

IEC

INFORME ECONÓMICO DE LA CONSTRUCCIÓN

Nº 25 - Julio 2019



CAPECO





CAPECO

El Informe Económico de la Construcción - IEC es una publicación 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

COMITÉ EDITORIAL

Ing. Humberto Martínez Díaz
Arq. Enrique Espinosa Becerra
Ing. Luis Isasi Cayo
Ing. Jorge Zapata Ríos
Ing. Alberto Aramayo Pinazo
Ing. Adolfo Paredes Acosta
Ing. Guido Valdivia Rodríguez

Arequipa: Ing. Julio Cáceres Arce
Cusco: Ing. Jorge Callo Marin
Lambayeque: Ing. Antonio Rabanal Rosales
Loreto: Arq. Tito Reátegui del Castillo
Piura: Ing. Rosa Pérez Gutiérrez

COORDINADOR GENERAL

Mg. Alonso León Siu

COLABORADORES

MBA.CEFA Edgardo Montero Sarmiento
Sr. Jorge Scotto Arredondo
Mkt. Lizette Alcalá Gutiérrez
Ing. Herles Loayza Casimiro
Ing. José Luis Ayllón Carreño
Lic. Germán Loyaga Aliaga

FECHA DE PUBLICACIÓN

Julio 2019

Fotos de Portada:
Ferrocarril Central Lima - Huancayo - Lima
Fuente: <https://www.ferrocarrilcentral.com.pe/fcca.html>

Panorámica de la Ciudad de Cajamarca - Perú
Fuente: Pag. 12 Libro "La fórmula para una mejor ciudad"
www.unamejorciudadesposible.com/libro

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	5
TENDENCIAS	
Nivel de actividad en la construcción crecería menos de lo esperado en el 2019	6
INDICADORES	
Construcción se contrajo en mayo por segunda vez en el año	22
EDIFICACIONES	
Lineamientos para una nueva política de vivienda en el Perú	30
INFRAESTRUCTURA	
Infraestructura ferroviaria y territorial en el Perú	39
MERCADOS	
Situación y perspectivas de la industria del cemento en el Perú	49



IEC

INFORME ECONÓMICO DE LA CONSTRUCCIÓN

Nº 25 - Julio 2019



CAPECO

Presentación

En la presente edición del Informe Económico de la Construcción (IEC) se inicia mostrando las expectativas de las empresas del sector construcción sobre el desempeño de la actividad en el tercer bimestre del 2019, así como proyecciones para el periodo de julio-agosto y el cierre del presente año. Como es de costumbre, se analizarán temas como las perspectivas respecto al desempeño por tipo de construcción, la inversión en nuevos proyectos, el nivel de precios de viviendas y materiales de construcción; además de abordarse otros temas de coyuntura.

En segundo término, se analiza el desempeño logrado en el sector construcción y en la economía en general de nuestro país al mes de mayo del 2019, entre lo que se repasa el comportamiento de los componentes principales que llevan al resultado general del sector, la evolución de precios de los insumos y la tendencia de la inversión pública y privada.

Asimismo, se desarrolla el tema sobre la visión para una nueva política de vivienda en el Perú, en el cual se elabora un diagnóstico, enumeran los problemas identificados y presenta una serie de planteamientos por parte de la Cámara para enfrentar la problemática.

Por otro lado, se presenta un panorama integral sobre la infraestructura ferroviaria en el Perú. En dicha parte, se brinda información clave sobre la posición del Perú dentro del escenario sudamericano, conformación del sistema nacional, proyectos en desarrollo, las propuestas de campo de acción para su desarrollo, entre otros puntos.

En último término, el Informe presenta un análisis detallado acerca de la situación de industria del cemento en nuestro país, en el cual se consideran indicadores claves como el consumo interno y de la región, venta, producción, importaciones, niveles de precios, entre otros.

Mg. Alonso León Siu
Coordinador General del IEC

Segmento de contratistas de infraestructura es el más afectado

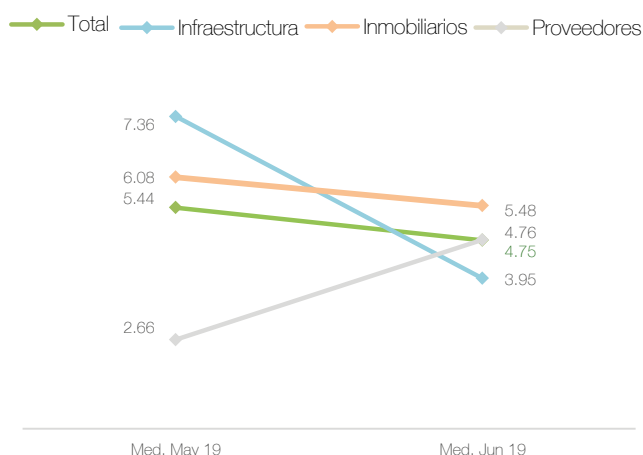
Nivel de actividad en la construcción crecería menos de lo esperado en el 2019

La actividad de las empresas del sector construcción creció en 4.75% en el segundo bimestre del 2019, respecto al mismo periodo del 2018, de acuerdo con los resultados de la Encuesta de Expectativas desarrollada por CAPECO para la presente edición del Informe Económico de la Construcción (Figura 1).

Este resultado es menor al 5.44% que las mismas empresas entrevistadas estimaban alcanzar, de acuerdo con lo registrado en el IEC N° 24. Los constructores de infraestructura presentaron la mayor brecha entre lo que esperaban (+7.36%) y lo que alcanzaron (+3.95%). El segmento de inmobiliarios, a pesar de ser el que más creció en el tercer bimestre (+5.48%), no logró el alza que esperaban (+6.08%). Sólo los proveedores de bienes y servicios presentaron un alza en su nivel de operaciones que superó en más de dos puntos sus previsiones: 4.76% vs. 2.66%.

Al profundizar el análisis en relación con la variación del ritmo de actividad de las empresas en el tercer bimestre, se observa en general que el menor desempeño real alcanzado se explica más por la reducción de la magnitud del crecimiento respecto a lo esperado, que a un aumento significativo de las empresas que declararon haber reducido su nivel de actividad (Figura 2). Así en comparación con el anterior bimestre, en el que el 76% de los entrevistados consideraba

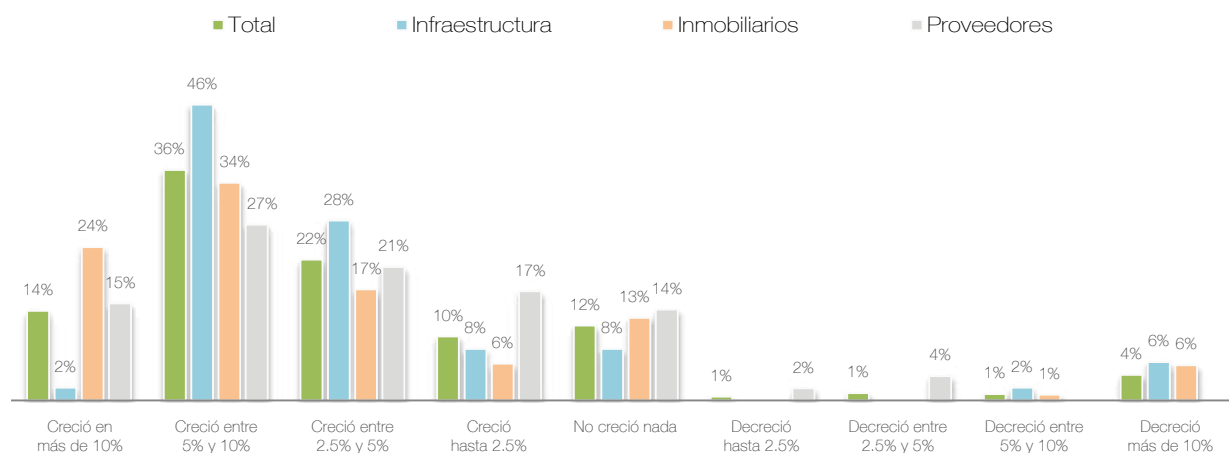
FIGURA N° 1: COMPARATIVO ENTRE SITUACIÓN ESPERADA Y REAL SOBRE LA VARIACIÓN EN EL NIVEL DE LAS OPERACIONES EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN [Tercer bimestre 2019 vs. Tercer bimestre 2018 - %]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

que sus operaciones crecieron, en esta ocasión el porcentaje aumenta al 82%, y aunque dentro de ellos, la proporción es mayor en el segmento de infraestructura con el 84%, solo 2% indicó haber crecido en una proporción mayor al 10% frente al 26% alcanzado en el anterior bimestre. En el segmento de promotores, 81% de entrevistados presentó un crecimiento de operaciones en este bimestre.

FIGURA N°2: SITUACIÓN REAL DEL NIVEL DE OPERACIONES EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN, POR RANGOS DE VARIACIÓN [Tercer bimestre 2019 vs. Tercer bimestre 2018 - %]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

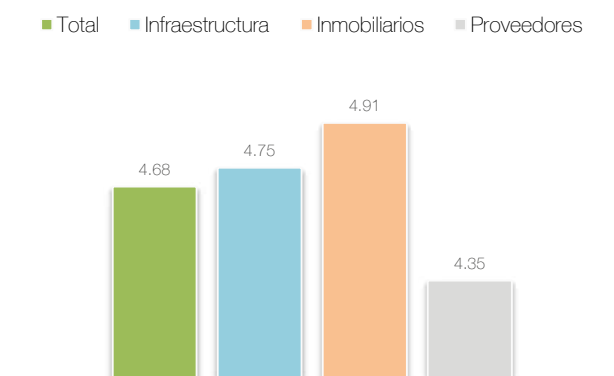
Inversamente, apenas 7% de encuestados señaló que su nivel de actividad se redujo en este periodo, una ligera reducción frente al 10% al del anterior bimestre. Esta proporción es mayor entre los contratistas de infraestructura con el 8%. Por último, el 12% de empresas indicó que no hubo variación en su nivel de actividad (14% en el anterior bimestre), proporción que se eleva a 14% entre los proveedores de bienes y servicios y los promotores inmobiliarios con el 13%.

Para el cuarto bimestre del 2019, las empresas esperan obtener un resultado ligeramente inferior al alcanzado en el tercero: 4.68% (Figura 3). Para este periodo, el crecimiento estaría siendo liderado por el segmento de promotores inmobiliarios: 4.91% (1.17% inferior respecto al tercer bimestre), seguido por el segmento de los contratistas de infraestructura que estiman un crecimiento de 4.75% (0.80% mayor al resultado del tercer bimestre), y finalmente los proveedores de materiales con la menor expectativa de

crecimiento 4.35% (0.41% inferior respecto al resultado del tercer bimestre).

Tal como se puede apreciar en la Figura 4, al analizar la variación del nivel de operaciones de las empresas para el cuarto bimestre de este año respecto al mismo lapso del 2018, se confirma sus expectativas de crecimiento, pudiéndose apreciar que el 88% de las empresas entrevistadas esperan que sus operaciones crezcan (registro superior en siete puntos porcentuales al alcanzado en el tercer bimestre) los rangos de crecimiento varían, en esta ocasión, el 13% de las empresas estiman un crecimiento mayor al 10% (27% en el anterior bimestre) y por otro lado las empresas que esperan crecer menos del 10% en esta ocasión crece 75% vs 54% en el anterior bimestre. Dentro de las empresas que estiman que el nivel de operaciones aumentará en el tercer bimestre tenemos que, esta proporción se eleva a 93% entre los proveedores de bienes y servicios, seguido por los contratistas de infraestructura con el 92% y de los promotores inmobiliarios con el 79%.

FIGURA N° 3: PERSPECTIVAS SOBRE LA VARIACIÓN EN EL NIVEL DE OPERACIONES EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN [Cuarto bimestre 2019 vs. Cuarto bimestre 2018 - %]

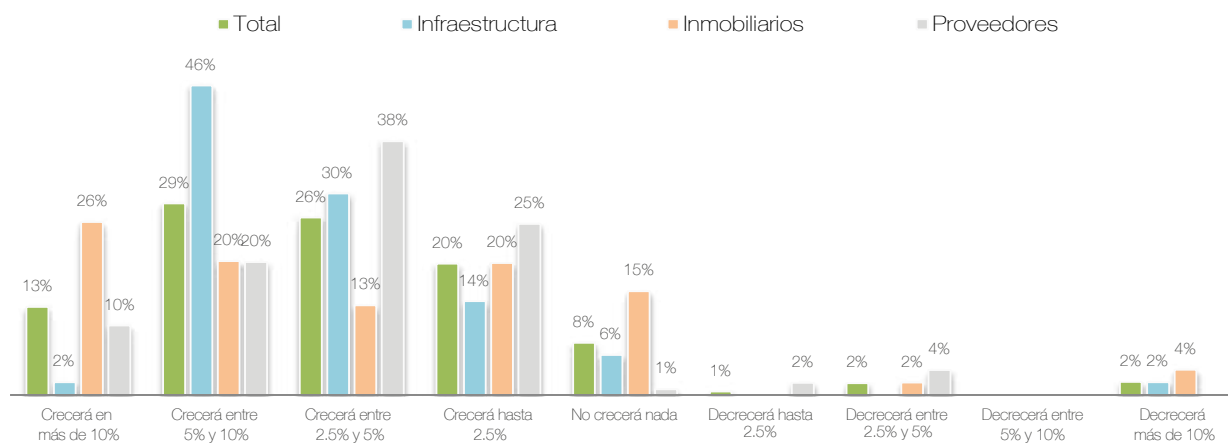


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Un 8% de encuestados considera que sus operaciones no sufrirán variación (registro inferior en ocho puntos porcentuales a la del bimestre anterior), proporción que se eleva a 15% entre los promotores inmobiliarios, seguido por el 6% entre los contratistas de infraestructura y por los proveedores de bienes y servicios (1%).

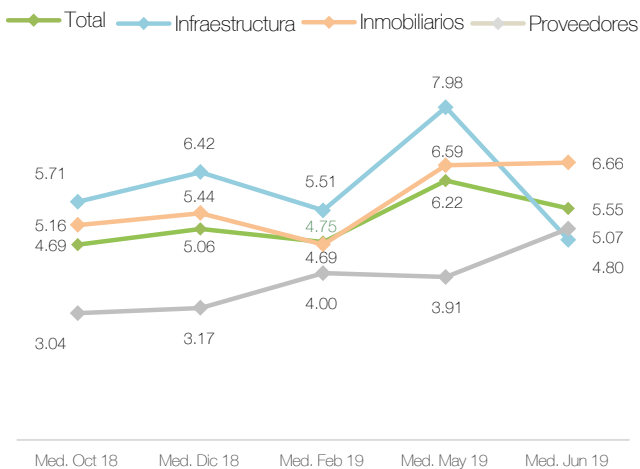
Finalmente, solamente el 4% de las empresas estima una reducción de su nivel de actividad (3% en el bimestre anterior), siendo dicha percepción mayor en los segmentos de los promotores inmobiliarios y los proveedores de bienes y servicios (6%), y con apenas el 2% entre los contratistas de infraestructura.

FIGURA N° 4: PERSPECTIVAS SOBRE EL NIVEL DE OPERACIONES EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN, POR RANGOS DE VARIACIÓN [Cuarto bimestre 2019 vs. Cuarto bimestre 2018 - %]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 5: EVOLUCIÓN DE LAS EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE OPERACIONES DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN EN EL AÑO 2019, RESPECTO AL 2018 (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

En línea con los resultados del tercer trimestre y las expectativas del cuarto, las empresas encuestadas han atenuado las perspectivas de crecimiento de su nivel de operaciones para todo el año 2019, pues estiman que éstas aumenten en 5.55% en promedio en comparación con el 2018, cifra menor al 6.22% registrado en la medición anterior del IEC (Figura 5). La revisión de la data por segmento, permite identificar expectativas diferenciadas en los tres segmentos. Así, el segmento de los promotores inmobiliarios sería el de mayor crecimiento (6.66% frente al 6.59% de la medición anterior). De igual forma el crecimiento previsto por los proveedores de materiales en sus operaciones registran una tendencia positiva (5.07% frente a 3.91% de la medición anterior).

Por el contrario, en el segmento de los contratistas de infraestructura disminuyen significativamente sus expectativas de

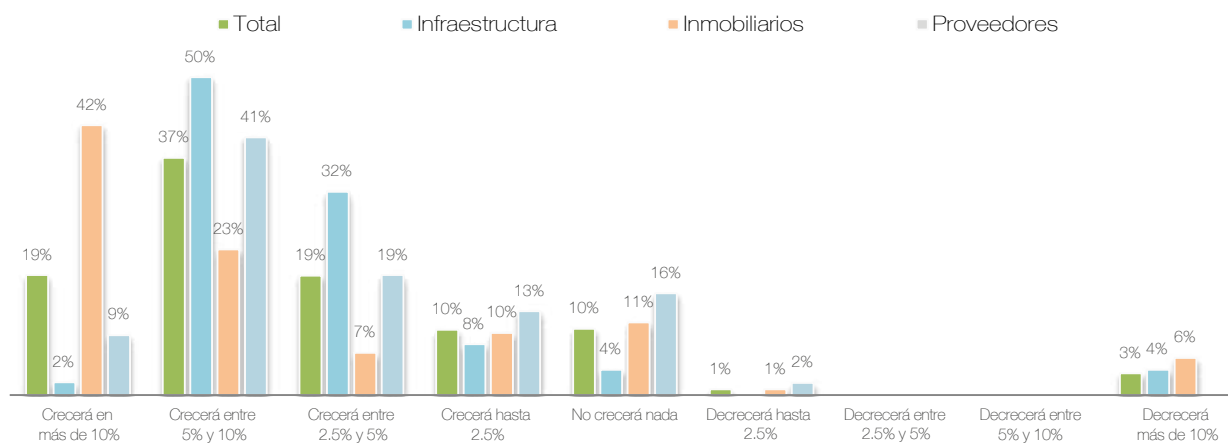
crecimiento (4.80%), resulta en el menor registro obtenido en las últimas cinco mediciones del IEC para dicho segmento.

Un análisis pormenorizado de las perspectivas de las empresas para el 2019, confirma que la expectativa de crecimiento para el sector se ha atenuado. Por un lado, muestra que el 85% de las empresas estima que el nivel de sus operaciones se incrementará respecto al 2018 (5 puntos porcentuales inferior que en la anterior medición del IEC), proporción que es de 92% entre los contratistas de infraestructura (94% en la anterior medición), de igual forma se muestra que el 82% de los promotores inmobiliarios y de los proveedores de bienes y servicios estima que sus operaciones se incrementarán (89% y 87% respectivamente en la anterior medición del IEC), tal como se desprende de la (Figura 6).

La estimación de un crecimiento superior al 10% aumenta ligeramente entre las empresas (19% vs 18% en la anterior medición), percepción que es mucho más alta entre los promotores inmobiliarios (42% vs 14% de la medición anterior) que entre los proveedores de materiales (9% vs 3% de la medición anterior), pero se reduce considerablemente entre los contratistas de infraestructura (2% vs 36% de la medición anterior)

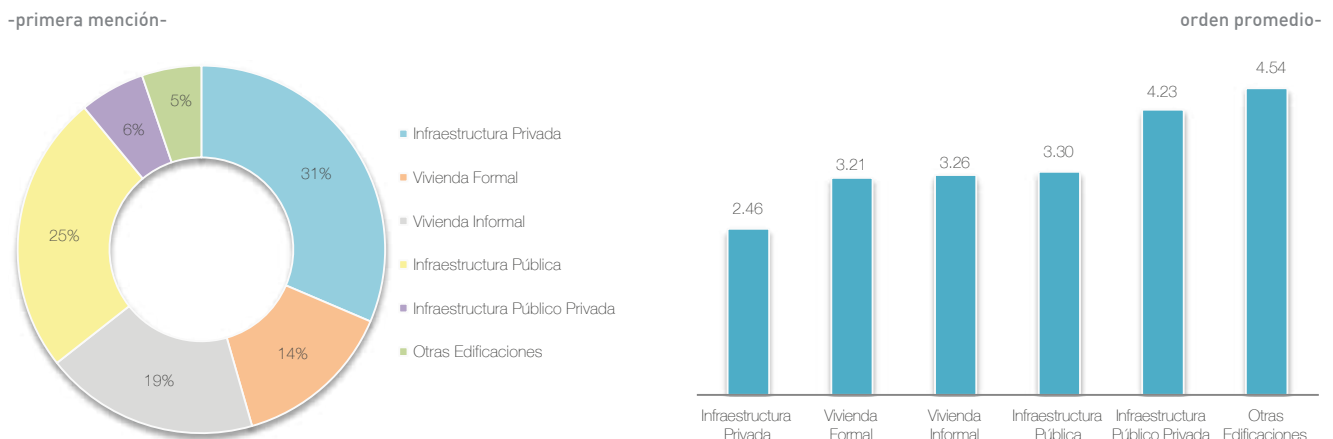
El 4% de las empresas, por el contrario, considera que su actividad se reducirá (5% en la anterior medición), percepción que es mucho más alta entre los promotores inmobiliarios con el 7%, contrario a la percepción mostrada en la anterior edición en la que ninguno de ellos piensa que su actividad se reduciría. Finalmente señalar que, el 10% señala que se mantendrá igual que el año anterior (5% en la edición anterior).

FIGURA N° 6: PERSPECTIVAS DEL NIVEL DE OPERACIONES EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN PARA EL AÑO 2019, RESPECTO AL 2018, POR RANGOS DE VARIACIÓN (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 7: PERSPECTIVAS SOBRE EL DESEMPEÑO DE LOS DIFERENTES TIPOS DE CONSTRUCCIÓN EN EL 2019, RESPECTO AL 2018



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

De otro lado, el 31% de las empresas entrevistadas considera que la infraestructura privada es el rubro de la construcción que presentará un mayor dinamismo en el 2019, mientras que el 25% piensa que será la Infraestructura Pública, mientras que el 19% le concede esa condición a la Vivienda Informal (Figura 7). Tomando en consideración la medición anterior, se ha producido una disminución en la percepción respecto a la infraestructura privada (45% en la medición anterior), mientras que la de la infraestructura pública se mantiene en relación a la medición anterior (25%) por el contrario, aumenta la perspectiva respecto a la vivienda informal (11% en la medición anterior), al igual que el de la vivienda formal (pasa de 6% a 14%), ubicándose ahora en el cuarto lugar.

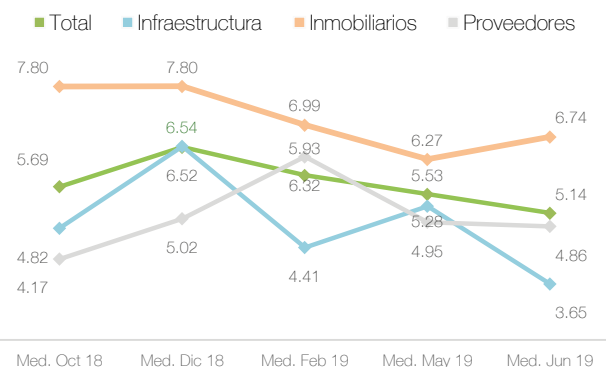
Por otro lado, utilizando una escala del 1 al 6, en la que 1 es el mayor nivel y 6 es un menor nivel, la expectativa más positiva se presenta en torno a las obras de infraestructura privada para el 2019, con un puntaje (2.46), por su lado la vivienda formal se ubica ahora en el segundo lugar (3.21) -en la anterior medición del IEC se ubicada en el cuarto lugar- mientras que la vivienda informal se mantiene en el tercer lugar (3.26) y descendiendo dos puestos en el cuarto lugar se ubica la infraestructura pública (3.60).

Las empresas del sector construcción también han reducido levemente la percepción sobre sus planes de inversión para el desarrollo de nuevos proyectos durante el 2019: esperan que este tipo de inversión crezca un 5.14% en promedio respecto al 2018, es decir un registro inferior en 0.39% respecto a la medición anterior (Figura 8), con percepciones diferenciadas por cada uno de los segmentos.

Por un lado, el segmento inmobiliario es el único que registra una mayor expectativa de crecimiento de la inversión

durante este año (6.74%, en promedio), registro mayor en 0.47% respecto a la medición anterior. Por el contrario, tanto los proveedores de materiales como los contratistas de infraestructura han reducido sus perspectivas de inversión: ligeramente en el caso de proveedores (-0.09%) y significativamente en el de contratistas (-1.63%).

FIGURA N° 8: EXPECTATIVAS DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE INVERSIÓN EN NUEVOS PROYECTOS EN EL 2019, RESPECTO AL 2018 (%)

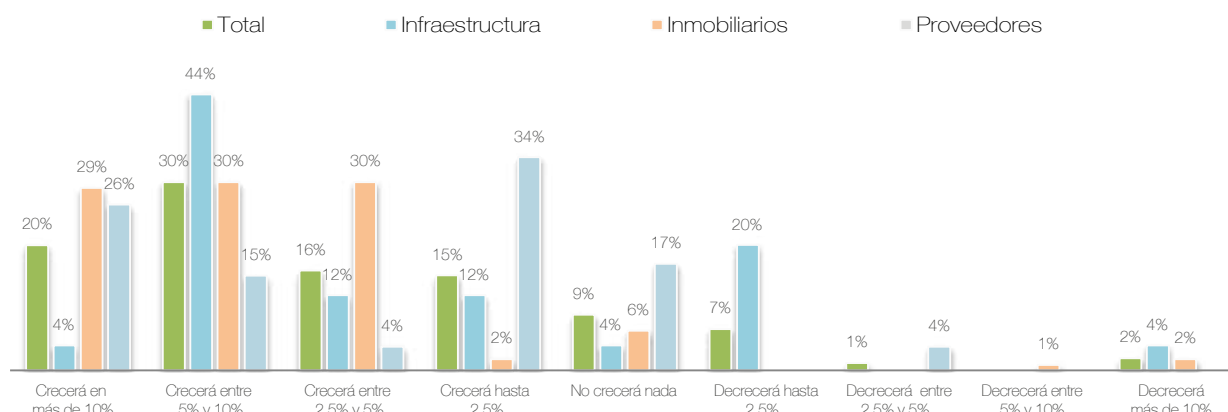


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Al profundizar la información referida a las perspectivas de inversión de las empresas para el presente año, se deja en evidencia que el 81% de ellas considera que el nivel de inversión en nuevos proyectos se incrementará en el 2019 con respecto al 2018, proporción que es mayor entre los promotores inmobiliarios (91%), seguida por el segmento de los proveedores de materiales (79%), y en una menor medida en el segmento de contratistas de infraestructura (72%), como se muestra en la Figura 9.

El 50% de las empresas estima que el aumento de la nueva inversión será igual o superior al 5%, percepción que en este

FIGURA N° 9: EXPECTATIVA DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN SOBRE EL NIVEL DE INVERSIÓN EN NUEVOS PROYECTOS EN EL 2019 RESPECTO AL 2018, POR RANGOS DE VARIACIÓN (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

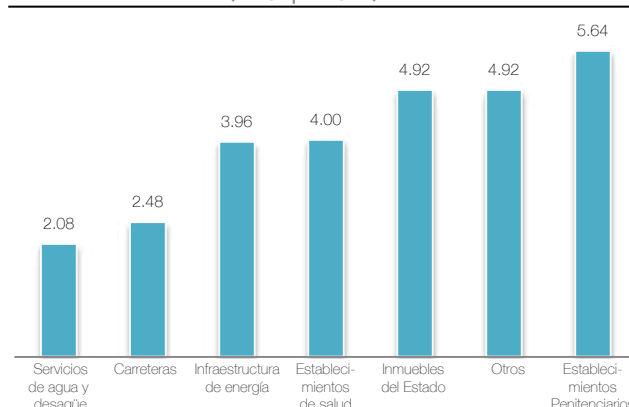
caso es más alta entre los promotores inmobiliarios (59%) que entre las empresas de infraestructura (48%) y los proveedores (42%).

Por el contrario, el 9% de las empresas cree que su inversión en nuevos proyectos se mantendrá en el mismo nivel que el del 2018 (17% entre los proveedores de bienes y servicios). Finalmente, señalar que un 10% estima que el nivel de inversión se reducirá (24% entre los contratistas de infraestructura), percepción que se ha incrementado significativamente en relación a la anterior medición en la que solamente el 5% estimada que el nivel de sus inversiones se iba a reducir.

INFRAESTRUCTURA

Para profundizar sobre la percepción de las empresas constructoras respecto del tipo de obras de infraestructura más susceptibles de promoverse a través del mecanismo de asociaciones público-privadas durante el 2019 se utilizó una escala de 1 a 7, en la que 1 expresa un mayor interés y 7 un menor interés. La Figura 10 muestra que los servicios de agua y desagüe mantienen el primer lugar de interés en relación a la anterior medición, a continuación, se ubica en el segundo lugar las carreteras que al igual que el caso anterior mantiene su posición, posteriormente se ubica la infraestructura de energía que pasa del cuarto al tercer lugar de interés, finalmente, los establecimientos de salud anteriormente ubicados en el tercer lugar de interés, en esta ocasión se ubican en el cuarto lugar.

FIGURA N° 10: TIPOS DE PROYECTOS MÁS SUSCEPTIBLES DE SER DESARROLLADOS MEDIANTE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS EN EL 2019 (Orden promedio)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

DESARROLLO INMOBILIARIO

De acuerdo con lo señalado por las empresas inmobiliarias, el 57% de las unidades de vivienda que prevén vender en el 2019 corresponderán al segmento social, dos puntos porcentuales por arriba de lo estimado en el anterior estudio, crecimiento que se explica por el aumento en el sub-segmento de Mivivienda en 4 puntos porcentuales. Cabe indicar que, las unidades de vivienda del segmento no social redujeron su participación en el mercado a 43% (Figura 11).

Las ventas de viviendas (en unidades) se incrementaron en promedio 5.48% en el tercer bimestre del 2019 respecto al mismo periodo del 2018, resultado menor en 0.60% al estimado hace dos meses como se muestra en la Figura 12.

FIGURA N° 11: PERSPECTIVAS DE DISTRIBUCIÓN DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES) EN EL 2019, POR SEGMENTO (%)

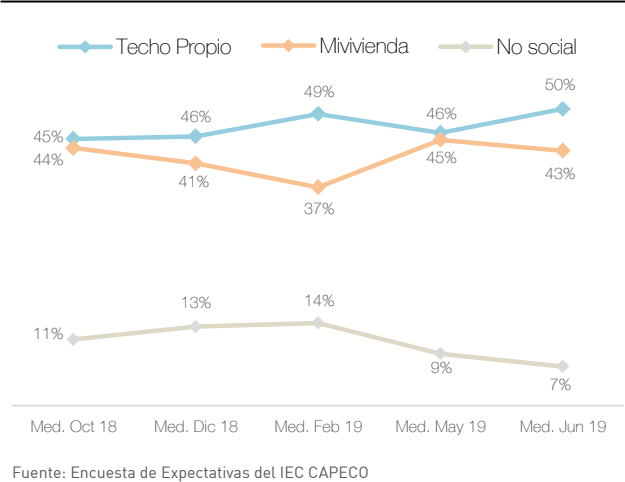
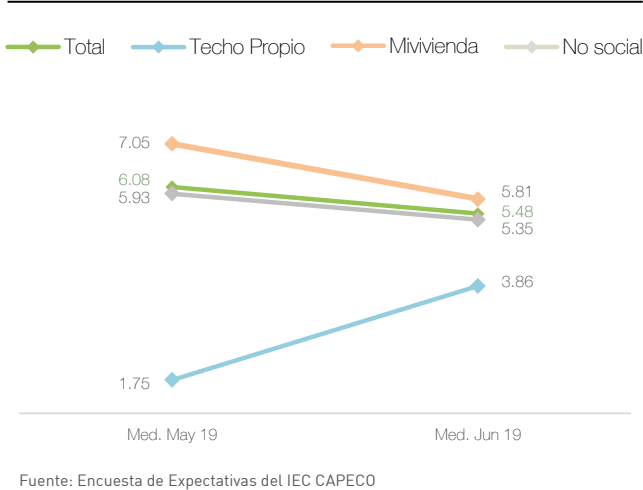


FIGURA N° 12: COMPARATIVO ENTRE SITUACIÓN ESPERADA Y REAL SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO (Tercer bimestre 2019 vs. Tercer bimestre 2018 - %)



El sub-segmento de Mivivienda fue el que tuvo un mejor desempeño (5.81%), a pesar de que se trata de un resultado notoriamente inferior al que se preveía en la anterior medición (7.05%). De igual forma, la venta del sub-segmento No social redujo su ritmo de crecimiento a 5.35% frente al 5.93% esperado, mientras que el sub-segmento Techo Propio fue el único que tuvo una aceleración en el crecimiento importante (de 1.75% a 3.86%).

De otro lado, el 81% de las promotoras inmobiliarias que integran la muestra señaló que la venta de viviendas de sus proyectos, en unidades, se incrementó en el tercer bimestre del 2019, respecto al mismo periodo del 2018, tal como se puede apreciar en la Figura 13, 58% de los cuales precisó que tal aumento fue igual o superior al 5%. En el segmento de Mivivienda la proporción de empresas que manifestaron haber obtenido un aumento de sus ventas fue de 86%, en el de vivienda no social llegó al 79%, y en el de Techo Propio llegó al 52%.

Por su parte, el 13% de inmobiliarias entrevistadas señaló que la venta de viviendas en el periodo analizado no creció (48% en el segmento Techo Propio) y un 6% indicó que se había reducido (7% en el segmento de vivienda no social).

Los promotores inmobiliarios esperan que la venta de unidades de vivienda crezca en 4.91% en promedio durante el cuarto bimestre de 2019 en comparación con igual periodo el año anterior (Figura 14), siendo el segmento de Mivivienda el que tendría el mejor desempeño con un crecimiento superior al 5%.

Este crecimiento se extendería a la mayoría de empresas, puesto que el 79% de ellas considera que las ventas en sus

FIGURA N° 13: SITUACIÓN REAL SOBRE EL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES) POR SEGMENTO, POR RANGOS DE VARIACIÓN (Tercer bimestre 2019 vs. Tercer bimestre 2018 - %)

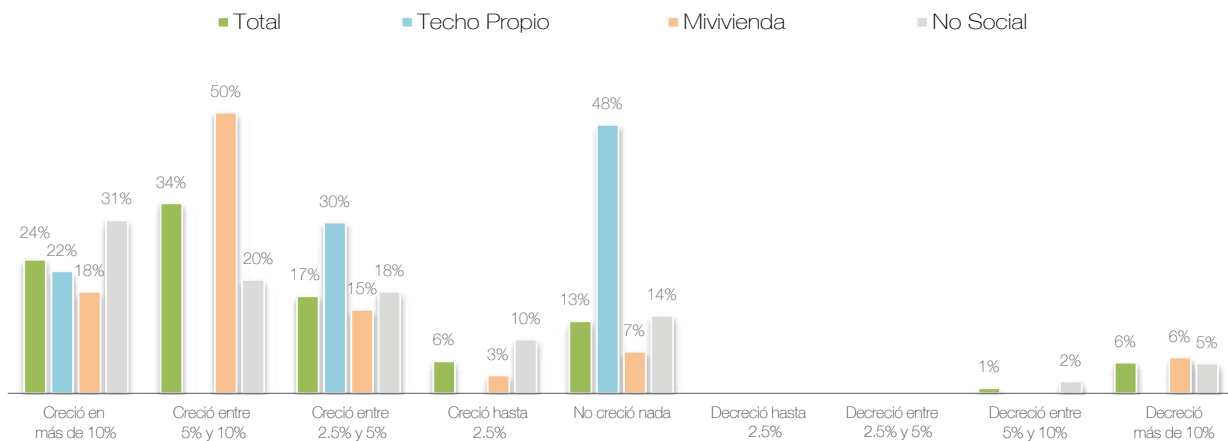
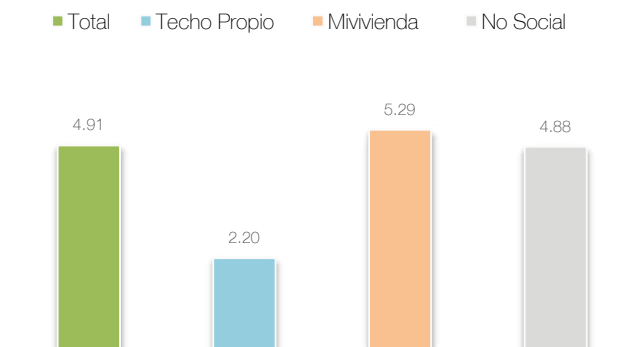


FIGURA N° 14: PERSPECTIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO
[Cuarto bimestre 2019 vs. Cuarto bimestre 2018 - %]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

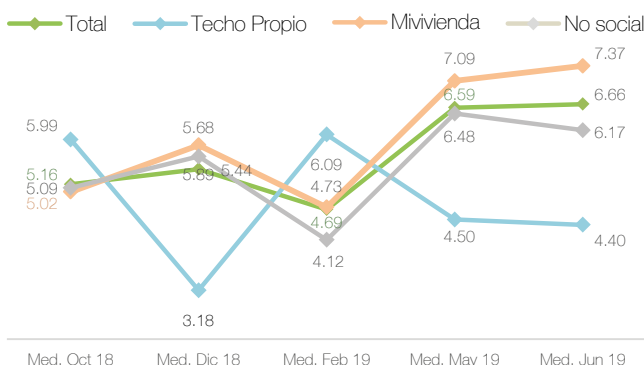
proyectos se incrementarían en el cuarto bimestre (Figura 15), de los cuales el 46% estima que tal crecimiento será igual o superior al 5%. La mayor expectativa al alza se da en los segmentos de Mivivienda y Vivienda no social con 84% y 74% respectivamente.

Por otro lado, el 15% de los encuestados sostiene que las ventas en julio-agosto no variarían respecto al mismo lapso del año anterior, proporción que es mayor en el segmento Techo Propio (33%). Finalmente, señalar que el 6% de los promotores inmobiliarios considera que sus ventas decrecerían.

En cuanto a las perspectivas de venta de unidades de vivienda para este año en comparación al 2018, el estudio ha determinado que ésta crecería 6.66% en promedio, 7 centésimas de punto porcentual por encima de lo estimado en la anterior investigación y constituyéndose en el estimado más importante de las últimas cinco mediciones efectuadas para

el IEC (Figura 16). Esta mejora se debería por la mejor perspectiva de venta en el sub-segmento de Mivivienda que tendría un incremento importantes de 7.37%, superior al 7.09% estimado en mayo del 2019. Contrariamente, la perspectiva de desempeño en los sub-segmentos de Techo Propio y No social se ha atemperado en esta medición respecto de la anterior (4.40% vs. 4.40%, y 6.17% vs 6.48%) respectivamente.

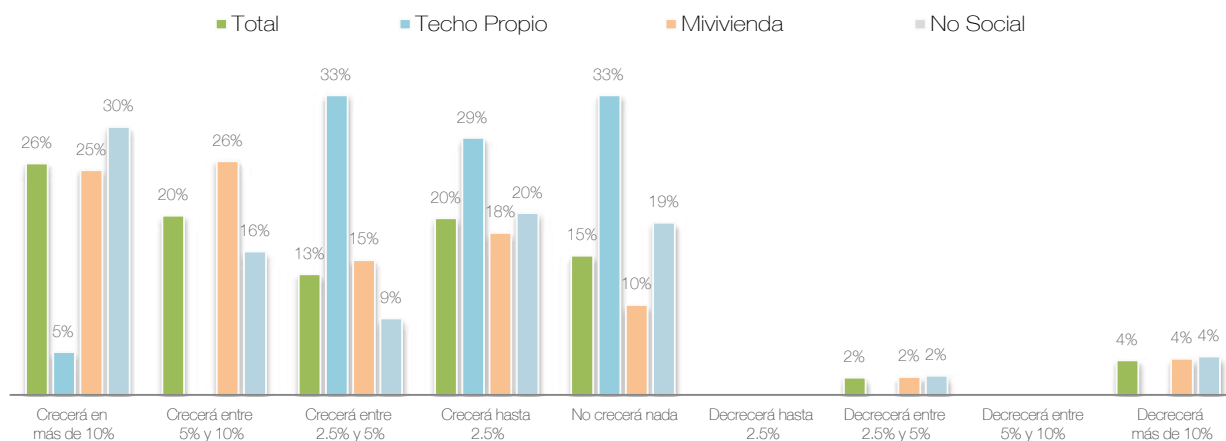
FIGURA N° 16: EVOLUCIÓN DE LAS EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO, EN EL AÑO 2019, RESPECTO AL 2018 (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

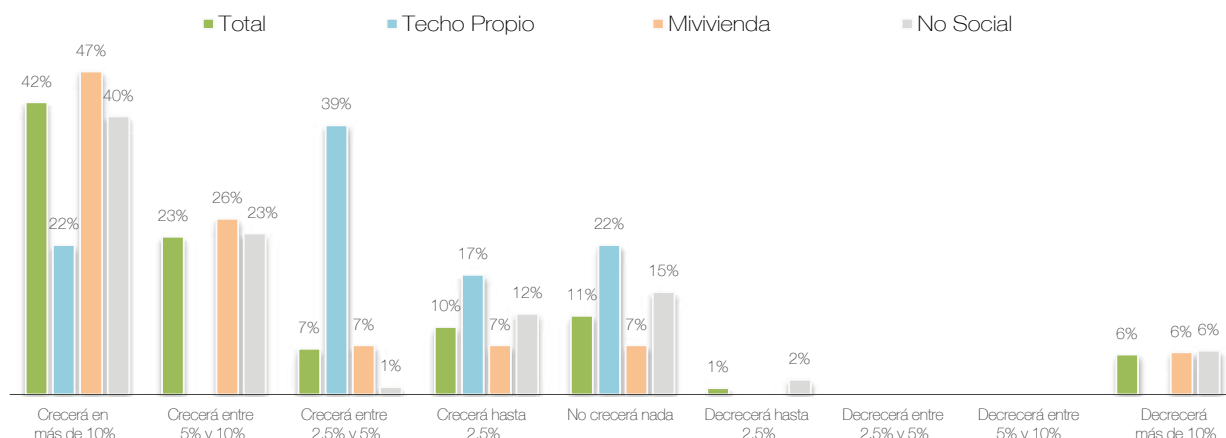
Analizando más en detalle, se observa que, el 82% de las promotoras inmobiliarias que componen la muestra señaló que la venta de viviendas de sus proyectos, en unidades, se incrementaría en todo el 2019 respecto al año previo (Figura 17), 65% de los cuales precisó que tal aumento será igual o superior al 5%. En el sub-segmento Mivivienda, las ventas crecerían para el 87% de encuestados, mientras que en el sub-segmento Techo Propio involucraría al 78% de empresas y muy cercano se encontraría el sub-segmento de No social con 77% de las empresas encuestados compartiendo

FIGURA N° 15: PERSPECTIVAS SOBRE EL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO, POR RANGOS DE VARIACIÓN
[Cuarto bimestre 2019 vs. Cuarto bimestre 2018 - %]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 17: PERSPECTIVAS DEL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO, EN EL AÑO 2019, RESPECTO AL 2018, POR RANGOS DE VARIACIÓN (%)



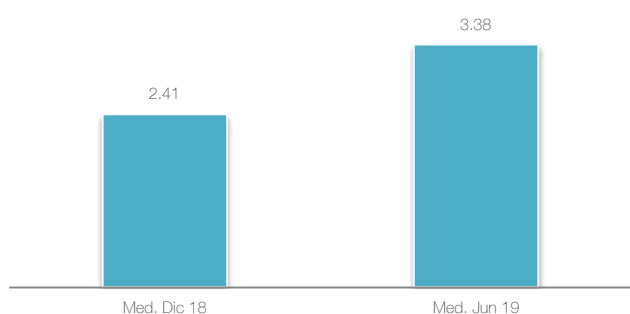
Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

dicha percepción. El 11% cree que sus ventas no sufrirían variación alguna (22% en el sub-segmento Techo Propio) y un 7% de encuestados estima que las ventas decrecerían (9% en el sub-segmento de vivienda no social).

De acuerdo con los promotores inmobiliarios encuestados, los precios de las viviendas en soles subieron un 3.38% en promedio durante el semestre diciembre 2018 – mayo 2019, cifra superior a la que se había estimado en la medición del IEC de diciembre de 2018: 2.41% (Figura 18). Debe resaltar-se que un 87% de las empresas sostiene que se presentó un incremento de precios de viviendas vendidas en este semestre, y el restante 13% indicó que no variaron (Figura 19).

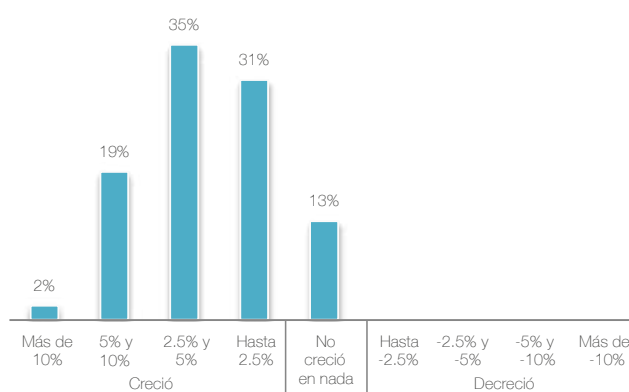
De otro lado, los promotores inmobiliarios estiman que, en promedio, el precio de las viviendas se incrementará en 2.27% entre junio y noviembre 2019, cifra inferior a la expresada en la anterior medición, la sexta menor en las últimas 10 mediciones (ver Figura 20). Por su parte, el 75% de los

FIGURA N° 18: COMPARATIVO ENTRE LA SITUACIÓN ESPERADA Y REAL SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE LAS VIVIENDAS (EN SOLES) EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (DICIEMBRE 2018 – MAYO 2019) (%)



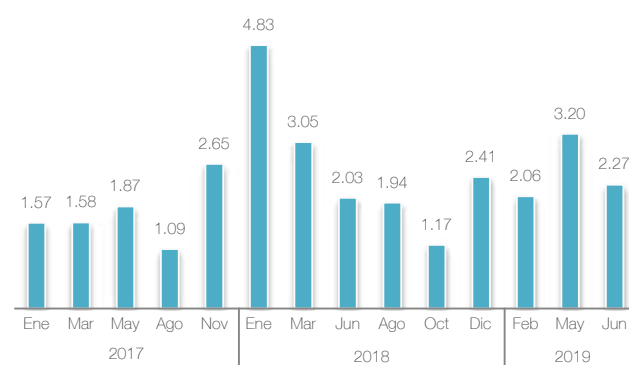
Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 19: SITUACIÓN REAL SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE LAS VIVIENDAS (EN SOLES) EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (DICIEMBRE 2018 – MAYO 2019), POR RANGOS (%)



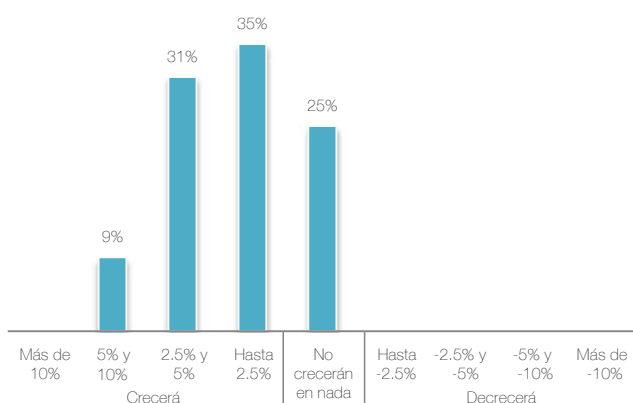
Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 20: EVOLUCIÓN DE LAS EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE LAS VIVIENDAS (EN SOLES) EN LOS PRÓXIMOS SEIS MESES (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 21: EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE LAS VIVIENDAS (EN SOLES) EN LOS PRÓXIMOS SEIS MESES (JUNIO - NOVIEMBRE 2019), POR RANGOS [%]

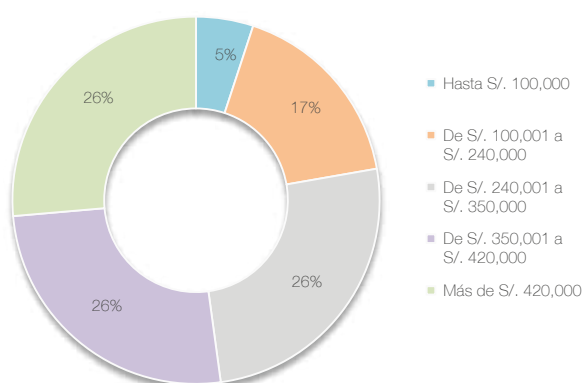


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

encuestados considera que los precios se incrementarían en el mencionado periodo de tiempo, mientras que el restante 25% estima que se mantendrían estables (Figura 21).

En la Figura 22, se muestra la distribución de las ventas de viviendas en los últimos seis meses (diciembre 2018 – mayo 2019) según rango de precio pudiendo apreciarse que apenas el 5% corresponde a viviendas que cuestan 100 mil soles, y que 17% se ubica en el rango de 100 mil a 240 mil soles. Los otros tres segmentos de precios alcanzan la misma proporción (26%).

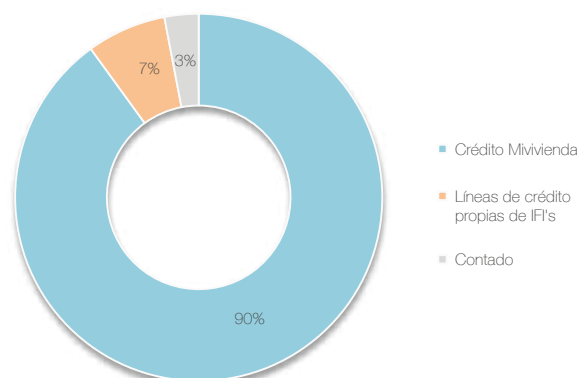
FIGURA N° 22: DISTRIBUCIÓN DE LAS VENTAS DE VIVIENDAS EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (DICIEMBRE 2018 – MAYO 2019), SEGÚN RANGO DE PRECIO DE VIVIENDAS [%]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

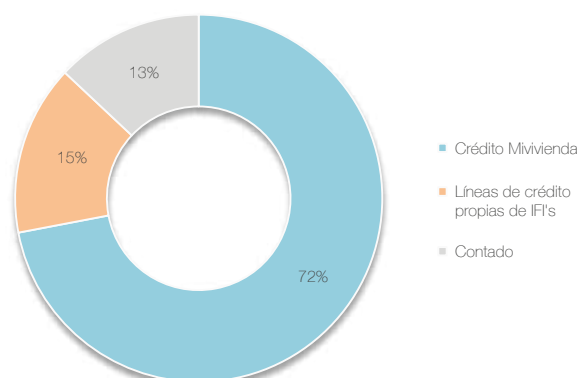
En cuanto a la distribución de los proyectos según modalidad de financiamiento, puede observarse que para el rango de precios de hasta S/. 100,000 la modalidad de financiamiento se concentra mayoritariamente a través del Fondo Mivivienda con el 90% (ver figura 23), situación similar

FIGURA N° 23: DISTRIBUCIÓN DE VIVIENDAS VENDIDAS (PRECIOS HASTA S/.,100,000) EN SUS PROYECTOS EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (DICIEMBRE 2018 – MAYO 2019), SEGÚN MODALIDAD DE FINANCIAMIENTO [%]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 24: DISTRIBUCIÓN DE VIVIENDAS VENDIDAS (PRECIOS DE S/.,100,001 A S/.,240,000) EN SUS PROYECTOS EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (DICIEMBRE 2018 – MAYO 2019), SEGÚN MODALIDAD DE FINANCIAMIENTO [%]

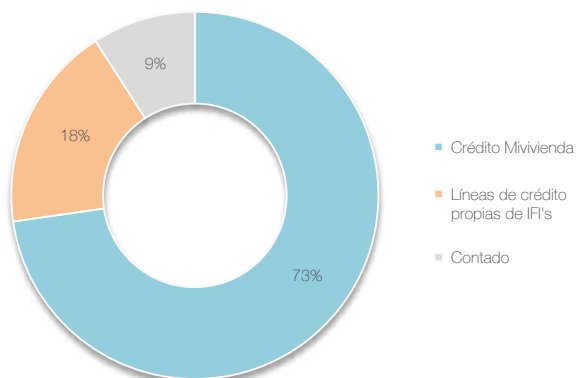


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

ocurre en los dos siguientes rangos de precio: De S/. 100,001 a S/. 240,000 y de S/. 240,001 a S/. 350,000; en los cuales el financiamiento a través del crédito Mivivienda concentra el 72% de las colaciones (ver figuras 24 y 25).

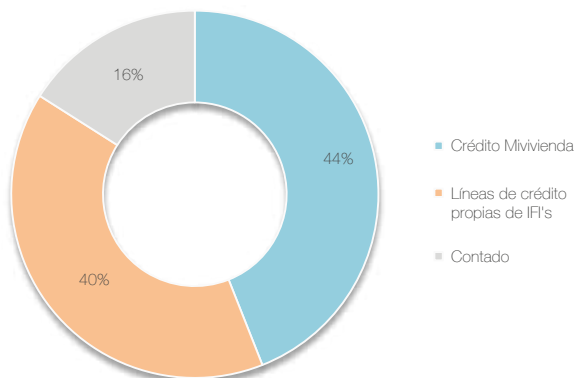
Para el caso del rango de precios de S/. 350,001 a S/. 420,000 si bien al igual que los casos anteriores el financiamiento a través del crédito Mivivienda concentra la mayoría de los créditos con el 44%, en este rango los créditos a través de líneas otorgadas a través de las instituciones financieras se encuentran muy cerca concentrando el 40% de los créditos, el restante 16% de las ventas de viviendas se realiza con pagos al contado (ver figura 26).

FIGURA N° 25: DISTRIBUCIÓN DE VIVIENDAS VENDIDAS (PRECIOS DE S/.240,001 A S/.350,000) EN SUS PROYECTOS EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (DICIEMBRE 2018 – MAYO 2019), SEGÚN MODALIDAD DE FINANCIAMIENTO [%]



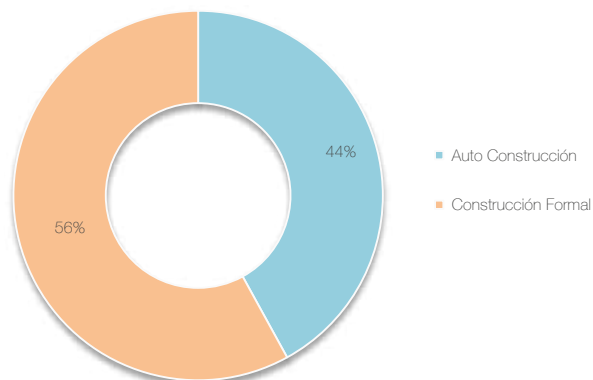
Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 26: DISTRIBUCIÓN DE VIVIENDAS VENDIDAS (PRECIOS DE S/.350,001 A S/.420,000) EN SUS PROYECTOS EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (DICIEMBRE 2018 – MAYO 2019), SEGÚN MODALIDAD DE FINANCIAMIENTO [%]



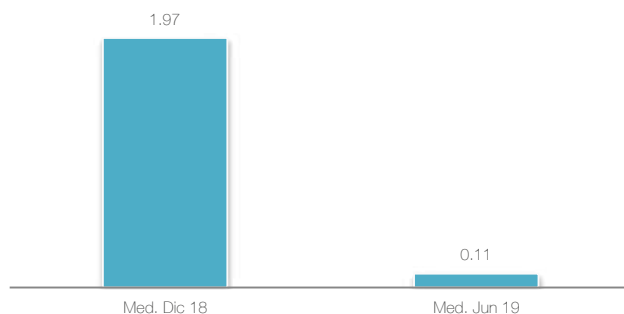
Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 27: DISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS POR VENTAS DE LOS PROVEEDORES DE MATERIALES Y SERVICIOS, SEGÚN SEGMENTO DE MERCADO EN EL 2019 [%]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 28: COMPARATIVO ENTRE SITUACIÓN ESPERADA Y REAL SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (EN SOLES) EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (DICIEMBRE 2018 – MAYO 2019) [%]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

los materiales crecieron en los últimos seis meses, el 50% indicó que éstos se mantuvieron constantes, mientras que el 8% manifestó que se redujeron.

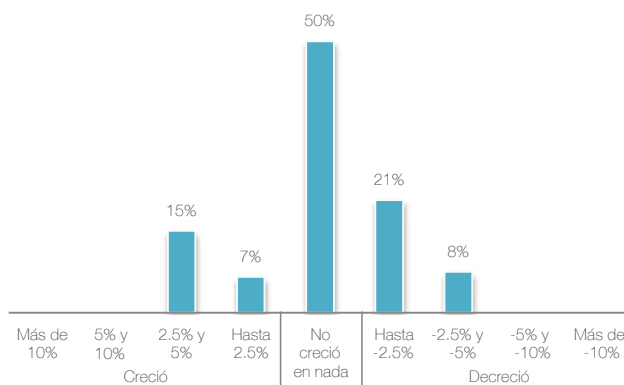
MATERIALES Y SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN

Según las empresas proveedoras de materiales y servicios para la construcción para el 2019, el 56% de sus ingresos por venta proviene del mercado de la construcción formal, cuatro puntos porcentuales menos de lo registrado en la medición anterior del IEC (Figura 27).

De otro lado, en el mes de diciembre de 2018, los proveedores esperaban que los precios de venta de sus productos se incrementasen en 1.97% en promedio, el aumento real reportado en esta medición fue sólo de 0.11% (Figura 28).

En la Figura 29 se puede apreciar que el 22% de los proveedores de bienes y servicios ha señalado que los precios de

FIGURA N° 29: SITUACIÓN REAL SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (EN SOLES) EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES DICIEMBRE 2018 – MAYO 2019), POR RANGOS [%]

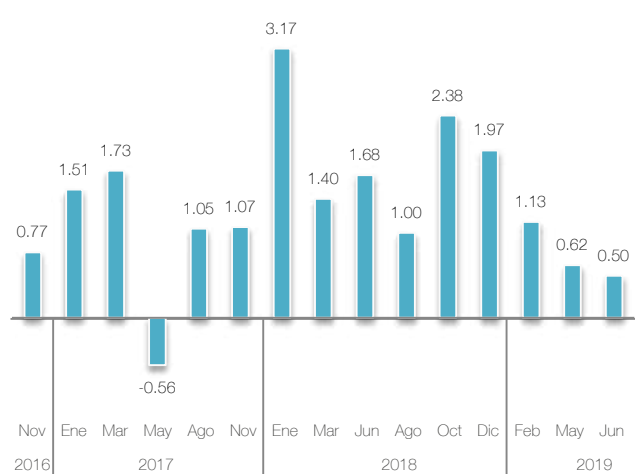


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Los proveedores de materiales y servicios esperan que el precio de sus productos, en promedio, se incremente en 0.50% entre junio y noviembre 2019, la cifra más baja registrada desde agosto de 2017 (Figura 30).

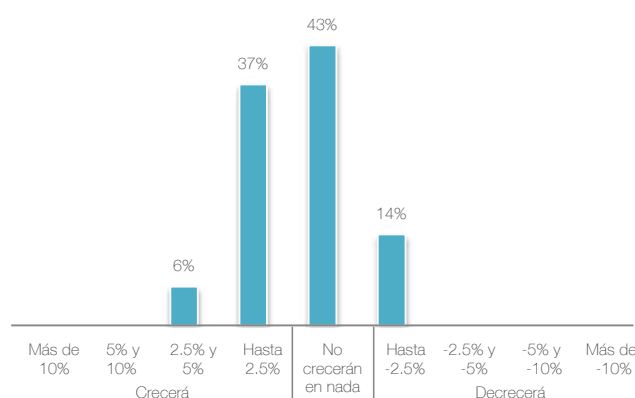
Finalmente, en la Figura 31 se puede apreciar que el 43% de los proveedores de bienes y servicios estima que los precios de los materiales aumentarán en los próximos seis meses, mientras que el 43% estima que los precios no sufrirán variación alguna y el restante 14% que estos disminuirán.

FIGURA N° 30: EVOLUCIÓN DE LAS EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (EN SOLES) EN LOS PRÓXIMOS SEIS MESES (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 31: EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE LAS VIVIENDAS (EN SOLES) EN LOS PRÓXIMOS SEIS MESES (JUNIO - NOVIEMBRE 2019), POR RANGOS (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

CONCLUSIONES

Esta investigación del IEC-CAPECO muestra que las expectativas de las empresas del sector construcción sobre su nivel de actividad se han moderado en relación con la percepción recogida en la anterior medición de hace dos meses. Los resultados del tercer bimestre y las perspectivas para el cuarto (incremento de alrededor de 4.7% en ambos casos) son inferiores a los que se preveían en mayo (aumento cercano al 5.6%).

Y aunque la perspectiva para todo el 2019 es algo mejor (+5.6%), ésta es casi 7 décimas de punto menor a la estimación efectuada en el mes de mayo. Es en el segmento de contratistas de infraestructura donde se encuentra la mayor disminución de expectativas para el presente año (-3.2%). En los otros dos segmentos se aprecia un mejor pronóstico por parte de las empresas: crecerían 6.7% los promotores inmobiliarios y 5.1% los proveedores de bienes y servicios de construcción.

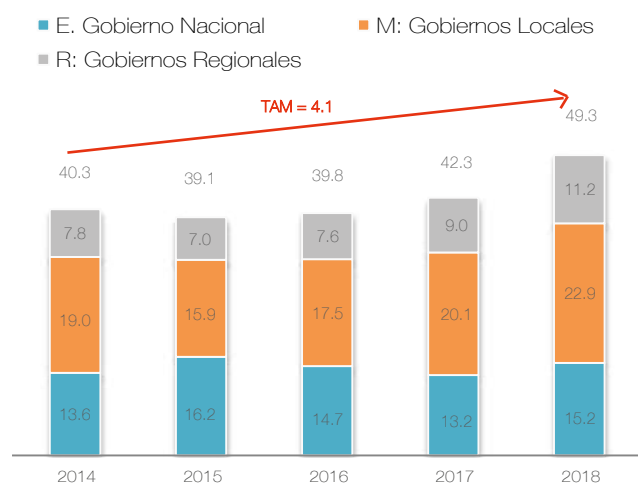
Cabe precisar que esta merma en las expectativas coincide con la revisión a la baja que ha efectuado el Banco Central de Reserva, sobre el desempeño de la actividad constructora para el 2019: pasó de estimar +6.5% en marzo a +5.4% en junio. En este reajuste ha tenido mucho que ver con el resultado del PBI sectorial registrado en mayo (-0.3%), explicado sobre todo por la abrupta caída del avance de la obra pública en ese mes (-17.9%). Como puede observarse, en este momento, las proyecciones de crecimiento de la actividad constructora efectuadas por el BCR y por CAPECO a través del IEC, son muy similares.

El Banco Central también ha reducido las perspectivas para el sector construcción para el 2020: de 7.5% en marzo a 6.9% en junio. Además, el ente emisor ha ajustado a la baja sus estimados de inversión privada para el presente año (de 6.5% a 3.8%) mientras que la inversión pública apenas crecería 1.0%. Esto querría decir que las dificultades que atraviesa el sector no son solo de carácter coyuntural sino que tienen también un componente estructural, como lo ha venido sosteniendo CAPECO de forma reiterada.

Cada vez queda más claro que la baja ejecución de la obra pública está asociada a que el actual modelo de gestión estatal de infraestructura no es capaz de ejecutar eficientemente los recursos presupuestales disponibles, los que se han ido incrementando paulatinamente. En efecto, como se aprecia en la Figura 32, en los últimos cinco años, los recursos asignados a la inversión pública en el Presupuesto

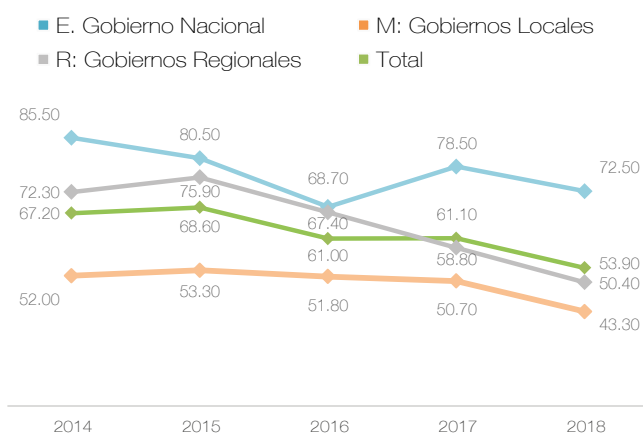
General de la República han venido creciendo a un ritmo de 4.1% promedio anual. Sin embargo, como se muestra en la Figura 33, el nivel de ejecución promedio en ese periodo apenas alcanza al 62.0%.

FIGURA N° 32: PRESUPUESTO EN PROYECTOS DE INVERSIÓN - GOBIERNO TOTAL (Miles de millones de soles 2014 – 2018)



Fuente: Consulta amigable MEF "Seguimiento de ejecución presupuestal"

FIGURA N° 33: % DE EJECUCIÓN REAL vs PRESUPUESTO EN PROYECTOS DE INVERSIÓN - GOBIERNO TOTAL (2014 – 2018)



Fuente: Consulta amigable MEF "Seguimiento de ejecución presupuestal"

En esta misma gráfica, se puede verificar que los menores niveles de ejecución presupuestal se dan en los gobiernos regionales y locales que concentran el 65.4% de los recursos estatales de inversión en los últimos cinco años, lo que pone en cuestión la eficiencia del actual modelo de descentralización. En nuestro país existen 26 regiones (antes habían 24 departamentos), 196 provincias de las cuales el 43% tiene una población promedio de 25 mil pobladores; y 1 874 distritos, 75% de los cuales cuenta con un promedio de 3 mil pobladores. No existe diferencia significativa en las competencias de los gobiernos sub-nacionales en función

de su mayor población o actividad económica. El resultado es la dispersión de la inversión pública y la ineficiencia de la administración general del Estado.

Es cierto que existen factores coyunturales que son relevantes como la paralización de obras afectadas por casos de corrupción, por el incremento de la percepción de riesgo sectorial que estos casos genera y dificulta la obtención de fianzas bancarias, por la puesta en vigencia de una nueva norma de contratación pública a principios de año lo que demanda un proceso de aprendizaje, hoy más evidente porque al mismo tiempo iniciaron su gestión nuevas autoridades locales y regionales.

Pero el gran desafío es la modificación radical del modelo de gestión pública que permita incrementar la eficiencia en la ejecución, la calidad y durabilidad de las infraestructuras y edificaciones resultantes y la integridad y competencia en las contrataciones estatales. Entendiendo que la adopción de este nuevo modelo de gestión es una tarea de largo plazo, y teniendo en cuenta la inminencia de la celebración del Bicentenario de la Independencia de nuestro país en el año 2021, se propone como objetivos, llegar a esta fecha emblemática con cinco instrumentos fundamentales consensuados y aprobados:

- Una nueva estructura de organización estatal para la planificación territorial y la gestión de megaproyectos de infraestructura y edificación, a partir de la descentralización del CEPLAN y la constitución de seis entidades macro-regionales de desarrollo territorial, una para Lima Metropolitana.
- Un Plan Nacional de Infraestructura de mediano plazo con vigencia quinquenal, que se organice a partir de las macro-regiones establecidas en la nueva estructura de organización estatal. El Plan debe establecer los lineamientos nacionales de desarrollo territorial; identificar y priorizar las principales necesidades a satisfacer, definir los mecanismos para gestionar las infraestructuras; determinar las fuentes de financiamiento y los medios para repagar las inversiones, y establecer indicadores para la medición del desempeño de los diferentes componentes del Plan.

Adicionalmente, el Plan deberá introducir mecanismos indispensables para un nuevo modelo de gestión de infraestructuras, entre los cuales está el establecer un nuevo enfoque de calidad en la concepción de las infraestructuras, priorizando la eficiencia y durabilidad del servi-

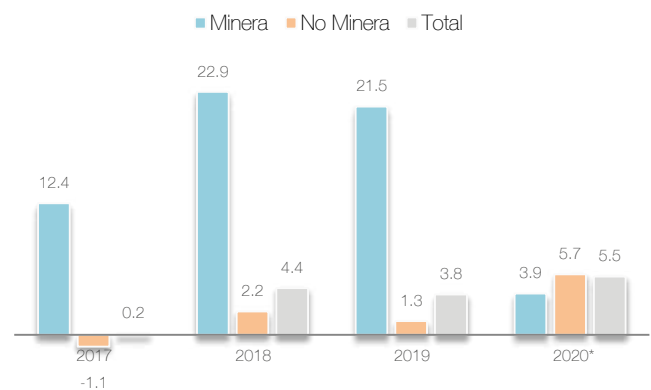
cio; la mejor respuesta frente a desastres y emergencias; la idoneidad de diseños y obras; la adopción de nuevas tecnologías; y la evaluación en todo el ciclo de vida de las infraestructuras.

- c) Un nuevo modelo de contratación estatal, tanto para las obras públicas como para las asociaciones público-privadas, que refleje una nueva visión de la gestión de infraestructuras y edificaciones y que priorice la calidad y sostenibilidad de las obras así como la transparencia de los procesos de contratación. Esencialmente, este nuevo modelo debe basarse en la introducción de nuevos actores, medios tecnológicos y operativos innovadores que hagan eficientes los procesos y reduzcan los márgenes para actos impropios o delictivos.
- d) Una estrategia de digitalización de la gestión de infraestructuras y edificaciones tanto públicas como privadas. Por el lado público, es necesario aprobar y poner en marcha un Plan BIM Gobierno -similar al que se vienen desarrollando en Chile, Brasil y México- que permita la gestión de proyectos desde la fase inicial del diseño hasta la finalización del ciclo de vida de infraestructuras. Por el lado privado, se requiere la automatización de procesos de otorgamiento de licencias de edificaciones y habilitaciones urbanas.
- e) Un Consejo Nacional de Infraestructura que permita una interacción abierta y transparente entre los sectores público y privado para propiciar la presentación, discusión, aprobación y seguimiento de los instrumentos que hagan viable el nuevo modelo de gestión que se propone, prioritariamente los cuatro mecanismos señalados en este numeral.
- El Consejo servirá además como una entidad asesora a la que las instituciones públicas puedan recurrir para validar sus iniciativas y para proponer soluciones a temas conflictivos que afecten a la actividad constructora. El Consejo puede ayudar también a garantizar que los cambios de gobierno no afecten la continuidad de las políticas públicas vinculadas a la infraestructuras y a las edificaciones.

De otro lado, la investigación del IEC bajo comentario, destaca que para los empresarios de la construcción que conforman el panel, el rubro que mejor desempeño tendrá en el 2019 será la infraestructura privada. En esto, el sector empresarial parece coincidir con las proyecciones oficiales que, como ya se ha señalado, va a tener un crecimiento casi cuatro veces mayor, en términos relativos, que la inversión

privada. Como se aprecia en la Figura 34, el BCRP considera que será el sector minero el que lideraría largamente la inversión privada en el presente año.

FIGURA N° 34: VARIACIÓN PORCENTUAL ANUAL DE LA INVERSIÓN POR SECTOR ECONÓMICO (2017 - 2020)



Fuente: BCRP - Reporte de Inflación Junio 2019

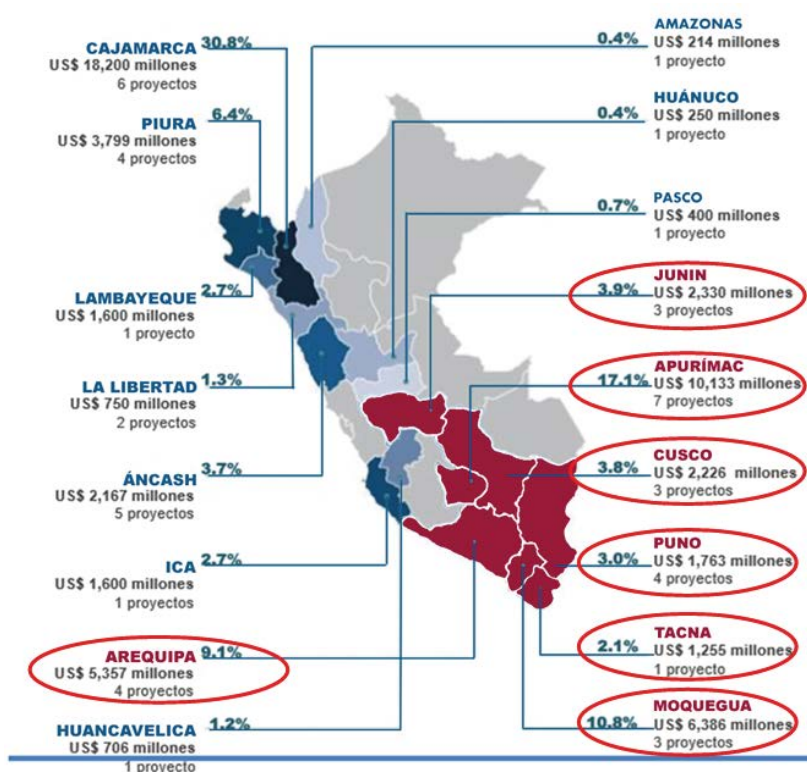
[*] Proyección

Sin embargo, como se ha mencionado en anteriores presentaciones del IEC, estas expectativas podrían ser afectadas por la acción de comunidades y autoridades políticas regionales y locales que se oponen radicalmente a la actividad minera. Este conflicto ya se había producido hace algunas semanas en Las Bambas y ahora se ha reactivado en el Valle del Tambo de Arequipa a raíz del otorgamiento de la licencia de construcción para el proyecto Minero Tía María. Las autoridades regionales y locales de la zona vienen liderando una movilización para solicitar no sólo la anulación de la licencia sino la cancelación del proyecto.

Esta situación de rechazo a la inversión minera puede extenderse rápidamente a otras regiones como Cusco, Junín, Moquegua, Puno y Tacna, en las que sus autoridades tienen una posición abiertamente anti-minera o de debilidad frente a un eventual rechazo de determinados sectores sociales y políticos al desarrollo de industrias extractivas. En estas siete regiones del país se concentra el 50% de la cartera total de proyectos y el 74% de la inversión en proceso de desarrollo (Inversión estimada en las 7 regiones US\$ 29 450 MM). Respecto a la producción del cobre, estas regiones concentran el 100% de la fundición, el 98% de la refinación y el 73% de los concentrados a nivel nacional. (Figura 35).

Independientemente de que el gobierno deberá enfrentar los conflictos en marcha, es necesario adoptar una nueva estrategia para asegurar una adecuada articulación entre los proyectos de desarrollo productivo (minero, energético, agroindustrial, entre otros) y la población, de manera que se

FIGURA N° 8: PROYECTOS FERROVIARIOS EXISTENTES Y EN DESARROLLO AÑOS 2018-2021



Dirección General de Promoción y Sostenibilidad Minera

Fuente: Ministerio de Energía y Minas

involucra a las autoridades locales y regionales y a las comunidades en las etapas iniciales de los proyectos, contribuyendo así a comprender mejor los alcances y beneficios de estos grandes emprendimientos, lo que facilitará su legitimación. Tal estrategia debería considerar lo siguiente:

- Formulación y aprobación de un Plan de Desarrollo Territorial en el ámbito de influencia de cada megaproyecto, con el propósito de identificar las necesidades de la población, reconocer sus potencialidades y recoger las expectativas de los diferentes actores locales, lo que permitirá determinar los proyectos estratégicos que deben ejecutarse para asegurar el cumplimiento del Plan. Deberá desarrollar además una línea de base que permita luego una evaluación de los impactos de los diferentes componentes del Plan de Desarrollo y del megaproyecto productivo.
- Creación de un Programa de Inversiones a ejecutar en el corto, mediano y largo plazo. Las inversiones de corto plazo deberían efectuarse con recursos del Fondo de Adelanto Social y de aportes de Responsabilidad Social de las empresas que desarrollarían los proyectos productivos. Las de mediano y largo plazo deberían provenir fundamentalmente de los recursos fiscales recaudados

cuando el proyecto entre en operación, parte de los cuales podrían adelantarse, a cambio del otorgamiento de la "licencia social".

- Conformación de un Equipo Técnico competente para cada proyecto, que se encargará de hacer un seguimiento de la formulación y aprobación de estudios, la gestión de recursos, la ejecución de obras y la puesta en marcha de las infraestructuras o servicios resultantes incluidos en el Programa de Inversiones. Este Equipo Técnico podrá ser financiado con recursos del FAS o de las empresas involucradas.
- Implementación de un mecanismo de Generación de Empleo, que considere la capacitación de la población local en las etapas de construcción, operación y mantenimiento de infraestructuras y servicios; la optimización de las actividades productivas actuales y de los servicios que brindan los gobiernos locales.

- Constitución de una Instancia Permanente de Coordinación del Plan de Desarrollo, constituida por representantes de los tres niveles de gobierno, de las comunidades, de las juntas de usuarios y de la empresa. Esta instancia deberá propiciar los acuerdos que permitan tanto la ejecución del Plan como del megaproyecto; efectuar un seguimiento a dichos acuerdos y procesar las posibles discrepancias que se presenten en su implementación.

La encuesta del IEC ha registrado además, que un segundo rubro que tendrá mejor desempeño en el 2019, será el sector inmobiliario, en particular el de la vivienda social. De acuerdo con esta investigación, el desempeño del mercado inmobiliario está fuertemente influenciado por la consolidación del crédito Mivivienda, que podría terminar el año con un récord de colocación (casi 13 500 operaciones). Parte importante del repunte de este programa, es el Bono Verde que ya explica un 40% del total de créditos Mivivienda desembolsados hasta el momento en el presente año.

Este mayor dinamismo del mercado inmobiliario explicaría la mayor alza de precios de las viviendas que se ha producido en el último semestre (3.38% frente al 2.41% estimado hace seis meses), aunque se prevé una moderación del incremento para los próximos seis meses: + 2.27%

Sin embargo, estas cifras positivas podrían verse drásticamente reducidas en razón de dos contingencias. La primera de ellas, es la posible aprobación de iniciativas legislativas en el Congreso de la República que, inspiradas en buenas intenciones, podrían causar un grave perjuicio para la generación de oferta de vivienda, especialmente la de interés social. Se trata de los siguientes proyectos:

a) El proyecto N° 1112-2016 que pretende generar suelo urbano para atender la demanda de familias damnificadas por fenómenos naturales. Esta norma dispone que se reserve un mínimo de 8% de las unidades de vivienda de todo proyecto habitacional para damnificados de fenómenos naturales.

Este planteamiento no sólo implicaría en un plazo inmediato un encarecimiento de los precios de las casas y una reducción de la oferta de vivienda social, sino que además estaría dirigida a una demanda casi inexistente, debido a que la gran mayoría de familias damnificadas es atendida con la construcción de su vivienda en su mismo lugar de residencia, como lo demuestran la experiencia de la reconstrucción de Pisco en el 2007 y del Fenómeno del Niño 2017.

b) El proyecto N° 1797-2016 que pretende regula el uso y gestión del suelo, que adolece de similares deficiencias de conceptualización respecto a la problemática del suelo en nuestras ciudades, pero que además propone una serie de disposiciones inconstitucionales como el derecho de adquisición preferente de terrenos privados por parte de las municipalidades, el desarrollo obligatorio y prioritario de proyectos sobre terrenos sin construir y la enajenación forzada de tales terrenos en caso de que los propietarios no cumplan con la construcción obligatoria.

c) El proyecto N° 4022-2018, que propone la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, que además de repetir varios de los conceptos ya planteados en el proyecto 1797 -lo cual implica una innecesaria redundancia- parte de una visión muy parcial de las potencialidades de las ciudades y de la manera de gestionarlas, en un entorno de globalización, de metropolización, de creación de nuevos centros urbanos y de generación de ejes de desarrollo territorial.

d) El proyecto N° 3181-2018, Ley Marco de Vivienda Social que a pesar de su pretendido alcance, no aborda de manera integral el tema de la vivienda en nuestro país, soslaya importantes factores vinculados con la genera-

ción de una oferta habitacional sostenible así como con la complejidad y diversidad de la demanda de vivienda y deja de lado el hecho de que en nuestro país se viene implementando desde hace casi dos décadas, una política pública que – a pesar de sus limitaciones, y contratiempos- ha impulsado la consolidación de un marco institucional en la gestión habitacional, que ha logrado involucrar tanto a entidades públicas y privadas como a los ciudadanos que anhelan acceder a una vivienda adecuada.

Una segunda contingencia son las decisiones arbitrarias de un número cada vez mayor de municipalidades que impiden o retrasan el desarrollo de proyectos inmobiliarios. Entre estas decisiones se encuentran el cobro de tasas por licencias de habilitación urbana y edificación que superan los límites establecidos por la Ley; el incremento de la cobranza de impuestos prediales y arbitrios durante el proceso de construcción; la exigencia de que los propietarios de predios colindantes al de un proyecto declaren que el promotor no le ha causado perjuicio alguno, antes de otorgar la conformidad de obra; el establecimiento de áreas mínimas de departamentos dependiendo de la zona en que se ubique un proyecto; y la anulación de licencias de obra por una supuesta inconformidad en los procesos de aprobación de los parámetros urbanísticos.

Contrariamente, un número significativo de municipalidades no realiza de manera adecuada las tareas de verificación técnica y administrativa de las obras en construcción, incumpliendo sus obligaciones legales y generando incertidumbre acerca de la calidad y seguridad de las edificaciones.

Para contener todas estas contingencias, es indispensable que el Ministerio de Vivienda sea más proactiva en el ejercicio de sus atribuciones en materia de vivienda y desarrollo urbano, entre ellas: (a) la emisión de opinión vinculante cuando exista controversia entre las municipalidades y los propietarios en relación a la aplicación de normas técnicas y administrativas de edificaciones y de habilitaciones urbanas; (b) la capacidad de denunciar ante el INDECOPI a aquellas municipalidades que impongan barreras administrativas ilegales e irrazonables; (c) la facultad de impulsar mejoras en los procesos de supervisión de obras y revisión de proyectos, promoviendo la capacitación y categorización de inspectores municipales y de revisores urbanos; (d) la iniciativa legislativa en materia de vivienda y desarrollo urbano, para proponer regulaciones de suelo y de planificación y gestión urbanas que favorezcan el crecimiento ordenado de las ciudades y la oferta formal de vivienda.

En resumen, las expectativas para la construcción siguen siendo positivas desde el lado de los operadores privados, a pesar de una leve baja registrada en la última medición del IEC. Pero estas perspectivas favorables chocan con los problemas coyunturales y estructurales que afectan la gestión estatal para impulsar la obra pública, promover la inversión privada y el acuerdo social frente a los grandes proyectos productivos, exigir el cumplimiento cabal del marco legal y preservar la seguridad jurídica. Los desafíos son muy demandantes, por lo que es indispensable una firme voluntad política al más alto nivel para enfrentarlos eficientemente. De lo contrario, el nivel de actividad del sector construcción puede reducirse sensiblemente e impactar en la economía en general.

El mercado informal

Por su parte, en el segmento de proveedores de bienes y servicios de construcción el ritmo de operaciones se incrementó en el tercer (4.76%) y cuarto bimestre (4.35%), y se prevé una leve aceleración en el resto del año: crecimiento de 5.07% anual al cerrar el 2019. Este resultado podría estar reflejando un relativo estancamiento del segmento de construcción informal, lo que explicaría también en alguna medida, el que las empresas proveedoras esperen que los precios de sus productos casi no presenten alzas en los próximos seis meses.

Caída de obra pública afecta PBI sectorial

Construcción se contrajo en mayo por segunda vez en el año

PRODUCCIÓN SECTORIAL

De acuerdo con la información que mensualmente publica el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, en mayo de 2019, la actividad constructora registró un decrecimiento de 0.30% respecto al mismo mes del año anterior (**Figura 1**). El PBI de la construcción registró este mes, un desempeño inferior al del PBI Global, a pesar de que este apenas creció 0.63%. El sector registró este mayo por segunda vez una caída

en el año 2019, pues en enero registró decrecimiento de 1.12%. En setiembre del 2018 cayó en -1.87%. Se produce luego de la importante alza presentada en abril (8.73%), el mayor resultado del año (**Figura 2**).

El resultado de mayo en el sector construcción es el tercero de menor caída de los últimos diecisiete meses (**Figura 2**). Además, mayo registra un decrecimiento significativo en parte por rebote estadístico de mayo de 2018 que registró 9.99% de incremento.

En el periodo enero-mayo 2019, la actividad constructora alcanzó una tasa de crecimiento de 2.81% (**Figura 3**), ello representa el tercer mejor resultado de los últimos cinco años, pero una ralentización respecto al 2018 (4.22%). Se destaca el hecho que el incremento del PBI construcción ha sido ligeramente mayor que el del PBI global (136 puntos básicos).

Aunque el crecimiento del periodo es ligeramente positivo, este se encuentra siempre muy por debajo de los niveles registrados en los cinco primeros meses que se alcanzó en el periodo 2010 - 2013.

FIGURA N° 1: PBI GLOBAL Y PBI DE LA CONSTRUCCIÓN: 2015 – 2019 (Periodo: Mayo)

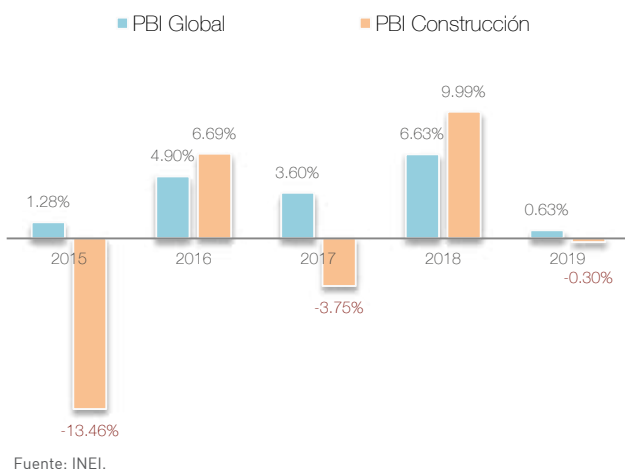
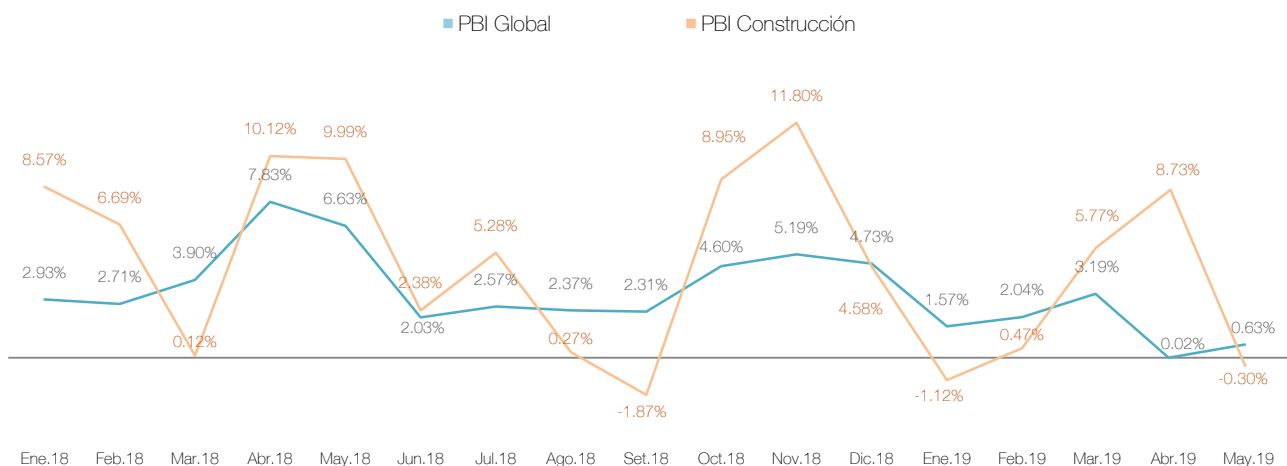
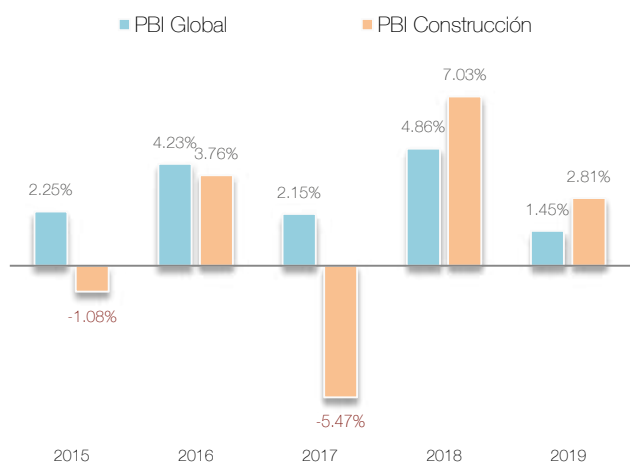


FIGURA N° 2: PBI GLOBAL Y PBI DE LA CONSTRUCCIÓN: 2017 – 2019 (Evolución mensual porcentual)



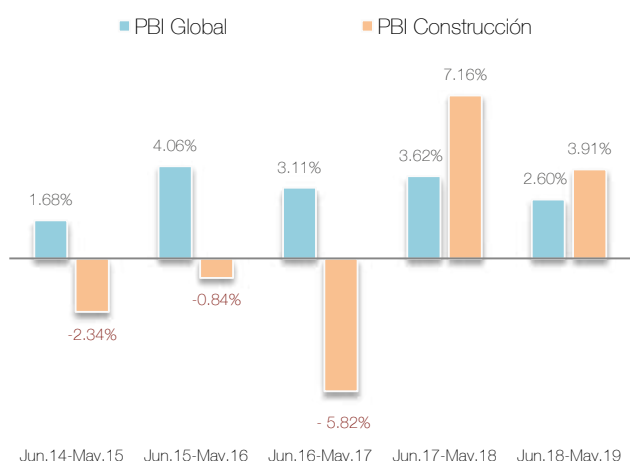
Fuente: INEI.

FIGURA N° 3: PBI GLOBAL Y PBI DE LA CONSTRUCCIÓN: 2015 – 2019
 [(Variación % acumulada del periodo: Enero - Mayo)]



Fuente: INEI.

FIGURA N° 4: PBI GLOBAL Y PBI DE LA CONSTRUCCIÓN: 2014 – 2019
 (Variación % acumulada del periodo: Últimos 12 meses)

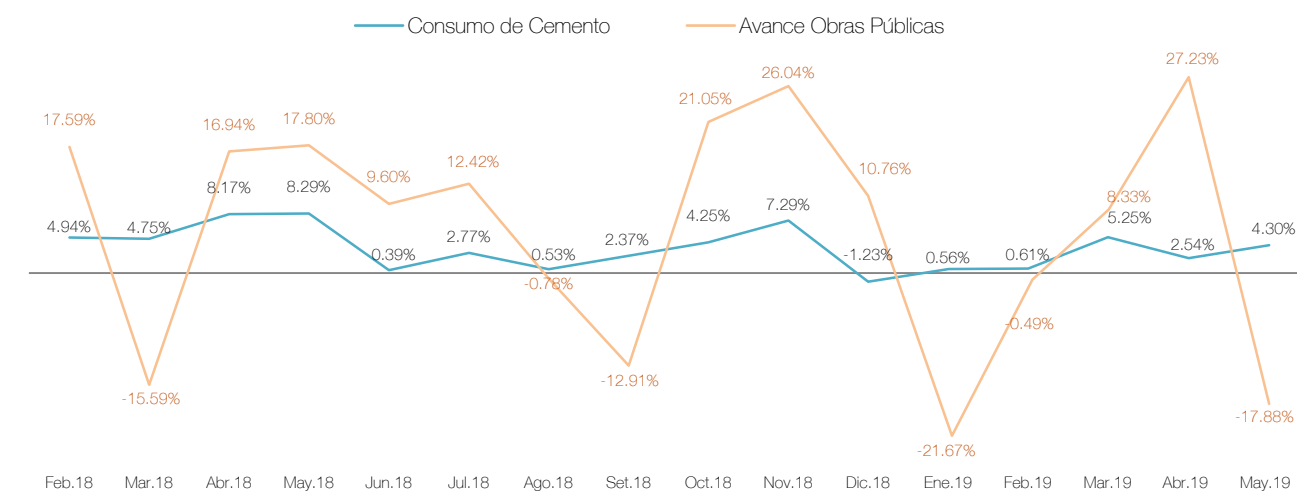


Fuente: INEI.

Por el contrario en la Figura 4 se observa que en los últimos doce meses (junio 2018 – mayo 2019) el PBI de la construcción alcanzó un crecimiento de 3.91%, configurando su mejor segundo desempeño, después del crecimiento del 2018 en similar período, de los últimos cinco periodos interanuales anteriores, consolidando la recuperación que se dio en el 2018, que a su vez revirtió el desempeño negativo obtenido entre 2014 – 2017. Debe reseñarse que, a diferencia de lo ocurrido en los cuatro últimos periodos de comparación, es la segunda ocasión en que la actividad constructora anualizada logró un mejor desempeño que la economía global en el país. Se debe destacar que la recuperación del sector para el año 2018-2019 relevante, pero se encuentra muy por debajo de la performance para periodos de 12 meses que finalizaron en mayo del 2011 (12.4%), del 2012 (8.4%), del 2013 (15.0%) y del 2014 (4.8%).

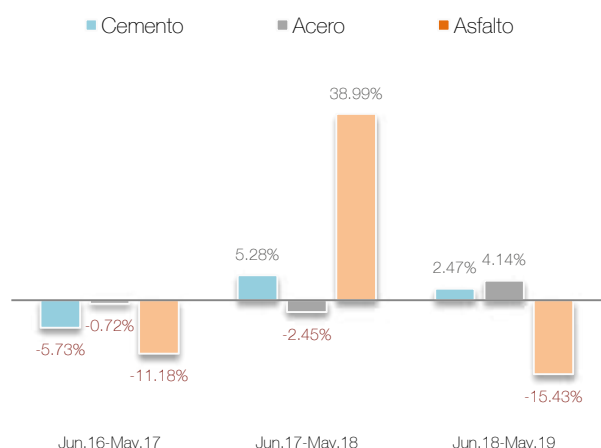
El menor ritmo de actividad sectorial en el mes de mayo se explica por la caída significativa del avance de la obra pública (17.88% en mayo), el segundo peor resultado de los últimos 16 meses. Vale la pena mencionar que, luego del pico en abril 2019, la tasa mensual más alta en los últimos 16 meses, se observó una drástica caída, como consecuencia de la debilidad estructural del Estado en sus diferentes niveles para sostener una ejecución eficiente. Se observa en la figura adjunta que, luego de drásticas caídas como las producidas en marzo y setiembre del 2018 y enero del 2019, se dieron importantes repuntes. A pesar de ello, el gobierno espera que en el segundo semestre del 2019 una recuperación de las inversiones locales, regionales y de reconstrucción con cambios que favorecerá la recuperación del sector. Sin embargo estas expectativas podrían estar sobre estimadas, teniendo en cuenta el comportamiento positivo alcanzado en el último trimestre del 2018 (figura 5).

FIGURA N° 5: VARIACION % MENSUAL DE PRINCIPALES COMPONENTES DEL PBI CONSTRUCCIÓN: 2017 – 2019



Fuente: INEI.

FIGURA N° 6: CONSUMO INTERNO DE INSUMOS DE LA CONSTRUCCIÓN: 2016 – 2019 (Periodo: Últimos 12 meses)



Fuente: INEI.

Por otro lado, el consumo interno de cemento registra a mayo, según cifras del INEI un crecimiento de 4.30%, el mejor resultado luego de noviembre 2018 en que creció 7.29% y de marzo en 2019 en que subió en 5.25%. Es importante señalar que, en este periodo, solo se registró un decrecimiento de -1.23% en diciembre 2018, en los demás meses el desempeño fue siempre positivo.

Si se analiza el consumo de cemento, acero y asfalto de los últimos doce meses, tal y como se muestra en la **Figura 6**, se comprueba que los tres indicadores tuvieron un comportamiento diferente +2.47%, +4.14% y -15.43% respectivamente, siendo ligeraa la recuperación del cemento, acero y notoria la desaceleración del asfalto. El menor consumo de asfalto puede atribuirse a una retracción en las obras viales desde hace varios meses.

PRECIOS DE CONSTRUCCIÓN

El acero, los ladrillos y la loseta presentaron un muy ligero incremento de precios en mayo 2019 (respecto al mes anterior), mientras que el cemento y la mano de obra no sufrieron variación.

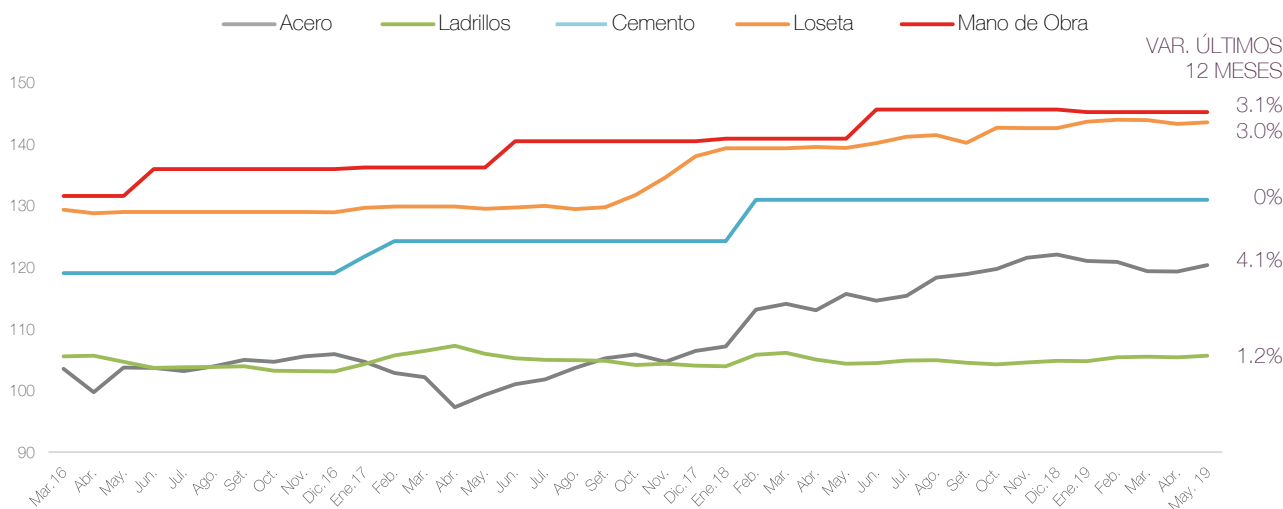
En el caso del costo de la mano de obra de construcción, sin embargo, es importante precisar que en mayo 2019 se observa una variación de 3.1% respecto a mayo 2018, como producto de la aprobación del pliego sindical entre la Federación de Trabajadores en Construcción Civil del Perú y CAPECO (acordada en julio del 2018).

Por su parte, el precio del cemento no presentó variación alguna, en los últimos 12 meses. En relación con diciembre de 2009 (periodo base), el precio de este material de construcción ha acumulado un aumento de 31.0%, ubicándose en el tercer lugar entre los principales insumos de la construcción que registra un mayor incremento desde entonces.

El precio de la loseta apenas creció en mayo (0.02%), acumulando un incremento de 0.6% en lo que va del año y un incremento de 3.0% en los últimos doce meses. Comparado con el mes base (diciembre 2009), el precio de este producto creció 43.6%, siendo el insumo que registra un mayor crecimiento de precios después de los salarios.

El acero también creció ligeramente su precio en 0.8% en mayo, acumulando una baja de -1.4% respecto a diciembre 2018, siendo éste el insumo de la construcción que más ha aumentado en los últimos doce meses (4.1%). En relación al

FIGURA N°7: EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DE LOS INSUMOS DE LA CONSTRUCCIÓN: 2015 – 2019 (Índice Base: Diciembre 2009 = 100)



Fuente: INEI.

año base, el precio de este material registra un crecimiento de 20.4%, siendo el segundo de los insumos con menor incremento de precio entre todos los evaluados, pero siendo también el que más volatilidad ha presentado.

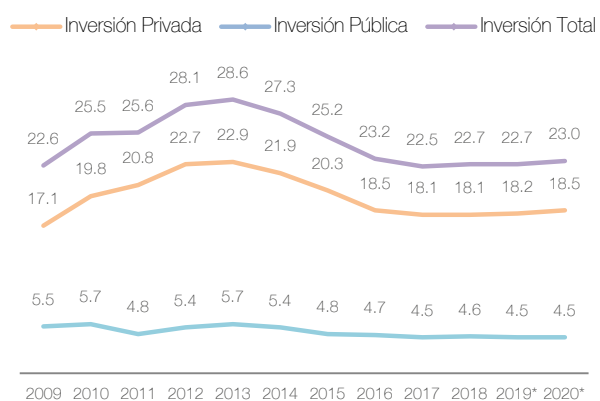
Por último, el precio del ladrillo ha registrado un ligero incremento mensual de 0.3% en mayo 2019, en los últimos doce meses ha tenido un crecimiento de 1.2%. Si se compara con el año base (2009), el precio del ladrillo registra un alza de 5.6%, resultando en el insumo que menos ha incrementado su precio entre todos los registrados.

INVERSIÓN PÚBLICA Y PRIVADA

El último Reporte de Inflación publicado por el Banco Central de Reserva en el pasado junio, señala que la inversión bruta fija alcanzaría el 22.7% del PBI en el año 2019, es decir el mismo nivel del año anterior, destacando también que el BCRP ha reducido su anterior estimación efectuada en marzo del año 2019 en 30 puntos básicos. El 80.2% de esta inversión se deberá al sector privado (Figura 8). Igualmente, la proyección del peso específico de la inversión para el 2020 se ha reducido a 23% del PBI (40 puntos básico menos) respecto a la estimación hecha por el BCR en marzo 2019. Esto reflejaría un estancamiento de la contribución de la inversión al PBI.

Como se indicó en el IEC-23 (marzo 2019, páginas 19 y 20) tanto la inversión privada como pública están lejos de alcanzar los niveles de los años 2012-2014 por un entorno nacional desfavorable a las inversiones en especial referidas al sector minero y a la Infraestructura Pública.

FIGURA N° 8: INVERSIÓN BRUTA FIJA: 2009 – 2020 (% del PBI real)

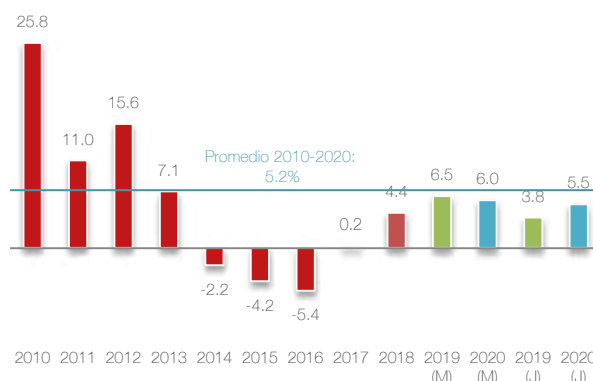


Fuente: BCRP – Reporte de Inflación Junio 2019

*Estimado

Después de haber cerrado el año 2018 con un crecimiento de 4.4% en la Inversión Privada, las expectativas para el año 2019 eran positivas, al punto que el propio BCR estimaba un crecimiento del 6.5% para el 2019 y 6.0% para el 2020, sin embargo trascurrida la mitad del año, el BCR (Reporte Inflación Junio 2019) ha revisado a la baja estas cifras con una reducción de 170 puntos básicos para el 2019 (3.8%) e igualmente una reducción de 50 puntos básicos para el 2020 (5.5%). Como se señaló en el IEC-21 (noviembre 2018) la posición de la población y el de las autoridades políticas del sur del país abiertamente anti mineras, provocó eventos importantes como la paralización de las Bambas, que puede afectar a todo el Corredor minero (Apurímac, Cusco, Arequipa) y ahora amenaza bloquear el proyecto Tía María (Arequipa). Ello ha provocado una alta incertidumbre, lo que ha derivado en un mayor riesgo percibido por el inversionista privado, reduciendo el ritmo de las inversiones y lo que pone en peligro las inversiones mineras programadas para el 2019-2020 estimadas por más de US\$ 19.6MM.

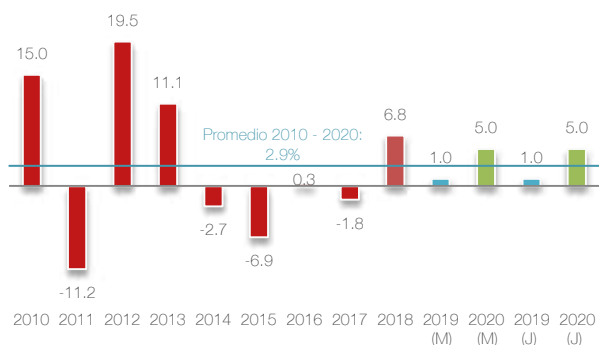
FIGURA N° 9: INVERSIÓN PRIVADA: 2010 – 2020 (% variación real)



Fuente: BCRP – Reporte de Inflación junio 2019 – Proyecciones 2019 y 2020

En cuanto al nivel de la inversión pública luego de haber crecido 8.4% el 2018, lo que implicó un significativo cambio de tendencia respecto al decrecimiento consecutivo en el periodo 2014-2017 (Figura 10), para el 2019 el pronóstico es más conservador, proyectándose tan solo un aumento de 1.0% que se sustenta en el retraso de importantes obras públicas, y a que el grueso de obras de los Juegos Panamericanos se terminó el año pasado. A ello se suma que, tal como CAPECO había previsto en el IEC-21 (noviembre 2018), el cambio de autoridades a nivel de gobiernos locales y regionales ha provocado una reducción en las obras públicas a esos niveles que ha continuado hasta el momento..

FIGURA N° 10: INVERSIÓN PÚBLICA: 2010 – 2020 [% variación real]



Fuente: BCRP – Reporte de Inflación junio 2019 – Proyecciones 2019 y 2020

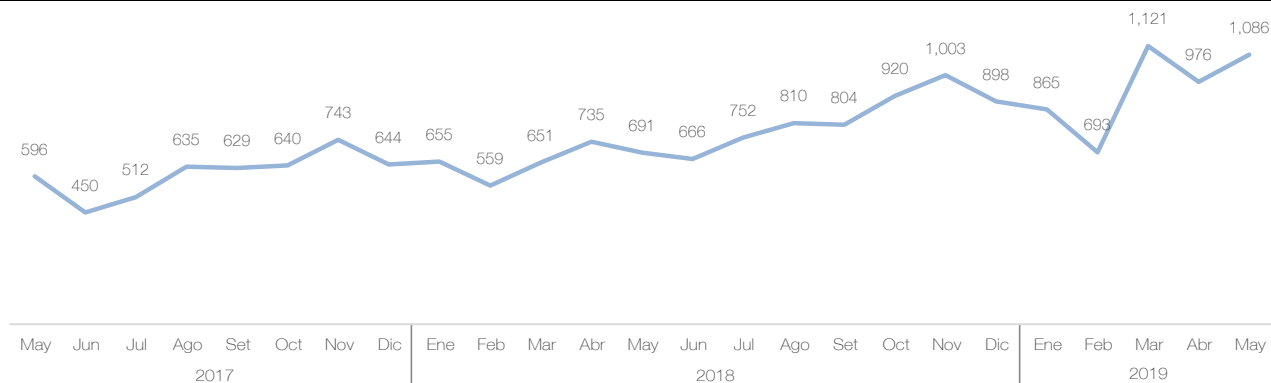
VIVIENDA SOCIAL

El número de créditos hipotecarios desembolsados por el Fondo Mivivienda S.A. (FMV S.A.), registró un crecimiento interanual acumulado de 44.1% hasta mayo 2019 respecto al mismo periodo del 2018 (Figura 11). Debe destacarse que, en mayo, se desembolsó el segundo mayor número de operaciones (1 086) de los últimos 24 meses (mayo 2017 a la fecha).

El número tal de créditos Mivivienda otorgados el año 2018 fue de 9 144, cifra 28.8% mayor a la registrada el año anterior (como CAPECO previó en el IEC21). La recuperación del año 2018 en relación a la caída consecutiva registrada en los últimos 4 años marca un cambio de tendencia importante. Sin embargo, este volumen anual es similar a lo registrado el año 2005, es decir que recién se está recuperando niveles de colocación de hace 13 años atrás. Teniendo en cuenta el desempeño alcanzado en los 5 primeros meses del 2019, el volumen anual de crédito en el 2019 estaría entre 10 417 y 13 461 desembolsos, es una subida de entre 14% (crecimiento aritmético) y 47% (crecimiento geométrico), niveles significativamente superiores a los obtenidos en el 2018. De de cumplirse la proyección optimista se podría romper el récord anual del año 2013 (13 164 créditos desembolsados).

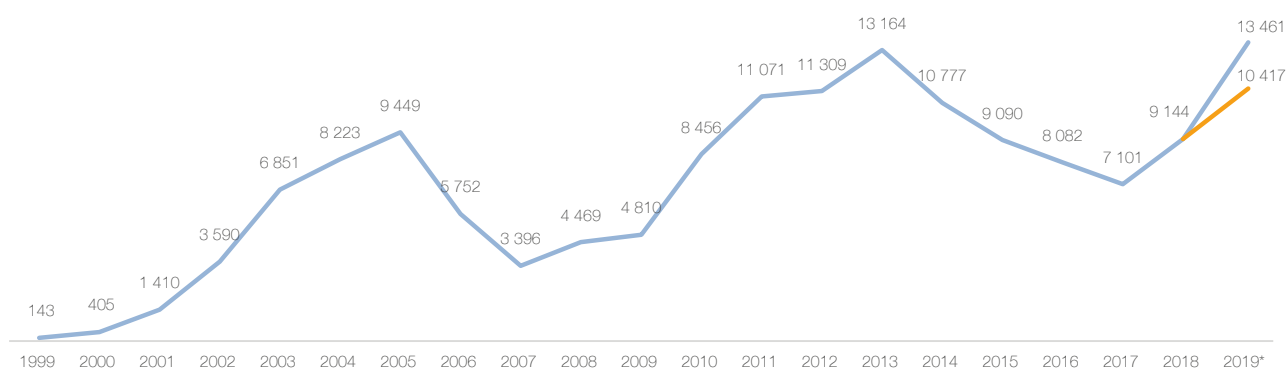
Dentro del desempeño de estos créditos hipotecarios, debe relevarse el de la modalidad que incluye el otorgamiento del Bono Verde, la cual alcanzó el año 2018 una colocación de 2 001 créditos que represento el 22% del total de la colocación de créditos Mivivienda para ese mismo año. Para el periodo entre enero - mayo del 2019 el Bono Verde representó el 39.9% (1 892) del total de créditos Mivivienda para

FIGURA N° 11: COLOCACIÓN DE CRÉDITOS HIPOTECARIOS MIVIVIENDA: 2016 – 2019 (Número de créditos por mes)



Fuente: Fondo Mivivienda

FIGURA N° 12: COLOCACIÓN DE CRÉDITOS HIPOTECARIOS MIVIVIENDA: 1999 – 2019* (Número de créditos)

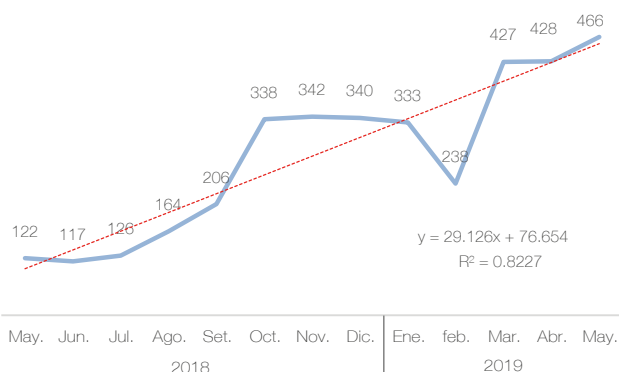


Fuente: Fondo Mivivienda

* Proyección 2019 en base a gradiente aritmética y geométrica de enero a mayo 2019.

ese mismo periodo (4 741), en la figura 13 se puede observar la evolución mensual y tendencia lineal de esta modalidad de créditos Mivivienda.

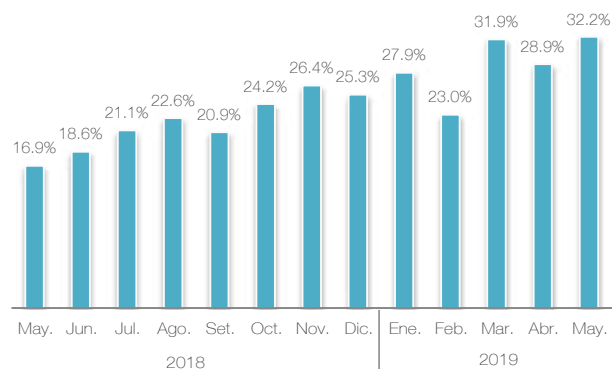
FIGURA N° 13: EVOLUCIÓN MENSUAL DEL NÚMERO DE BONO VERDE – CREDITOS MIVIVIENDA (Últimos 12 meses 2018-2019)



Fuente: Fondo Mivivienda

Retornando al desempeño general de los créditos Mivivienda se observa que, en los últimos 12 meses, estos créditos han ganado una cuota de mercado importante a nivel de los créditos hipotecarios de todo el sistema financiero peruano : 32% en Mayo 2019 (Ver figura 14) .

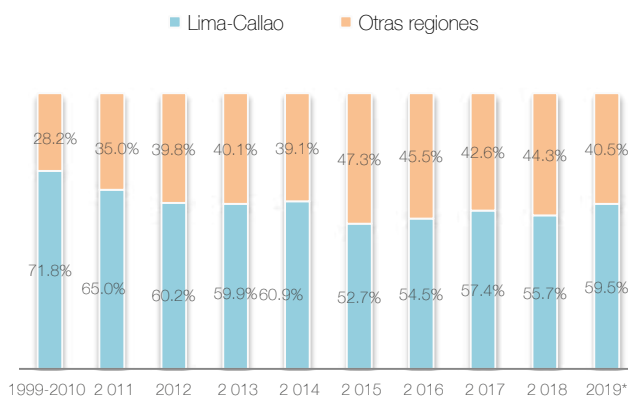
FIGURA N° 14: EVOLUCIÓN DE LA CUOTA DE MERCADO EN NÚMERO MENSUAL DE CRDITOS MI VIVIENDA RESPECTO AL TOTAL DE CRÉDITOS DELSISTEMA FINANCIERO



Fuente: Fondo Mivivienda

Lima-Callao concentra el 63.8% de los 147 109 créditos otorgados por el Fondo Mivivienda desde el año 1999, en que esta entidad inició sus operaciones, hasta mayo del 2019. Sin embargo, esta proporción se ha ido reduciendo en todo este tiempo, a punto tal que, para el acumulado de enero - mayo del 2019, el 40.5% de operaciones desembolsadas por el Fondo correspondieron a colocaciones efectuadas en otras regiones (Figura 15), el quinto mejor nivel detrás del 47.3% alcanzado en el 2015.

FIGURA N° 15: DESEMBOLSOS DE PRODUCTOS MIVIVIENDA (%) SEGÚN REGIÓN (Al 31 de mayo de 2019)

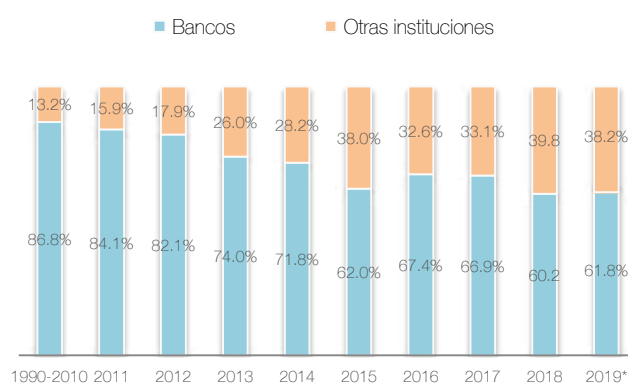


Fuente: Fondo Mivivienda

*Proyectado en base a datos al 31.05.2019

La participación de los bancos en la colocación de créditos hipotecarios del Fondo Mivivienda se ha ido reduciendo de forma consistente en el tiempo. En los primeros años, nueve de cada diez operaciones eran otorgadas por estas entidades. Durante el 2018 se había alcanzado un récord en la estructura de créditos para vivienda social: 39.8% de los desembolsos fueron efectuados a favor de instituciones no bancarias, aunque entre enero y mayo 2019 se reduce a 38.2% a pesar de lo cual, esta es la tercera mejor participación desde los inicios del Fondo Mivivienda. (Figura 16).

FIGURA N° 16: COLOCACIONES DE CRÉDITOS MIVIVIENDA POR TIPO DE IFI –TOTAL NACIONAL (1999-2019 Mayo)

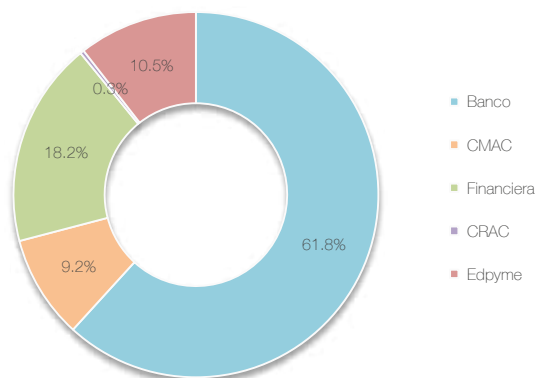


Fuente: Fondo Mivivienda

*Proyectado en base a datos al 31.05.2019

Como se aprecia en la Figura 17, en estos 5 primeros meses del año 2019, los bancos y las financieras fueron las entidades que mayor participación han alcanzado en la colocación de créditos del Fondo Mivivienda (61.8% y 18.2%), mientras que las Edpymes y las Cajas Municipales representaron el 10.5% y 9.2% de estas operaciones. Merece reseñarse la casi inexistente presencia de las Cajas Rurales (0.3%) en el mercado hipotecario de viviendas social actualmente,

FIGURA N° 17: COLOCACIONES DE CRÉDITOS MIVIVIENDA POR TIPO DE IFI - TOTAL NACIONAL (Enero - Mayo 2019)



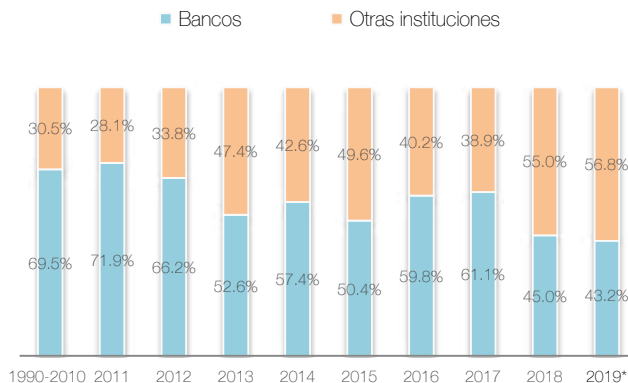
Fuente: Fondo Mivivienda - Datos al 31.05.2019

pese a que hace cinco años llegaron a representar casi el 11.7% de los desembolsos, lo cual es explicable por la falta de fuentes complementarias de financiamiento para estas instituciones que calce con la duración (largo plazo) de los créditos hipotecarios.

A nivel de la actividad en el interior del país, en los 5 primeros meses del 2019, la participación de los bancos en el otorgamiento de créditos hipotecarios del Fondo Mivivienda apenas llegó al 43.2%, casi las dos terceras partes del récord alcanzado en el año 2011 (Figura 18).

En cuanto al programa Techo Propio, cabe indicar que desde el año 2013 al cierre del 2018 el FMV S.A. entregó un total acumulado de 307 904 bonos familiares habitacionales (BFH), sin considerar aquellos que se entregan en el marco del Plan de Reconstrucción con Cambios. Al analizar la evolución anual (Figura 19) puede apreciarse que la dinámica sufrió una fuerte caída luego del pico de 50,404 BFH entregados en el año 2015 en que concluyó una considerable expansión que se inició en el año 2011. En los siguientes

FIGURA N° 18: COLOCACIONES DE CRÉDITOS MIVIVIENDA POR TIPO DE IFI - INTERIOR DEL PAÍS (1999-2019*)



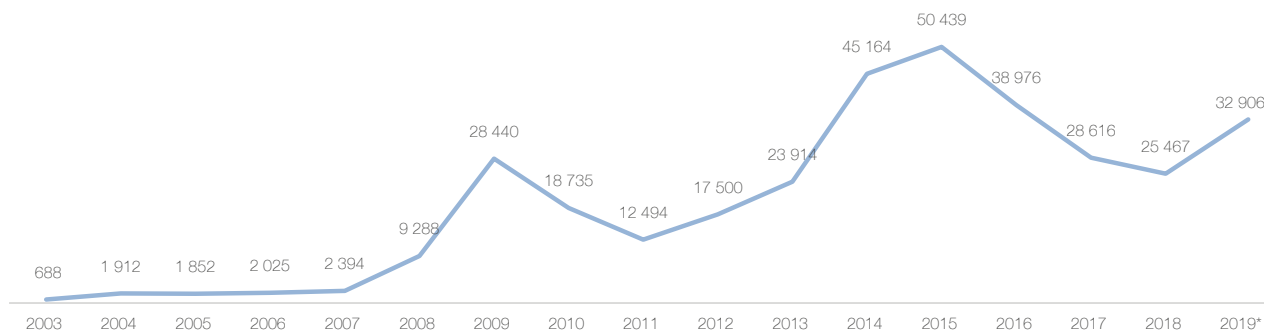
Fuente: Fondo Mivivienda

(*) Proyectado en base a datos al 31.03.2019

años 2016 y 2017 se registró un retroceso del orden de 22.93% y 26.71% respectivamente en el número de BFH otorgados. En el 2018 se han otorgado 25 467 BFH (retroceso de 10.55% respecto al año anterior), cifra al 80% de la meta de 32 mil establecida por el Ministerio de Vivienda. En los cinco primeros meses del 2019 se desembolsaron 8 548 BFH registrando un incremento de 112% respecto a igual periodo del año anterior. Haciendo una proyección a fin del año 2019, se estima que podría llegarse a 32 906 BFH.

Al apreciar la evolución anual del otorgamiento de los BFH de acuerdo a su modalidad (Figura 20) se desprende que la modalidad de construcción en sitio propio acumula el 79.8% del total de bonos desembolsados en Techo Propio (desde 2003), si bien se alcanzó un pico de 46,467 bonos en el año 2015, luego de una apreciable expansión que se inició en el año 2011. Posteriormente, en los años 2016 y 2017, se registró un retroceso de 26.09% y 25.71% respectivamente en el número de desembolsos. En el 2018 se desembolsaron 20 299 bonos, es decir, el 81% de los 25 200 estimados por el Ministerio de Vivienda para el presente

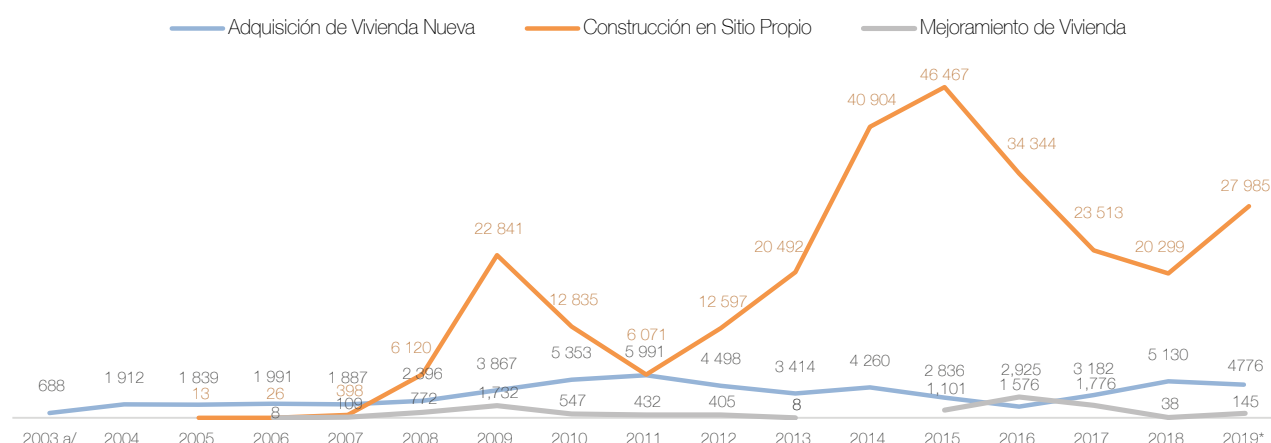
FIGURA N° 19: BONOS FAMILIARES HABITACIONALES DESEMBOLSADOS (2003-2019*)



Fuente: Fondo Mivivienda

* Proyección 2019 en base a promedio mensual mayo 2018 - mayo 2019. No se considera los bonos desembolsados para Plan de Reconstrucción con Cambios (RCC)

FIGURA N° 20: BONOS FAMILIARES HABITACIONALES POR MODALIDAD (2003-2019*)



Fuente: Fondo Mivivienda

* Proyección 2019 en base a promedio mensual mayo 2018 – mayo 2019. Se incluyen los bonos desembolsados para Plan de Reconstrucción con Cambios (RCC).

año. En los 5 primeros meses se desembolsaron 15 394 bonos por lo que se proyecta que se podría cerrar el año 2019 con 27 985 cifra superior a la del año anterior pero lejana del récord del año 2015.

En la modalidad de adquisición de vivienda nueva se concentra el 16.5% de desembolsos de BFH desde el 2003, alcanzando en el año 2011 un pico de 5 991 bonos desembolsados, luego de un crecimiento sostenido en los cinco años previos. En el periodo 2012-2016 se registra un retroceso que se revierte en el año 2017 con 3 182 bonos. En el año 2018 se ha efectuado el desembolso de 5 130 bonos. Destacando así el cambio hacia una nueva de tendencia de expansión positiva. Los bonos desembolsados el 2018 representan el 64.13% de los 8 000 proyectados por el Ministerio de Vivienda para ese año. Durante los cinco primeros meses del 2019 se alcanzó 2 627 bonos, en base al cual y manteniendo la composición sobre el total de BFH, se proyecta para el 2019 registrar 4 776 bonos, cifra inferior a la del año anterior y también lejana de la meta del año pasado que no se cumplió (8 000) y del récord del año 2011.

CONCLUSIONES

La caída del producto bruto interno de la construcción en mayo – tercera en los últimos nueve meses – refleja las notables dificultades que tiene el sector para consolidar un proceso de recuperación de la actividad constructora iniciado en el año 2017. La dificultad del sector público (en todos sus niveles) para ejecutar eficientemente sus presupuestos de inversión, es la principal causa de esta retracción. La raíz estructural de esta limitación no permite prever una rápida salida de este estancamiento

Tampoco la inversión privada en infraestructura parece repuntar en la magnitud esperada, en parte por las dificultades para poner en marcha proyectos mineros, tendencia que tiene menos probabilidades de resolverse que de frustrarse, ello en razón de la creciente oposición de comunidades y autoridades respecto a actividades extractivas. Las recientes protestas en Las Bambas y en Tía María no parecen augurar una solución rápida y eficiente para estos desafíos.

El mercado inmobiliario, especialmente el de vivienda social, mantiene un importante dinamismo que muy probablemente se consolidará a fin de año – en el caso de Mivivienda podría alcanzarse un nuevo récord de colocaciones- salvo que se expandan las decisiones refractarias contra la actividad de bienes raíces que han tomado varios Alcaldes recientemente elegidos o se aprueben iniciativas legislativas que afectan y restringen la ejecución de proyectos inmobiliarios que se discuten actualmente en el Congreso.

El resultado de mayo ha coincidido con un ajuste hacia la baja que el BCRP ha efectuado en sus previsiones sobre la actividad construcción. En efecto, el ente emisor estimó en junio pasado que el sector crecería 5.4%, en 2019, es decir 1.1% menos de lo estimado en marzo. Para el 2020, la última previsión de junio es de un incremento de 6.9% en el desempeño sectorial, 6 décimas menos de lo estimado en marzo de este año.

Finalmente, la significativa reducción de la inversión que se presentaría en los próximos dos años, afectará los niveles de actividad de la construcción en dicho periodo.

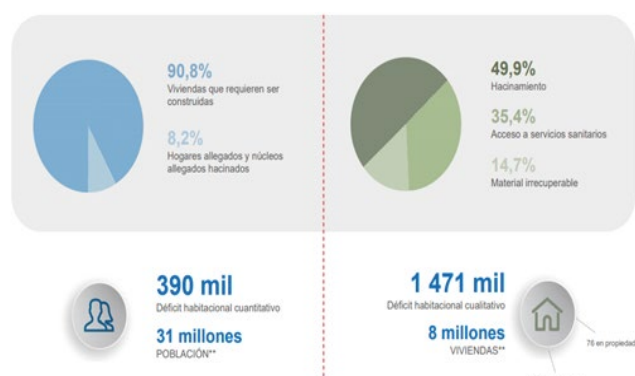
Lineamientos para una nueva política de vivienda en el Perú

DIAGNÓSTICO

La política nacional de vivienda y desarrollo urbano implementada en el Perú en el año 2002, logró consolidar una institucionalidad sectorial que, en términos generales, se ha mantenido hasta el momento. Los principales instrumentos de esa política (Mivivienda, Techo Propio, Mejoramiento de Barrios) siguen vigentes y el sector ha recibido del presupuesto público crecientes recursos, lo que ha permitido incrementar sus objetivos y alcances.

A partir de ello, fue posible impulsar un mercado inmobiliario, incluido el segmento de vivienda social, así como diversos mecanismos de financiamiento habitacional e iniciar acciones destinadas al mejoramiento y regularización urbana. Sin embargo, la aplicación de esta política no ha reducido de forma consistente los grandes déficits habitacionales y urbanos y, de mantenerse, resultará claramente insuficiente para atender las demandas futuras de una población en proceso de transición demográfica –por lo tanto, necesitada de vivienda y de empleo– y de ciudades urgidas de acceder a niveles adecuados de competitividad y de inclusión social. Ver cálculos hechos por el Ministerio de MVCS en la **figura 1**.

FIGURA N° 1: DEFICIT HABITACIONAL A NIVEL NACIONAL - Base 2017 - MVCS



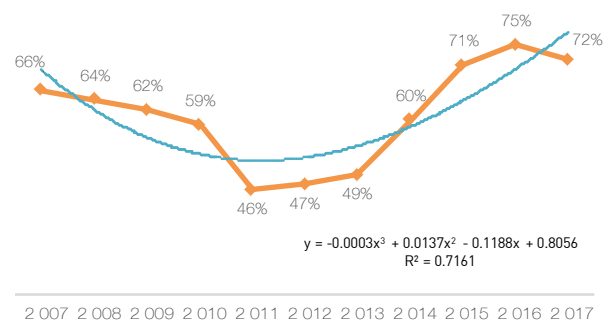
Fuente: Ministerio Vivienda, Construcción y Saneamiento (*) Base Censo 2017

La experiencia de diecisiete años de aplicación de la política urbano- habitacional en el país muestra claramente que es imprescindible la generación y luego el mantenimiento de una

institucionalidad fuerte, a la que se reconozca liderazgo y que propicie una articulación primero hacia dentro del aparato estatal y luego con los demás actores de la política habitacional: instituciones financieras, promotores y constructores de vivienda, municipalidades, entidades prestadoras de servicios, registros públicos, proveedores de materiales de construcción y usuarios.

Un indicador primario de la eficiencia de la política, planes y programas habitacionales es la diferencia entre la demanda y la producción formal de viviendas. De acuerdo con los estimados de los dos últimos Censos Nacionales de Población y Vivienda, en el Perú se forman casi 170 mil nuevos hogares por año en nuestro país (145 mil en las áreas urbanas). Sin embargo, el 70% de las viviendas en las áreas urbanas y casi la totalidad de las localizadas en zonas rurales, se construyen informalmente. En la **figura 2** se puede observar cómo ha evolucionado este indicador en base a estimaciones sobre la ciudad de Lima e interpolación de la oferta recogida a través de los Estudios Anuales de CAPECO y los Censos del Inei hasta 2017.

FIGURA N° 2: EVOLUCIÓN DEL % DE VIVIENDA INFORMAL PRESUNTA EN LIMA METROPOLITANA



Fuente: INEI, Estudios de Mercado - CAPECO

Adicionalmente, debe considerarse el déficit habitacional de arrastre que, tomando como referencia la información de la Encuesta Nacional de Hogares- ENAHO 2014, se estima en 1.9 millones de viviendas, de las cuales poco más de 330 mil corresponden a la carencia de vivienda (déficit cuantitativo).

A partir de dicha investigación también se ha determinado que el déficit cuantitativo es esencialmente urbano –en Lima Metropolitana se concentra casi la mitad- mientras que, en las áreas rurales, las carencias habitacionales son esencialmente cualitativas.

De otro lado, en los próximos veinte años se conformarán 2.4 millones de hogares en las 35 ciudades más importantes del país, que podrían implicar un mercado habitacional superior a los US\$ 100 mil millones. El gran desafío es fortalecer la producción formal de viviendas, especialmente aquella dirigida a familias de menores ingresos, de manera que se reduzca la construcción no asistida profesionalmente.

No debe perderse de vista que la provisión informal de viviendas es una respuesta de la población pobre no extrema a la insuficiencia de la producción habitacional, brecha que se seguirá incrementando si es que se mantienen las condiciones macro que permiten un incremento en los ingresos de los hogares que forman parte de este amplio sector poblacional. Demás está decir que el ensanchamiento de la informalidad habitacional no solo genera condicio-

nes de vida inadecuadas, precariedad física y legal, sino también una altísima vulnerabilidad debido al riesgo sísmico y de otros fenómenos naturales que atañe a una buena parte del territorio nacional. Debe considerarse que los esfuerzos de los programas estatales de vivienda aún son insuficientes para mitigar las necesidades de las poblaciones de menores ingresos. En las figuras 3 y 4 se puede apreciar la evolución histórica del número de créditos Mivivienda y de Bonos Familiares Habitacionales desembolsados, en el cual se incluye las proyecciones en base a los primeros meses del 2019.

Otra situación a considerar en el ámbito urbano, es la persistencia de las condiciones precarias en los cerca de 8 900 Barrios Urbanos Marginales (BUM) identificados en la Encuesta sobre la Situación de estos asentamientos efectuada por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) en el año 2012 y que comprende las 79 ciudades con más de 20 mil habitantes que existen en el país. En Lima Metropolitana se concentra el 52% de los BUM identificados. En estos barrios radican 4 de cada 10 habitantes urbano, es decir 7 millones 600 mil pobladores. Además, según dicha

FIGURA N° 4: COLOCACIÓN DE CRÉDITOS HIPOTECARIOS MIVIVIENDA: 1999 – 2019* (Número de créditos)



FIGURA N° 5: BONOS FAMILIARES HABITACIONALES DESEMBOLSADOS [2003-2019*]



investigación, el 37% de dicha población carece de agua potable; el 41% de alcantarillado; el 27% de alumbrado público; el 84% de vías asfaltadas; el 70% de parques habilitados; el 57% de centros comunales; el 57% de losas deportivas; el 90% de puestos de salud; el 65% de instituciones educativas y el 98% de puestos policiales. El 74% de barrios presenta algún nivel de vulnerabilidad frente a riesgos de desastres naturales (deslizamiento, inundación, pendiente pronunciada, cercanía a precipicios o a aguas estancadas). Es lamentable que un programa con tanto potencial como Mibarrio que proponía intervenciones físicas y sociales integrales haya sido reducido a mejoras puntuales que no tienen impacto significativo en la mejora de los barrios (Figura 5).

FIGURA N° 5: BARRIOS URBANO MARGINALES



Fuente: CAPECO

Paralelamente a estas carencias sociales, hay que relevar que existe un notorio déficit de equipamientos en todos nuestros centros urbanos, afectando nuestra competitividad nacional, así como la calidad de vida en las ciudades. Comparado con la realidad urbana de la gran mayoría de países de América Latina, el Perú tiene menor disponibilidad de instalaciones industriales, de centros comerciales y demás formatos del retail moderno, de zonas especiales para sedes corporativas, de servicios educativos, de áreas verdes y de esparcimiento, de centros de salud, y de servicios de restaurant y alojamiento. Estas carencias no sólo afectan la calidad de vida de la población y las oportunidades de desarrollo económico de las unidades de producción, sino que dificultan el aprovechamiento de las oportunidades generadas por la política de apertura comercial y de atracción de inversión extranjera que ha impulsado el país desde los años noventa del siglo pasado.

Muchas de estas carencias en nuestras ciudades se deben a que la absoluta mayoría de circunscripciones provinciales y distritales carece de planes de desarrollo y de catastros, así

como de mecanismos modernos de gestión de suelo y de promoción de la inversión privada en la ejecución de macro-proyectos urbanos. Las municipalidades además están debilitadas por la insuficiencia de sus recursos, debido a la dispersión de las decisiones de inversión y a la baja recaudación de tributos. Lo mismo ocurre con las empresas prestadoras de servicios públicos, cuyo modelo de gestión es insostenible, especialmente en las ciudades del interior del país, lo que les impide atender las demandas de la población (especialmente la de menores ingresos) y afecta la competitividad de las actividades económicas. Las inversiones en servicios públicos "siguen a la invasión" y no se orientan, ni siquiera en mínima medida, a promover emprendimientos urbanos formales (Figura 6).

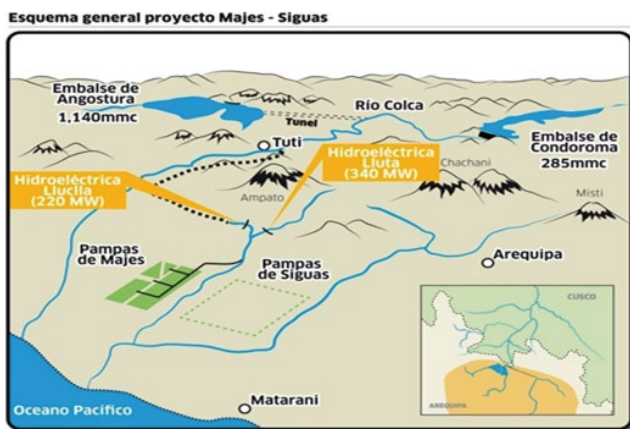
FIGURA N° 6: NECESIDAD DE EQUIPAMIENTO DE AREAS URBANAS INTEGRADAS



Fuente: CAPECO

Finalmente, en el área rural existe una diferencia relevante respecto a las ciudades, puesto que el asentamiento y la permanencia de familias en zonas rurales dependen exclusivamente de la rentabilidad y sostenibilidad de las actividades económicas que éstas desarrollan. Es decir, si por alguna razón la forma de provisión de medios de vida de la población campesina no puede mantenerse, los afectados no encuentran otro camino que migrar. Por eso, en este ámbito la atención de la demanda habitacional –la que, por otro lado, es esencialmente de orden cualitativo– está asociada a intervenciones de mayor envergadura y nivel de

FIGURA N° 7: EJEMPLO DE INTEGRACION RURAL - PRODUCTIVA



Fuente: CAPECO

articulación, cuyo propósito central es mantener y, en lo posible, mejorar la capacidad y la calidad de las actividades productivas que sustentan la vida rural (figura 7).

DESAFÍOS A ABORDAR

Tanto los problemas identificados como las iniciativas que se recomienda tomar se orientan en cinco ejes estratégicos: planificación y gestión urbanas; provisión de servicios públicos; procedimientos administrativos; financiamiento habitacional-urbano; y sostenibilidad y seguridad de la construcción).

A continuación, un resumen de los retos que deben superarse para optimizar el desarrollo urbano y la vivienda en nuestro país:

1. Planificación y Gestión Urbanas. El suelo urbano es cada vez más escaso en Lima Metropolitana y en las principales ciudades del país, fundamentalmente por la obsolescencia o la inexistencia de los planes urbanos (que definen la zonificación y los usos de los terrenos) y de modelos de gestión de suelo urbano (que propicie la ejecución de mega-proyectos urbanos).

Esta escasez explica en gran medida el incremento de los precios de suelo, que hace inviables muchos proyectos, sobre todo los dirigidos al programa Techo Propio y al rango inferior de Mivivienda (precios de venta inferiores a 50 mil dólares).

De otro lado, es necesario asegurar que los gobiernos locales incrementen sus niveles de inversión, buscando el doble objetivo de competitividad territorial e inclusión social, es necesario diversificar las fuentes de financiamiento municipal.

2. Provisión de Servicios Públicos. en varios distritos de Lima Metropolitana ya no se otorgan factibilidades de agua y desagüe para proyectos inmobiliarios, debido a que la infraestructura de redes no acepta una mayor demanda de servicios, lo cual explica en gran medida, la reducción de la oferta de viviendas en la ciudad, por tratarse de zonas con una intensa dinámica inmobiliaria.

La carencia de servicios de agua y desagüe también se presenta en ciudades del interior como Piura, Chiclayo, Trujillo, Chiclayo, Chimbote, Ica y Arequipa en las que se ha conformado un mercado inmobiliario formal, así como en zonas cercanas a Lima como Mala y Chilca, en las que ya existen algunos proyectos habitacionales e industriales y en donde incluso existe un déficit de fuentes de agua.

Queda claro además que las empresas prestadoras de servicios públicos no están en posibilidad de acompañar por sí mismas el proceso de desarrollo inmobiliario formal en los principales centros urbanos del país, por la insuficiencia de recursos, las dificultades derivadas de procesos de contratación y evidentes limitaciones en la gestión.

3. Procedimientos Administrativos. El otorgamiento de licencias de habilitación urbana y de edificación presenta numerosas debilidades, convirtiéndolo en un procedimiento lento e impredecible, dificultando la generación de oferta inmobiliaria. Ello debido a la aplicación parcial de la Ley de licencias (N° 29090), a la superposición de marcos normativos, la cuestionable actuación de algunos órganos públicos del nivel nacional o local que limitan o impiden el otorgamiento de licencias, excediendo sus atribuciones legales.

4. Financiamiento Habitacional-Urbano. Es evidente que se debe incrementar notoriamente las metas de colocación y la sostenibilidad de los programas Mivivienda y Techo Propio, para propiciar la inclusión de sectores de ingresos medios y bajos al mercado formal de vivienda.

En cuanto a la demanda de vivienda e infraestructura social dirigida a atender las necesidades de familias que viven en zonas urbano-marginales, barrios antiguos degradados y áreas rurales, esta ha sido atendida (salvo casos excepcionales) mediante acciones dispersas y desordenadas del gobierno nacional, regional o local, orientada a efectuar pequeñas mejoras cuyo impacto en la superación de la pobreza y precariedad ha sido leve o nulo.

5. Sostenibilidad y Seguridad de la construcción. La industria de la construcción tiene notorias dificultades para ser sostenible y segura, no existiendo una política de promoción de la competitividad sectorial, que permita incrementar la seguridad y eficiencia en las obras y en los procesos constructivos, reducir los costos de construcción, mejorar la calidad de las edificaciones resultantes y contribuir a mitigar los impactos ambientales.

De otro lado, la violencia en obras de construcción se ha agudizado, en razón de que los pseudo-sindicatos se han convertido en organizaciones delincuenciales poderosas que además de haber extremado sus métodos de extorsión e intimidación, han extendido su ámbito de actuación hacia otras actividades como la invasión de terrenos y el sicariato, e incluso se han infiltrado en instituciones públicas (municipalidades, policía, poder judicial, registros públicos), motivando que algunas provincias y distritos del país -algunos en Lima incluso- se conviertan en la práctica en zonas liberadas, donde la ley no rige.

LINEAMIENTOS DE POLÍTICA

En diversos foros CAPECO ha hecho una serie de planteamientos que constituyen una propuesta integral que busca abordar los desafíos identificados luego del diagnóstico efectuado, mediante iniciativas concretas, que se describen a continuación.

A. Suelos: Planificación y Gestión Urbanas

Se necesita propiciar el crecimiento ordenado de los centros de población, la construcción de nuevas ciudades y la implementación de Ejes de Desarrollo Territorial, con el propósito de impulsar la competitividad urbana y el bienestar de la población. Además, es indispensable disponer de suelo suficiente para asegurar la provisión de oferta formal de vivienda social, tanto en áreas urbanas como rurales, así como de equipamientos y servicios urbanos, para la producción, la recreación, la educación, la salud y la cultura. Para ello, se necesita:

1. Actualización de los Planes de Desarrollo Urbano de las 35 principales ciudades del país (incluyendo Lima Metropolitana) y a través de COFOPRI, los catastros urbanos de las 20 ciudades más grandes. Igualmente, deben desarrollarse planes urbanos para la construcción de nuevas ciudades (en zonas de influencia de actividades agro-industriales, mineras o energéticas,

prioritariamente) así como para la conformación de Ejes de Desarrollo Territorial, como el integrado por las ciudades de Huacho-Lima-Ica incluyendo la planificación de las localidades situadas a lo largo de dicho eje.

2. Impulso de una Ley de Generación de Suelo Urbano con la finalidad de (a) incorporar terrenos del Estado al mercado de suelo para vivienda social; (b) constituir una empresa pública de suelo (como Metrovivienda en Colombia, EMV de la Comunidad de Madrid, entre otras); (c) permitir la incorporación del mercado formal de suelo de terrenos de propiedad de las comunidades campesinas, aledaños a áreas urbanas; (d) priorizar inversiones en servicios públicos para proyectos inmobiliarios formales.
3. Fortalecimiento de la Comisión multisectorial permanente para la evaluación de predios con fines de vivienda social creada por el Decreto Supremo N° 026-2017-VIVIENDA, para que facilite la obtención de cambios de zonificación y de factibilidades de servicios para proyectos inmobiliarios que cuenten con un componente de vivienda social (Mivivienda y Techo Propio, como se muestra en la figura 8.

FIGURA N° 8: NECESIDAD DE EQUIPAMIENTO DE AREAS URBANAS INTEGRADAS

Regeneración urbana



Fuente: CAPECO

4. Creación de espacios de colaboración entre el Ministerio de Vivienda, la Municipalidad Metropolitana de Lima y con otras municipalidades para facilitar cambios de zonificación puntuales para vivienda social y desarrollar planes específicos en zonas estratégicas (en Lima: Piedras Gordas, Eje Industrial San Juan de Lurigancho-Chosica, Balnearios del Sur, Antigua Zona Industrial de Lima-Callao, ejes de megaproyectos de infraestructura como el Metro, el tren de cercanías o el Periférico Vial en ciudades del interior, en las que defina el Plan Urbano.

5. Incremento paulatino de la recaudación de impuestos prediales y de los arbitrios, mediante la actualización de los catastros urbanos y el sinceramiento de los valores arancelarios que sirven para el cálculo de la base imponible y la actualización de los catastros urbanos.

6. Reducción de la evasión del pago de impuestos prediales y arbitrios mediante la mejora de la fiscalización, producto de la actualización del catastro, y mediante la incorporación de la información de deudas tributarias municipales a las bases de datos de las centrales de riesgo.

7. Generación de ingresos municipales como producto de la participación de los gobiernos locales en asociaciones público privadas para el desarrollo de proyectos inmobiliarios sobre suelo estatal o privado. Este mecanismo también puede ser implementado por los gobiernos regionales.

B. Servicios Públicos: Articulación de inversiones

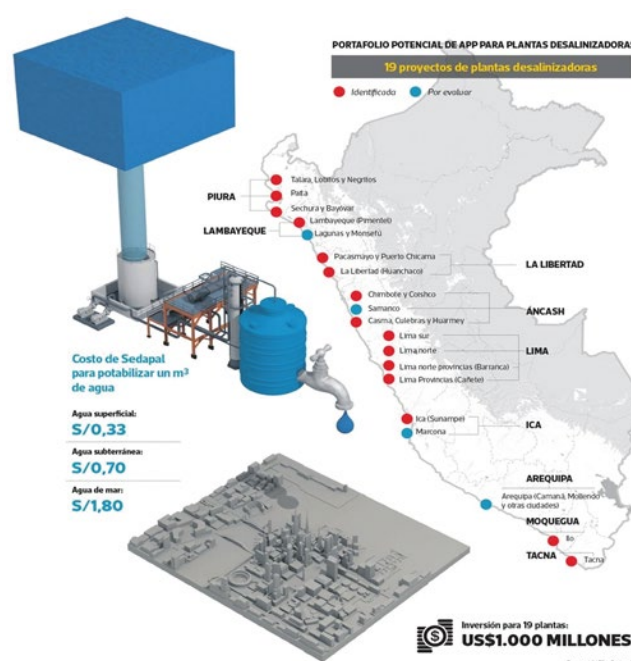
Se necesita vincular los planes de inversión en agua y saneamiento con los objetivos, metas y estrategias de la política urbano-habitacional, de manera que se contribuya a la reducción del asentamiento espontáneo de la población y de las actividades económicas y de la construcción informal, así como a la optimización de los recursos que se destinan a la provisión de tales servicios. Esto requiere lo siguiente:

1. Creación de un fondo de inversión en proyectos de agua y desagüe para dotar de servicios a proyectos Techo Propio y Mivivienda con precios menores a 50 mil dólares, especialmente aquellos que tienen factibilidades condicionadas.
2. Implementación de Alianzas Público Privadas para el desarrollo de proyectos de agua y desagüe en zonas

con potencial inmobiliario, que actualmente no tienen factibilidades de servicios por falta de priorización de proyectos de renovación de redes.

3. Introducción, allí donde sea posible, de tecnologías alternativas de provisión de servicios de agua potable (como la desalinización de agua de mar, ejemplo figura 9) y alcantarillado (como el reúso de aguas servidas tratadas).

FIGURA N° 9: PROYECTOS DE PLANTAS DESALINIZADORAS



Fuente: CAPECO

4. Sinceramiento paulatino de las tarifas de agua y saneamiento, con la finalidad de reducir la debilidad técnica y financiera de las EPS. Complementariamente, se deberán establecer subsidios directos y explícitos a aquellas familias que no puedan pagar las nuevas tarifas, previa verificación a través del Sistema de Focalización de Hogares (SISFOH) e inscripción en las centrales de evaluación crediticia.

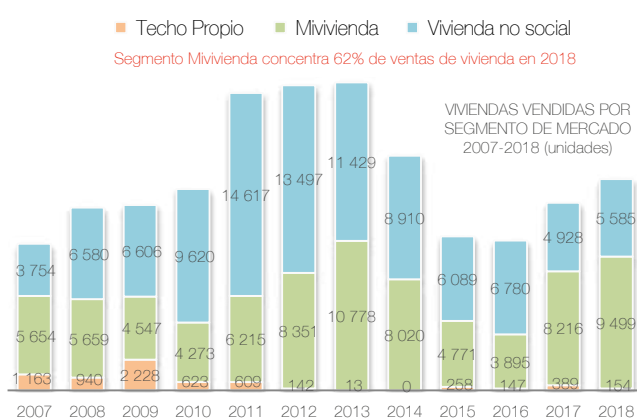
C. Subsidios y créditos: Financiamiento Habitacional -Urbano sostenible

Es necesario contribuir a la sostenibilidad de los mecanismos de financiamiento habitacional y de subsidios de vivienda social, así como las intervenciones de mejoramiento de barrios urbanos, zonas urbanas deterioradas y

de localidades rurales. Para lo cual se propone las siguientes iniciativas:

1. Creación de un mecanismo que permita conocer con anticipación el número mínimo de subsidios que el MVCS prevé presupuestar, al menos en el mediano plazo. Ello resulta indispensable porque un proyecto Techo Propio toma por lo general entre 2 y 3 años en implementarse. Una alternativa es incluir estas metas de BFH en el Marco Macroeconómico Multianual (MMM), que es un respetado instrumento de planificación de mediano plazo.
2. Puesta en marcha, nuevos instrumentos de financiamiento hipotecario en el Fondo Mivivienda, con el propósito de optimizar el uso de los recursos estatales y de incentivar a que los bancos y los inversionistas institucionales orienten inversiones al financiamiento hipotecario. Dentro de estos instrumentos deben incluirse la concesión de seguros hipotecarios y la estandarización de hipotecas.

FIGURA N° 10: EVOLUCIÓN DE LA VENTA DE VIVIENDA SOCIAL EN LIMA METROPOLITANA



- Mivivienda crece 15.62% en último año: su mejor resultado desde 2013.
- Vivienda no social también creció (+13.33%) pero es su tercer peor resultado desde 2007.

Elaboración: CAPECO

3. Implementación de la facultad otorgada a los gobiernos regionales y provinciales a través de la Ley N° 30848 a que utilicen recursos del canon para el otorgamiento de subsidios habitacionales en sus circunscripciones y a que desarrollen procesos de selección, asignación y desembolso de bonos, siempre que se sometan a la reglamentación y a la evaluación establecidas por el Ministerio de Vivienda. Con esto se reduciría la presión presupuestal hacia el MVCS y se facilitaría un uso más eficiente y rentable a los recursos de los gobiernos regionales.

4. Incorporación de Fondos de Inversión Inmobiliaria, en alianza con entidades de microfinanciamiento, al mercado de créditos hipotecarios con el propósito de estimular la oferta crediticia y reducir las tasas de interés.
5. Optimización de la gestión de subsidios en el programa Techo Propio, tanto en la modalidad de Vivienda Nueva como en la de Construcción en Sitio Propio. En esta línea, es necesario digitalizar el proceso de postulación, otorgamiento y desembolso de BFH y establecer un mecanismo predecible de elegibilidad y asignación de beneficiarios (evaluación por puntaje o sorteo).
6. Fortalecimiento del Programa Techo Propio en la modalidad de Construcción en Sitio Propio para asegurar la calidad de materiales empleados (a través de alianzas comerciales entre Entidades Técnicas y proveedores de materiales reconocidos) y de las edificaciones (implementando un crédito complementario para construir una vivienda terminada entre quienes tengan capacidad de pago) así como la formalización de lo construido (comprometiendo a los colegios profesionales para la supervisión de obras).

7. Optimización del otorgamiento de subsidios para el reforzamiento estructural de viviendas en riesgo, incorporándolo al programa Techo Propio, y propiciando la participación de los gobiernos locales en la priorización de las intervenciones. Asimismo, desarrollar algunas experiencias piloto de reasentamiento de pobladores, dentro de proyectos de reurbanización en las mismas localidades o en áreas cercanas.
8. Ejecución de un programa de Proyectos Prioritarios de Mejoramiento Integral de Barrios en zonas críticas de las ciudades (Barracones del Callao, La Victoria en Lima, El Porvenir en Trujillo, Veintiséis de Octubre en Piura etc.). Se trata de ejecutar obras de infraestructura y servicios básicos, pero también de integración social y reducción de violencia.

Sería ideal hacerlo a través de Obras por Impuestos, y con recursos conjuntos del Ministro de Vivienda y de los gobiernos regionales o locales. El objetivo es introducir un nuevo modelo de gestión urbana para lograr la integración física y la cohesión social de los barrios marginales (siguiendo el modelo Medellín).

9. Ejecución de un Programa Piloto de Proyectos Integrales de Hábitat Rural en especial en áreas de influencia directa de explotaciones mineras y megaproyectos productivos y de infraestructura. Los proyectos comprenden vivienda, agua y saneamiento, electricidad y mejoramiento de capacidades productivas de familias en el área rural.

Los proyectos serían ejecutados por pequeñas empresas constructoras bajo el ámbito de Techo Propio-modalidad Adquisición de vivienda nueva y financiados con el BFH, el Programa Nacional de Saneamiento Rural, el FISE y Sierra Productiva. Idealmente debería utilizarse el mecanismo de obras por impuestos.

10. Diseño de mecanismos confiables de medición de impacto y de caracterización de la naturaleza de los programas habitacionales, de tal forma que se tenga claro que estas intervenciones son inversiones que generan retornos cuantificables al fisco y no gasto público a fondo perdido.

11. Ejecución, de manera coordinada con los promotores privados y las instituciones financieras, de campañas intensivas de difusión que permita el relanzamiento de los programas de vivienda y dé a conocer la existencia de proyectos en oferta. La comunicación debe alentar además que las familias se comprometan en programas de ahorro previo para vivienda.

C. Simplificación: Procedimientos Administrativos

Es indispensable la racionalización y simplificación de procedimientos administrativos en el ámbito de las edificaciones, de las habilitaciones urbanas y de los demás procesos urbanos, procurando que sean predecibles, económicos y céleres, además de que generen valor y mayor calidad en las edificaciones. Para ello se plantea:

1. Perfeccionamiento de procedimientos de licencias de edificación y de habilitación urbana, promoviendo desde el Ministerio de Vivienda la automatización de los trámites, la puesta en marcha del mecanismo de Revisores Urbanos y de los Inspectores de Obra (con participación de los colegios profesionales) y el fortalecimiento de la función dirimente y vinculante del MVCS en trámites administrativos municipales y de la capacidad de denuncia ante el INDECOPI por imposición de barreras burocráticas.

Sobre este último asunto, cabe señalar que en los últimos tiempos se han intensificado los casos flagrantes de abuso por parte de las municipalidades: anulación de licencias, reducción de alturas, aumento de impuestos prediales durante obra, consultas vecinales para conformidad de obras, irrespeto del otorgamiento automático de licencias y del silencio administrativo positivo.

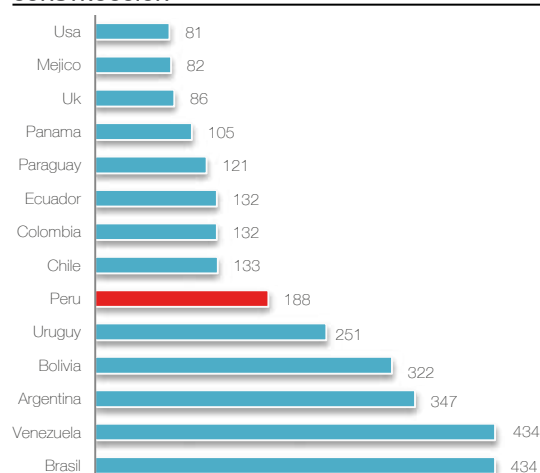
2. Delimitación, por parte del Ministerio de Cultura, de las zonas arqueológicas o monumentales declaradas y las de sus respectivos entornos, así como definir los parámetros urbanísticos y edificatorios que deberán regir en los predios ubicados en dichos entornos. Esto es especialmente cuando se trata de predios o espacios monumentales situados en distritos y localidades de intensa actividad inmobiliaria.

3. Actualización de las directivas técnicas para la evaluación de seguridad de proyectos inmobiliarios del INDECI y de evaluación del impacto vial, compatibilizándolas con el Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE) y con la Ley N° 29090.

4. Coordinación con la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP) para el establecimiento de disposiciones técnicas vinculantes relacionadas con la inscripción, subdivisión e independización de predios, para limitar la discrecionalidad y disparidad de criterio de los registradores, lo que muchas veces retrasa y hace imprevisible la inscripción registral.

5. Modificación del Reglamento de Verificación Administrativa y Técnica de la Ley N° 29090, con la finalidad de (a) fijar las responsabilidades y sanciones de los

FIGURA N° 11: NÚMERO DE DÍAS PARA OBTENER LICENCIAS DE CONSTRUCCIÓN



Fuente: Doing Business 2018 – Banco Mundial

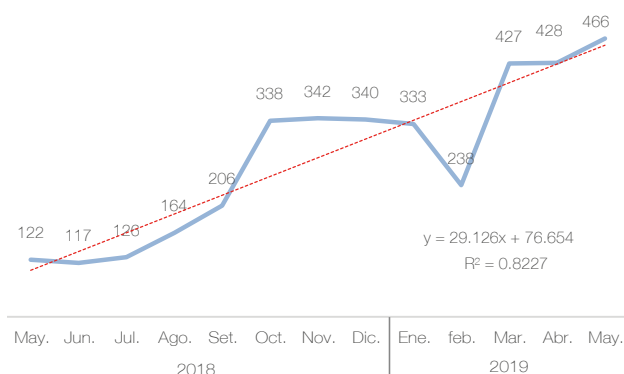
diferentes actores públicos y privados que intervienen en el proceso de habilitación urbana y edificación; (b) delimitar los derechos que tienen los vecinos que colindan con proyectos inmobiliarios en ejecución, incluyendo los procedimientos y plazos para ejercerlos; (c) establecer los alcances, características y retribuciones del trabajo de los Supervisores Municipales de Obras.

D. Sostenibilidad y Seguridad en la Construcción

Es necesario impulsar la competitividad y la seguridad de la industria de la construcción para favorecer la eficiencia de las actividades económicas, así como el acceso de toda la población a edificaciones y servicios, seguros y de calidad. Para alcanzar estos objetivos se propone:

1. Modernización de las normas técnicas, especialmente las incluidas en el Reglamento Nacional de Edificaciones, adaptándolas a las nuevas condiciones tecnológicas, económicas, sociales, ambientales y de seguridad.
2. Incentivo a la innovación en el diseño arquitectónico y de ingeniería, propiciando una cultura de la excelencia profesional. Dentro de este objetivo es necesario promover la investigación fortaleciendo la gestión del Servicio Nacional de Capacitación e Investigación en Construcción-SENCICO, de las universidades y centros de investigación; así como el desarrollo de concursos de ideas y proyectos.
3. Promoción del empleo de tecnologías constructivas industriales y estandarizadas, y ambientalmente sostenibles, extendiendo beneficios como el del Bono Verde a otros programas habitacionales.
4. Paulatina extensión de la obligatoriedad de la normalización de materiales y procesos constructivos, de la certificación de profesionales y trabajadores capacitados y de la acreditación de empresas.
5. Reducción de la violencia en las obras de construcción, mediante el fortalecimiento de la negociación colectiva y la ejecución de acciones coordinadas de inteligencia, prevención, represión y sanción entre la Policía Nacional, el Ministerio Público y el Poder Judicial, principalmente.

FIGURA N° 12: EVOLUCIÓN MENSUAL DEL NÚMERO DE BONO VERDE – CREDITOS MIVIVIENDA (Últimos 12 meses 2018-2019)



Fuente: Fondo Mivivienda

CONCLUSIONES

Resulta urgente modificar la visión de la política de vivienda y desarrollo urbano vigente. Las iniciativas aquí propuestas pueden ponerse en marcha en un plazo relativo corto, pues se sustentan en el cumplimiento de las atribuciones que el actual marco legal le concede al Ministerio de Vivienda y exigen niveles de inversión compatibles con los recursos presupuestales con los que actualmente cuentan tanto este Ministerio como los gobiernos locales y regionales para fines urbanos y habitacionales.

Para que la implementación de esta nueva política sea eficiente y para asegurar su sostenibilidad, es necesario convocar a los actores públicos y privados involucrados a través de un Consejo Consultivo de Vivienda y Desarrollo Urbano, instancia permanente de coordinación y seguimiento que debe ser constituido formalmente a través de una resolución gubernamental del máximo nivel.

Infraestructura ferroviaria y territorial en el Perú

Diagnóstico de la infraestructura ferroviaria del Perú

En el reciente Reporte de Competitividad 2018, publicado por el Foro Económico Mundial, en inglés conocido como WEF, para la evaluación de esta categoría de infraestructura utilizó 2 indicadores: la densidad de las líneas férreas y la eficiencia del servicio. En ambos indicadores el Perú se ubica en el tercio inferior de estos indicadores a nivel mundial (Ver Informe completo de Infraestructura en IEC 22 - 2018).

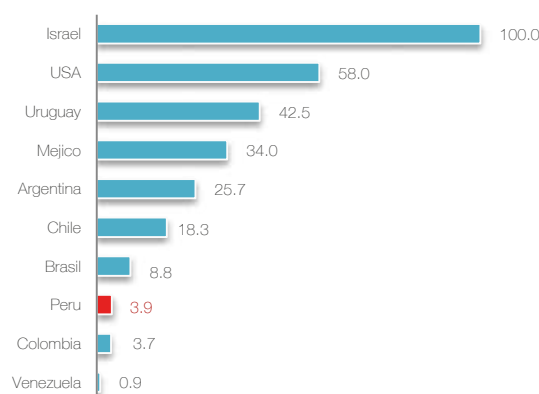
En la variable densidad 20 países lideran a nivel mundial, entre ellos Israel (Puntaje de 100), el Perú alcanza un puntaje de solo 3.9 puntos habiéndose estancado respecto al año anterior, así Perú ocupa el puesto 89° a nivel mundial, en el ámbito regional solo supera a Colombia y Venezuela (**figura 1**), debiendo destacarse que Paraguay, Ecuador y Bolivia no registran información a nivel del WEF.

En la variable eficiencia del servicio, el líder global es Suiza con un Puntaje de 94.5 sobre una base de 100, el Perú alcanza un puntaje de 27.1 con una ligera tendencia creciente respecto al año anterior, así Perú ocupa el puesto 93° a nivel mundial (Base 140 países), en el perímetro regional solo nos supera Chile y Méjico (**Figura 2**).

En la **figura 3**, se observa que el Perú presenta una red ferroviaria pequeña, con poco menos de 2 000 kilómetros de vías ferroviarias, en comparación con países como Brasil y Argentina, que superan los 29 000 kilómetros, aunque ello podría deberse a la mayor área de estos países con respecto al Perú. Sin embargo, Chile - con una superficie total (756 mil km²) de territorio, menor a la del Perú (1 millón 285 mil km²) - dispone de una mayor red ferroviaria, con una extensión equivalente al 58% del territorio peruano, así dispone de 3 veces más kilómetros de vías férreas.

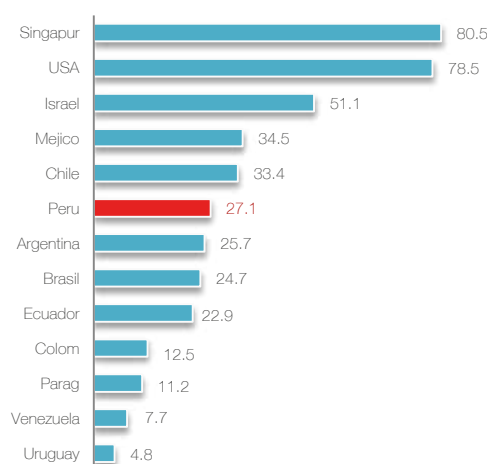
Además de tener una red ferroviaria pequeña, ésta ha decrecido en 2 318 km en los últimos 45 años, a pesar de que esta modalidad de transporte implica la movilización de grandes volúmenes de carga a bajo costo, su empleo se ha ido perdiendo paulatinamente. Hasta 1964, el país disponía

FIGURA N° 1: DENSIDAD DE LINEAS FERREAS (WEF 2018)



Fuente: Reporte global de competitividad 2018 - WEF

FIGURA N° 2: EFICIENCIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (WEF 2018)



Fuente: Reporte global de competitividad 2018 - WEF

de 42 líneas férreas, que sumaban en conjunto 4 257 km.; a la fecha, solo se disponen de ocho líneas con una longitud de 1 953 kilómetros.

Las redes ferroviarias pueden ser clasificadas en las que sirven para tráfico de carga y las dirigidas a tráfico de pasajeros. En cuanto al transporte de carga, este es empleado principalmente para trasladar minerales desde los centros de producción minera hasta los de exportación ubicados en diferentes puertos del país.

FIGURA N° 3: CAPILARIDAD DE LINEAS FERREAS - ZONA REGIONAL

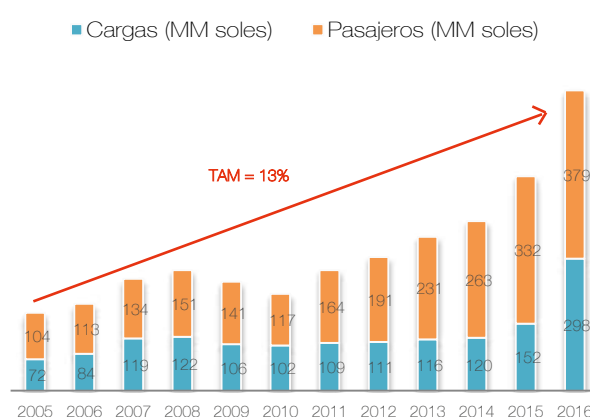
País	Área de país (Km²)	Red Ferroviaria (Miles km)	Capilaridad: Km² / miles Km de vía
Argentina	2 780	35.9	77.5
Chile	756	5.9	128.1
Brasil	8 515	29.8	285.5
Bolivia	1 099	2.9	382.9
Perú	1 285	2.0	659.0
Colombia	1 139	1.7	686.1

Fuente: Banco Mundial

Este tipo de transporte genera el 39% del total de ingresos del sector, que han presentado un crecimiento continuo en los últimos 7 años. Analizando este tipo de transporte en términos de volumen se encuentra que el tráfico se ha incrementado en 25.5% al pasar de 8 millones 204 miles toneladas (Año 2015) a 10 millones 295 miles de toneladas (Año 2016). Por su parte, el transporte de pasajeros ha experimentado un crecimiento con 7.2% más de pasajeros transportados al pasar de 2 millones 586 miles de pasajeros (Año 2015) a 2 millones 773 mil de pasajeros (Año 2016).

La evolución del tráfico ferroviario de los últimos años en valor monetario (Millones de soles) para los 2 tipos de redes antes mencionados pueden ser observados en la **figura 4**.

FIGURA N° 4: TRÁFICO FERROVIARIO DE PASAJEROS y DE CARGA



Fuente: Compendio Estadístico Perú (INEI-2017)

Infraestructura Ferroviaria en el Perú

La red ferroviaria del país cuenta con una longitud total de 1 952.9 km (Ver **figura 5**). De este total, el 87,1% corresponde a infraestructura de titularidad pública y el 12,9% es privada. Respecto a la condición administrativa de la infraestructura ferroviaria pública, se tiene que el 90,4% está concesionada y el 9,6% es no concesionada. La infraestructura ferroviaria pública no concesionada está conformada por el Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, el cual está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el

FIGURA N° 5: RED FERROVIARIA NACIONAL, DIC. 2018

Titularidad	Empresa o Entidad	Tramo	Longitud Km	
			Parcial	Total
Público no concesionado	Gobierno Regional de Tacna	Tacna - Arica	60	60
	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Huancayo - Huancavelica	128.2	128.2
Público concesionado	Ferroviás Central Andina	Callao - La Oroya	222	489.6
		La Oroya - Huancayo	124	
		La Oroya - Cerro de Pasco	131	
		(Callao - La Oroya) - Huascacocha	12.6	
		Matarani - Arequipa	147.5	
	Ferrocarril Transandino	Arequipa - Juliana	304	989.9
		Juliana - Puno	47.7	
		Juliana - Cusco	337.9	
		Empalme - Mollendo	17.9	
		Cusco - Hidroeléctrica Machupicchu	121.7	
GyM Ferrovías (Línea 1)	Villa El Salvador - Estación Grau	20.9	33.1	
	Estación Grau - Estación Bayóvar	12.2		
Privado	Cemento Andino	Caripa - Condorcocha	13.6	13.6
		Ilo - Toquepala	186	231.2
	Southern Perú Cooper Corporation	El Sargento - Cujajone	27.1	
		Botiflaca - Cujajone Mina	15	
		Millsite - Toquepala Mina	3.1	
	Votorantim Metais	Santa Clara - Cajamarquilla	7.3	7.3
Total (km)			1 952.9	

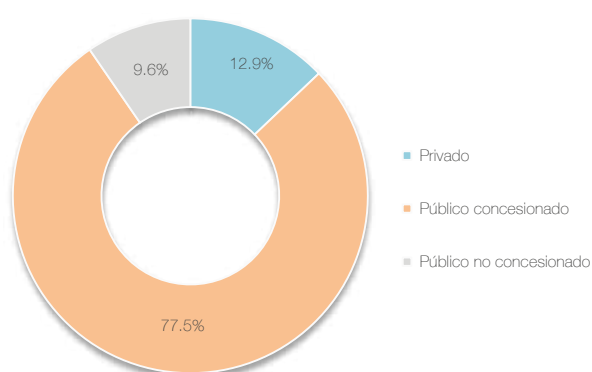
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Ferrocarril Tacna - Arica, a cargo del Gobierno Regional de Tacna. La gestión de ambos operadores está siendo analizada y evaluada, con la perspectiva de promover su concesión.

Respecto a los ferrocarriles concesionados tenemos el Ferrocarril Transandino, que con cerca de mil kilómetros une los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco; en tanto el Ferrocarril Central Andino que comunica los departamentos de Lima, Pasco y Junín.

En la **figura 6** se puede observar que de la infraestructura ferroviaria existente en el Perú el 77.5% representa a tramos concesionados por el Estado, el 9.6% representan tramos no concesionados y el 12.9% pertenece al sector privado. Existen 8 líneas férreas en operación, las cuales son clasificadas por su condición como pública no concesionada, pública concesionada y privada.

FIGURA N° 6: INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA AL 2018



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Entre los proyectos de transporte ferroviario en fases de pre factibilidad y desarrollo bajo Iniciativa Privada para el periodo 2018 - 2021 destacan:

- Ferrocarril Barranca - Lima
- Ferrocarril Lima - Ica

- Ferrocarril Trujillo - Chiclayo
- Ferrocarril Trujillo - Chimbote

Entretanto, bajo la Iniciativa Estatal para igual periodo de 2018 - 2021 figuran:

- Ferrocarril Chosica - Lima
- Ferrocarril Marcona - Andahuaylas

La ejecución de estos proyectos podría significar un importante crecimiento de la red pública actual, estimado en aproximadamente 1 792 km de nuevas vías férreas.

En la **figura 7**, se muestra el bloque de proyectos que ya están censado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para los próximos años, provenientes de iniciativas privadas y públicas para el sector ferroviario en el Perú.

Proyectos ferroviarios en desarrollo

A continuación, se hace una breve reseña de los principales proyectos que se encuentran en fase de desarrollo a nivel nacional.

Tren de Cercanías Lima - Ica

El proyecto está ubicado en los departamentos de Lima e Ica. Se extiende a lo largo de localidades densamente pobladas en el corredor costero comprendidas entre Lima e Ica (longitud aproximada de 323.7 km) y facilitará el desarrollo de nuevas áreas urbanas, productivas, logísticas y de servicios en la zona de influencia del sistema interurbano. Recorrerá los distritos de Lurín, Chilca, Mala, Asia, Cañete, Chíncha, Pisco e Ica, demandará una inversión ascendente a US\$ 3 264 millones de dólares y cubre la segunda ruta con mayor tráfico de pasajeros del país, toda vez que más de 25 000 pasajeros circulan a diario por dicha vía, entre buses interurbanos y vehículos.

FIGURA N° 7: INICIATIVAS PÚBLICO - PRIVADAS DE PROYECTOS FERROVIARIOS EN PERÚ

	Proyecto Ferroviario	Etapla Actual	Trazo (km)	Inversión US\$ millones	Plazo de Ejecución (años)	Plazo de Concesión (años)	Adjudicación
1	Corredor Ferroviario Marcona Andahuaylas	Elaboración de perfil	570	5 700 (*)			Por definir
2	Corredor Ferroviario Lima Este Lima - Chosica	Elaboración de perfil	41	Por definir			Por definir
3	"Conexión Ferroviaria Perú - Bolivia - Brasil (Corredor Bi-Oceánico)"	En estudio	458.7	7 548.2 (**)			Por definir
4	Construcción del Túnel Transandino	En estudio	43	1 704	8-10		Por definir
5	Ferrocarril Huancayo - Huancavelica	En estudio	128.7	276,5 (con IGV)		30	IV Trim. 2019
6	Tren de Cercanías Lima - Ica	En estudio	323.7	3 263.9		30	Por definir

Fuente: Nuevas Oportunidades de Inversión en Proyectos Ferroviarios/ Proinversión 2019
* Por confirmar con el MTC / ** Alternativa II

Se impulsará a través de una Iniciativa Privada Cofinanciada y su adjudicación se prevé en el segundo semestre del 2020. El Contrato de Concesión será tipo DFBOT (Diseño, Financiamiento, Construcción, Operación y Mantenimiento y Transferencia). Se trata de un ferrocarril de tráfico mixto (pasajeros y carga) que conecte a las ciudades de Lima e Ica con estaciones intermedias en 6 provincias. Tendrá una velocidad máxima de 200 km/h así como coches de última generación para el servicio integrado al Metro de Lima.

De acuerdo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que declararía la relevancia del proyecto, el trazo será definido por los estudios de pre inversión, con los siguientes requisitos, entre otros: i) que cubra las poblaciones existentes entre Lima y las ciudad de Ica, ii) que permita el intercambio de pasajeros entre el ferrocarril proyectado y el mayor número de estaciones del Metro Lima-Callao; iii) que permita el acceso ferroviario a los puertos marítimos Callao, y Pisco, así como al aeropuerto internacional de Pisco; y iv) que permita el acceso a los puertos secos que prevea el proyecto en los ingresos a la ciudad de Lima. En tal sentido, el cruce de la ciudad de Lima en dirección al Callao para el transporte de carga será de especial importancia en el marco del proyecto.

Después de los estudios, se declarará la viabilidad y se elaboraría el informe de evaluación en los plazos respectivos hasta que finalmente se publique la declaratoria de interés. Ello permitirá abrir por 90 días calendario el mercado para que terceros interesados puedan presentarse. Hasta el momento la empresa China Railway es el único inversionista que ha presentado una expresión de interés.

Ferrocarril Huancayo – Huancavelica

El proyecto consiste en la ejecución de las obras de rehabilitación necesarias a lo largo de 128,7 km, y su subsecuente fase de operación y mantenimiento.

El Ferrocarril Huancayo - Huancavelica es uno de los ferrocarriles con mayor altitud del mundo, alcanzando 2 819 msnm en su punto más bajo, en la Estación Mariscal Cáceres y 3 680 msnm en su punto más alto, en la Estación Huancavelica. Cuenta con un total de siete estaciones, diecinueve paraderos, quince puentes, treinta y ocho túneles y treinta y siete pasos a nivel.

Desde su inauguración el 24 de octubre de 1926, brinda el servicio de transporte de pasajeros y mercancías entre los distritos de Huancayo, Huancán, Huayucachi, Viques y Cullhuas en la región Junín, y los de Ñahuimpuquio, Mariscal Cáceres, Izcuchaca, Pilchaca, Cuenca, Acoria, Yauli y Huancavelica en la región Huancavelica, beneficiando aproximadamente a 250 000 habitantes. Su ámbito de influencia está constituido por territorios netamente rurales, de comunidades campesinas que dependen del ferrocarril como medio de transporte y comercialización de sus productos desde y hacia los centros económicos regionales.

El tren Huancayo-Huancavelica es un ferrocarril de montaña y como tal su superestructura y subestructura están sujetas no sólo al deterioro y deformación por acción de las cargas estáticas y dinámicas provenientes de los vehículos ferroviarios en circulación, sino también debido a la influencia de las precipitaciones pluviales y fenómenos climáticos típicos de esta región del país, los cuales se presentan cada año.

En cuanto a la demanda, el máximo volumen transportado se alcanzó en el año 1998, en el orden de los 700 000 pasajeros, mientras que el transporte de mercancías alcanzó las 47 000 toneladas ese mismo año. Asimismo, de acuerdo a los estudios técnicos realizados, se espera que en el año 2044, se alcance aproximadamente 1 200 000 pasajeros, en el escenario conservador.

A la fecha, ProInversión conduce el proceso de promoción de la inversión privada para establecer un servicio de transporte ferroviario que sea: (i) seguro, eficiente y cómodo para el usuario; (ii) rentable para la empresa privada y (iii) eficiente en el uso de los recursos públicos y de la capacidad de control del Estado.

El proyecto responde también a un esquema DFBOT, por lo que el futuro concesionario estará a cargo de la elaboración de los estudios definitivos de ingeniería de las obras y del material rodante, así como del estudio de impacto ambiental semidetallado. Asimismo, se hará cargo de la ejecución de las obras de rehabilitación y de la provisión del material rodante, para posteriormente, brindar el servicio de transporte ferroviario, a través de un operador, así como dar el mantenimiento de la infraestructura y del material rodante. Se desarrollará a través de Asociación Público Privada cofinanciada, a 30 años. La adjudicación está prevista para el IV trimestre del 2019 y requerirá de una inversión aproximada de US\$ 276.5 millones.

De acuerdo a Proinversión, la obra estaría lista entre el 2023 y 2024, dado que después de que culminen los estudios, se iniciaría la construcción del primer tramo del ferrocarril, lo cual demandaría 18 meses y estaría terminado en el 2021 o 2022. Para el segundo tramo, se requerirá de 18 meses más.

Ferrocarril San Juan de Marcona – Andahuaylas

Proyecto ferroviario que impulsará la exportación de minerales y facilitará el transporte de pasajeros en la zona centro – sur del país. Consiste en un corredor logístico que conectará zonas productivas de alto potencial de desarrollo minero, en Apurímac y Cusco, hasta el puerto San Juan de Marcona.

Se buscará que dicho ferrocarril, de una longitud prevista de 570 kilómetros, pueda movilizar la producción de fierro de Andahuaylas, la de cobre de Cotabambas, así como la de otros centros mineros ubicados en la zona de influencia del proyecto.

El proyecto será desarrollado como Asociación Público Privada y tendrá un componente que se realizará bajo la modalidad de Obra Pública. La inversión alcanzaría los US\$ 5 700 millones (sin IGV).

Actualmente, el consultor viene elaborando los estudios de factibilidad, de acuerdo al contrato suscrito con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Se tiene programado que a mediados del 2020 se tendrán listos los estudios de pre-inversión y se iniciará el desarrollo de los estudios definitivos de ingeniería y la promoción del proyecto como una APP.

Túnel Transandino

El proyecto consiste en realizar mejoras al trazo del Ferrocarril Central, incluyendo la construcción de un túnel de aproximadamente 25.5 km de longitud para atravesar los Andes a 3 800 m.s.n.m.; y de 2 túneles adicionales de 4.75 km y 13.27 km, respectivamente para eliminar los zigzags existentes; a fin de mejorar las condiciones del servicio, incrementando la capacidad de carga por eje (30 Tm / eje). El proyecto mejorará la infraestructura de transporte, a fin de brindar una solución al descongestionamiento de la Carretera Central, reduciendo los tiempos de viaje y logrando una mejor conectividad entre las regiones andina, amazónica y de la costa central.

La entidad competente del proyecto es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones bajo la modalidad de Iniciativa estatal cofinanciada. El monto de inversión estimado asciende a US\$ 1 704 millones. Las zonas de influencia son las Regiones de Lima, Junín, Huánuco, Huancavelica, Pasco y Ucayali. Actualmente el consultor (Consorcio Trasandino Railway) viene elaborando el Estudio de Factibilidad que culminará el próximo año y luego el Proyecto será encargado a Proinversión.

Corredor Ferroviario Este (Lima – Chosica)

El objetivo de este proyecto es mejorar las condiciones de seguridad del transporte masivo de carga y de pasajeros del Corredor Ferroviario Este (Ferrocarril del Centro), a fin de convertirlo en un Corredor Segregado en el tramo comprendido entre la Estación Monserrate (PK13) y Chosica (PK54). Este tramo forma parte del más importante corredor logístico transversal del país, que une el litoral costero en el Puerto de El Callao con las localidades y zonas productivas de la Sierra y Selva Central, caracterizadas por su alta producción minera, agrícola, agropecuaria y forestal. El proyecto se complementará con la Red Básica del Metro, dentro del Sistema Integrado de Transporte de Lima Metropolitana y el Callao.

La entidad competente es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones quien definirá la modalidad. El monto de inversión (sin IGV) asciende a US\$ 5 700 millones. El consultor culminará los Estudios a nivel de Perfil a finales del 2019.

En la **figura 8**, se aprecia el mapa de Perú con la ubicación de los proyectos existentes y en desarrollo para el periodo 2018 – 2021.

Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración

El megaproyecto denominado corredor ferroviario bioceánico de Integración (CFBI) es impulsado desde el 2014. Busca unir el Pacífico peruano con Bolivia, Paraguay y Brasil, y tendrá una extensión total de 3 755 kilómetros y trasladaría 10 millones de toneladas de mercancías al año. El corredor ferroviario bioceánico contempla una salida hacia el Océano Pacífico en Ilo y otra en el Océano Atlántico. El corredor ferroviario bioceánico tendrá en el Perú un recorrido de 450 kilómetros, más de 180 puentes por instalar y 40 kilómetros de túneles. En Bolivia tendrá un recorrido de 1 521 kilómetros y en Brasil 1 894 kilómetros.

FIGURA N° 8: PROYECTOS FERROVIARIOS EXISTENTES Y EN DESARROLLO AÑOS 2018-2021



FUENTE: DGGF, Dirección de Ferrocarriles - Agosto 2018 ELABORACIÓN: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Proviav Nacional

FIGURA N° 9: RED BASICA DEL METRO DE LIMA



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Red Básica del Metro de Lima

En el ámbito urbano, se aprobó la Red Básica del Metro de Lima - Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, que estará conformada sobre la base de 6 líneas. La Línea 1 del Metro de Lima, está constituida por dos tramos, ambos en servicio, el primero de 20.9 km que une Villa el Salvador y la Estación Grau del Cercado de Lima; el segundo tramo de 12.2 km que une el Cercado de Lima - El Agustino y San Juan de Lurigancho, cuenta con diez estaciones de pasajeros de dos niveles con accesos universales (figura 9).

La Línea 2 y tramo de la Línea 4 del Metro de Lima, en construcción, han sido consideradas prioritarias dentro del programa de inversiones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para este quinquenio, y beneficiará al 25% de la población de la capital del país, uniendo Lima Este a Oeste, contándose además con un ramal que pasará por el Aeropuerto Internacional. Dicho proyecto tendrá una extensión de 35 Km y buscará brindar un servicio de calidad, moderno y confiable.

Entretanto el diseño final de las Líneas 3 y 4 del Metro de Lima estará comprendido en los estudios de factibilidad de ambos ferrocarriles, que están en etapas avanzadas de desarrollo y culminarán antes de fin de año de acuerdo a lo anunciado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Ver figura 10.

Según el Viceministerio de Transportes, la viabilidad de la Línea 4 estaría en el primer semestre y la Línea 3 en el segundo semestre de este año 2019.

Según ProInversión, la inversión de ambos proyectos ascendería a US\$ 11 100 millones, con material

FIGURA N° 10: INICIATIVAS PRIVADAS y PÚBLICAS DE PROYECTOS FERROVIARIOS EN PERÚ

	Proyecto Ferroviario	Modalidad	Trazo (km)	Inversión US\$ millones	Plazo de Conseción (años)	Zona de Influencia	Adjudicación
1	Línea 3 - Metro de Lima	Iniciativa Estatal Cofinanciada	38	7 700	30	18 distritos de Lima y Callao	Por definir
2	Línea 4 - Metro de Lima	Iniciativa Estatal Cofinanciada	29	3 400	30	19 distritos de Lima y Callao	Por defini

Fuente: Proinversión | (*) sin IGV

rodante e impuestos incluidos, siendo US\$ 7 700 millones para la Línea 3 y US\$ 3 400 millones para la Línea 4. La construcción de ambas líneas se realizará de forma paralela.

Las líneas 5 y 6 todavía no han sido encargadas a ProInversión, porque están en el MTC en fase de planeamiento.

La Línea 3 del Metro de Lima tendrá una extensión de 38.2 kilómetros de longitud como sistema integrado de 30 estaciones, 2 patios-talleres y operación de 87 trenes compuestos por 7 vagones cada uno, para beneficiar a una población estimada en 900 mil habitantes abarcando los distritos de San Juan de Miraflores, Miraflores, San Isidro, Lince, Jesús María, Cercado de Lima, Rímac, San Martín de Porres, Independencia, Los Olivos y Comas. El proyecto plantea una línea ferroviaria subterránea con 29 estaciones, cuyo posible recorrido es: Panamericana Sur, avenidas Alfredo Benavides, José Larco, Arequipa, Garcilaso de la Vega y Abancay, además de la Panamericana Norte para luego ingresar a Comas. El futuro concesionario del proyecto se encargará de la elaboración de los estudios definitivos de ingeniería (diseño), financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, adquisición de material rodante, operación y mantenimiento de la vía.

Por su parte, la Línea 4 del Metro de Lima abarca un total de 29 kilómetros de extensión 20 estaciones, 1 patio taller, y la operación de 47 trenes (cada uno de los cuales estará compuesto por 7 vagones) a fin de beneficiar a una población estimada en 700 mil habitantes, y atraviesa los distritos de Ate, La Molina, Surco, San Borja, San Luis, San Isidro, Lince, Magdalena del Mar, Jesús María, San Miguel, Carmen de la Legua y Cercado del Callao.

Esta ruta del Metro tendrá un recorrido por las avenidas Elmer Faucett, La Marina, Faustino Sánchez Carrión, Felipe Salaverry, César Canevaro, José Pardo de Zela, Canadá, Circunvalación y Javier Prado Este. Cabe indicar que una parte de la Línea 4, el tramo de la avenida Elmer Faucett, comprendido entre las estaciones Gambeta y Carmen de la Legua, ya se encuentra concesionada para su próxima construcción.

El concesionario del proyecto se encargará de la elaboración de los estudios definitivos de ingeniería (diseño), financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, adquisición de material rodante, operación y mantenimiento de la vía.

A manera de conclusión se puede afirmar:

La **situación actual** de la Oferta de Red Ferroviaria Nacional:

- La densidad, eficiencia y capilaridad de nuestra Red Ferroviaria es poco competitiva frente a las necesidades de transporte e integración que el Perú necesita.
- No se responde a las necesidades del país, sino a una logística enfocada únicamente al transporte de carga de minerales.
- No cuenta con sistemas de información (TICs) que faciliten el seguimiento y monitoreo de la ruta o trazo de la carga (Sistemas inteligentes en tiempo real).
- Se tiene un importante impacto sobre la matriz productiva del país: los costos de transporte, así como de inventarios son elevados, las mermas y pérdidas de mercancías son altas y existe un menor desarrollo de nuevos productos y negocios.
- Existe un incremento de fletes y disminución de accesibilidad a mercados internacionales.
- Perú cuenta con un total de 8 redes ferroviarias que hacen un total de 1 952.9 km de extensión.
- Según el Plan de Desarrollo Servicios Logísticos de Transportes (PDSLTL), 87 millones de Tm/año se movilizan en el país.
- El 90% del movimiento de mercancías se concentra en el Nodo Logístico Lima -Callao.
- El tráfico del acceso al T.P Callao genera stress ambiental generando congestión y caos vehicular.

- 234000 toneladas diarias de mercancías se movilizan en el país.
- El 81% de la carga exportada se moviliza en el modo camión y solo el 18% por el modo ferrocarril, 1% por otros modos.
- Más del 90% de la carga total y del 80% de la carga exportada es movilizada por el modo camión –determina la estructura de emisiones asociadas a contaminación ambiental.

La **situación futura** de los proyectos ferroviarios:

- Permitirá la articulación de la red ferroviaria nacional para mejorar la competitividad bajo el concepto de una malla ferroviaria.
- Promoverá la ejecución de proyectos como el túnel trasandino, el tren de cercanías, el ferrocarril San Juan de Marcona - Andahuaylas, etc. a fin de disminuir los tiempos de transporte y costo logístico de la carga, descongestionando las Carreteras y la llegada a los puertos.

Propuestas de campo de acción para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria

Sobre la base del diagnóstico de la evolución de la infraestructura del sector y la revisión del Plan Intermodal de transportes del Perú, se han identificado una serie de oportunidades de mejora para la infraestructura ferroviaria. Estas se describen a continuación:

1. Incrementar la capacidad de la red ferroviaria nacional, mediante la promoción de la participación privada

La red ferroviaria ha decrecido en las últimas décadas. De acuerdo con las entrevistas realizadas, esto evidencia la poca prioridad que ha tenido el sector dentro de la agenda política, en comparación con otras infraestructuras de transporte. Un aumento de las inversiones en vías férreas puede tener implicancias ventajosas pues los ferrocarriles cuestan un tercio de lo que cuestan las carreteras, tienen siete veces más vida útil, se encuentran seis veces menos expuestos que las carreteras a los desastres naturales y cuentan con una reparación más rápida. En ese sentido, cabe prestar atención a las posibilidades de extender la red ferroviaria a lo largo del país.

A esto, se le debe sumar la mejora de las capacidades instaladas de los ferrocarriles actuales. De igual manera, es vital impulsar nuevos proyectos ferroviarios, que fomenten la ampliación de la red disponible, tanto los de transporte de carga de minerales así como de pasajeros que de acuerdo a las cifras expuestas han ido en aumento los últimos años.

El desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros también debe ser parte de los lineamientos a seguir por la inversión privada. Este está conformado por el Metro de Lima y Callao.

Una de las oportunidades para la inversión en transporte ferroviario se basa en el déficit de sistema de transporte terrestre hacia la zona Selva del país. En efecto, la red ferroviaria está concentrada entre las regiones Sierra y Costa (con excepción de Ferrovías Sur Oriente).

Una mayor inversión en aumentar la conectividad de la región Selva podría incentivar la dinamización de las economías locales conectadas, por el aumento de posibilidades de exportación de productos agrícolas. Una inversión de este tipo tendría implicancias positivas en la economía regional de la Selva, dadas las oportunidades para la exportación y el consecuente crecimiento económico.

No menos importante es el de brindar una solución al descongestionamiento de la Carretera Central, reduciendo los tiempos de viaje y logrando una mejor conectividad entre las regiones andina, amazónica y de la costa central a través de la construcción del túnel trasandino.

El Estado debe promover la participación del sector privado a través de APP, de forma tal que se fomente la competitividad del sector. Así, el reto en el sector es promover el ingreso de nuevos capitales, sobre todo privados, que amplíen la red ferroviaria a lo largo del país. Sólo así será posible reducir los costos logísticos asociados al transporte, brindando infraestructura y servicios de transporte adecuados.

2. Desarrollar un planeamiento del sector con enfoque intersectorial

Se debe tomar una **política clara de planeamiento** al largo plazo en el sector, con una visión clara de los objetivos y la prioridad que representan cada uno de ellos en el sector. Las inversiones tienen que ser de carácter

integral en el sector transporte (ferrocarriles, carreteras, puertos y aeropuertos), y se debe evitar que exista presión por parte de los lobbies de transportistas hacia una priorización del sector carreteras, en desmedro del sector ferroviario, como ha venido ocurriendo en los últimos años.

3. Levantamiento de base datos de la infraestructura de transportes

La carencia de información impide contar con un diagnóstico preciso del sector que permita definir lineamientos de política y asignar metas claras. Así, se recomienda que las autoridades del sector destinen recursos a mejorar y actualizar sus sistemas de información, de modo tal que se pueda contar con información sobre estado de las redes, vagones, entre otros.

4. Hacer respetar el cronograma de fases de los proyectos por iniciativa privada cofinanciada

Algunos proyectos se han pospuesto con el tiempo por diferentes circunstancias. Esto retrasa el inicio de las obras y desalienta de alguna manera la continuación de los inversionistas que ven el país una oportunidad de desarrollo. Dada la urgente situación que requiere el incremento de infraestructura en el país, se requiere hacer un seguimiento bastante estricto de los tiempos del planteamiento, formulación, estructuración, transacción y ejecución contractual.

5. Incluir en los proyectos todo tipo de modernización y tecnología que empresas internacionales con experiencia ferroviaria puedan brindar a través de las visitas técnica, road shows, etc.

Las experiencias realizadas en el Reino Unido a comienzos de este año han posibilitado que su relación comercial y de inversión con nuestro país se haya transformado a lo largo de los últimos años. El Reino Unido es ahora el mayor inversor extranjero en el Perú. Esto se debe en gran parte a las grandes inversiones en minería, incluyendo la que realizó Anglo American el año pasado, pero también en el desarrollo de nuevos sectores como las finanzas verdes y la infraestructura sostenible.

El acuerdo de gobierno a gobierno que estableció al Reino Unido como principal socio de los Juegos Panamericanos 2019, ha puesto a Perú en el radar de las empresas británicas. La experiencia británica en la entrega de

eventos deportivos de clase mundial, incluyendo Londres 2012, y la transferencia de conocimiento son partes claves de esta asociación.

6. Reconocer que la infraestructura no es un fin sino un medio

Este es sin duda el principal factor de éxito para el desarrollo de infraestructura, en especial la de transportes. La infraestructura valida su existencia en la medida que promueve la consolidación de ejes de desarrollo territorial. Por ello es necesario formular y aprobar un Plan de Desarrollo Territorial en el ámbito de influencia de cada proyecto de infraestructura, con el propósito de identificar las necesidades de la población, reconocer sus potencialidades y recoger las expectativas de los diferentes actores locales, lo que permitirá determinar los proyectos estratégicos que deben ejecutarse para asegurar el cumplimiento del Plan. Deberá desarrollar además una línea de base que permita luego una evaluación de los impactos de los diferentes componentes del Plan de Desarrollo y del proyecto de infraestructura. Un objetivo fundamental para generar sinergias entre la infraestructura ferroviaria y el desarrollo territorial, es la localización de población u de equipamientos productivos, comerciales, educativos, culturales y recreativos en la zona de influencia directa del proyecto ferroviario. Esto favorece tanto a los pobladores y a los gestores de estos equipamientos, que se benefician del acceso a un transporte rápido y seguro, como a los operadores del tren, que contarían con una mayor demanda de sus servicios. Esto contribuiría además a lograr la adhesión de las comunidades a tales proyectos. Es el caso del "Aeropuerto de Chincheros" que plantea la necesidad de integrar la red ferroviaria del tramo Cusco – Machu Picchu, así como la formulación del Plan de Desarrollo Urbano de toda la zona de influencia de ese Mega Proyectos, solo así se puede asegurar la eficiencia de economías de escala para estas grandes inversiones y una mejor comprensión del impacto del proyecto en la comunidad local regional y nacional.

Otros casos que exigen la adopción de este modelo de vinculación de la infraestructura férrea y el espacio territorial aledaño son el tren de cercanías entre Barranca e Ica, que solamente será rentable si es que se definen, a través de Planes de Desarrollo Urbano interrelacionados, los nuevos roles que deben cumplir las ciudades que serán conectadas por esta importante red y tienen que prever las infraestructuras y equipamientos complemen-

tarios que deben implantarse para albergar tanto nueva población como actividades productivas y servicios.

Cabe señalar que la presión por suelo ya ha comenzado en el ámbito de influencia del Tren de Cercanías, como lo demuestran los procesos de invasión en las localidades de Chilca, Asia, Nuevo Ayacucho y Nuevo Cañete, promovidos por organizaciones delictivas muy poderosas que cuentan no sólo con aparatos legales y de movilización de personas, sino que controlan las corporaciones municipales y tienen gran influencia entre las instituciones judiciales y policiales de las correspondientes circunscripciones.

El tren que uniría San Juan de Marcona con Andahuaylas que pretende concesionarse pronto, sería sin duda un factor clave para asegurar la gestión eficiente de las actividades extractivas del llamado Corredor Minero que integra tres regiones y al menos seis yacimientos de gran relevancia para el país, y que ahora está siendo afectado por la falta de acuerdo entre las comunidades locales, la empresa minera y el Estado en relación con el proyecto Las Bambas. La ausencia de un Plan de Desarrollo Territorial de todo el Corredor, que identifique potencialidades diversas en esta arca de gran extensión y que proponga la ejecución de proyectos estratégicos como el ferrocarril que promueva tales capacidades productivas, es la razón fundamental de este conflicto cuyas consecuencias todavía no se alcanza a medir en la cabal dimensión.

En estos casos, se requiere además que se constituya una Entidad Autónoma de Gestión Territorial, del que formen parte las autoridades nacionales, regiones y locales directamente involucradas, que tenga independencia económica y administrativa para llevar a cabo el plan y los proyectos.

Como se ha visto en el presente informe, otro proyecto ferroviario de gran relevancia es la red del Metro de Lima. Como se sabe, se encuentran en construcción la línea 2 y un tramo de la línea 4 que parte de la avenida Colonial y llega al Aeropuerto. El alto nivel de inversión que esta obra exige, ha generado críticas desde diferentes secto-

res, sin tener en cuenta que esto facilitaría el desarrollo de proyectos inmobiliarios alrededor de todo el eje, sin la afectación de valor que por ejemplo se ha dado en buena parte de la Línea 1. Conservadoramente, se puede estimar una nueva superficie vendible de unos 20 millones de metros cuadrados en este trayecto, lo que implicaría una inversión mínima de US\$ 15 mil millones. De otro lado, como se ha mencionado en el caso del Tren de Cercanías, la concentración de mayor población y de servicios a lo largo del eje también contribuiría a rentabilizar la inversión en el tren subterráneo.

La futura construcción de la línea 3 así como la parte restante de la línea 4 podría implicar una inversión inmobiliaria de casi US\$ 30 mil millones en zonas aledañas. Dado el inmenso potencial urbano de estos ejes, en caso de que no se organice el desarrollo inmobiliario en sus áreas de influencia directa, lo más probable es que igualmente se produzca la ocupación de las áreas colindantes con nueva población y nuevos servicios, pero de manera más ineficiente y menos beneficiosa en términos económicos y urbanos.

Es imprescindible hacer todos los esfuerzos posibles para impulsar este nuevo modelo de gestión de infraestructuras de transporte. CAPECO, consciente de esta necesidad, ha suscrito un Convenio de Cooperación Interinstitucional con la Municipalidad Provincial del Callao, para impulsar la modificación del Plan de Desarrollo Metropolitano de esta localidad y la identificación de proyectos clave en las zonas adyacentes a la Líneas 2 y 4 del Metro, a la Vía Periférica que atravesará el norte de la provincia y unirá varios distritos de Lima con el Puerto y el Aeropuerto así como a la llamada Costa Verde del Callao, que completará un corredor costero que hasta el momento solo abarca distritos de la Provincia de Lima.

En conclusión, los ambiciosos proyectos de infraestructura de transporte -especialmente ferroviario- que se espera implementar en nuestro país en el corto, mediano y largo plazo deben ser impulsados buscando desarrollar todo su potencial de generación de competitividad y bienestar.

BIBLIOGRAFIA

- Global Competitiveness Report 2018, World Economic Forum
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones / Provias Nacional / Memoria Anual 2017
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones / Programa Multianual de Inversiones 2020 – 2022 / abril 2019
- Perú: Nuevas Oportunidades de Inversión en Proyectos Ferroviarios / Proinversión 2019
- Inversiones Estratégicas / Proinversión 2019
- Compendio Estadístico Perú 2017, Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI

Situación y perspectivas de la industria del cemento en el Perú

La industria del cemento es una de las más destacadas en la economía nacional, impulsada por la actividad privada, motor de la expansión del sector, por construcción de viviendas multifamiliares, centros comerciales, supermercados, hoteles, y la mayor inversión pública, que incluye la construcción y rehabilitación de carreteras, autopistas, hospitales, colegios, entre otras obras en desarrollo y ejecución.

La industria cementera presenta diversas ventajas competitivas, como mercados geográficos segmentados y disponibilidad de materias primas, así como el bajo costo de insumos y una importante red comercial.

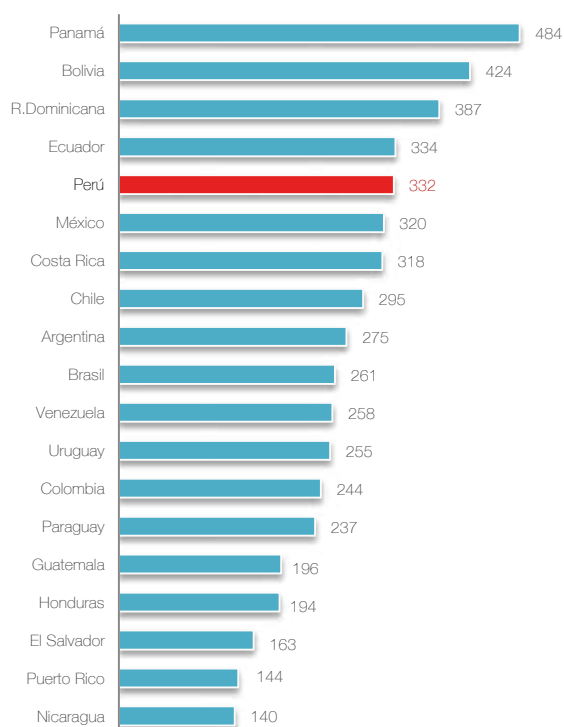
La industria mantiene un importante nivel de inversiones y actualización tecnológica permanente en el cuidado del medio ambiente, y parte de su estrategia consiste en diversificar sus fuentes de ingresos, mediante el incremento en la oferta de productos. Por su parte, la costumbre del mercado local de utilizar predominantemente el cemento en las edificaciones permite consolidar el posicionamiento de las cementeras. Sin embargo, la fuerte competencia generada por la producción informal de productos no aptos para la construcción idónea presiona a la baja los precios del cemento, perjudicando los márgenes de utilidad. Asimismo, los elevados costos de transporte reducen la posibilidad de diversificar las fuentes de ingresos mediante exportaciones, y las empresas cementeras aún se encuentran bastante concentradas en pocos mercados y productos.

La evolución y expectativas futuras de la producción y comercialización de cemento en nuestro país, depende en gran medida del desempeño de la actividad económica general, de los ingresos de las familias y de los niveles de inversión en infraestructura, vivienda y equipamiento para la producción, el comercio y los servicios.

Consumo Nacional de Cemento

El consumo nacional del cemento es uno de los indicadores clave para explicar el nivel de desarrollo económico y social

FIGURA N° 1: CONSUMO PER CÁPITA DE CEMENTO EN AMÉRICA LATINA 2017 (Kg. / habitante)

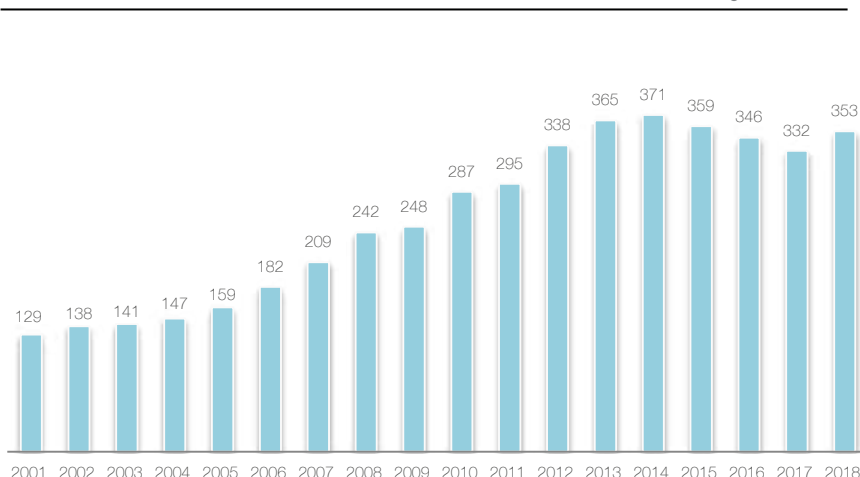


Fuente: Federación Interamericana del Cemento (FICEM) – Informe Estadístico 2018

de un país. El Perú se encontraba en quinto lugar entre los países latinoamericanos en cuanto a consumo per cápita de cemento. Nuestro país con **332 Kg. /habitante** el año 2017, superaba a los demás miembros de la Alianza del Pacífico: México sexto con **320**, Chile octavo con **295**, Colombia décimo tercero con **244** (Figura 1). Lo superaron en este ranking sus otros dos países vecinos (Bolivia y Ecuador), además de Panamá y República Dominicana que se situaron en primero y tercer puestos de la región respectivamente.

El consumo per cápita en nuestro país, creció sostenida e ininterrumpidamente desde el año 2001 hasta el 2014 a una tasa promedio anual de 8.4%, luego de lo cual se revirtió la tendencia, registrando tasas negativas entre los años 2015, 2016 y 2017 de 3.3%, 3.5% y 4.2 respectivamente, hasta el año 2018, en el que se registra una leve recuperación de 6.5%, aún sin alcanzar el nivel del 2014, el punto más alto de los últimos 18 años (Figura 2).

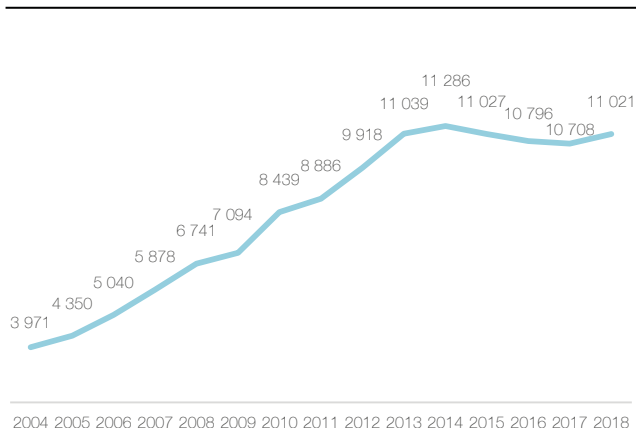
FIGURA N° 2: CONSUMO PER CÁPITA DE CEMENTO EN EL PERÚ 2001-2018 (Kg. / habitante)



Fuente: INEI.

En concordancia con el comportamiento del consumo per cápita, la venta interna de cemento creció sostenidamente desde el año 2004 hasta el 2014 a una tasa promedio anual de 7.7%, luego de lo cual se revirtió la tendencia, registrando tasas negativas entre los años 2015, 2016 y 2017 de 2.3%, 2.1% y 0.8% respectivamente, hasta el año 2018, en el que se registra una leve recuperación de 2.9%, resultando aún insuficiente por los años anteriores de contracciones en las ventas (Figura 3).

FIGURA N° 3: VENTA INTERNA DE CEMENTO EN EL PERÚ 2004-2018 (Miles de Toneladas Métricas)



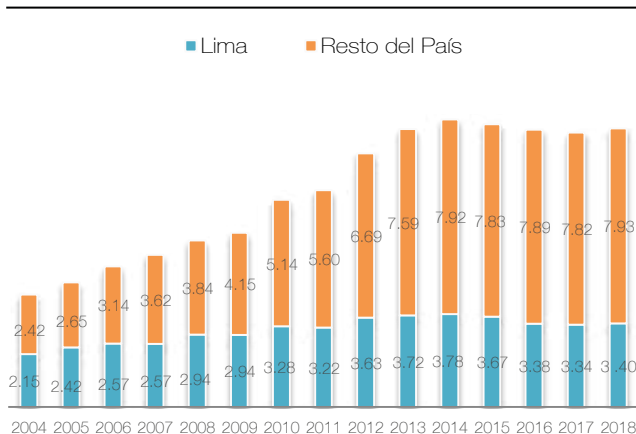
Fuente: INEI.

Respecto a los despachos de cemento en el país a nivel regional, se ha consolidado paralelamente el mercado de cemento en el interior del país. En el año 2004, el 47% del despacho de cemento se concentraba en el departamento de Lima, mientras que en el 2018, esa participación se redujo al 30% (Figura 4). La tasa de crecimiento interanual de las ventas en el interior del país, en ese periodo, alcanzó

el 8,8%, frente al 3,3% presentado en Lima. El mantenimiento de esta distribución de las ventas por región en los tres últimos años, sugiere que esta tendencia hacia la descentralización del mercado cementero se mantendrá en los siguientes años cuando menos se mantendrá, lo cual traerá consecuencias positivas en la mejora de la competitividad de las regiones y de las condiciones de vida de la población no capitalina.

El cambio en la tendencia de los despachos de cemento según empresas ha generado también un cambio en la

FIGURA N° 4: DESPACHO DE CEMENTO EN EL PERÚ, POR REGIÓN 2004-2018 (Millones de Toneladas Métricas)

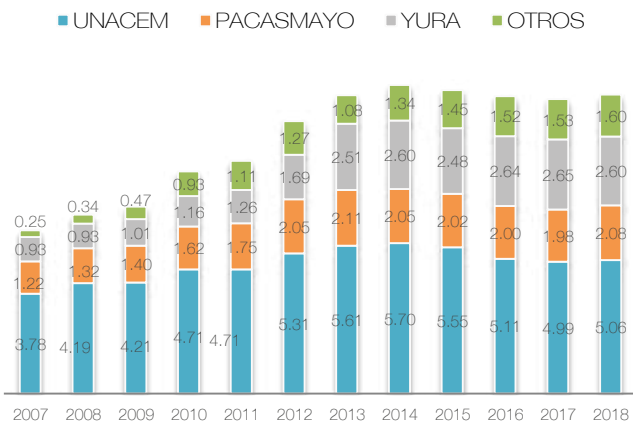


Fuente: INEI.

participación de las empresas productoras. Como se puede apreciar en el (Figura 5), en el año 2007 las fábricas **Cementos Lima y Cemento Andino** (ahora integradas en **UNACEM**), cuya área de influencia comprende Lima y los departamentos del centro del país, vendieron localmente **3.78** millones de toneladas métricas de cemento, lo que les permitía alcanzar una participación del 61.2% del mercado nacional. En el año 2018, a pesar de que sus ventas han crecido a **5.06** millones de toneladas, es decir un crecimiento de 2.7% promedio anual, su participación se ha reducido a 44.6%, es decir, **16.8%** menos respecto al año 2007. Por el contrario, **Cementos Pacasmayo**, casi mantuvo su participación de **19.8%** en el 2007 disminuyó levemente a 18,4% en el 2018, es decir, **1,4%** menos respecto al año 2007. Lo que implica un aumento promedio anual de despachos del 5.0%. Igualmente, **Cementos Yura**, empresa perteneciente el **Grupo Gloria**, también ha conseguido un crecimiento de su presen-

cia en el mercado durante dicho periodo, pasando de **15,0%** a **22,9%**, vale decir un incremento anual en las ventas de **9,8%** en promedio. Cabe señalar que, desde el año 2007 se comenzaron a instalar otras cementeras que han logrado una participación del mercado entre **13%** y **14%** en los últimos tres años.

FIGURA N° 5: DESPACHOS DE CEMENTO EN EL PERÚ, POR EMPRESA 2007-2018 (Miles de Toneladas Métricas)



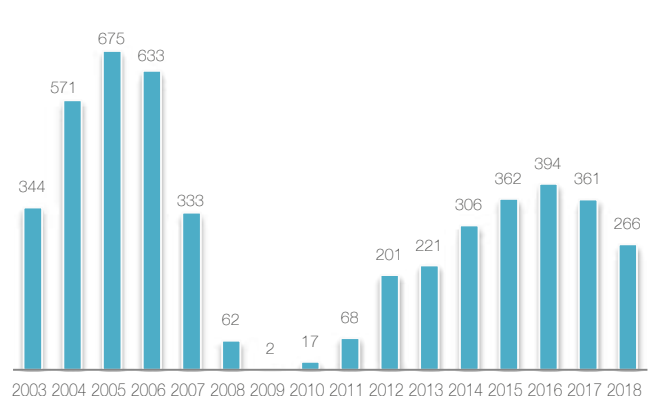
Fuente: INEI.

Respecto a las exportaciones de cemento, en los últimos dieciséis años han presentado un comportamiento muy irregular (**Figura 6**), pudiendo identificarse hasta cuatro etapas diferenciadas. La primera entre el 2003 y el 2005, en la que tuvieron un importante incremento de **96,4%** alcanzando un pico de **675** mil toneladas métricas, no igualado hasta la fecha. La segunda, entre el 2006 y el 2009, caracterizada por una vertiginosa caída que culminó con un volumen de tan solo 2 mil toneladas este último año; la tercera, de franco y sostenido repunte, entre el 2010 y el 2016 con un incremento promedio anual de 68,2%. Y en el último tramo, se registró dos años de caídas consecutivas de 8,4% y 26,4% en los años 2017 y 2018, respectivamente. En el año 2018, la empresa Yura S.A. exportó 265.2 Toneladas de cemento, siendo el 99.8% del total de exportaciones del país, Concretos Supermix S.A. exportó el 0.16%, entre otros. Las exportaciones de cemento en ese año se destinaron el 70.8% a Bolivia, el 28.5% a Chile, entre otros.

Por su parte, las importaciones de cemento también presentaron un comportamiento irregular en el período 2003 – 2018, pudiéndose diferenciar dos tramos similares en tendencias. El primero desde el año 2003 hasta el 2009, se inicia con importaciones estables, el promedio de los cuatro años 2003-2006 es de 40 mil Toneladas Métricas (TM) y luego se incrementa hasta alcanzar un máximo de 249 mil TM(2008). El segundo, de manera similar, del 2010 al 2018, inicia con importaciones estables hasta el 2016 (promedio

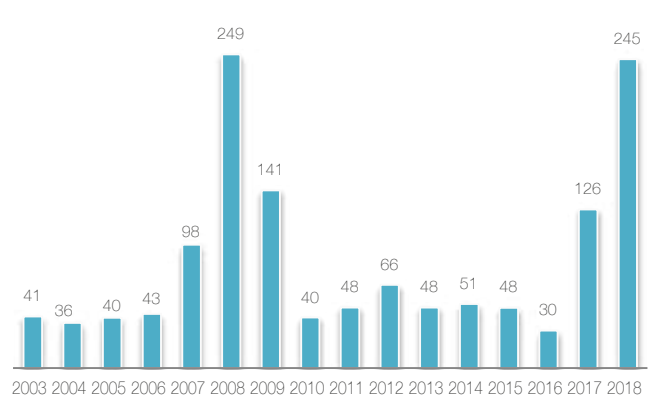
anual de 47 mil TM) y luego se incrementa hasta alcanzar un máximo de 245 mil TM. En el año 2018, la empresa CEMEX PERU S.A., importó el 60.0% del total de importaciones, le siguió MIXERCON S.A. con el 23.9%, siguió DIREPSUR S.C.R.LTDA. Con 6.2%, INVERSIONES EN CEMENTO S.A. - INVERCEM S.A. con el 5.4%, luego CALIZA CEMENTO INCA S.A. con el 1.8%, otros 2.7%. Las importaciones de cemento en ese año se realizaron el 80.9% de Vietnam, el 5.1% de Francia, el 4.6% de China, el 4.3% de Malta, el 3.1% de México, el 1.6% de Colombia, Otros el 0.4%. (**Figura 7**).

FIGURA N° 6: EXPORTACIONES DE CEMENTO 2003-2018 (Miles de Toneladas Métricas)



Fuente: SUNAT.

FIGURA N° 7: IMPORTACIONES DE CEMENTO 2003-2018 (Miles de Toneladas Métricas)



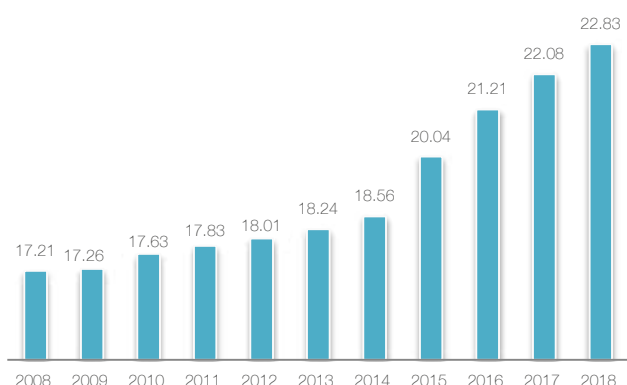
Fuente: SUNAT.

Precios de Venta Promedio

Por su parte, los precios de venta al público de cemento en los últimos once años han presentado un incremento moderado permanente con un promedio anual de 2,9% (Figura 8). El incremento acumulado del precio del cemento por bolsa desde el año 2008 hasta el año 2018 fue de 32.7%, por debajo de la inflación de Lima Metropolitana en el mismo periodo que fue de 39.5%.

En los primeros cuatro meses del 2018 el precio promedio del cemento fue de S/.22.66 y en los primeros cuatro meses del 2019 el precio promedio fue de S/.22.98, superior en 1,4% a similar periodo del 2018, con lo que se puede proyectar la tendencia de crecimiento moderado.

FIGURA N° 8: PRECIOS PROMEDIO DE VENTA DE CEMENTO EN LIMA METROPOLITANA 2008-2018 (Soles por bolsa)



Fuente: INEI.

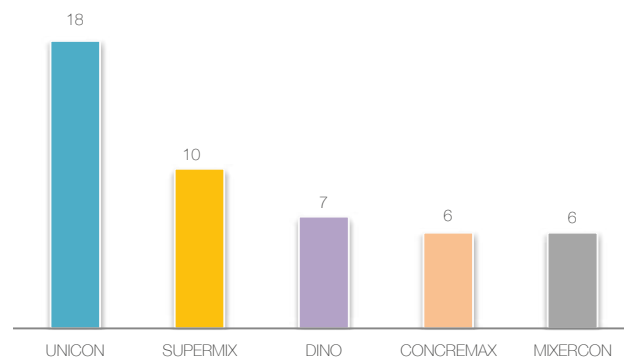
Oferta de Concreto y Adoquines

Desde hace varios años, el sector cementero ha buscado una extensión de sus líneas comerciales hacia otros productos, como los adoquines para pisos, los bloques de concreto para muros y techos y la provisión de concreto premezclado. De acuerdo con fuentes del mercado, existirían **19** empresas trabajando en el rubro de concreto premezclado a nivel nacional, dedicadas a la fabricación, comercialización y a la provisión de servicios.

Siendo el concreto premezclado un producto con una vida útil muy corta - entre 2 a 3 horas- el tiempo de transporte de las plantas a las obras y las disposiciones municipales respecto al trabajo de los camiones que surten el producto en obra resultan fundamentales para el éxito comercial de las empresas. En este sentido, mucho más importante que el tamaño de las plantas es más importante el número y dispersión geográfica de éstas.

Las cinco principales proveedoras de concreto premezclado son Unicon y Concremax (vinculadas al grupo Unacem), Supermix (de Yura), DINO (de Pacasmayo) y Mixercon. En total, estas empresas cuentan con **47** plantas de producción, de las cuales poco más de la mitad pertenece al grupo Unacem (**Figura 9**). En Lima-Callao se ubican **20** de estas plantas y el resto en otras 22 ciudades del país.

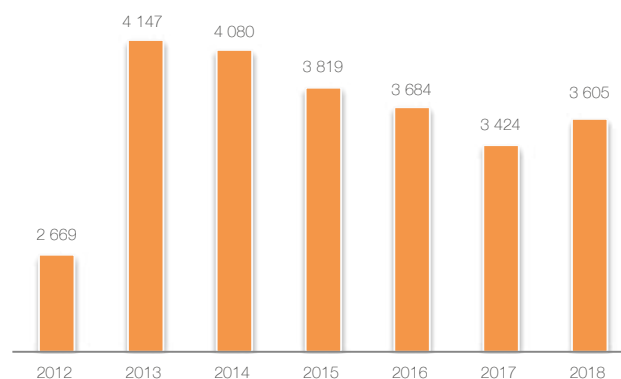
FIGURA N° 9: NÚMERO DE PLANTAS DE CONCRETO PREMEZCLADO POR EMPRESA (Número de plantas)



Fuente: Página web y memorias empresariales 2017.

En la (**Figura 10**) se registra la evolución de la producción de concreto premezclado entre el 2012 y el 2018. Allí se aprecia un importante crecimiento de 55,4% en el 2013 respecto al año anterior. En el periodo 2014-2017 se registraron caídas anuales consecutivas en el volumen producido: **1.6%**, **6.4%**, **3.5%** y **7.1%** respectivamente. El año 2018 presentó una leve recuperación de 5.3% de crecimiento, insuficiente, considerando cuatro años de caídas en el nivel de producción.

FIGURA N° 10: PRODUCCIÓN NACIONAL DE CONCRETO PREMEZCLADO 2012-2018 (En miles de metros cúbicos)

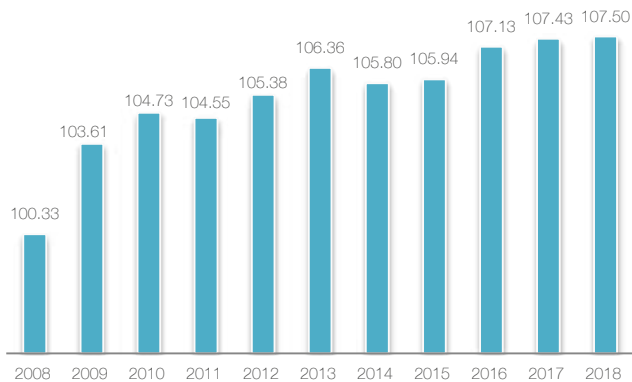


Fuente: Ministerio de Producción.

En los últimos once años, el precio de este producto se ha ido incrementando levemente en promedio anual de 0.69%, acumulando un **7.1%** en el periodo (**Figura 11**) el aumento porcentual más significativo se dio entre el 2008 y el 2009, alcanzando **3.3%**.

En conclusión, la industria cementera nacional viene sufriendo las consecuencias de la caída de la construcción ocurrida en los años 2015 y 2016. En respuesta a este desafío, las empresas se han orientado hacia la consoli-

FIGURA N° 11: ÍNDICE DE PRECIOS DE VENTA DE CONCRETO PREMEZCLADO 2008-2018 (Base: 2007 = 100)



Fuente: INEI.

ción de una estrategia de diversificación, especialmente hacia la comercialización de concreto premezclado. Los tres principales grupos cementeros siguen desarrollando la producción y venta interna de este producto, a pesar de la aparición de nuevas empresas fabricantes y exportadoras. Las ventas en el interior del país han ido aumentando

sucesivamente, hasta llegar a concentrar el 65% del total, aunque esta tendencia se ha ido ralentizando en los últimos cuatro años.

Por otro lado, las obras de reconstrucción de la zona afectada por El Niño Costero que se ejecutarán hasta el 2020 cuando menos, impulsarán las ventas de cemento en el interior del país, especialmente en las regiones del Norte. La recuperación esperada en la construcción de proyectos para vivienda social ayudará al repunte de la industria cementera, teniendo en cuenta la meta señalada por el gobierno – 500 mil unidades habitacionales hasta el 2021- y el que la tecnología de placas de concreto armado (con alto consumo de cemento) se ha convertido en el estándar para la edificación de viviendas en este segmento poblacional.

En el largo plazo, las cementeras deberán enfrentar el desafío de la adopción de mayores exigencias ambientales en la actividad edificadora y la competencia de nuevos sistemas constructivos, que se sustentarán en sus menores costos y en su condición de eco-amigables.

BIBLIOGRAFIA / REFERENCIA

- INEI <http://iinei.inei.gob.pe/iinei/siemweb/publico/>
 - SUNAT <http://www.sunat.gob.pe/aduanas.html>
 - PRODUCE <http://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/oe-documentos-publicaciones/publicaciones-anales>
- FEDERACION INTERAMERICANA DEL CEMENTO (FICEM) – Informe Estadístico 2018



IEC

INFORME ECONÓMICO DE LA CONSTRUCCIÓN

Nº 25 - Julio 2019



CAPECO



CAPECO

www.capeco.org/iec