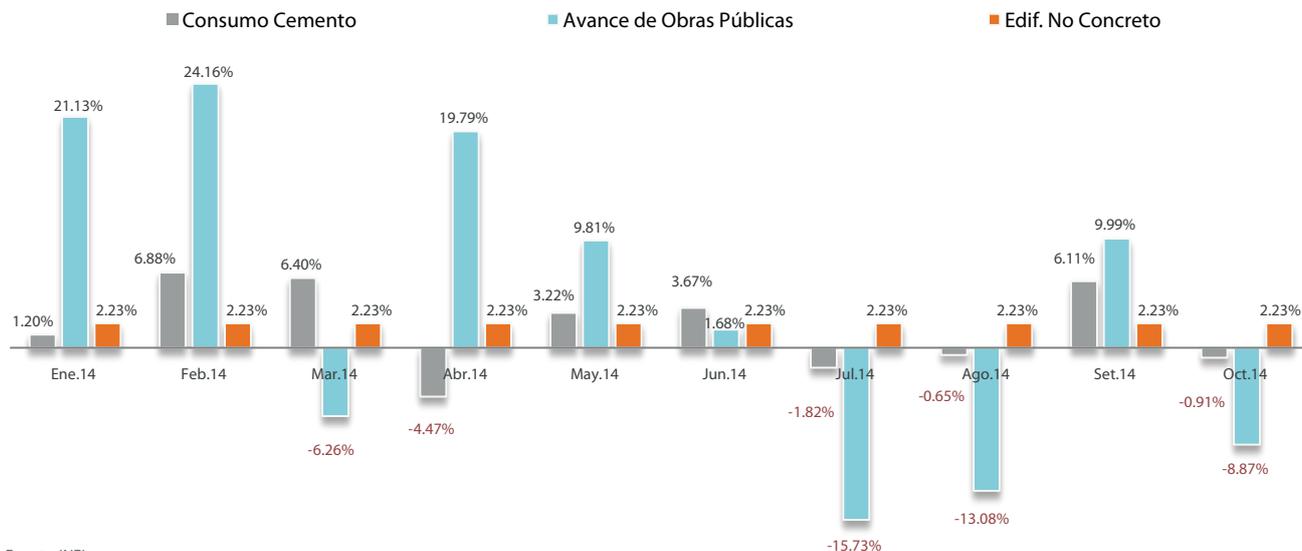
por la difícil coyuntura electoral, sólo llegó a un crecimiento de 1.28%. Este cambio de tendencia es más significativo, porque, entre enero y octubre del 2014, el PBI nacional se incrementó apenas en 2.75%, su menor resultado de los últimos 5 años, pero además por primera vez desde el 2011, la producción global creció por encima del de la construcción.

Al analizar la evolución de los sub-indicadores que componen la actividad constructora en los últimos diez meses del año 2014, se observa que el avance físico de obras públicas es el que ha presentado el peor resultado (-4.3%), siendo especialmente negativo su desempeño en los meses de marzo (-6.3%), julio (-15.7%), agosto (-13.1%) y octubre (-8.9%), que fue parcialmente revertido por importantes incrementos especialmente en enero, febrero, abril e incluso setiembre, en el que el avance de obras creció 10%. Por su parte, la consumo interno de cemento presentó un crecimiento de 2.0%, contrayéndose 0.9% en octubre, similar al mes de agosto en donde se contrajo 0.7%, mientras que la construcción de edificaciones diferentes al concreto se incrementó en 2.2% de enero a octubre del año 2014, de acuerdo con la medición efectuada por el INEI.

PBI CONSTRUCCIÓN POR COMPONENTES

PERIODO: Enero a Octubre

% Mensual



Fuente: INEI

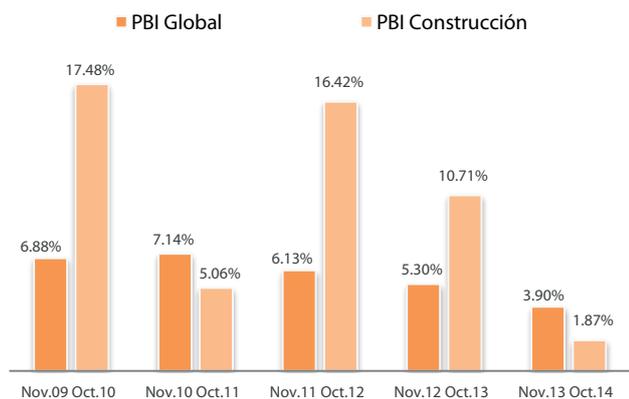
La construcción ha crecido solamente 1.87%, en los últimos doce meses (noviembre 2013 – octubre 2014), resultado sensiblemente inferior al presentado en los cuatro años anteriores, en los que las tasas de crecimiento anualizado han ido entre el 5.06% del 2011 y el 17.48% del 2010. Además, este incremento anual del sector ha sido inferior al de la economía en general (+3.9%), lo que implica un cambio de tendencia respecto a lo que ha ocurrido en tres de los cuatro últimos años. Más aún, este desempeño es mucho menor al presentado en el 2011, en el que también la construcción creció menos que la actividad económica general: 5.06% vs. 7.14%.

La venta de acero de construcción ha caído -0.45%, luego de haber crecido 0.07% en el periodo anual anterior, siendo el resultado más bajo de los últimos años analizados. Por otro lado, la venta de asfalto cayó en 12.39%, consolidando la tendencia al decrecimiento de los últimos tres años.

PBI GLOBAL Y PBI CONSTRUCCIÓN 2010 - 2014

PERIODO: Últimos 12 meses

% Acumulado

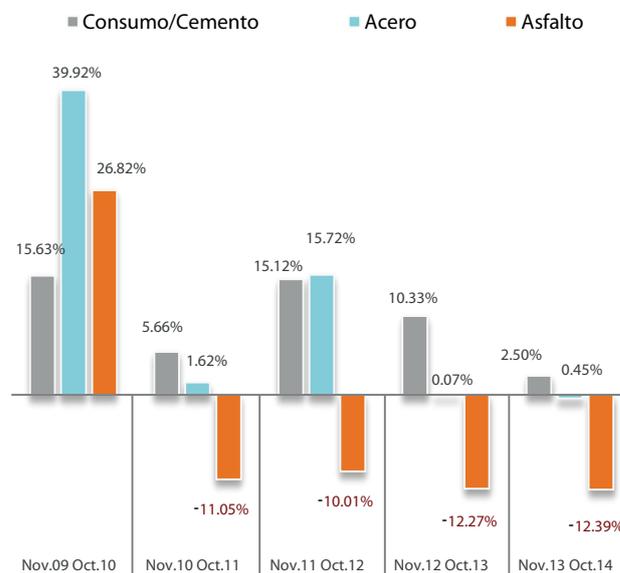


Fuente: INEI

De otro lado, el consumo de cemento expresado en toneladas, durante los últimos doce meses (noviembre 2013-octubre 2014) se ha incrementado en 2.5%, su menor desempeño de los cinco años recientes.

EVOLUCIÓN DE VENTAS DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN 2010-2014

PERIODO: Últimos 12 meses

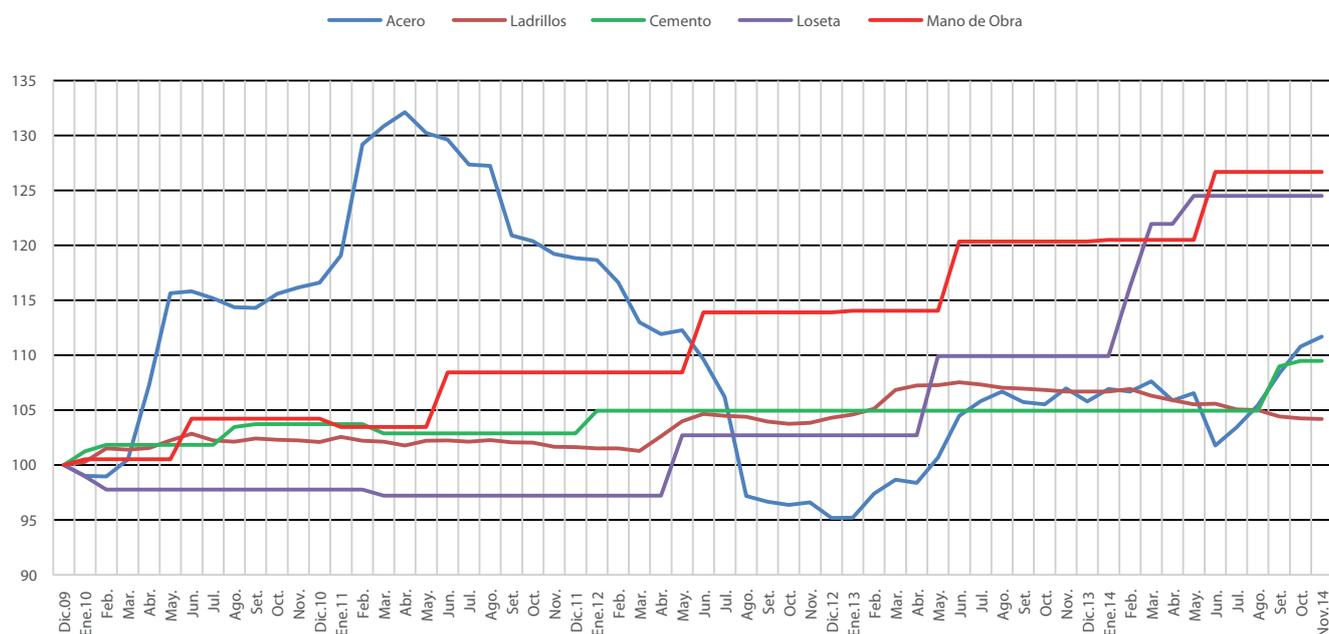


Fuente: INEI

En términos generales entonces, se aprecia una tendencia hacia caída de las ventas de los tres materiales, desde el pico presentado entre noviembre 2009 y octubre 2010.

EVOLUCIÓN DE PRECIOS DE INSUMOS DE LA CONSTRUCCIÓN 2010 - 2014

Indice Base: Dic.09 = 100



Fuente: INEI

Por último, los precios finales de los principales insumos de construcción han presentado un crecimiento importante en los últimos 3 meses. El precio del cemento se incrementó en 9.47%, el ladrillo de arcilla lo hizo en 4.18% y el de acero en 11.69%, aunque en el caso de este último producto se produjeron notables fluctuaciones de precios, habiendo alcanzado picos de crecimiento de más de 30% en el primer semestre del año 2011. En cambio, la loseta de mayólica ha tenido un fuerte incremento de precios en el año 2014: 14.61% en octubre respecto a diciembre del 2013 y 24.51% desde diciembre 2009. Por su parte, el costo de mano de obra, ha venido creciendo sostenidamente en los últimos cuatro años, a un ritmo promedio de 6.09% anual.

En resumen, la actividad constructora parece haber entrado a un periodo de estancamiento que no se revertirá en lo que queda del año 2014. Junto a ello, los precios de los principales insumos de la construcción presentan un moderado crecimiento, tendencia que difícilmente se mantendrá si es que se profundiza el decrecimiento de la producción sectorial.

## Los problemas de la “permisología” en el sector inmobiliario

Los proyectos de inversión en el sector inmobiliario buscan mejorar las condiciones de vida de las familias y, también contribuir a la competitividad de las actividades productivas urbanas. Para construir las viviendas y los equipamientos productivos, comerciales, recreativos, educativos o sanitarios que demandan los pobladores y las empresas, los promotores inmobiliarios y los inversionistas deben obtener una rentabilidad razonable, para lo cual se estructuran proyectos desde una perspectiva multidimensional: técnica, comercial, legal, económica, financiera y social. La viabilidad de estos proyectos depende de que se cumplan condiciones de ingresos, costos y plazos, que son estimados en base a un análisis riguroso de las condiciones de mercado, de las necesidades de financiamiento, de la capacidad técnica y de gestión de las empresas.

Como es natural, quien invierte en un proyecto inmobiliario asume un riesgo, pero espera del promotor que se cumpla con el planeamiento técnico-comercial, con los objetivos de rentabilidad y con el flujo de caja estimado. Cuando estas condiciones no se cumplen, o si es que presentan un alto grado de incertidumbre, los inversionistas deciden abstenerse de poner su dinero en el país y llevárselo a otras actividades o países en los que se tenga un entorno económico más previsible. En este sentido, no debe olvidarse que en un mundo globalizado como el actual, los países compiten entre sí para atraer inversiones productivas: en el ámbito regional, el Perú compete con la gran mayoría de países latinoamericanos en este propósito.

**“Según el último informe Doing Business, el Perú ocupa el puesto 87 en manejo de permisos de construcción”**

De otro lado, la reducción de las inversiones inmobiliarias termina afectando a los pobladores y a la actividad económica de las ciudades afectadas, por la imposibilidad de generar unidades productivas, equipamientos urbanos y viviendas. Ello termina alentando la construcción informal, algo que trae graves consecuencias económicas y sociales para las familias, las empresas y el Estado.



Uno de los persistentes problemas que afecta la viabilidad de los proyectos inmobiliarios, es la imprevisibilidad de los procedimientos administrativos que rigen la aprobación de proyectos y la obtención de licencias de habilitación urbana y edificación. Ello a pesar de que existe una norma nacional, la Ley N° 29090, que establece en detalle los requisitos, plazos y condiciones en que estos procedimientos deben ser desarrollados por las municipalidades, los cuales deben figurar en sus correspondientes Textos Únicos de Procedimientos Administrativos (TUPA). Todos estos trámites se encuentran sujetos al silencio administrativo positivo por lo que teóricamente, bastaría con que los gerentes de proyectos registren en sus cronogramas de obras, los plazos para la evaluación de proyectos y para el otorgamiento de las licencias establecidos en el TUPA de la respectiva municipalidad, para asegurar su ejecución oportuna.

Sin embargo, cuando se trata de proyectos de relativa envergadura, un número importante de municipalidades dilatan innecesaria e ilegalmente la realización de estos trámites, lo que se debe a múltiples razones: un desconocimiento de las normas administrativas aplicables; una errada visión de las necesidades y oportunidades de desarrollo de sus ciudades; un prejuicio burocrático que subvalora el impacto positivo de los proyectos urbanos; o un temor excesivo a la reacción de aquellos ciudadanos que –desde una perspectiva egoísta- se oponen a la implantación de edificaciones o equipamientos urbanos, aduciendo afectación a sus derechos.

Estas demoras retrasan el lanzamiento de las ventas –que en nuestro medio, pueden iniciarse una vez aprobado el anteproyecto arquitectónico- reduciendo significativamente la rentabilidad de los proyectos e incrementado sus costos. Asimismo, la no obtención de las licencias en el plazo previsto, ocasiona la postergación del inicio de obras y de la entrega de los inmuebles a los clientes, generando contingencias económicas (ej: multas por reclamos de compradores) y afectando la reputación de los promotores inmobiliarios.

Los perjuicios derivados de esta recurrente ineficiencia administrativa pueden apreciarse en evaluaciones internacionales sobre la capacidad del país para atraer inversiones. Una de ellas es la que provee el Banco Mundial a través del informe Doing Business, que mide la facilidad de hacer negocios en casi todos los países del mundo, que en su último reporte ha indicado que el Perú ocupa el puesto 35 entre 189, bajando un lugar respecto de la penúltima medición. Como se aprecia en el cuadro de la derecha, en el rubro denominado “manejo de permisos de construcción”, nuestro país se ubica en el puesto 87, siendo el antepenúltimo de los diez rubros evaluados, superando solo a los ítems “apertura de un negocio” y “cumplimiento de contratos”.

Al comparar los procedimientos relacionados con las licencias de construcción de los diez países de América del Sur, el Doing Business señala que el Perú ocupa el lugar 5, detrás de Paraguay, Ecuador, Colombia y Chile. Como se aprecia en el cuadro siguiente, en el Perú se cobra una de las menores tasas por la tramitación de licencias, lo que debe atribuirse a la disposición de la Ley N° 29090 que estipula que dicha tasa debe corresponder únicamente al costo del servicio efectivamente prestado por la municipalidad, que corrigió la discrecionalidad que antes tenían las autoridades locales para fijarla en base al valor de la obra.

#### POSICIÓN DE PERÚ EN RANKING

Temas	2015	2014	Var.
Clasificación Global Doing Business	35	34	-1
Obtención de crédito	12	10	-2
Registro de propiedades	26	26	0
Protección de los inversionistas minoritarios	40	40	0
Comercio transfronterizo	55	55	0
Pago de impuestos	57	53	-4
Resolución de la insolvencia	76	75	-1
Obtención de electricidad	86	80	-6
Manejo de permisos de construcción	87	86	-1
Apertura de un negocio	89	84	-5
Cumplimiento de contratos	100	100	0

Fuente: Banco Mundial

En cuanto al número de trámites que deben efectuarse para obtener la licencia, el Perú ocupa el puesto número 6, mientras que en relación con el plazo de tramitación, nuestro país está en el puesto 5, con 174 días en promedio. Es especialmente llamativa la ventaja que nos llevan Chile y Colombia en estos procedimientos, por tratarse de los países con los que el Perú compete más directamente para la atracción de inversiones productivas.

Superar estas deficiencias implica necesariamente culminar la implementación de la Ley N° 29090, especialmente en lo referido a la introducción de la figura de los Revisores Urbanos, que son profesionales independientes debidamente acreditados y supervisados por los colegios de arquitectos y de ingenieros dedicados a tiempo completo a la verificación previa y aprobación de proyectos, lo cual permite reducir notablemente el plazo y los procedimientos de tramitación y, de paso, mejorar la labor de evaluación de los expedientes técnicos, contribuyendo de esta manera a incrementar los niveles de calidad y seguridad de las construcciones.

#### COMPARATIVO DE PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS CON LAS LICENCIAS DE CONSTRUCCIÓN EN AMÉRICA DEL SUR

Orden	País	Ranking Global	Puntaje	Procedimientos (número)	Tiempo de trámite (días)	Costo (%ingreso per cápita)
1	Paraguay	43	78,79	12,0	136,0	0,8
2	Ecuador	59	76,86	15,0	114,0	0,8
3	Colombia	61	76,45	10,0	73,0	7,4
4	Chile	62	76,13	13,0	152,0	0,7
5	Perú	87	72,91	14,0	174,0	0,5
6	Bolivia	129	64,97	12,0	275,0	1,1
7	Venezuela	152	59,34	9,0	380,0	1,2
8	Uruguay	162	55,69	21,0	251,0	0,8
9	Brasil	174	48,31	18,2	426,1	0,4
10	Argentina	181	42,54	21,0	341,0	3,5

Fuente: Informe Doing Business - Banco Mundial

Otro asunto pendiente es la puesta en operación del mecanismo de Supervisión de Obras contemplado en la Ley, que implica un riguroso programa de selección, capacitación y acreditación de los supervisores municipales, a cargo de los colegios profesionales. Debe recordarse que esta norma establece que todas las obras, independientemente de su magnitud y complejidad, deben ser objeto de supervisión.

Adicionalmente, es indispensable que se precise en las normas reglamentarias de la Ley los alcances de los derechos y las obligaciones que tienen los diferentes actores que participan en la obtención de licencias, estableciendo sanciones a quienes incumplan sus obligaciones o afecten derechos de otros actores. En particular, es indispensable fijar con claridad cuáles son los derechos de los residentes en zonas aledañas al proyecto, relacionados con la defensa de su propiedad y su seguridad, siempre y cuando el ejercicio de tales derechos no afecte los de los promotores o inversionistas así como de los propietarios o usuarios de los inmuebles resultantes de la ejecución de los proyectos involucrados.

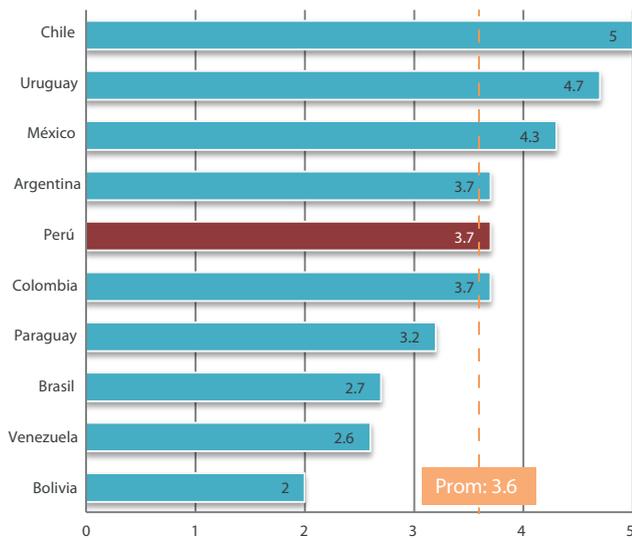
Finalmente, es necesario que el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, en tanto ente rector nacional en temas habitacionales y urbanos, asuma un rol más activo en su función fiscalizadora respecto al cumplimiento de la Ley N° 29090 por parte de las municipalidades y las demás entidades que participan en el proceso de otorgamiento de licencias (Ministerio de Cultura, Ministerio del Ambiente, Instituto Nacional de Defensa Civil, Registros Públicos, colegios profesionales, empresas prestadoras de servicios públicos). Al respecto, cabe mencionar que la Ley N° 30231 aprobada el presente año establece la posibilidad de que el INDECOPI sancione a funcionarios públicos que generan barreras burocráticas ilegales o irrazonables en este proceso, siendo indispensable que el Ministerio de Vivienda ejecute acciones permanentes de control de la aplicación de la Ley N° 29090 e impulse denuncias ante INDECOPI en caso detecte algún incumplimiento.

## Los desafíos de la infraestructura portuaria en el Perú

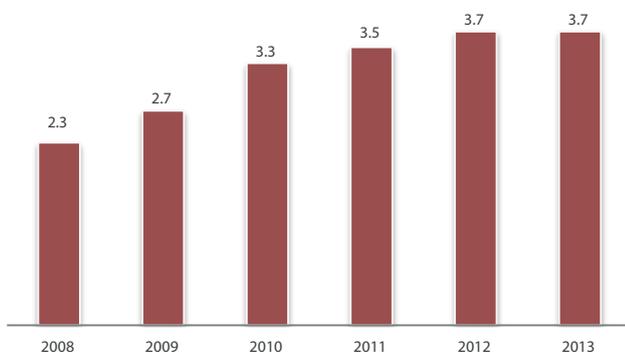
De acuerdo con el Reporte Global de Competitividad 2012-2013, el Perú tiene una calidad de infraestructura portuaria mejor a la del promedio de los países de América Latina. Si bien el Perú ha evolucionado de forma positiva en el sector analizado pues el índice aumentó de 3.3 a 3.7 entre los años 2010 y 2013, el nivel alcanzado aún refleja la necesidad de incrementar las inversiones en el sector. Esto es notorio cuando se compara el valor del índice peruano con el valor que el índice alcanza en países como Chile (5) Uruguay (4.7) y México (4.3).

### CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PORTUARIO 2013

#### AMÉRICA LATINA 2013



#### PERÚ 2008 - 2013



Fuente: The Global Competitiveness Report



Foto: Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao

En el Perú, todos los puertos forman parte del Sistema Portuario Nacional (SPN). Dicho sistema está conformado por 80 instalaciones portuarias (55 marítimas, 22 fluviales y 3 lacustres) que se distribuyen en 15 departamentos del país, destacando Lima, Loreto y Puno como los departamentos con mayor cantidad de puertos.

Según la propiedad de las instalaciones portuarias, al año 2012 se contaba con 42 puertos calificados como públicos y 38 como privados. Del total de puertos públicos, 4 se encontraban concesionados, 8 administradas por los Gobiernos Regionales, 10 por ENAPU S.A. y 10 por otras entidades.

Respecto de los puertos privados, 2 eran instalaciones portuarias privadas de uso público, mientras que el resto son de uso particular (por ejemplo, dedicadas al transporte de mercancías). En el siguiente cuadro, se puede apreciar con mayor detalle la distribución de los puertos a nivel regional y según las distintas entidades administradoras de las instalaciones portuarias.

## INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ 2012

Por tipo y regiones

Departamento	Total	Propiedad del estado					Propiedad Privada	
		Administrador					Uso público	Uso privado
		ENAPU S.A	Gobiernos Regionales	Otras entidades	Cesionario	Concesionario		
Ancash	6	1	-	-	2	-	-	3
Arequipa	3	-	-	-	1	1	-	1
Ica	4	1	-	-	1	-	-	2
La Libertad	3	2	-	-	1	-	-	-
Lambayeque	1	-	-	-	1	-	-	-
Lima	9	2	-	1	1	-	-	5
Callao	9	-	-	-	-	2	-	7
Loreto	18	2	6	5	-	-	1	4
Madre de Dios	1	1	-	-	-	-	-	-
Moquegua	7	1	-	-	1	-	-	5
Piura	11	-	-	3	-	1	-	7
Puno	3	-	2	1	-	-	-	-
Tumbes	2	-	-	-	-	-	-	2
Ucayalli	3	-	-	-	2	-	1	-
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>36</b>

Fuente: Encuesta IEC-CAPECO

Las operaciones que se realizan en los puertos son complejas, pues se prestan múltiples servicios que involucran a diversos agentes: la autoridad portuaria, empresas navieras, estibadores, prácticos, agentes aduaneros y otras empresas que prestan servicios relacionados. Para ello, el puerto cuenta con terminales, vías de acceso, rompeolas y otros elementos que conforman

la infraestructura, además de la superestructura conformada por grúas, equipos, oficinas administrativas y otros activos involucrados en la prestación de dichos servicios.

Las instalaciones generales con las que actualmente cuenta un puerto se pueden clasificar en cuatro grandes grupos, que son descritos en el siguiente gráfico:

## INSTALACIONES GENERALES PORTUARIAS



1 Dique seco, cuna en forma de casco de barco, situada bajo el nivel de las aguas y provisto de una puerta que los cierra o abre y un sistema de bombas que permite el llenado o vaciado del dique.

2 Dique flotante es un barco con el casco en forma de U, con capacidad para aceptar barcos de menor calado, que entran en la cuna, en donde, por medio de bombas, se le extrae el agua para poder trabajar en la limpieza del casco. Posteriormente se inunda y el barco queda listo para navegar.

3 Varadero, plataforma inclinada con rieles, un extremo entra al agua y se prolonga según el tamaño del barco; por el riel se desliza un carro en forma de cuna quedando debajo del casco del barco, el cual se fija y con un cable se arrastra fuera del agua para la limpieza y reparación del casco.

Fuente: MTC

La complejidad del sector portuario hace necesaria la existencia de un agente que actúe como coordinador y que se encargue de asegurar estándares mínimos en el diseño y utilización de las facilidades portuarias: la autoridad portuaria. De acuerdo con el rol y funciones que la misma asume, es posible clasificar la organización de los puertos, en general, en cuatro modelos básicos:

- **Public service port:** La Autoridad Portuaria pública invierte en todo tipo de infraestructuras y superestructuras, y presta todos los servicios portuarios.
- **Toolport:** La Autoridad Portuaria pública invierte en todo tipo de infraestructuras y superestructuras, y las empresas privadas prestan servicios de manipulación de mercancías.
- **Landlordport:** La Autoridad Portuaria pública invierte en infraestructura de accesibilidad marítima y generación de aguas abrigadas (dragados, diques y muelles). Los operadores privados invierten en superestructura portuaria (equipos de manipulación, pavimentos e instalaciones) y ocasionalmente en infraestructura portuaria (muelles).
- **Private service port:** Toda la propiedad del puerto es privada. El operador portuario es responsable de todo el desarrollo e inversión en infraestructura.

MODELOS BÁSICOS DE ORGANIZACIÓN DE LOS PUERTOS

Modelo	Inversiones		Prestación de Servicios	
	Infra-estructura	Super-estructura	Estiva	Otros
Public Service Port	Público	Público	Público	Mayoría Pública
Toolport	Público	Público	Privado	Mayoría Privada
Landlordport	Público	Privado	Privado	Mayoría Privada
Private Service port	Privado	Privado	Privado	Mayoría Privada

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

En el Perú se aplican los siguientes modelos de gestión portuaria:

- **Toolport:** ENAPU operando por el Estado y algunos servicios prestados por privados.
- **Landlord port:** DP World (muelle sur Callao), APM Terminals (muelle norte Callao), Terminales Portuarios Euroandinos (Puerto de Paita), Terminal Internacional del Sur (Puerto de Matarani) y Terminal Portuario Paracas (Puerto San Martín).
- **Private port:** Perú LNG, Terminal Portuario Bayóvar.

Las instalaciones que serán sujetas de evaluación en el presente

acápite son los Terminales Portuarios (TP) de uso público, dado que son los que mayor información recopila la documentación del sector. Dichas instalaciones operan bajo los modelos Toolport o Landlord Port que, en términos prácticos, son aquellas administradas por el Estado o entregados en concesión a la empresa privada. Estas pueden observarse en el mapa adjunto.

En principio, existe una diferencia marcada entre la calidad de la infraestructura de los TP analizados, pues algunos – con mayor actividad y mejor posición estratégica a nivel geográfico para el comercio – requieren una infraestructura más sofisticada, y por ende, un mayor flujo de inversiones. Tal es el caso del puerto del Callao, el puerto más importante del país, cuyos TP movilizan más del 70% del tráfico de carga a nivel nacional, y se ha convertido en la actualidad en el puerto más importante de la costa del Pacífico: el puerto del Callao se ubica en la sexta posición de 80 puertos evaluados en el Ranking de Movimiento portuario contenedorizado de América Latina y el Caribe CEPAL (2013).

INSTALACIONES DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL 2012



Fuente: Actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario – APN

## INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ 2012

Por tipo y regiones

Instalación portuaria	Tipo de propiedad	Muelles	Año de construcción	Año de reparación o rehabilitación
Terminal Norte Multipropósito del TP Callao 1/	Concesión	1	1928	Sin reparación
		2	1928	Sin reparación
		3	1928	Sin reparación
		4	1928	Sin reparación
		5	1968	1995-1997-2007
		7	1963	1968
		11	1928	Sin reparación
Terminal de Contenedores - Zona Sur del TP Callao	Concesión	1	2008-2010	Construido entre los años 2008 y 2010
Terminal Portuario Paita	Concesión	1	1966	1999
Terminal Portuario Matarani	Concesión	1	1941	2000-2003-2009
Terminal Portuario Huacho	ENAPU	1	1936	Sin reparación
Terminal Portuario Iquitos	ENAPU	1	1980	1994
Terminal Portuario Chimbote	ENAPU	1, 2 Y 3	1945(1) y 1968(3)	1998
Terminal Portuario Salaverry	ENAPU	1 Y 2	1960	2000
Terminal Portuario Supe	ENAPU	1	1924	2002
Terminal Portuario Chicama	ENAPU	1	1921	2002
Terminal Portuario Ilo	ENAPU	1	1970	1997 y 2003
Terminal Portuario General San Martín	Concesión	1	1969	1999 -2010

Fuente: Encuesta IEC-CAPECO

En cuanto al análisis del estado de la infraestructura, se observa que existen algunos TP que requieren mejoras, si se busca garantizar un adecuado desarrollo de la actividad portuaria. De hecho, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), actualizado en el año 2012 (APN, 2012), establece como uno de los principales problemas el escaso mantenimiento existente en los puertos. Así, de los 20 muelles evaluados con antigüedad mayor a 40 años, seis no habían recibido ningún tipo de mantenimiento, y mantienen la infraestructura construida en su año de creación. En los demás puertos, se puede apreciar que solo tres muelles han recibido un mantenimiento después de 2003, mientras que los demás han recibido reparación por lo menos nueve años atrás. Ello indica que muchos puertos – sobre todo, los que administra la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) – cuentan ahora con capital físico bastante depreciado.

Cabe precisar que algunos puertos señalados en el cuadro anterior han sido concesionados en el periodo 2006-2011. Así, el puerto del Callao ahora es administrado por D.P. World (Muelle Sur) y APM Terminals (Muelle Norte); el puerto de Paita es administrado por Terminales Portuarios Euroandinos, el puerto de Matarani por TISUR S.A. y el de Yurimaguas-Nueva Reforma por la empresa Consorcio Portuario Yurimaguas. El Puerto San Martín en Ica fue concesionado al consorcio Terminal Portuario

Paracas en el 2014. En todos estos casos, se espera una rehabilitación en el corto plazo.

Por otro lado, un indicador importante para evaluar la calidad de la infraestructura portuaria es la profundidad de los muelles (calado). Este es indicador de la capacidad para el ingreso de buques de distintos tamaños. Como se puede ver en el siguiente cuadro, la mayor calidad en cuanto a calado de los muelles se encuentra en los puertos concesionados, con profundidades entre 12 y 15 metros, mientras que los puertos administrados por ENAPU tienen un calado menor.

PROFUNDIDAD DE MUELLE DE LOS PUERTOS DE ATRAQUE DIRECTO DEL PERÚ 2012

Terminal portuario	Tipo de propiedad	Profundidad - Calado (en mts.) del muelle más grande
TP Salaverry	ENAPU	9.1
TP Chimbote	ENAPU	10
TP General San Martín	ENAPU	11
TP Ilo	ENAPU	15 1/
TP Callao (Muelle Sur)	DP World	12 1/
TP Callao (Muelle Norte)	APM Terminals	13
TP Paita	TPE	13.7
TP Matarani	TISUR	13.7

1/ se preve, por contrato, un calado ascendente a 16 mts.  
Fuente: ENAPU, Empresas Privadas

En conclusión, se puede observar que la calidad de la infraestructura portuaria, si bien ha mejorado en la última década, tiene amplios espacio de mejora, sobre todo en los puertos administrados por la empresa pública ENAPU S.A.

### Planeamiento de la infraestructura portuaria

La planificación del sector se encuentra demarcada en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (2005-2035, con actualización en el 2012), cuyos lineamientos están orientados al fortalecimiento de la calidad de la infraestructura portuaria y la expansión de las instalaciones existentes, así como la mejora en la gestión de puertos a nivel regional, por medio de la creación de Autoridades Portuarias Regionales.

En línea con el mencionado plan, el actual gobierno ha manifestado un interés particular hacia un aumento de las inversiones en puertos en el país. Esto se ha evidenciado en los mensajes expresados desde el inicio del gobierno, por los entonces primeros ministros Salomón Lerner y Óscar Valdez. En ellos, se enfatiza la idea de elevar la competitividad del puerto del Callao a estándares internacionales, así como la calidad de la infraestructura de los demás puertos de uso público del país.

#### MENSAJES DEL GOBIERNO DE OLLANTA HUMALA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Salomón Lerner:

“Vamos a fortalecer el sistema portuario nacional, como ENAPU como administrador de los puertos públicos del Estado. Solicitamos que el Congreso Nacional apruebe el dictamen multipartidario de la ley de fortalecimiento y de modernización de la Empresa Nacional de Puertos.”

Óscar Valdez:

Al año 2016, el Callao se habrá convertido en un puerto que cumple con los estándares internacionales de primer nivel”.

Fuente: Discursos Salomón Lerner, Óscar Valdez

Ahora bien, es importante resaltar que aunque en el discurso del ex primer ministro Salomón Lerner se tenía como visión principal el fortalecimiento de ENAPU S.A. como administrador de los puertos públicos del país, la Autoridad Portuaria Nacional previó el debilitamiento de dicha institución dentro del sector. De hecho, en las entrevistas sostenidas para el presente informe, se descartó una presencia importante de ENAPU dentro de las inversiones en infraestructura portuaria.

En línea con lo anterior, un factor positivo a destacar tanto en el PNDP como en la visión política del actual Gobierno es la importancia brindada a la promoción de la inversión privada en el

sector portuario. Como muestra de ello, en la última década, ya han sido entregados en concesión cuatro puertos importantes para el desarrollo comercial peruano (Callao, Matarani, Paita y Yurimaguas).

En cuanto a los planes regionales, si bien dentro de los mismos no hay lineamientos claros en cuanto al desarrollo portuario, esto se debe a que las Autoridades Portuarias Regionales - dependencia de los Gobiernos Regionales - han incorporado Planes Regionales de Desarrollo Portuario. Además de los Planes Regionales, se han elaborado los Planes Maestros de los siguientes Terminales Portuarios: Paita, General San Martín, Ilo, San Juan de Marcona, Callao, Salaverry, y Chimbote. Por otro lado, se han elaborado los estudios de Factibilidad de los Terminales Portuario de Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa.

### Campos de acción para el desarrollo de la infraestructura portuaria

Sobre la base de las entrevistas realizadas a representantes clave del sector portuario, tanto privados como de la administración pública para el presente informe, además del diagnóstico de la evolución de la infraestructura del sector y la revisión del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y los Planes Maestros de cada puerto, se han identificado una serie de oportunidades de mejora para incrementar el desarrollo de la infraestructura portuaria. Estas se describen a continuación:

#### 1. Promoción de la participación privada

Como se ha podido observar, a nivel nacional, existe una marcada diferencia entre la calidad de la infraestructura proveniente de la inversión pública y aquella proveniente de la inversión privada. A manera de ejemplo, un estudio realizado por Alcázar y Lovatón (2005) indica que los efectos de la participación privada en el puerto de Matarani (mediante la concesión en el año 2003) fueron mayor eficiencia, mayor calidad de los servicios, incremento en las ventas y utilidades de la empresa. En cuanto a la eficiencia, se produjo un aumento efectivo del rendimiento en carga y descarga, como consecuencia principalmente de las inversiones efectuadas por el concesionario, lo que afecta de forma determinante los costos de transporte.



De este modo, se observa la importancia de desarrollar mecanismos de promoción de la participación privada. Ello tendría implicancias positivas en la mejora de la calidad de la infraestructura en el sector.

Cabe señalar que, en el caso de la infraestructura portuaria, de acuerdo con IPE (2009) la brecha de inversión era de US\$ 3 600 MM y está calculada sobre la base de las necesidades de inversión identificados en el plan sectorial: puertos entregados en concesión (US\$ 715 MM), puertos administrados por ENAPU (US\$ 1 783 MM), y puertos privados de uso público (US\$ 1 102MM). Sin embargo, las proyecciones del presupuesto público en el sector permiten concluir que la brecha no podría ser cerrada con solo inversión pública (hacia el 2016 solo ejecutaría US\$ 4 MM). Ello evidencia que la inversión privada en este sector resulta indispensable..

## 2. Promover el desarrollo de una planificación intersectorial

De acuerdo con la información revisada en el sector, se observan deficiencias en la planificación sectorial. En primer lugar, se observa que aún quedan espacios de mejora en generar mecanismos de coordinación con la planificación urbana de las zonas aledañas a los puertos. En segundo lugar, se observa la necesidad de promover una conexión intermodal entre los medios de transporte, con el fin de promover una integración comercial más eficiente.

En el Sistema Portuario Nacional, los puertos y las ciudades portuarias han crecido de modo paralelo, y con el tiempo, el desarrollo urbano ha ido restringiendo las posibilidades de ampliación de los puertos (APN, 2012). Esto tiene consecuencias negativas tanto para las ciudades como para las instalaciones portuarias: por una parte, algunas actividades portuarias pueden resultar perjudiciales para la población - por ruidos, contaminación, entre otros - y convendría alejarlas de las zonas habitadas; por otra parte, la falta de espacio en el litoral obliga a hacer las ampliaciones hacia aguas adentro, lo que encarece y dificulta la ejecución de la infraestructura. Por ende, es necesaria una coordinación entre la planificación portuaria y municipal, de modo que se compatibilicen las ampliaciones portuarias con la expansión urbana.

Por otro lado, se requiere una planificación conjunta con el sector aeroportuario, ferroviario y vial. Una mejora en la planeación del sector transportes en general permitiría un incremento en la eficiencia en la cadena logística de comercio, lo cual reduciría los sobrecostos existentes.

Según Du Bois y Torres (2006), los sobrecostos por una inadecuada infraestructura de transportes ascienden a US\$ 385.7 millones de dólares, que consideran el mayor gasto en el que incurren los agentes carentes de servicios públicos al abastecerse de sustitutos menos eficientes en transporte vial, portuaria, aeroportuario y ferroviario.

Un medio que disminuiría estos sobrecostos e incrementaría la competitividad del sistema de transportes es la incorporación de las instalaciones portuarias en sistemas intermodales. Según APN (2012), del total de las instalaciones portuarias del SPN, 52% no integra un sistema intermodal de transporte; más aún, de los TP de uso público analizado en este acápite, 5 TP no cuentan con conexión a un sistema intermodal que facilite el comercio en la región, tal como se puede ver en el siguiente gráfico. En ese sentido, la integración de los puertos en sistemas intermodales permitiría un uso más eficiente de los medios de transporte de mercancías.

CONEXIÓN DE TERMINALES PORTUARIOS A UN SISTEMA INTERMODAL O MULTIMODAL DE TRANSPORTE 2012

Integra un sistema intermodal o multimodal de transporte vinculado a un proyecto de integración bi-regional, multiregional, macro-regional, binacional o continental			
TP Callao (Terminal Norte Multipropósito)	✓	TP Paita	✓
TP Callao (Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur)	✓	TP Salaverry	✓
TP General San Martín	✓	TP Chicama (Malabrigo)	✗
TP Matarani	✓	TP Multiboyas Chimbote	✗
TP Ilo	✓	TP Multiboyas Supe	✗
TP Iquitos	✓	TP Supe	✗
TP Yurimagua	✓	TP Huacho	✗

Fuente: APN

## 3. Inversión en infraestructura portuaria complementaria

Adicionalmente a la infraestructura portuaria, las instalaciones del puerto necesitan de infraestructura complementaria (vías de conexión del puerto a la ciudad, almacenamiento, por ejemplo) con el fin de asegurar una mayor eficiencia en la dinámica comercial. La falta de infraestructura complementaria es un factor crítico para el desarrollo del sector portuario, pues incrementa los costos del uso de los puertos y restando competitividad al sector y a sus usuarios. |

En ese sentido, una de las necesidades más importantes está relacionada a la infraestructura de almacenamiento de containers, donde se presentan condiciones deficitarias resaltantes. Así, tal como se mencionó en el Segundo Simposio de Puertos (SNMPE) por el Sr. José Silva – presidente de ASPPOR, se requieren en promedio entre 1m2 por TEU de carga (container de 20 toneladas métricas), y para la carga de 1 800 000 TEU que transó el puerto del Callao en el último año, solo se cuenta con medio millón de km2 de espacio de almacenamiento. El déficit de espacio de almacenamiento genera sobrecostos por US\$ 214 millones anuales<sup>118</sup>.

#### 4. Manejo de presiones sindicales

En los últimos años, se han concesionado cinco puertos bajo administración de ENAPU. Ello, en la mayoría de casos, ha implicado la reestructuración de la dinámica laboral, y por ende, ha significado el despido de personal de la empresa. Ante esta situación, la concesión de los puertos representa una amenaza para los sindicatos laborales, lo cual implica la oposición de este grupo de agentes involucrados.

En ese sentido, es importante tomar una decisión de política nacional para solucionar dificultades en la definición de contratos de concesión: las presiones de los sindicatos laborales que operan en las empresas públicas portuarias– es decir, las de jurisdicción de ENAPU- han generado cuellos de botella importantes. Así, se debe establecer mesas de trabajo con los sindicatos laborales de los puertos que están bajo la administración de ENAPU, para poder finalmente concesionar los puertos faltantes.

#### 5. Mejorar políticas de comunicación y de compensación a la población aledaña a los puertos

La problemática socio ambiental también está presente en el sector portuario. En ese sentido, es muy importante tener adecuados mecanismos de comunicación con la sociedad en general, dado que, de no ser así, los conflictos sociales existentes podrían generar retrasos en las construcciones o remodelaciones. En el caso de la construcción del puerto de Ancón, por ejemplo, el conflicto social contra Santa Sofía Puertos S.A conllevó a retrasos en la construcción del puerto y a la cancelación del mismo, dado que el 26 de junio de 2011, el Congreso aprobó la Ley N° 29767 que declara intangible la Bahía de Ancón para la construcción de infraestructura portuaria.

En resumen, promover la modernización de la infraestructura portuaria del país no es una necesidad sectorial (que beneficie a las actividades directamente involucradas) sino que es una prioridad nacional, por cuanto dicha infraestructura tiene un impacto directo en nuestra competitividad global (del país) y empresarial. Adicionalmente, la transformación de los puertos incide en el desarrollo de los centros urbanos vinculados y facilita la conformación de clústeres productivos. El proceso modernizador debe impulsar la participación privada en el sector, la planificación inter-sectorial, así como la inversión en infraestructura complementaria. Paralelamente, se requiere manejar las presiones sindicales y optimizar las políticas de comunicación y compensación a las poblaciones aledañas a los puertos.

## Los materiales de construcción frente a la minería ilegal y lavado de activos

La Constitución Política del Perú prescribe que los recursos naturales, renovables y no renovables son patrimonio de la Nación. Dicha norma jurídica, complementada con la Ley General de Minería, establecen que los materiales de construcción (piedra caliza, arcilla, sílice, mármol, granito, arena, piedra, carbón, etc.) constituyen recursos minerales no metálicos; y en consecuencia su extracción, transformación, uso y disposición están regulados por la legislación minera vigente.

El Poder Ejecutivo apostando por la actividad minera responsable en el país, asumió la lucha frontal contra la minería ilegal; para lo cual, por encargo del Congreso de la República promulgó, un paquete de Decretos Legislativos y normas reglamentarias, entre el 2013 y 2014, que estuvieron orientados a combatir frontalmente la actividad minera ilegal en todo el país; incluyéndose a la minería no metálica, dentro de la cual se considera a la extracción, uso y manejo de los materiales de construcción.

Las medidas fiscalizadoras, coercitivas y sancionadoras contenidas en la nueva legislación, se vinculan con la industria de la construcción, en el sentido de que criminaliza la adquisición, manejo, uso, transporte y el comercio de los recursos minerales extraídos ilegalmente y determinan un grado de complicidad y financiamiento a quienes adquieren, transportan y usan dichos materiales, llegando a implicarlos en el delito de lavado de activos, recientemente legislado junto con la modificación del Código Penal, con la finalidad de combatir a la minería ilegal.

La normatividad que vincula el manejo, uso transporte y comercio de los recursos minerales metálicos y no metálicos, dentro de los cuales se encuentran los materiales de construcción extraídos de canteras ilegales, están contenidos principalmente en las siguientes normas legales y reglamentarias:

### Decreto Legislativo N° 1101

Con el que se establecen medidas para el fortalecimiento de la fiscalización ambiental, como mecanismos de lucha contra la minería ilegal. Además, se faculta la participación de la OEFA en las intervenciones de fiscalización y control, cierre de instalaciones y el comiso de bienes, paralización de obras, suspensión temporal y definitiva de actividades.

### Decreto Legislativo N° 1102

Que modifica, crea e incorpora dentro del Código Penal el delito de minería ilegal, considerándola como un delito de financiamiento, sancionando hasta con 8 años la exploración, explotación, extracción y actos similares de recursos minerales metálicos y no metálicos efectuados ilegalmente, y relaciona a dicho ilícito con el de lavado de activos.

### Decreto Legislativo N° 1103

Que establece medidas de control y fiscalización en la distribución, transporte y comercialización de insumos químicos que puedan ser utilizados en la minería ilegal.

### Decreto Legislativo N° 1105

Con el cual se establecen disposiciones para el proceso de formalización de las actividades de pequeña minería y minería artesanal; diferenciando la minería ilegal de la informal y determinando los pasos y requisitos que deben seguir y cumplir los mineros informales; siempre que sus actividades sean desarrolladas en zona no prohibida por la ley y con el empleo de los equipos y maquinaria enmarcada dentro de la pequeña minería y minería artesanal.

### Decreto Legislativo N° 1106

Mediante el cual se establece la lucha eficaz contra el delito de lavado de activos y otros delitos relacionados con la minería ilegal y el crimen organizado.

Es necesario enfatizar esta norma jurídica, en el sentido que determina con meridiana claridad que los actos de ocultamiento y tenencia, utilización, adquisición, administración, custodia, transporte, recepción u ocultamiento de minerales metálicos y no metálicos cuyo origen los clientes debían presumir; serán pasibles de una sanción de hasta 25 años de pena privativa de la libertad. Incluyéndose multas, clausura definitiva de locales y establecimientos, la suspensión de actividades y prohibición de futuras actividades, cancelación de licencias administrativas y municipales, disolución de la persona jurídica, como acciones paralelas a las de privación de la libertad.

**Decreto Legislativo N° 1107**

Con la que se establecen medidas de control y fiscalización en la distribución, transporte y comercialización de maquinarias y equipos que puedan ser utilizados en la minería ilegal así como del producto minero obtenido en dicha actividad. Al igual que los otros dispositivos legales, no se distingue entre la producción de minas metálicas de la que proviene de canteras de materiales de construcción.

El referido marco legal con el que se combate la minería ilegal metálica y no metálica en el Perú, encuentra su principal argumento en el atentado contra el patrimonio natural, el ecosistema, la recaudación tributaria y el desarrollo de actividades económicas sostenibles. Fundamentos que han otorgado a las acciones de interdicción contra dichas actividades ilícitas, el carácter de necesidad y utilidad públicas y de interés nacional de ejecución prioritaria. Situaciones que se ha puesto de manifiesto en las interdicciones desarrolladas en los departamentos de Madre de Dios, Puno, Arequipa y Piura (en lo que corresponde a la minería metálica) y en las provincias de Nazca y Lima contra canteras donde se extraía materiales de construcción de manera ilegal; trayendo como resultado la destrucción de maquinaria pesada, volquetes y plantas de chancado de piedra en el aspecto físico y la confección de las correspondientes denuncias penales y aperturas de procesos por los delitos de minería ilegal, contra la ecología, evasión tributaria, y lavado de activos.

En declaraciones periodísticas, vertidas en los últimos meses, el Alto Comisionado en Asuntos de Formalización de la Minería, Interdicción de la Minería Ilegal y Remediación Ambiental, Gral. EP en situación de retiro, Augusto Soto Castagnola, quien reemplazó al actual ministro del interior Daniel Urresti en dicho cargo,

expresó ante los medios de prensa la posible existencia de una mafia que financiaba la extracción y la transformación de los productos extraídos de las canteras ilegales, convirtiéndose en cómplices de los delitos de minería ilegal y lavado de activos a las empresas concreteras y constructoras que utilizaban dichos productos. Dicha versión fue enfáticamente rechazada por el Presidente del Comité General de Proveedores y Servicios de la Cámara Peruana de la Construcción- CAPECO, en el sentido que el gremio estaba constituido por empresas comprometidas con el desarrollo responsable y ordenado del país y que su actuación siempre se halla dentro del marco legal vigente.

Paralelamente a estos justos actos de defensa gremial, la Cámara Peruana de la Construcción vio por conveniente la creación de un nuevo comité de Canteras y Agregados para la Construcción, con la finalidad de brindar el asesoramiento y la defensa de sus agremiados vinculados con estas actividades, propendiendo en el desarrollo sostenible de sus actividades, descartando cualquier vínculo entre aquellos con cualquier actividad al margen de la ley, las cuales de plano rechazan.

Asimismo, ante el desconocimiento pormenorizado de las canteras ilegales existentes en el país, la Presidencia de CAPECO, conjuntamente con el Comité recientemente creado, se encuentran realizando las coordinaciones pertinentes, a fin de lograr que se modifique la normatividad vigente, con el propósito de obtener un tratamiento diferenciado entre minería aluvial, la minería de socavón filoneana metálica de la no metálica, las plantas de transformación de los materiales obtenidos de canteras destinados para la construcción; así como la obtención de un registro oficial de las canteras que cuentan con las autorizaciones correspondientes, a fin de colaborar con la lucha frontal emprendida por este gobierno contra este flagelo que atenta contra el desarrollo del país.





**CAPECO**

Cámara Peruana de la Construcción

[www.capeco.org/iec](http://www.capeco.org/iec)