

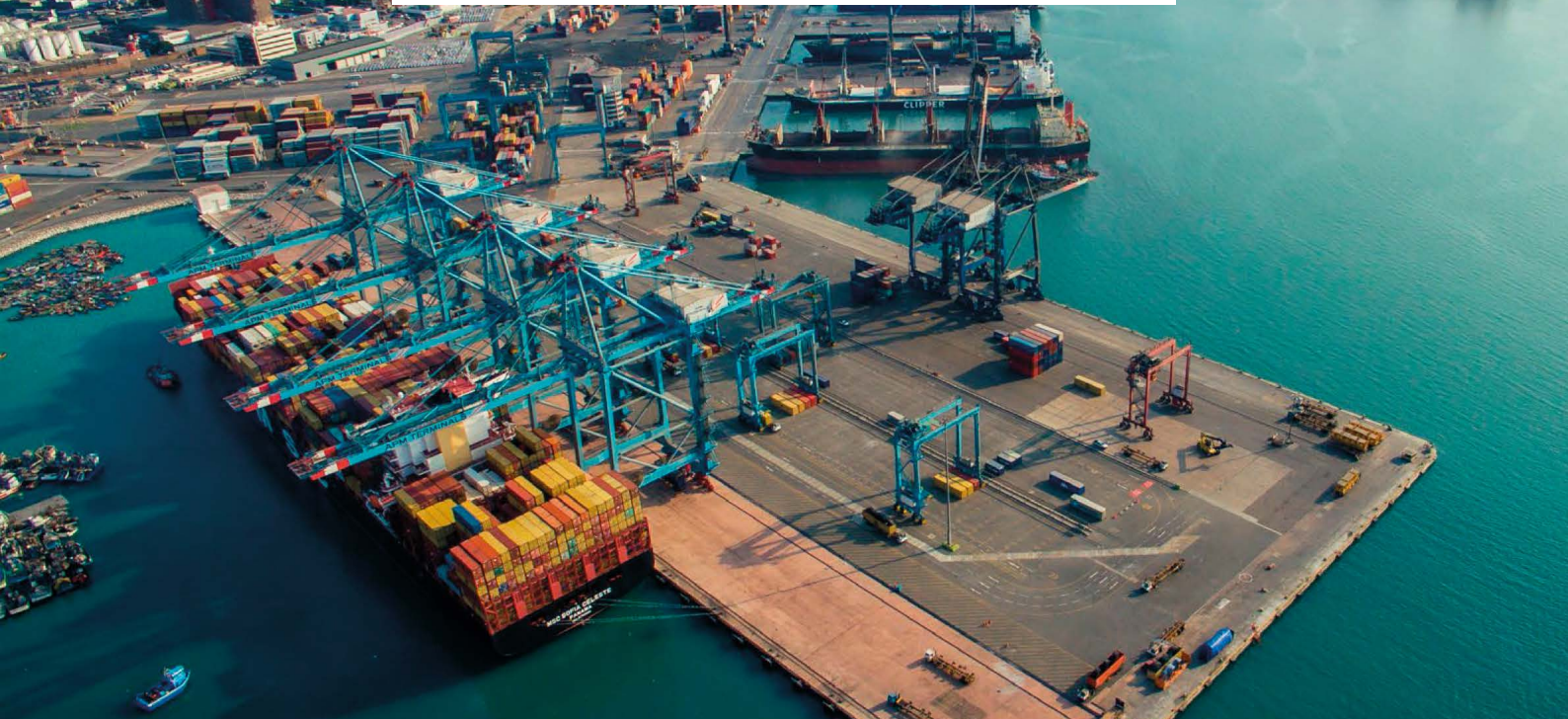
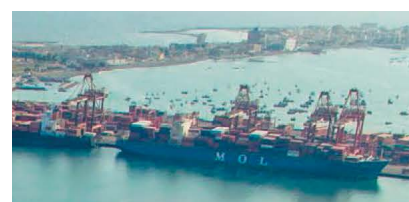
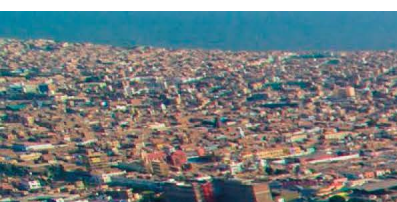


INFORME ECONÓMICO DE LA CONSTRUCCIÓN

Nº 27 - Diciembre 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. Germán Mori Tuesta
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
Sr. Diego Horna Medina

FECHA DE PUBLICACIÓN

Diciembre 2019

Fotos de Portada:
Construcción de la residencial San Felipe (1964). Libro MEMORIAS DE LIMA
De haciendas a pueblos y distritos. Juan Günther Doering y Henry Mitrani Reaño.

Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao - Muelle Norte
Fuente: Memoria 2018 – Autoridad portuaria nacional (p.20)

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	5
---------------------	----------

TENDENCIAS

Operaciones de las empresas del sector construcción crecerían 2.79% en el 2019	6
---	----------

INDICADORES

Construcción crecerá menos de lo previsto en el 2019	21
--	-----------

DESARROLLO URBANO

Necesidad de pasar de Lima Metropolitana a una Nueva Capital Nacional	34
--	-----------

INFRAESTRUCTURA

El desafío de la infraestructura portuaria en el Perú - 2019	43
--	-----------



**INFORME ECONÓMICO
DE LA CONSTRUCCIÓN**

Nº 27 - Diciembre 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 sexto bimestre del 2019, así como proyecciones para el cierre del presente y próximo 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 setiembre 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 un artículo respecto a la que se podría denominar la Nueva Capital Nacional, que se constituiría por los 43 distritos de la provincia de Lima, los 7 del Callao y 14 distritos de las provincias vecinas a la hasta ahora denominada Lima Metropolitana. Este tema incluye datos de este territorio tales como: la estimación de población, hogares y viviendas; estructura de la PEA, el parque habitacional por tipo y tenencia de vivienda, o materiales predominantes en las viviendas.

En último término, se presenta un panorama integral sobre la infraestructura portuaria en el Perú. En dicha parte, se brinda información clave sobre la posición del Perú dentro del escenario sudamericano en lo que respecta a la calidad de la infraestructura, el desempeño logístico, la conformación del sistema nacional, las proyecciones a futuro, y las inversiones necesarias descritas en el Plan Nacional de Infraestructura, entre otros puntos.

Mg. Alonso León Siu
Coordinador General del IEC

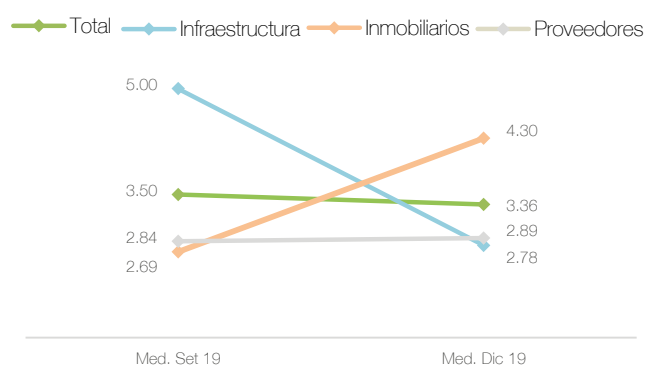
Mejores perspectivas para el 2020 por recuperación de segmento de infraestructura

Operaciones de las empresas del sector construcción crecerían 2.79% en el 2019

I. NIVEL DE OPERACIÓN EN LAS EMPRESAS DE CONSTRUCCIÓN

De acuerdo con los resultados de la Encuesta de Expectativas aplicada a un panel de promotoras inmobiliarias, constructoras de infraestructura y proveedores de materiales, para la 27ª edición del Informe Económico de la Construcción – IEC CAPECO, el nivel de operaciones de las empresas que trabajan en la construcción aumentó en 2.74% en el quinto bimestre del 2019, respecto al mismo periodo del 2018 (Figura 1). Este resultado es sensiblemente menor al 3.50% que las mismas empresas entrevistadas estimaban alcanzar en este bimestre, como fue registrado en el IEC N° 26, aunque los desempeños reales divergen de las expectativas en los tres segmentos que conforman el sector construcción. Así, los proveedores de bienes y servicios manifestaron haber experimentado un incremento de 2.89% en sus operaciones, es decir 0.05 puntos porcentuales más de lo proyectado y los promotores inmobiliarios alcanzaron la mayor brecha entre lo que esperaban (+2.69%) y lo que alcanzaron (+4.30%). Los constructores de infraestructura en cambio, tuvieron un aumento de 2.78%, un 44% menos lo que estimaban dos meses antes.

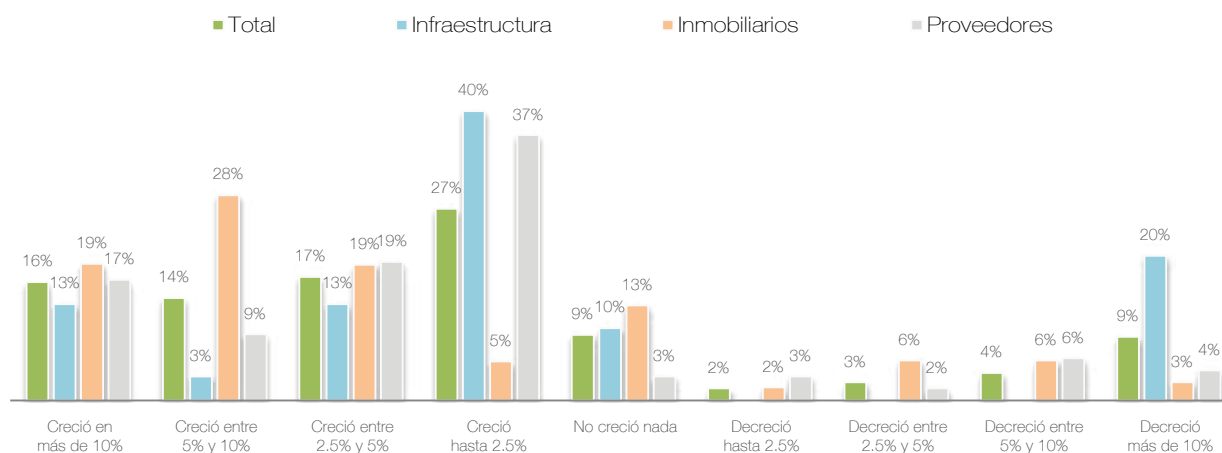
FIGURA N° 1: COMPARATIVO ENTRE SITUACIÓN ESPERADA Y REAL SOBRE LA VARIACIÓN EN EL NIVEL DE LAS OPERACIONES EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN [Quinto bimestre 2019 vs. Quinto bimestre 2018 - %]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Cuando se analiza más profundamente la variación del ritmo de actividad de las empresas en el quinto bimestre, se observa en general que existe una marcada dispersión de resultados. Así, el 13% de constructores de infraestructura señalaron que sus operaciones se incrementaron en más de 10%, mientras que 20% declararon una reducción superior al 10% y el 10% indicaron que sus actividades no sufrieron variación, en todos los casos comparados con el quinto bimestre del 2018 (Figura 2).

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



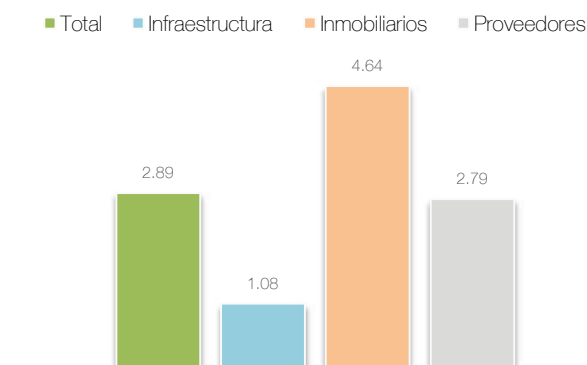
Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Entre los promotores inmobiliarios, un 47% afirmó que sus operaciones crecieron más de 5%, un 24% señaló haber crecido menos de 5% y un 29% manifestó que no presentó variación o decrecieron. En el segmento de proveedores, un 82% habría incrementado su nivel de operaciones, un 15% lo redujo, mientras que sólo un 3% adujo que éste se mantuvo. Esta dispersión ha hecho que la variación promedio sobre el total de empresas también sea muy diferenciada: 16% creció más de 10%, un 9% no presentó variación y una proporción similar adujo que su nivel de operaciones se redujo.

Para el sexto bimestre, las expectativas de las empresas difieren, según el segmento al que pertenezcan. Así, las empresas inmobiliarias creen que sus operaciones crecerán más en términos relativos que en el quinto bimestre: 4.64%; las proveedoras y constructoras esperan alcanzar un menor desempeño (2.79% y 1.08%, respectivamente). (Figura 3).

El 25% de las empresas considera que sus operaciones se incrementarán en más de 5% en el sexto bimestre de este año respecto a igual periodo del 2018; el 46% espera crecer menos de 5%; el 18% estima que no aumentarán y solo un 11% cree que se reducirán (Figura 4). El 74% de los constructores de infraestructura aspiran a una subida del nivel de actividades (47% proyecta que tal mejora será entre 2.5% y 5%), en tanto que un 13% afirma que no sufrirá variación y una proporción similar piensa que decrecerá. Entre los promotores inmobiliarios, el 79% prevé un alza en sus ventas (31% considera que ésta se situará entre 5% y 10%), el 15% no aspira a un crecimiento y 7% espera una merma en el sexto bimestre. Finalmente, 60% de los proveedores subirían sus niveles de ventas (43% aspiran a un incremento desde 2.5% hasta 10%), un 27% los mantendrían iguales a

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



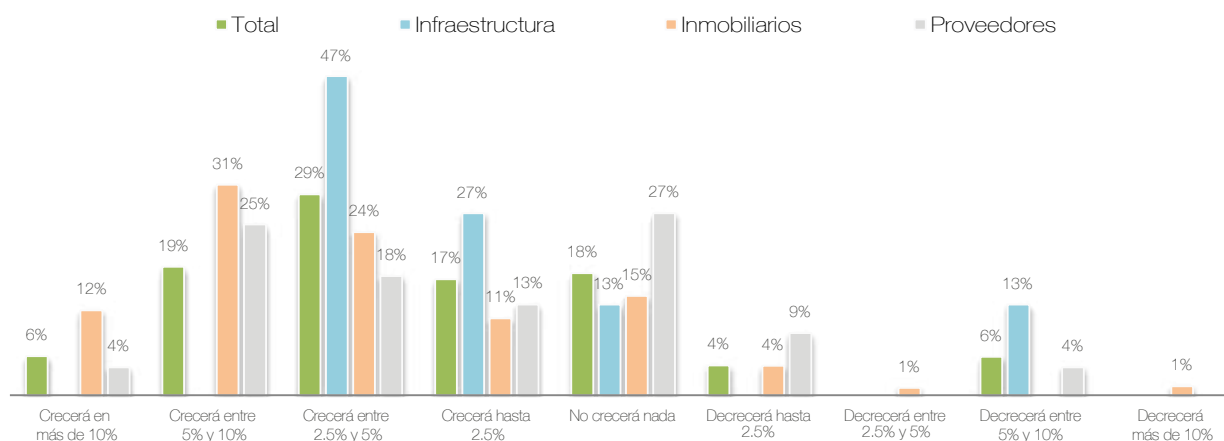
Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

los obtenidos en noviembre-diciembre del año pasado; mientras que un 13% considera que se reducirían.

Comparadas con las expectativas de las empresas sobre su nivel de operaciones en el 2019 en relación con el 2018 recogidas hace dos meses, las obtenidas en la presente investigación son menos optimistas: 2.79% vs 3.42% (Figura 5). Si bien es cierto, las promotoras inmobiliarias han aumentado sus proyecciones de crecimiento en un 70% desde el anterior estudio, pasando de 3.49% a 6.02%, los proveedores de materiales las reajustaron a la baja en 1.71 puntos porcentuales, situándolas en 2.30%; e inclusive los constructores de infraestructura pasarían a esperar una reducción de su nivel de operaciones (- 0.26%).

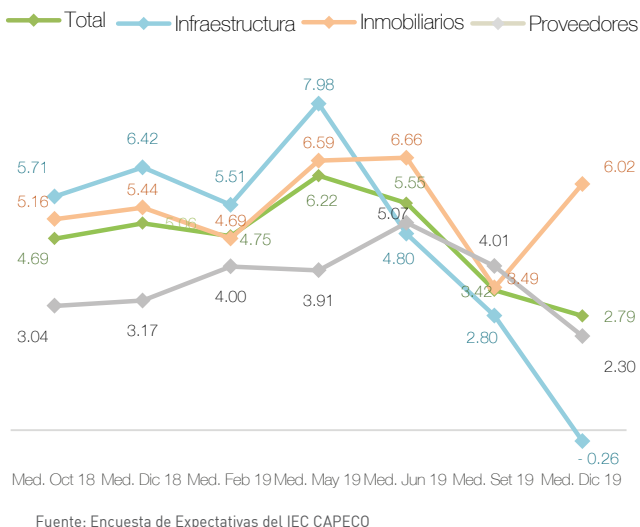
El 70% de las empresas que conforman el panel piensa que sus operaciones aumentarán en el presente año, en relación con el año anterior, pero más de la mitad de ellas estima

FIGURA N° 4: PERSPECTIVAS SOBRE EL NIVEL DE OPERACIONES EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN, POR RANGOS DE VARIACIÓN (Sexto bimestre 2019 vs. Sexto 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 (%)



que tal crecimiento será igual o inferior a 5%, el 19% estima que se reducirán y un 10% cree que no sufrirían variación (Figura 6). Entre los ejecutores de obras de infraestructura, se observa que existe una marcada dispersión de resultados. Así, el 47% señaló que sus operaciones se incrementarían (entre los cuales el 85% considera que tal mejora sería de hasta 5%), mientras que un 33% declaró que se reducirían en más del 10%, y el 20% restante cree que se mantendrían. Por su parte, el 87% de las promotoras inmobiliarias espera que sus ventas se incrementen, e incluso más de la mitad de ellos considera que tal aumento será superior al 10%; en tanto que el 9% piensa que venderá menos que en el 2018, y apenas el 4% afirma que venderá lo mismo. Por último, el 76% de proveedores de materiales y servicios de construcción señala que su nivel de actividad sería mejor en

el 2019, pero siete de cada diez de ellos suponen que tal incremento no superará el 5%.

Por otra parte, el 31% de las empresas entrevistadas considera que la construcción informal de vivienda será el rubro de la construcción que presentará un mayor dinamismo en el 2019, cuatro puntos porcentuales más que en la medición anterior, desplazando al tercer lugar a la infraestructura privada que es señalada por el 18% de empresas que conforman el panel. El 26% de los encuestados afirma que el siguiente rubro más dinámico será infraestructura pública, lo que implica un incremento de dos puntos porcentuales (Figura 7).

De 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 para el 2019 se presenta en torno a las obras de infraestructura privada, manteniéndose en el primer lugar con un puntaje de 2.73 (2.86 en la medición precedente), en tanto que la infraestructura pública ocupa el segundo lugar con una calificación promedio de 3.13, inferior a lo obtenido en el IEC N°26 (3.06). La vivienda formal que se ubicaba en el cuarto lugar en el estudio de setiembre con un puntaje de 3.12 pasa ahora al tercer lugar, aunque con una ligera menor calificación (3.13). La vivienda informal por su parte, es desplazada del tercer al cuarto lugar con una puntuación de 3.18.

Las empresas encuestadas estiman un crecimiento de su nivel de operaciones para el 2020 de 3.96% (Figura 8) en relación al presente año, resultado superior a la expectativa para el 2019 respecto al mismo periodo previo (según la presente medición). Esta misma tendencia de mayor perspectiva de crecimiento se presenta en los tres segmen-

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 (%)

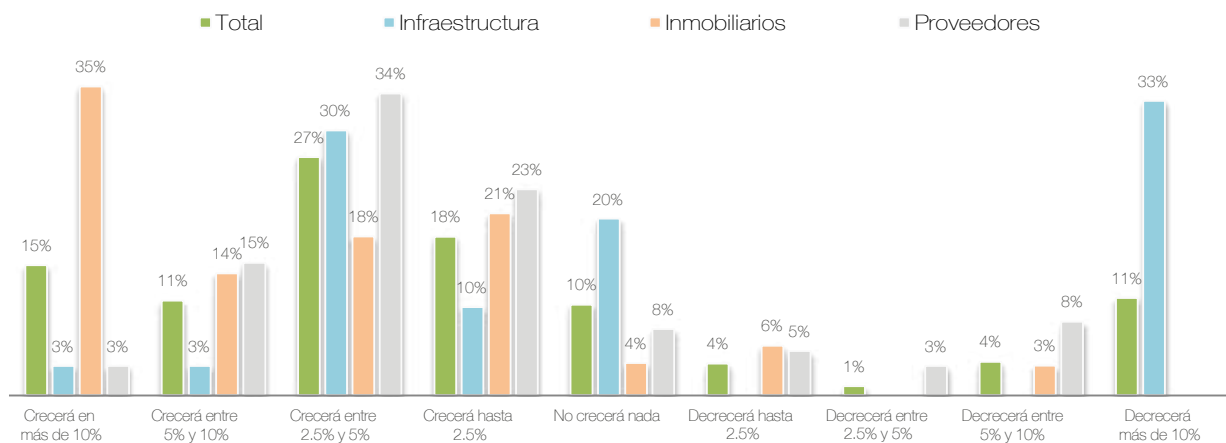
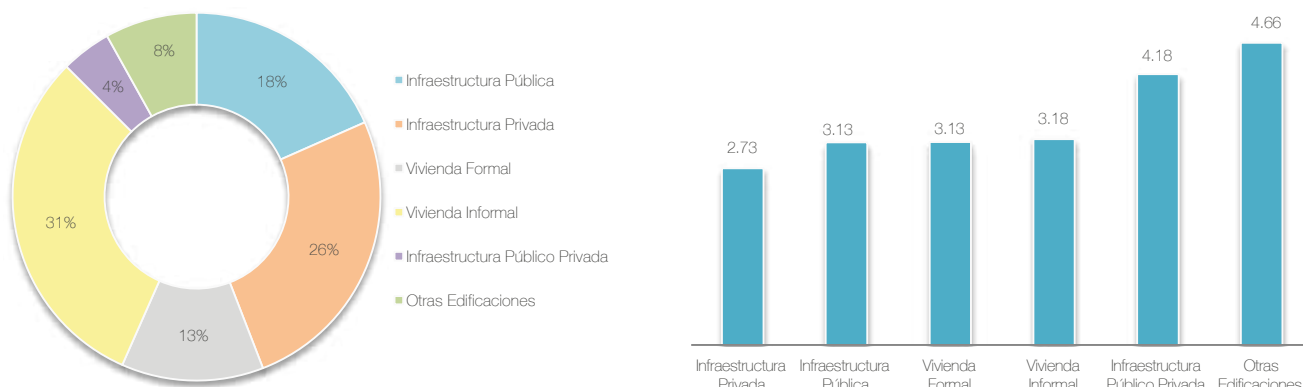


FIGURA N° 7: PERSPECTIVAS SOBRE EL DESEMPEÑO DE LOS DIFERENTES TIPOS DE CONSTRUCCIÓN EN EL 2019, RESPECTO AL 2018

-primera mención-

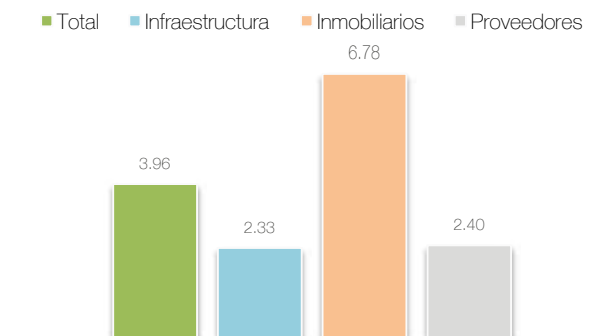
orden promedio-



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

tos: los promotores inmobiliarios (6.78% en comparación al 6.02%), los constructores de infraestructura (2.33% en comparación al -0.26%) y proveedores de materiales y servicios (2.40% en comparación al 2.30%).

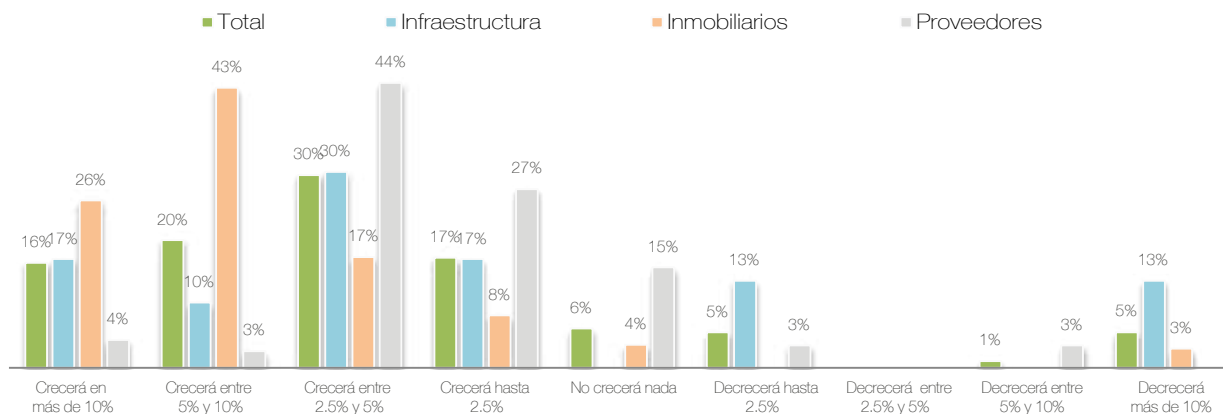
FIGURA N°8: EVOLUCIÓN DE LAS EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE OPERACIONES DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN EN EL AÑO 2020, RESPECTO AL 2019 (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

El 82% de las empresas que conforman el panel piensa que sus operaciones aumentarán para el año 2020, en relación con el presente año, pero más de la mitad de ellas estima que tal crecimiento será igual o inferior a 5%, el 12% estima que se reducirán y un 6% cree que no sufrirían variación (Figura 9). Por su parte, el 93% de las promotoras inmobiliarias espera que sus ventas se incrementen, e incluso tres de cada cuatro de ellos consideran que tal aumento será superior al 5%; en tanto que el 4% afirma que venderá lo mismo, y el 3% piensa que venderá menos que en el 2019. Por otro lado, el 78% de proveedores señala que su nivel de actividad sería mejor el próximo año (90% de ellos estiman que dicho aumento será hasta un 5%), mientras que un 15% declaró que se mantendrían y el 7% restante cree que se reducirían. Por último, el 73% de los ejecutores de obras de infraestructura señaló que sus operaciones se incrementarían, pero seis de cada diez de ellos opina que esta alza no sería superior al 5%, mientras que el 27% restante cree que no sufrirían variaciones.

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 (%)

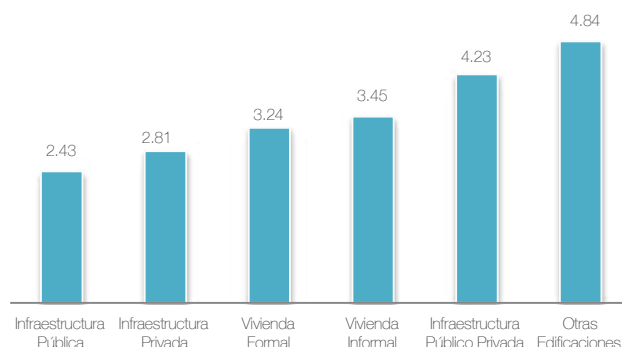
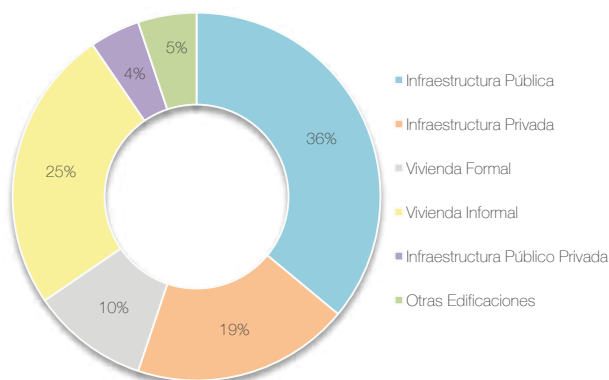


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 10: PERSPECTIVAS SOBRE EL DESEMPEÑO DE LOS DIFERENTES TIPOS DE CONSTRUCCIÓN EN EL 2020, RESPECTO AL 2019 (%)

-primera mención-

orden promedio-



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Para el año 2020, el 36% de las empresas entrevistadas considera que la infraestructura pública será el rubro de la construcción que presentará un mayor dinamismo, diez puntos porcentuales más que en la medición respecto al presente año, desplazando al segundo lugar a la construcción informal de vivienda que es señalada por el 25% de empresas que conforman el panel. El 19% de los encuestados afirma que el tercer rubro más dinámico será infraestructura privada, que mantiene su posición en relación a las preferencias para el 2019 pero que implica un incremento de seis puntos porcentuales (Figura 10).

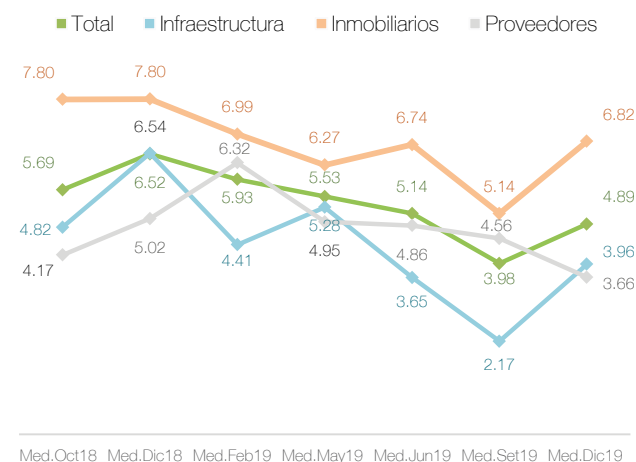
De otro lado, utilizando una escala del 1 al 6, en la que 1 es el mayor nivel y 6 es un menor nivel, la expectativa más positiva para el 2020 se presenta en torno a las obras de infraestructura pública, con un puntaje de 2.43. La infraestructura privada que se ubicaba en el primer lugar de las expectativas para el 2019, pasa ahora a la segunda ubicación para el próximo año (puntaje de 2.81). En tanto que, la vivienda formal y la vivienda informal mantienen el tercer y cuarto lugar, respectivamente.

A diferencia del nivel de operaciones de las empresas del sector construcción, las expectativas positivas por invertir en nuevos proyectos durante el 2019 se han visto incrementadas desde la medición anterior del IEC. En esta edición del informe, se ha estimado un 4.89% de crecimiento para este año, en relación al 2018. Como se aprecia en la Figura 11, se ha producido un cambio de tendencia en las previsiones desde la investigación efectuada en diciembre del 2018, que registró una proyección de 6.52% en el nivel de nuevas inversiones. Con algunos matices, esta propensión al alza se ha presentado en dos de los tres sub-sectores en que se

divide la actividad constructora. Las perspectivas de crecimiento de la inversión en nuevos proyectos por parte de las promotoras inmobiliarias han aumentado a 6.82%, convirtiéndose en el valor más alto desde la medición de mayo del presente año. Por su parte, los contratistas de infraestructura estiman ahora un crecimiento de 3.96% en las nuevas inversiones, 80% superior a lo que preveían en la medición anterior.

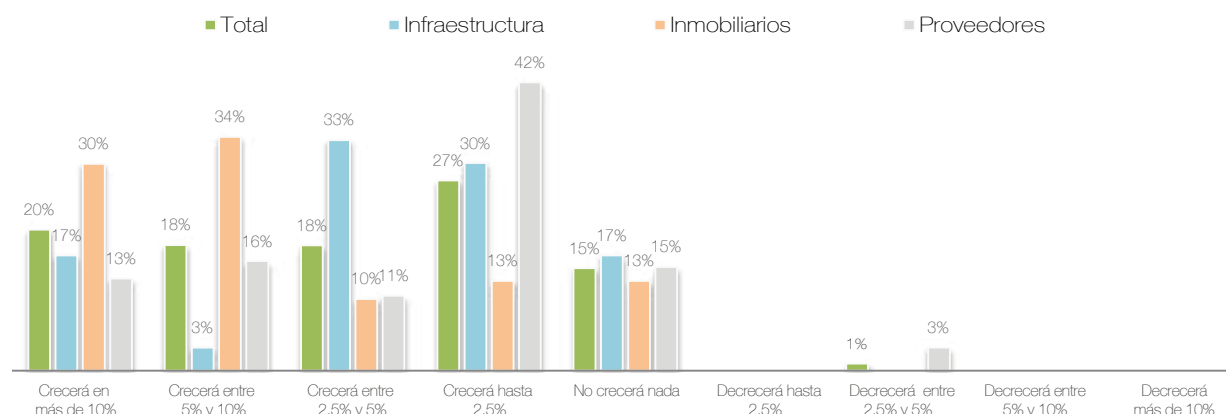
Contrariamente, las empresas proveedoras han terminado siendo las más pesimistas: actualmente estiman aumentar en 3.66% su nivel de inversión en nuevos emprendimientos en relación con el 2018, es decir reduciendo cerca a la mitad lo previsto hace nueve meses.

FIGURA N° 11: 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

FIGURA N° 12: 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 (%)

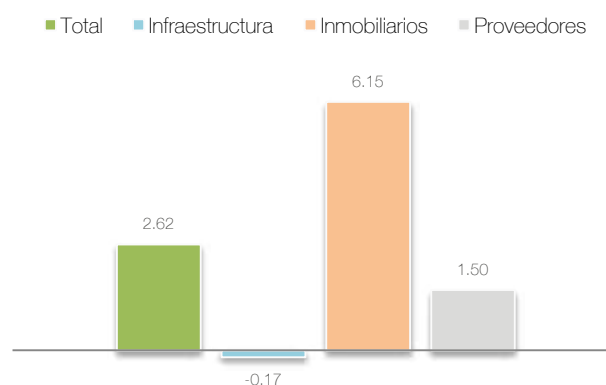


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Un 84% de empresas encuestadas manifestó que sus niveles de inversión en nuevos proyectos se incrementarán en el 2019, detectándose que una de cada dos de ellas considera que el crecimiento no superará el 5%. El 15% de empresas no cree que aumenten tales inversiones y solo un 1% afirma que disminuirán (Figura 12). El segmento inmobiliario es el que presenta la mayor proporción de empresas que prevén una subida: 87%, habiéndose determinado que siete de cada diez de ellos estima que ésta sea mayor al 5%. De otro lado, la perspectiva alcista de la inversión en nuevos proyectos involucra al 83% de los constructores de infraestructura y al 82% de los proveedores de materiales y servicios; pero siete y seis (respectivamente) de cada diez de ellos cree que éstas aumentarán un máximo de 5%.

Para el año 2020, las expectativas de las empresas por invertir en nuevos proyectos se reducen en los tres segmentos de la actividad constructora. Así, las inmobiliarias creen que se produciría un menor crecimiento (6.15% respecto al presente año). Por su parte, las proveedoras de materiales y servicios consideran que sus niveles de inversión en nuevos emprendimientos disminuirán en términos relativos a más de la mitad respecto al crecimiento proyectado para el 2019 (en relación al mismo periodo previo, según la presente medición). Inclusive, como se aprecia en la Figura 13, las empresas constructoras de infraestructura consideran que realizarían una menor inversión (- 0.17%). El incremento ponderado del sector en general sería de 2.62%, muy cercano a la mitad del resultado de la anterior variación interanual, según la presente encuesta.

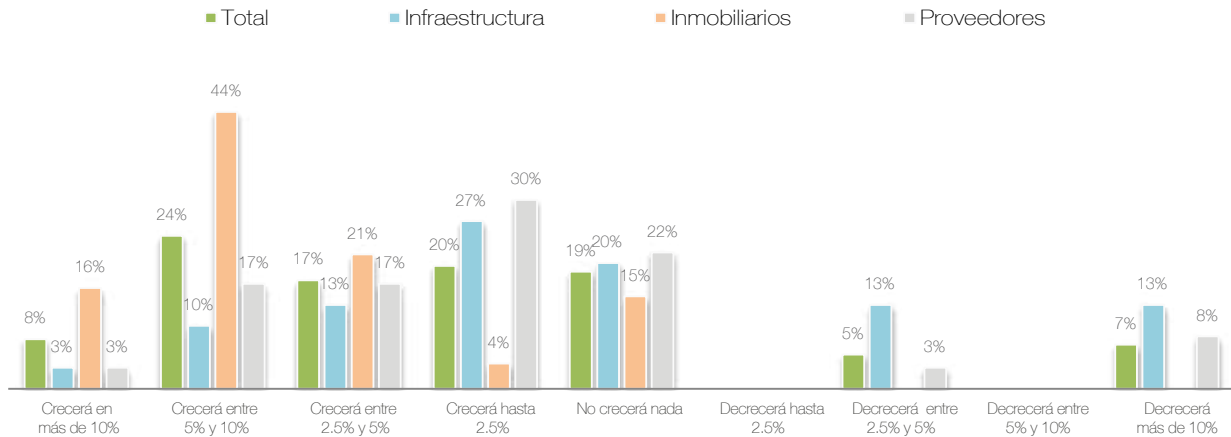
FIGURA N° 13: EVOLUCIÓN DE LAS EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE OPERACIONES DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN EN EL AÑO 2020, RESPECTO AL 2019 (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Un 69% de empresas encuestadas manifestó que sus niveles de inversión en nuevos proyectos se incrementarán en el 2020 en relación con el presente año, detectándose que una de cada dos de ellas considera que el crecimiento no superará el 5%. El 19% de empresas no cree que aumenten tales inversiones y un 12% afirma que disminuirán (Figura 14). El segmento inmobiliario es el que presenta la mayor proporción de empresas que prevén una subida (85%), en tanto que siete de cada diez de ellos estima que ésta sea mayor al 5%. De otro lado, la perspectiva alcista de la inversión en nuevos proyectos involucra al 67% de los proveedores y al 53% de los constructores de infraestructura.

FIGURA N° 14: EXPECTATIVA DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN SOBRE EL NIVEL DE INVERSIÓN EN NUEVOS PROYECTOS EN EL 2020 RESPECTO AL 2019, POR RANGOS DE VARIACIÓN [%]

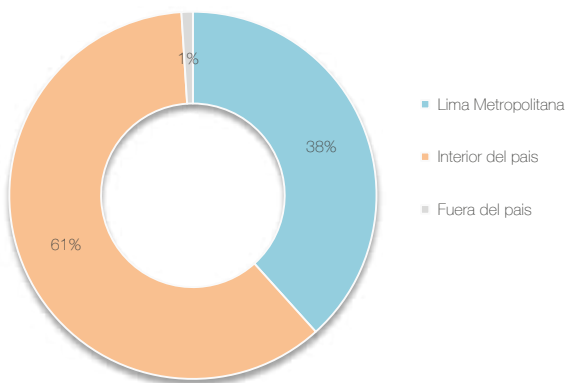


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

II. INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

De acuerdo con lo manifestado por las empresas constructoras de infraestructura, seis de cada diez soles que ellas percibirán en el presente año van a proceder de obras localizadas en el interior del país (Figura 15), mientras que casi cuatro de cada diez soles provendrán de proyectos situados en Lima Metropolitana y apenas 0.10 de cada diez corresponderían a trabajos contratados en el exterior.

FIGURA N° 15: DISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS DE LAS CONSTRUCTORAS DE INFRAESTRUCTURA, POR ÁREA GEOGRÁFICA, EN EL 2019 [%]

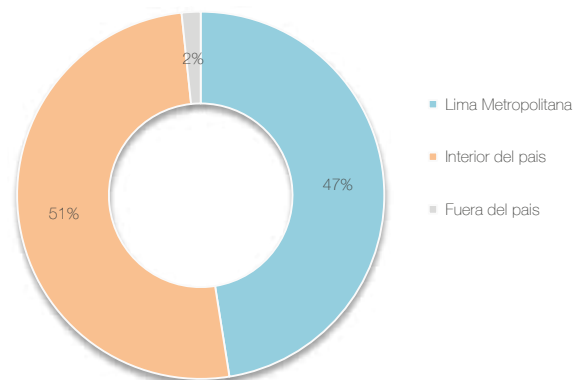


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Para el próximo año, la distribución de los ingresos de las constructoras de infraestructura variaría en relación al 2019, apreciándose una recuperación de los contratos a ejecutar en la capital de la república: cinco de cada diez soles que estas empresas percibirán van a proceder de obras localizadas en el interior del país, es decir un sol

menos de lo que declararon haber obtenido en el 2019 (Figura 16), mientras que un poco más de cuatro de cada diez soles provendrán de proyectos situados en Lima Metropolitana (un sol más que el presente año) y apenas 0.20 de cada diez corresponderían a trabajos contratados en el exterior.

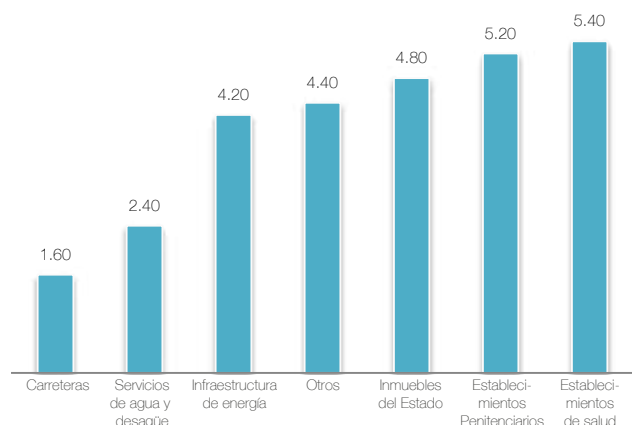
FIGURA N° 16: DISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS DE LAS CONSTRUCTORAS DE INFRAESTRUCTURA, POR ÁREA GEOGRÁFICA, EN EL 2020 [%]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Consultados sobre el tipo de proyectos que podrían ser más susceptibles de ser ejecutados a través de asociaciones público privadas en el presente año, los constructores de infraestructura ubicaron en los tres primeros lugares a las carreteras, los servicios de agua y desagüe y la infraestructura energética. Estas obtuvieron, respectivamente, calificaciones promedio de 1.60, 2.40 y 4.20, utilizando una escala

FIGURA N° 17: TIPOS DE PROYECTOS MÁS SUSCEPTIBLES DE SER DESARROLLADOS MEDIANTE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS EN EL 2019 (Orden promedio)

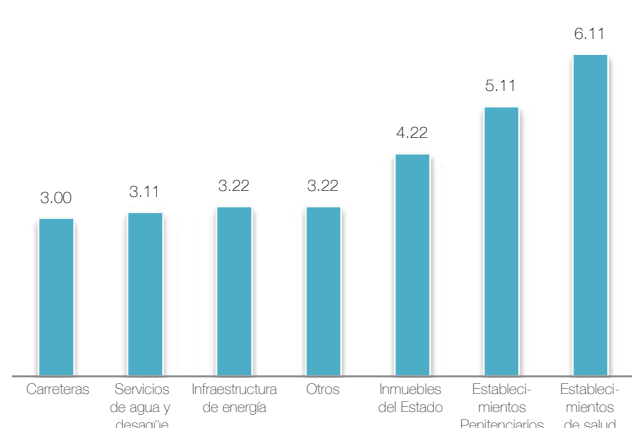


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

ordinal de 1 al 7, donde 1 es “el más susceptible” y 7 representa “el menos susceptible” (Figura 17). Estos tres tipos de obras también ocuparon los tres primeros lugares en la medición del anterior IEC, pero con variaciones: los servicios de saneamiento obtuvieron una calificación de 2.96, las carreteras alcanzaron un puntaje de 2.43 y los proyectos de energía 3.96.

Como se aprecia en la Figura 18, para el 2020, las carreteras, los servicios de agua y desagüe y la infraestructura energética se mantendrían en los tres primeros lugares respecto al presente año, como los tipos de proyectos que podrían ser más susceptibles de ser ejecutados a través de asociaciones público privadas, con calificaciones promedio 3.00, 3.11 y 3.22, respectivamente.

FIGURA N° 18: TIPOS DE PROYECTOS MÁS SUSCEPTIBLES DE SER DESARROLLADOS MEDIANTE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS EN EL 2020 (Orden promedio)

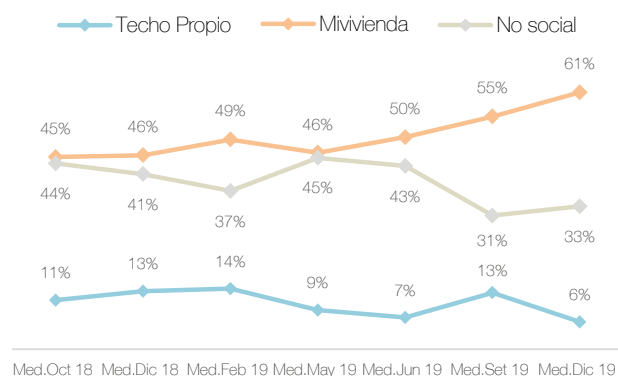


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

III. INDICADORES DE DESARROLLO INMOBILIARIO

Entre desarrolladores inmobiliarios, se consolida la participación de la vivienda social en la distribución de las ventas en unidades para el presente año. Ellos pronostican que el 61% de las unidades habitacionales que vendan en el 2019 corresponderán al segmento Mivivienda, un incremento de seis puntos porcentuales respecto a la medición de setiembre (Figura 19). La participación de la vivienda no social se incrementó en 2 puntos porcentuales, situándose actualmente en 33%. Por su parte, las ventas en el marco del programa Techo Propio han reducido a un poco más de la mitad su aporte al volumen de unidades vendidas de su empresa en las dos últimas mediciones, pasando de 13% a 6%.

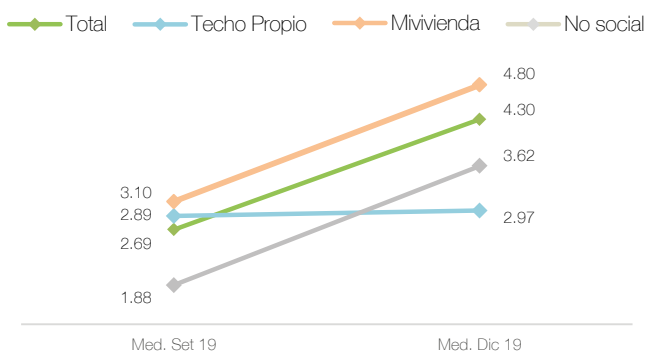
FIGURA N° 19: PERSPECTIVAS DE DISTRIBUCIÓN DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES) EN EL 2019, POR SEGMENTO (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

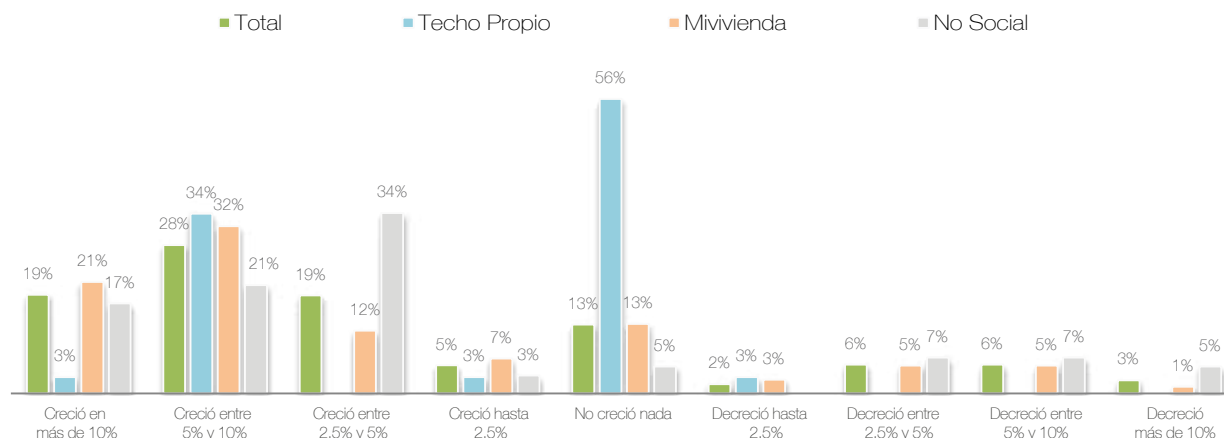
El número de unidades vendidas aumentó un 4.30% en el quinto bimestre del presente año respecto a igual periodo del 2018, bastante más de lo que esperaban las empresas hace dos meses: 2.69% (Figura 20). Las ventas de la vivienda no social crecieron en 3.62%, casi duplicando lo estimado (1.88%), mientras que las de Mivivienda subieron en 4.80%,

FIGURA N° 20: COMPARATIVO ENTRE SITUACIÓN ESPERADA Y REAL SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO (Quinto bimestre 2019 vs. Quinto bimestre 2018 - %)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 21: SITUACIÓN REAL SOBRE EL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES) POR SEGMENTO, POR RANGOS DE VARIACIÓN (Quinto bimestre 2019 vs. Quinto bimestre 2018 - %)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

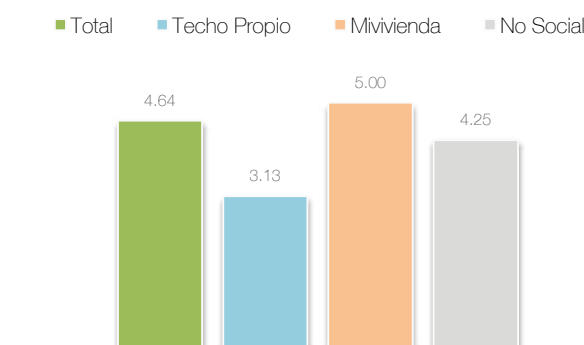
lejos del 3.10% proyectado; y la venta de unidades habitacionales de Techo Propio crecieron ligeramente más de lo que se preveía en setiembre: 2.97%, 0.08 puntos porcentuales adicionales.

El 71% de las empresas inmobiliarias sostuvo que su venta de unidades de vivienda se incrementó en el quinto bimestre respecto a igual periodo del 2018, en tanto que seis de cada diez de ellos estima que ésta será mayor al 5%. Solo 15% de entrevistados indicó que el volumen vendido no se incrementó y un 13% reconoció que sus ventas se redujeron en el bimestre setiembre-octubre (Figura 21). En el segmento de vivienda no social, el 76% de empresas alcanzaron mayores ventas, mientras que en el de Mivivienda la cifra se redujo a 72% y en el de Techo Propio a 41%. Cabe precisar que en este último segmento, el 56% de empresas expresó que el volumen vendido -en unidades- no experimentó variación alguna.

Para el sexto bimestre, se prevé un aumento algo mayor del nivel de ventas de unidades de vivienda (+4.64 interanual) que el obtenido en el bimestre setiembre-octubre. Como se aprecia en la Figura 22, será Mivivienda el segmento que más crecerá y el de Techo Propio el que tendrá el menor incremento. Las magnitudes que alcanzarían estas mayores ventas, son superiores a las efectivamente logradas por las promotoras inmobiliarias en el bimestre previo.

El 79% de las empresas promotoras que tomaron parte de la investigación opinó que sus ventas (en unidades de vivienda) crecerían en el sexto bimestre del 2019 respecto a igual periodo del año pasado; el 15% espera que éstas no varíen y

FIGURA N° 22: PERSPECTIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO, (%) (Sexto bimestre 2019 vs. Sexto bimestre 2018 - %)

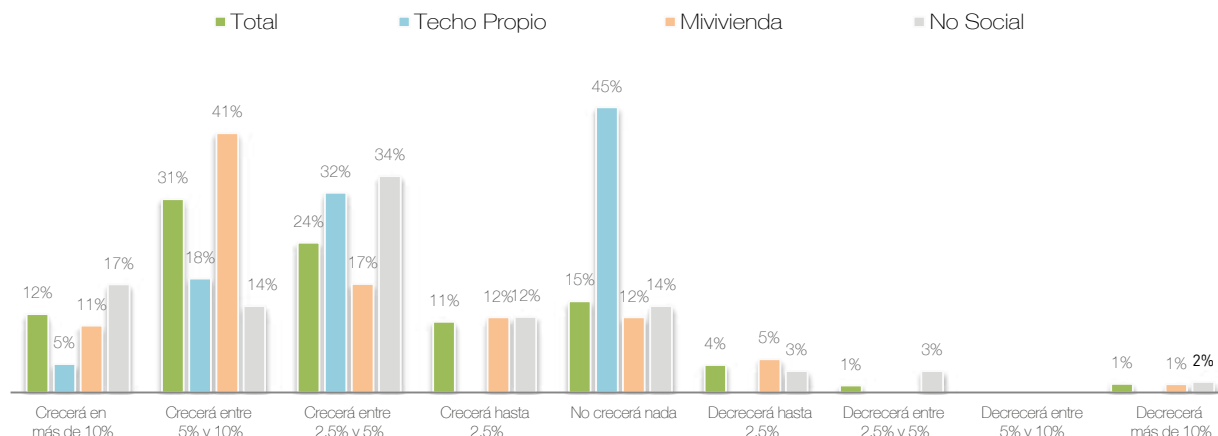


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

periodo del año pasado; el 15% espera que éstas no varíen y únicamente el 7% cree que disminuirán (Figura 23). En el segmento de Mivivienda, la mayoría de inmobiliarias que prevé un incremento de las unidades vendidas, piensa que éste superará el 5.0%, mientras que en Techo Propio y la vivienda no social, consideran que no será mayor a 5.0%.

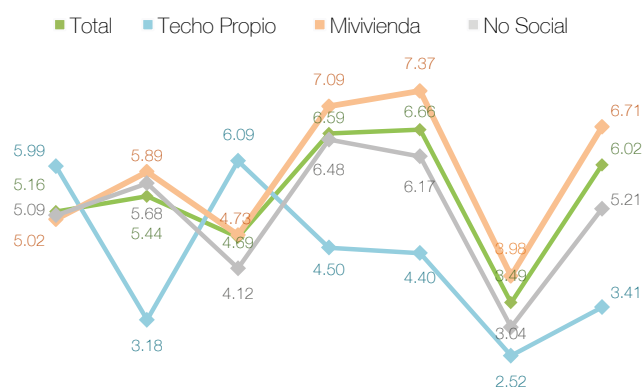
De acuerdo con la opinión de las promotoras inmobiliarias encuestadas, la venta de unidades de vivienda crecerá en 6.02% en promedio durante el 2019, en relación al año anterior, habiéndose detectado que el segmento Mivivienda es el que experimentará el aumento más significativo (6.71%), en tanto que las ventas de Techo Propio serán las que menos se incrementarán (3.41%). Como se aprecia en la Figura 24, estas cifras son sensiblemente superiores a las obtenidas en la investigación precedente del IEC, en las que las expectativas de venta llegaron a los niveles más bajos.

FIGURA N° 23: PERSPECTIVAS SOBRE EL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO, POR RANGOS DE VARIACIÓN [Sexto bimestre 2019 vs. Sexto bimestre 2018 - %]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

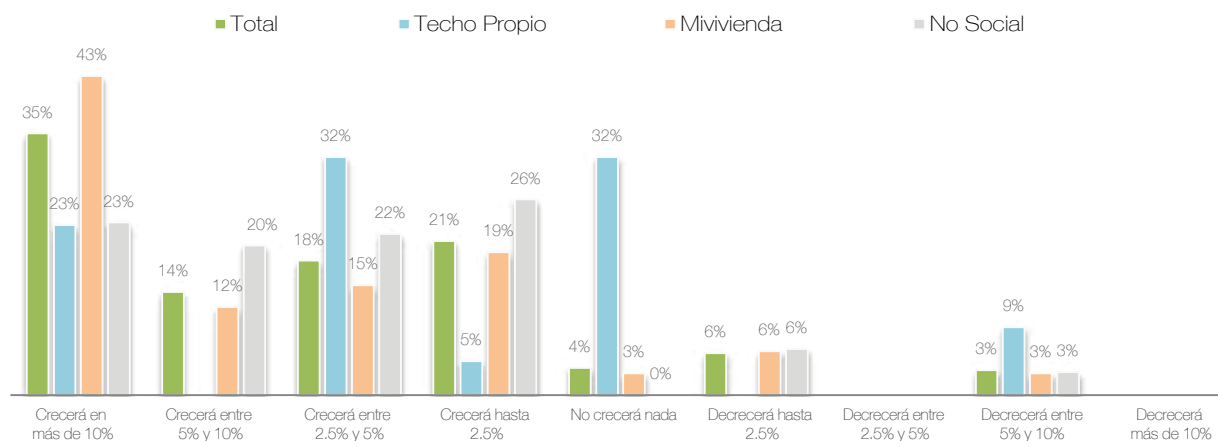
FIGURA N°24: EVOLUCIÓN DE LAS EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO, EN EL AÑO 2019, RESPECTO AL 2018 (%)



Med. Oct 18 Med. Dic 18 Med. Feb 19 Med. May 19 Med. Jun 19 Med. Set 19 Med. Dic 19

Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 25: PERSPECTIVAS DEL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO, EN EL AÑO 2019, RESPECTO AL 2018, POR RANGOS DE VARIACIÓN (%)



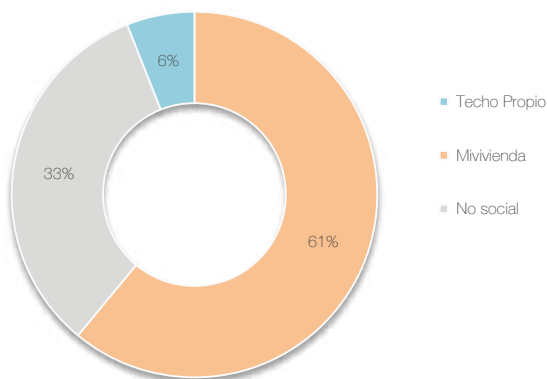
Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Al profundizar en el análisis de las perspectivas sobre el nivel de ventas de unidades de vivienda en el 2019, se advierte que el 79% de las promotoras inmobiliarias entrevistadas prevé que éste se incrementará, proporción que se eleva a 81% en el segmento Mivivienda y se reduce a 78% en el caso de la vivienda no social y a 55% en el de Techo Propio (Figura 25). Únicamente el 15% de inmobiliarias considera que sus volúmenes de venta no crecerán en el presente año (45% cuando se trata de Techo Propio) y sólo el 7% estima que sufrirán una retracción.

Para el 2020, entre desarrolladores inmobiliarios, se consolida la participación de la vivienda social en la distribución de las ventas en unidades. Ellos pronostican que el 61% de las unidades habitacionales que vendan en el 2019 corresponderán al segmento Mivivienda, mientras que en el marco del

programa Techo Propio se alcanzaría una proporción de 33%, y la vivienda no social tendrían un aporte de 6% al volumen de unidades vendidas de su empresa. Cabe indicar que, la participación de las ventas en los tres segmentos prácticamente se mantendría en relación a lo esperado para el año 2019.

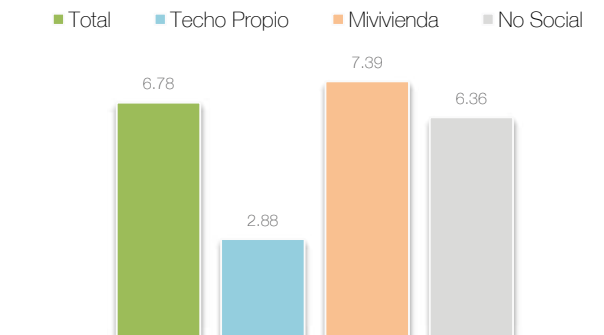
FIGURA N° 26: PERSPECTIVAS DE DISTRIBUCIÓN DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES) EN EL 2020, POR SEGMENTO (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Las empresas promotoras encuestadas estiman un crecimiento de su nivel de venta de unidades de vivienda para el 2020 de 6.78% (Figura 27) en relación al presente año, resultado superior a la expectativa para el 2019 respecto al mismo periodo previo (según la presente medición). Esta misma tendencia de mayor perspectiva de crecimiento de ventas se presenta en dos segmentos: Mivivienda (7.39% en comparación al 6.71%) y la vivienda no social (6.36% en comparación al 5.21%). Por su parte, las ventas de Techo Propio tendrían un crecimiento inferior de lo que se preveía para el presente año: 2.88%, 0.53 puntos porcentuales menos.

FIGURA N° 27: EVOLUCIÓN DE LAS EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DEL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO, EN EL AÑO 2020, RESPECTO AL 2019(%)

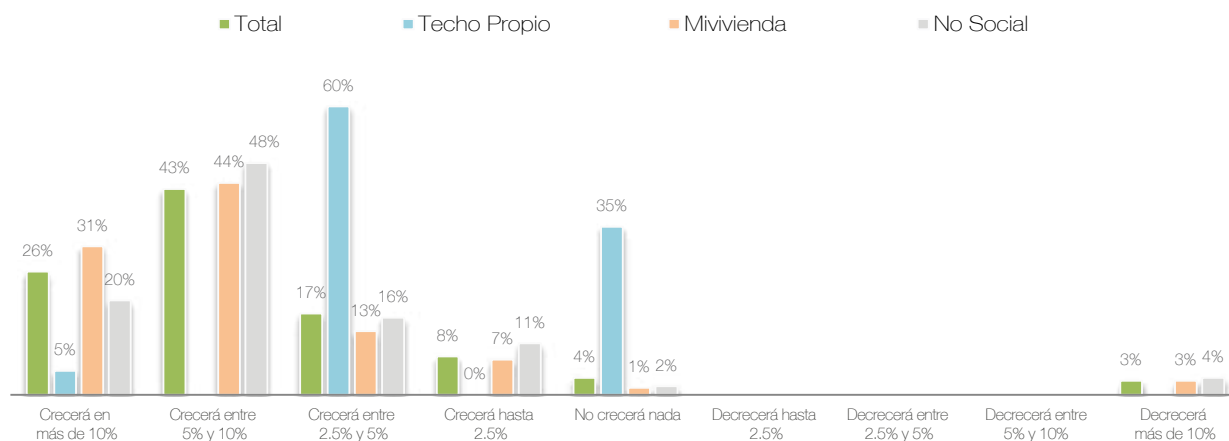


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Al profundizar en el análisis de las perspectivas sobre el nivel de ventas de unidades de vivienda para el próximo año, se advierte que el 93% de las promotoras inmobiliarias entrevistadas prevé que éste se incrementará, proporción que se eleva a 96% en el segmento Mivivienda y a 95% en la vivienda no social; y se reduce a 65% en el caso de Techo Propio (Figura 28). Únicamente el 4% de inmobiliarias considera que sus volúmenes de venta no crecerán en el presente año (35% cuando se trata de Techo Propio) y sólo el 3% estima que sufrirán una retracción.

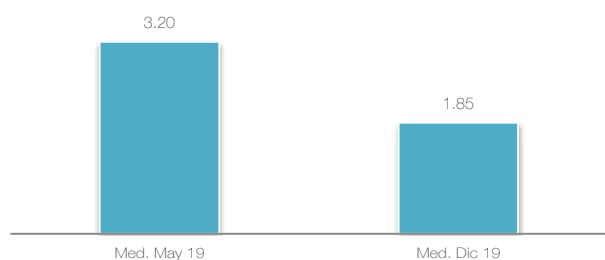
Los precios de las viviendas ofrecidas subieron 1.85% en el semestre abril-setiembre del presente año, tasa 42% inferior a la esperada al inicio de dicho periodo (Figura 29). Un 74% de las empresas inmobiliarias experimentaron un incremento de precios hasta de un máximo de 5.0%, mientras que un 17% manifestó que los valores de venta de las viviendas se mantuvieron invariables, y sólo 1% de las inmobiliarias reconoció que sus viviendas bajaron de precio en los últimos seis meses (Figura 30).

FIGURA N° 28: PERSPECTIVAS DEL NIVEL DE VENTAS DE VIVIENDAS (EN UNIDADES), POR SEGMENTO, EN EL AÑO 2020, RESPECTO AL 2019, POR RANGOS DE VARIACIÓN (%)



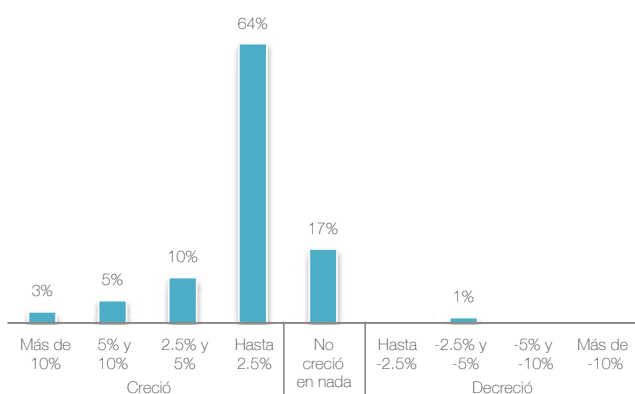
Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 29: COMPARATIVO ENTRE SITUACIÓN ESPERADA Y REAL SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (EN SOLES) EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (ABRIL – SETIEMBRE 2019) (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

FIGURA N° 30: SITUACIÓN REAL SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE LAS VIVIENDAS (EN SOLES) EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (ABRIL – SETIEMBRE 2019), POR RANGOS (%)

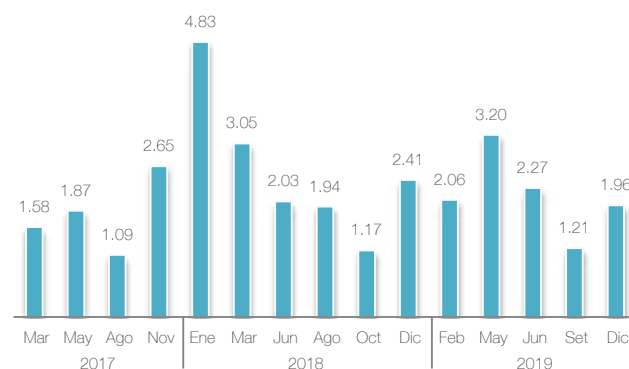


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Para el semestre octubre 2019 – marzo 2020, las empresas estiman que los precios de las viviendas crecerán 1.96%, la segunda tasa de incremento semestral de precios más baja desde la medición de diciembre 2018 (Figura 31). Un 83% de las empresas inmobiliarias estima que los valores de venta de las viviendas se incrementarán, mientras que un 16% manifestó que se mantendrían invariables, y sólo 1% de las inmobiliarias reconoció que sus viviendas bajarían de precio en los próximos seis meses (Figura 32).

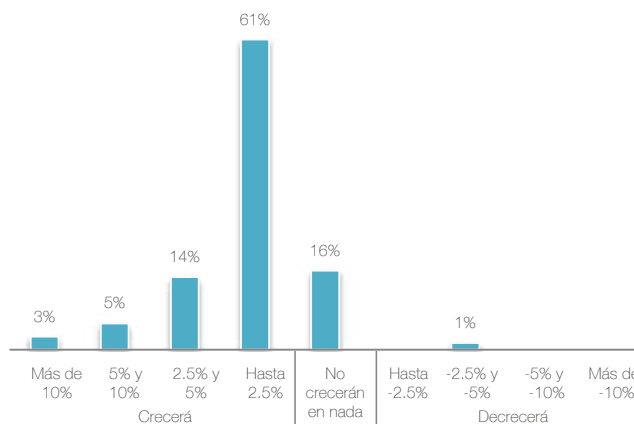
Los desarrolladores inmobiliarios mencionaron que el 27% de las unidades habitacionales que vendieron en el periodo de abril-setiembre del 2019 correspondió a aquellas viviendas que se encuentran en el rango de 240 mil a 350 mil soles, un incremento de nueve puntos porcentuales respecto a la medición de setiembre (Figura 33). La participación de las ventas de las viviendas que tienen un valor superior a 420 mil soles se incrementó en tres puntos porcentuales, situándose actualmente en 24%. Por su parte, las empresas promotoras consultadas informaron que el 21% y 15% de las

FIGURA N° 31: 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

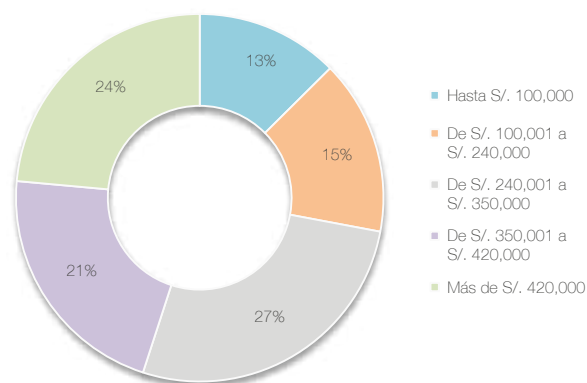
FIGURA N° 32: EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE LAS VIVIENDAS (EN SOLES) EN LOS PRÓXIMOS SEIS MESES (OCTUBRE 2019 – MARZO 2020), POR RANGOS (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

unidades habitacionales vendidas en los últimos seis meses correspondió a aquellas viviendas que se encuentran en los rangos de 350 mil a 420 mil soles y de 100 mil a 240 mil soles.

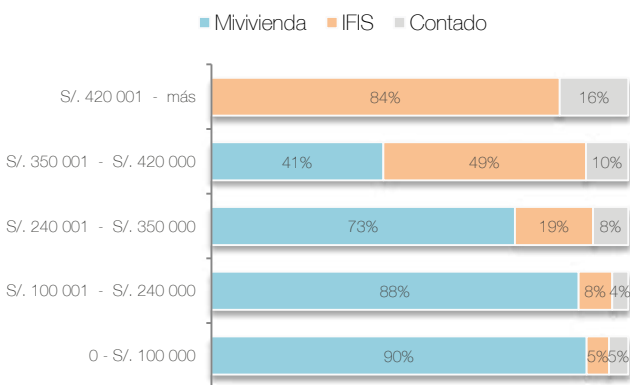
FIGURA N° 33: DISTRIBUCIÓN DE LAS VENTAS DE VIVIENDAS EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (ABRIL – SETIEMBRE 2019), SEGÚN RANGO DE PRECIO DE VIVIENDAS (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

En la **Figura 34** puede apreciarse la participación de los créditos del Fondo Mivivienda en el financiamiento de la adquisición de viviendas, en función del precio de venta. Así, nueve de cada diez compradores de viviendas con precios de hasta 240 mil viviendas recurren a créditos Mivivienda, proporción que se reduce a poco más de siete de cada diez cuando los precios de las viviendas se encuentran en el rango de 240 mil a 350 mil soles; y a cuatro de cada diez cuando los precios de las viviendas se encuentran en el rango de 350 mil a 420 mil soles.

FIGURA N° 34: DISTRIBUCIÓN DE VIVIENDAS VENDIDAS EN SUS PROYECTOS EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (ABRIL - SETIEMBRE 2019), SEGÚN MODALIDAD DE FINANCIAMIENTO [%]

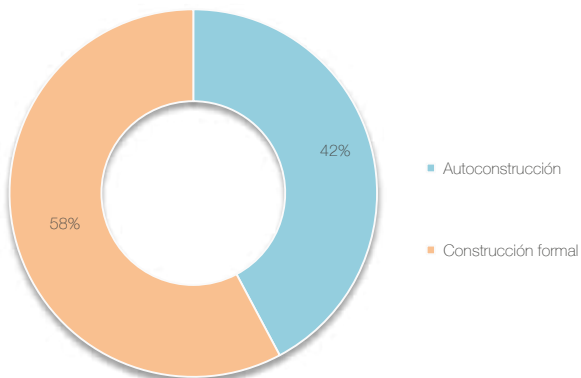


Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

IV. INDICADORES DE MATERIALES Y SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN

El 42% de los ingresos por venta de los proveedores de materiales y servicios de construcción provendrían del segmento no formal de la construcción (**Figura 35**), proporción igual de lo reconocido en la anterior medición del IEC en setiembre y dos puntos menos que el resultado estimado en la investigación del IEC de julio.

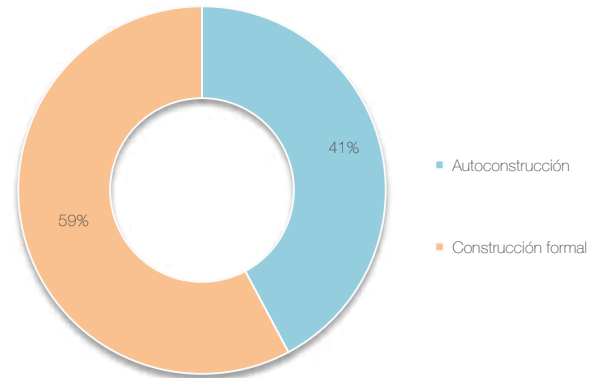
FIGURA N° 35: DISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS POR VENTAS DE LOS PROVEEDORES DE MATERIALES Y SERVICIOS, SEGÚN SEGMENTO DE MERCADO EN EL 2019 [%]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Para el año 2020, se reduciría en 1% el porcentaje de los ingresos por venta de los proveedores de materiales y servicios de construcción que provendrían del segmento no formal de la construcción (41%), en relación a lo esperado para el presente año (**Figura 36**).

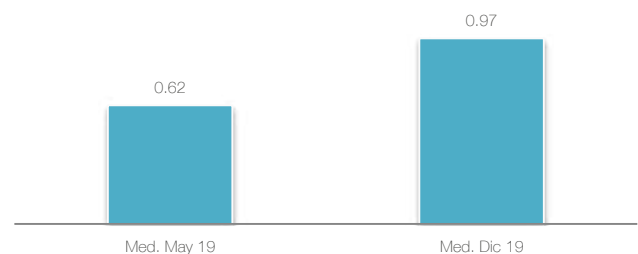
FIGURA N° 36: DISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS POR VENTAS DE LOS PROVEEDORES DE MATERIALES Y SERVICIOS, SEGÚN SEGMENTO DE MERCADO EN EL 2020 [%]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Los precios de materiales y servicios de construcción tuvieron un incremento de 0.97% entre abril y setiembre del 2019, porcentaje superior al que se estimaba alcanzar en mayo último (**Figura 37**). Cabe señalar que el 37% de proveedores que conforman el panel del IEC indicaron sus productos aumentarían de precio, en tanto que un 33% indicó que no modificaron sus precios, y 31% recordó que estos se redujeron (**Figura 38**).

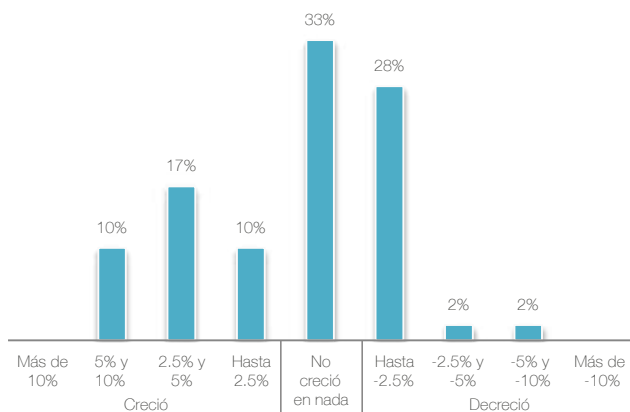
FIGURA N° 37: COMPARATIVO ENTRE SITUACIÓN ESPERADA Y REAL SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (EN SOLES) EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (ABRIL - SETIEMBRE 2019) [%]



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

Para los próximos seis meses se espera que los precios de materiales se incrementen en 0.83%, proporción algo menor de la estimada en setiembre (0.87%). En general, las perspectivas de alzas de precios se han ido ralentizando

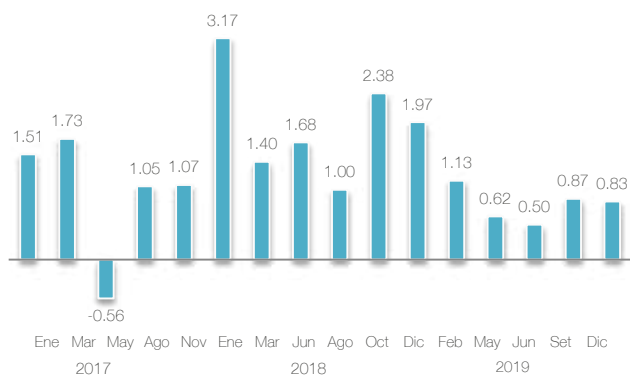
FIGURA N° 38: SITUACIÓN REAL SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (EN SOLES) EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES (ABRIL – SETIEMBRE 2019), POR RANGOS (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

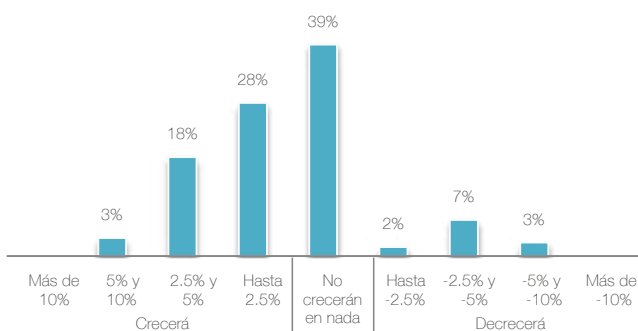
desde la medición efectuada en octubre del 2018 (Figura 39). Cabe precisar que el 50% de empresas proveedoras tienen intención de elevar sus precios en el próximo semestre, 39% no los incrementarían y 11% los disminuirían (Figura 40).

FIGURA N° 39: 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° 40: EXPECTATIVAS SOBRE LA VARIACIÓN DE PRECIOS DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN (EN SOLES) EN LOS PRÓXIMOS SEIS MESES (OCTUBRE 2019 – MARZO 2020), POR RANGOS (%)



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC CAPECO

V. CONCLUSIONES

De acuerdo con los resultados de la presente investigación, el nivel de operaciones de las empresas habría crecido 2.79% en el año 2019 respecto al año anterior, bastante lejos del 5.06% estimado en diciembre del 2018. Esta caída se explica fundamentalmente por la caída significativa producida en el segmento de constructores de infraestructura que terminaría el presente ejercicio con una retracción de 0.26% cuando doce meses antes se preveía un incremento de 6.42%.

El nivel de operaciones del sector construcción habría sido mucho menor si es que el segmento inmobiliario no hubiera presentado un aumento de 6.02%, bastante más del que se esperaba hace tres meses (3.49%) e incluso superior del que se proyectaba en diciembre del 2018 (5.44%). El desempeño de las empresas proveedoras de materiales y servicios de construcción, aunque no tan negativo como el de las contratistas de obra, ha mostrado una merma en sus expectativas, terminando el año con un alza de 2.30%, cifra menor que todas las estimadas en las seis ediciones previas del IEC.

El buen desempeño del mercado inmobiliario en el presente año, se sustenta por la consolidación del segmento de vivienda social que alcanzaría una participación de 67% en la venta de unidades de vivienda al final del presente año, es decir 8 puntos porcentuales más de lo que se esperaba en diciembre del 2018.

Para el año 2020, se espera un crecimiento mayor del nivel de operaciones del sector construcción (3.96%), sustentado sobre todo en una recuperación del segmento de infraestructura (2.33%), aunque los otros dos segmentos también esperan un mejor resultado al obtenido en el año 2019: 6.78% en el inmobiliario y 2.40% en el de proveedores. Para el próximo año, se espera los tres segmentos de vivienda tengan desempeños positivos, incluso mayores que los alcanzados en el 2019, consolidándose el liderazgo de Mivivienda tanto en el número como en el incremento porcentual de viviendas vendidas.

Cabe señalar que este mayor nivel de venta de viviendas se da en un entorno de relativa estabilidad en los precios de venta que crecerían 3.5% entre abril del 2019 y marzo del 2020. Lo mismo ocurriría con los precios de materiales de construcción que tendrían un alza de 1.8% en el mismo periodo.

Esta expectativa positiva en el nivel de operaciones para el año 2020 explica el incremento en la inversión en nuevos proyectos durante el 2019 (4.89%), cifra mayor incluso que la del nivel de operaciones para el próximo año, situación que se replica en los tres segmentos que conforman el sector construcción. Contrariamente, las perspectivas respecto a nuevas inversiones son menores (2.62%) para el 2020 en los tres segmentos, siendo más dramática la caída entre los constructores de infraestructura (-0.17%). Esto reflejaría una mayor incertidumbre sobre la marcha de la actividad constructora a partir del 2021.

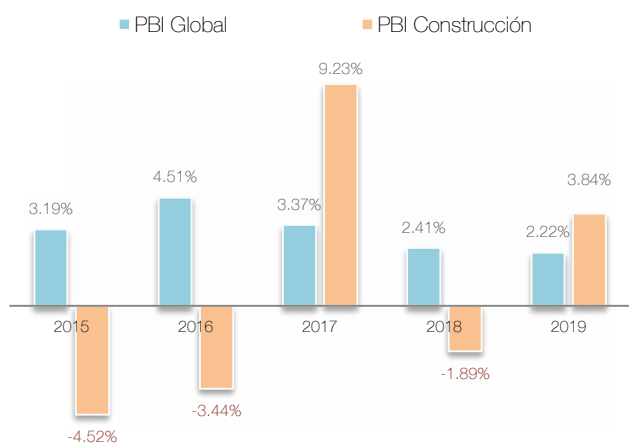
La vivienda social revierte parcialmente retracción de obra pública

Construcción crecerá menos de lo previsto en el 2019

I. PRODUCCIÓN SECTORIAL

De acuerdo con la información que mensualmente publica el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, la actividad constructora registró un crecimiento de 3.84% en setiembre de 2019 respecto al mismo mes del año anterior (Figura 1). En el noveno mes del año, el PBI de la construcción registró un crecimiento menor que la tasa promedio de los ocho meses anteriores que fue 4.1%.

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



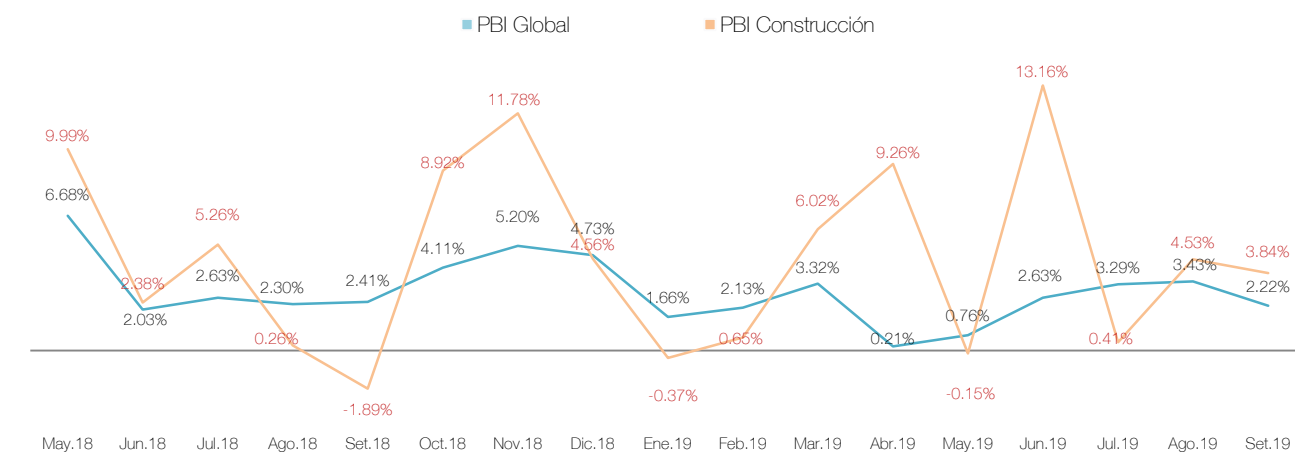
Fuente: INEI.

Igualmente, en setiembre del 2019 se alcanzó el segundo crecimiento mensual más alto después de setiembre del 2017 que fue 9.23% y también es la segunda vez en el último quinquenio en que la producción sectorial es superior a la nacional. Debe destacarse como una peculiaridad que en los últimos 5 años el sector mostró 3 años de decrecimiento (2015, 2016 y 2018) para el mes de setiembre.

En el último año y medio, la actividad constructora ha presentado una significativa volatilidad, alternando meses de importante crecimiento con otros de abrupta caída. Precisamente, el crecimiento obtenido en setiembre (3.84%) superó a la producción nacional por quinta vez durante el 2019, siendo 1.7 veces el PBI Global. Con todo, el PBI de la construcción ha acumulado cuatro meses consecutivos de crecimiento, luego de la caída ocurrida en mayo 2019. (Figura 2).

Por su parte, el PBI global ha tenido un desempeño mucho menos irregular en todo este periodo, con cambios en el comportamiento mucho más atenuados. El resultado de setiembre (+2.22%) completa una evolución positiva de 122 meses de crecimiento continuo, sustentado en el crecimiento de la mayoría de los sectores productivos, a excepción del minero que disminuyó en 3.37%.

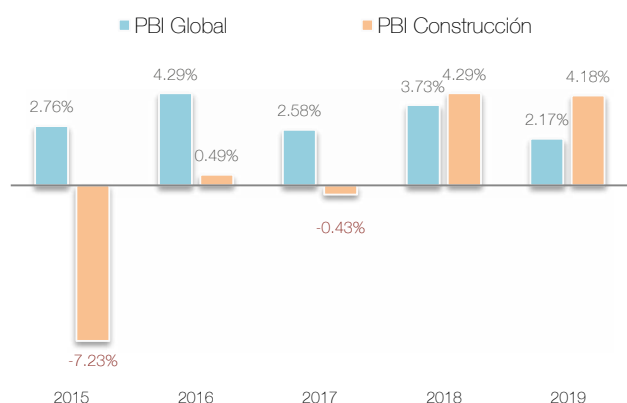
FIGURA N° 2: PBI GLOBAL Y PBI DE LA CONSTRUCCIÓN: 2018 – 2019 (Evolución mensual porcentual)



Fuente: INEI.

En el periodo enero-setiembre 2019, la actividad constructora alcanzó una tasa de crecimiento de 4.18% (Figura 3), ello representa el segundo mejor resultado en similar periodo de los últimos cinco años, pero implica una ligera disminución de 11 puntos básicos (pb) del ritmo de crecimiento respecto a 2018. Se destaca el hecho de que el incremento del PBI construcción ha sido significativamente mayor que el del PBI global (201 pb). Sin embargo, el desempeño de la construcción en estos nueve primeros meses se encuentra aún por debajo de los niveles registrados en el 2010 y 2012 (16.97% y 18.95% respectivamente), las tasas más altas de la última década.

FIGURA N° 3: PBI GLOBAL y PBI DE LA CONSTRUCCIÓN: 2015 – 2019
(Variación % acumulada del periodo: Enero – Setiembre)

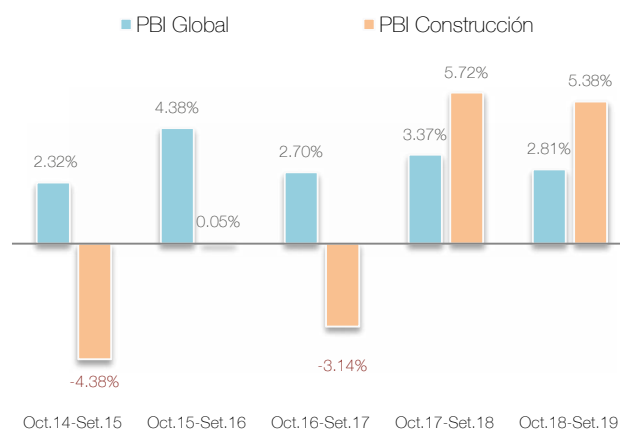


Fuente: INEI.

Coincidentemente, en la Figura 4 se observa que los últimos doce meses (octubre 2018 – setiembre 2019) el PBI de la construcción alcanzó un crecimiento de 5.38%, configurando su mejor segundo desempeño, después del importante incremento del 2018 en similar período (5.72%). Los resultados de este último bienio han implicado la reversión de la tendencia a la baja que ocurrió en los tres años previos. Debe reseñarse, además que ésta es la segunda ocasión en los últimos cinco años en que la actividad constructora anualizada logra una mejor performance que la economía global en el país. Sin embargo, si se compara este resultado anualizado respecto del alcanzado en los últimos nueve meses (5.38% vs. 4.18%) se aprecia una ralentización importante del ritmo de crecimiento de la producción sectorial.

El menor ritmo de crecimiento de la actividad sectorial en el mes de setiembre se explica a pesar de que la ejecución de obra pública registró un leve aumento de 0.63%, siendo un mejor resultado que el de los dos meses anteriores que fueron -27.45% y -5.68%, respectivamente. Este menor desempeño de la construcción, a pesar de la mejora relativa de la obra pública, revelaría que los otros segmentos del

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



Fuente: INEI.

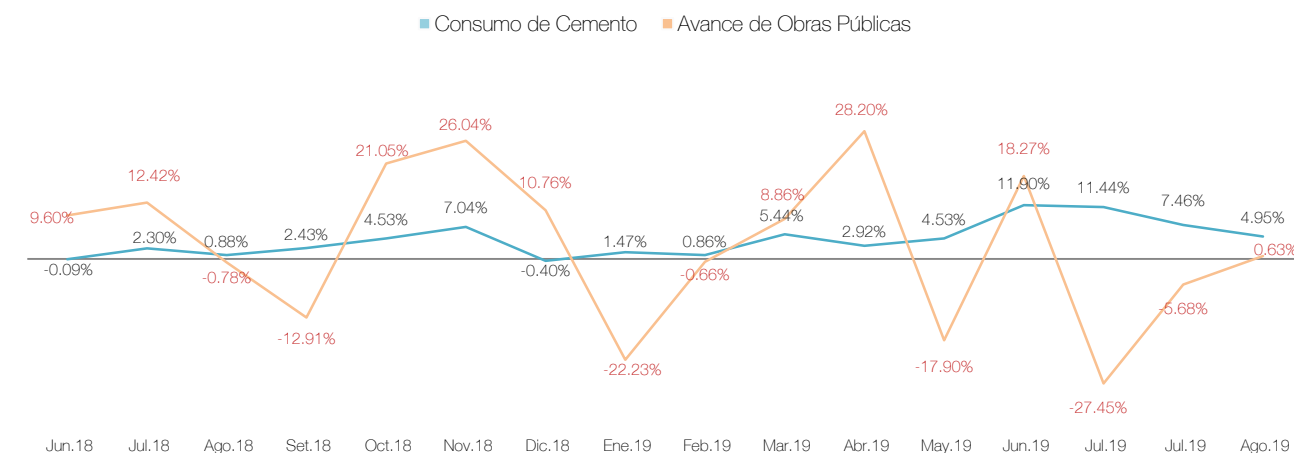
sector construcción, como son la obra privada y la edificación informal, se han ralentizado.

La leve recuperación de la obra pública es explicada por el incremento de los gobiernos locales (8.14%) aunque el gobierno nacional la reducción fue (-13.34%); mientras que los gobiernos regionales presentaron también una disminución en setiembre de (-2.61%). En el último año y medio, la obra estatal ha mostrado un comportamiento disperso, intercalando alzas y bajas sucesivas y pronunciadas. En los primeros nueve meses del año, la ejecución de obra pública descendió ligeramente (-1.03%) respecto a similar periodo del 2018 (Figura 5).

Por otro lado, el consumo interno de cemento ha aumentado en 4.95% durante setiembre, cifra inferior a la del mes anterior del mismo año (7.46%). El consumo de cemento ha venido descendiendo en su ritmo de crecimiento desde junio del presente año que registró un alza de 11.9%, la tasa más alta desde julio de 2013 (11.2%). Cabe señalar que durante los nueve primeros meses del año, este indicador ha presentado resultados positivos, acumulando un alza de 5.65% en comparación con enero-setiembre del 2018.

El consumo de cemento, acero y asfalto de los últimos doce meses (octubre 2018-setiembre 2019) ha presentado un comportamiento diferenciado (Figura 6). Así, mientras el cemento ha mostrado un alza de 5.13% consolidando el resultado positivo de los doce meses anteriores (4.46%), el acero se recuperó significativamente en 6.21%, revirtiendo la caída de 3.0% en similar período del año anterior. Estos resultados, van en consonancia al crecimiento sectorial de últimos 12 meses, a pesar de la caída del consumo de asfalto (-9.96%), aunque debe indicarse que entre julio del 18 y

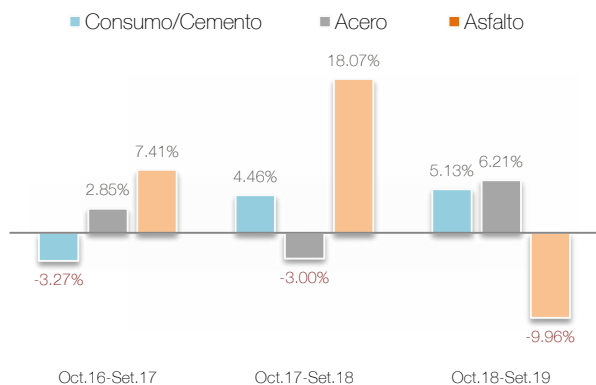
FIGURA N° 5: VARIACION % MENSUAL DE PRINCIPALES COMPONENTES DEL PBI CONSTRUCCIÓN: 2018 – 2019



Fuente: INEI.

junio del 2019, este indicador decreció 12.0%, por lo que aun en este insumo la caída -atribuida a la retracción que se ha producido en la ejecución de obras viales en estos últimos doce meses – se habría atenuado ligeramente.

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



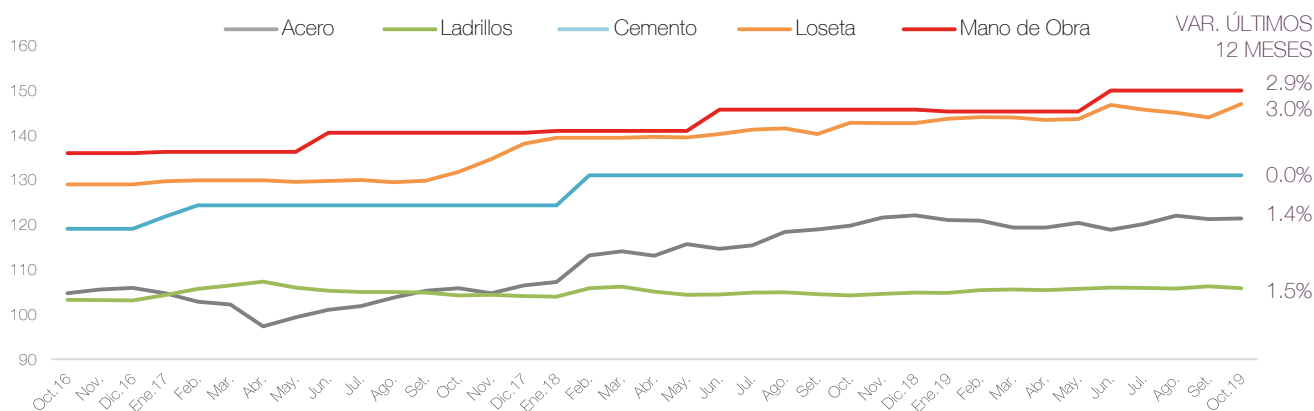
Fuente: INEI.

II. PRECIOS DE CONSTRUCCIÓN

Los precios de los principales insumos de la construcción han mostrado tendencias diversas en los diez primeros meses del año. (Figura 7) En el caso de la mano de obra de construcción, es importante precisar que en octubre 2019 no se observa variación de su costo, el que se había incrementado 2.9% en junio del presente año y se mantendrá inalterables hasta mayo del 2020 cuando entrará en vigencia el nuevo convenio colectivo sindical a ser suscrito entre la Federación de Trabajadores en Construcción cCivil del Perú y CAPECO. Si se compara con el mes base (diciembre 2009), el alza en los salarios, a octubre 2019, es de 49.9%, constituyéndose en el rubro de construcción que más subió su valor desde esa fecha.

Por su parte, el precio del cemento no presentó variación alguna en los últimos veinte meses. En relación con diciembre de 2009 (periodo base), este material de construcción

FIGURA N°7: EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DE LOS INSUMOS DE LA CONSTRUCCIÓN: OCTUBRE 2016 – OCTUBRE 2019 (Índice Base: Diciembre 2009 = 100)



Fuente: INEI.

mostró una inflación acumulada de 31.0% a octubre 2019, ubicándose en el tercer lugar entre los insumos de la construcción que registra un mayor incremento desde entonces.

La loseta incrementó su precio en 2.1% en octubre del presente año respecto al mes anterior, acumulando un incremento de 3.0% en los diez meses transcurridos del presente año e igual tasa en los últimos doce meses. Comparado con el mes base (diciembre 2009), el precio de este producto creció 46.9%, siendo el insumo que registra un mayor crecimiento de precios después de los salarios de trabajadores de construcción.

El precio del acero aumentó ligeramente en 0.1% en octubre, acumulando una baja de 0.6% respecto a diciembre 2018, a pesar de lo cual creció en 1.4% en los 12 últimos meses.

En relación al año base, este material registra un crecimiento de 21.4% en su precio, siendo el segundo de los insumos que menos se ha incrementado entre todos los evaluados, a pesar de ser el que más volatilidad de precios ha presentado.

Por último, el ladrillo de arcilla ha registrado un ligero decremento de precios (-0.4%) en octubre 2019, en tanto que en los últimos doce meses ha tenido un aumento de 1.5%. si se compara con el año base (2009), el precio del ladrillo presentó un alza de 5.8%, lo que lo convierte en el insumo que menos ha incrementado su costo entre todos los evaluados.

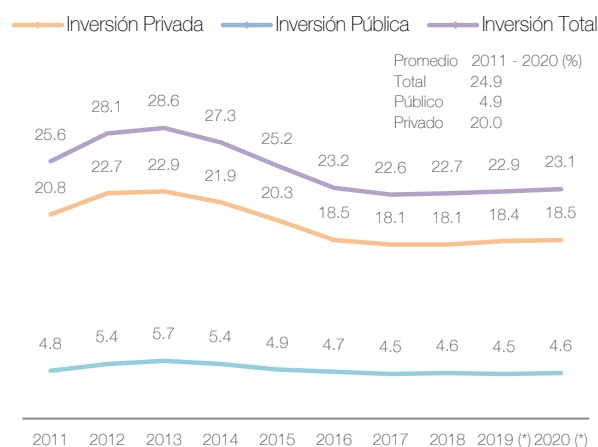
III. INVERSIÓN PÚBLICA Y PRIVADA

A pesar de la revisión a la baja efectuada por el BCR en su más reciente Reporte de Inflación publicado en Setiembre 2019, en relación con el crecimiento del PBI nacional del presente año (de 3,4% a 2,7%, respecto a su anterior medición de junio) y del 2020 (de 4,0% a 3,8%) el instituto emisor proyecta una mejora en los niveles de inversión para los próximos dos años.

Con estas proyecciones, la inversión bruta fija alcanzaría el 22,9% del producto bruto real en 2019, ratio mayor al alcanzado el 2018, para luego ascender a 23,1% en el 2020 (Figura 8).

El BCR por su parte para el 2019, estima una mayor participación de la inversión privada (18,5% del PBI a setiembre vs 18,2% en junio) y mantiene su previsión sobre la participa-

FIGURA N° 8: INVERSIÓN BRUTA FIJA: 2011 – 2020 (% del PBI real)



Fuente: BCRP – Reporte de Inflación, setiembre 2019

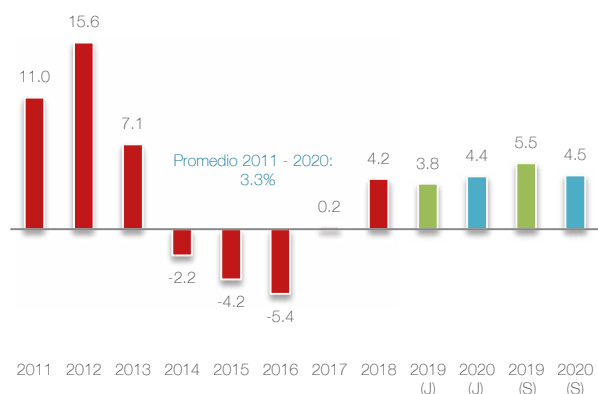
*Estimado

ción de la inversión pública (4.5% junio y setiembre iguales). En tanto para 2020 eleva su proyección de junio'19 de 23.0% a 23.1%, sin alterar su proyección sobre la participación de la inversión privada (18,5%) e incrementando la de la inversión pública de 4.5% a 4.6%.

El BCRP igualmente revisó al alza sus proyecciones de crecimiento de la inversión privada de 3,8% a 4,4% para el 2019, lo cual se fundamentó en que la inversión privada no minera habría experimentado un resultado mejor al esperado. La nueva estimación incorpora una recuperación gradual de la confianza empresarial en el horizonte de proyección, lo que asume un entorno de estabilidad política y social, pese a lo cual la inversión privada podría presentar un incremento de 4,5% (Figura 9), resultado inferior a su anterior proyección en 100 pb.

El crecimiento de la inversión privada no minera se atribuiría a una mayor ejecución en importantes proyectos de infraestructura de transporte como la línea 2 del Metro de Lima y Callao, el Puerto San Martín, la ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez, el terminal portuario de Chancay, la ampliación del terminal de contenedores del Muelle Sur del Callao y la reanudación de las obras en el proyecto Majes Sigvas II. También se prevé una mayor inversión en exploración de hidrocarburos, en los lotes III, 58, 95 y 64. Según el BCRP (Reporte de Inflación Setiembre de 2019), "Los principales anuncios de proyectos de inversión privada para el periodo 2019-2020 alcanzan US\$ 18,6 mil millones, distribuidos en una muestra de 149 proyectos. Entre los sectores que atraerían mayor inversión privada se encuentran minería e infraestructura. En el sector minero, se espera que la inversión continúe creciendo. La construcción de proyectos como Quellaveco (US\$ 5,3 mil millones), Mina Justa (US\$ 1,6 mil millones) y

FIGURA N° 9: INVERSIÓN PRIVADA: 2011 – 2020 (% variación real)



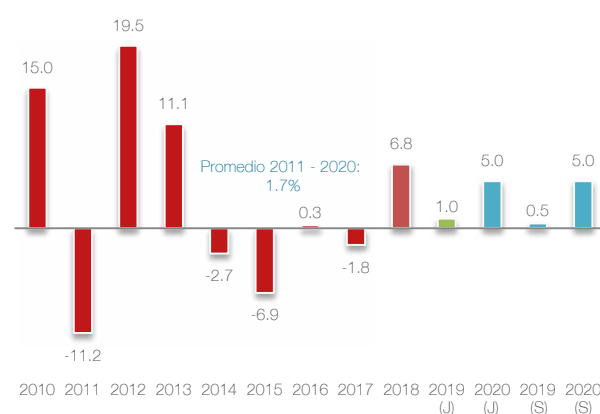
Fuente: BCRP – Reporte de Inflación, setiembre 2019

Ampliación de Toromocho (US\$1,3 mil millones) impulsarían el sector en los próximos años y en menor escala, proyectos actualmente en construcción, como Quecher Main (US\$ 0,3 mil millones) y Relaves B2 San Rafael (US\$ 0,2 mil millones) contribuirían a este crecimiento. Cabe señalar que, estos dos últimos entrarían en la fase productiva a fines del presente año. Según el Ministerio de Energía y Minas la inversión minera alcanzó US\$ 3,0 mil millones en el periodo enero-julio, lo que representa un crecimiento de 24,5 por ciento con respecto al mismo periodo del año anterior. En infraestructura, se espera un mayor impulso en 2020, destacando la Línea 2 del Metro de Lima, ante la mayor entrega de predios, lo que permitiría culminar la etapa 1A del proyecto y ejecutar la etapa 1B, que presenta avances en las estaciones Circunvalación y San Juan de Dios. Por otro lado, la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciaría el movimiento de tierras en el cuarto trimestre de 2019 como parte del cronograma de ejecución de obras. En otros sectores, como inmobiliario y servicios, se vienen desarrollando proyectos de nuevos edificios de vivienda y oficinas, así como hoteles y centros educativos. Para el periodo 2019-2020 Proinversión reporta una cartera de US\$ 7,1 mil millones. Para 2019 estima adjudicar US\$ 2,1 mil millones en proyectos. En el mes de abril el consorcio Fypasa Construcciones S.A. de C.V. y Operadora de Ecosistemas S.A. de C.V., empresas peruano mexicanas se adjudicaron la buena pro para la concesión del proyecto Sistema de Tratamiento de Aguas Residuales de la Cuenca del Lago Titicaca. Las obras iniciarían en 2020 y concluirían en 2022 y 2023”.

El BCRP igualmente ha revisado la proyección del crecimiento de la inversión pública de 1,0% a 0,5% para el 2019 debido al pobrísimo avance en la ejecución de obras respecto a esperado (Figura 10). El modesto resultado que se lograría en el 2019 se sustenta en los gastos incurridos en la

refinería de Talara y en los proyectos vinculados a la reconstrucción del norte, todo ello en un desfavorable contexto de menor ejecución de la inversión pública por el cambio de autoridades de los gobiernos locales y regionales. De otro la proyección del BCRP espera que se recupere en 5,0% en el 2020, manteniendo la misma tasa respecto a la estimación anterior. De acuerdo con el instituto emisor, este mejor resultado se debería sobre todo a un incremento de la ejecución en el Plan de Reconstrucción con cambios (4 000 millones de soles en el 2020, frente a los 2 600 millones del año precedente), de la línea 2 del metro (950 millones vs. 400 millones) y de la Refinería de Talara (2 430 millones frente a 2 330 millones).

FIGURA N° 10: INVERSIÓN PÚBLICA: 2010 – 2020 (% variación real)

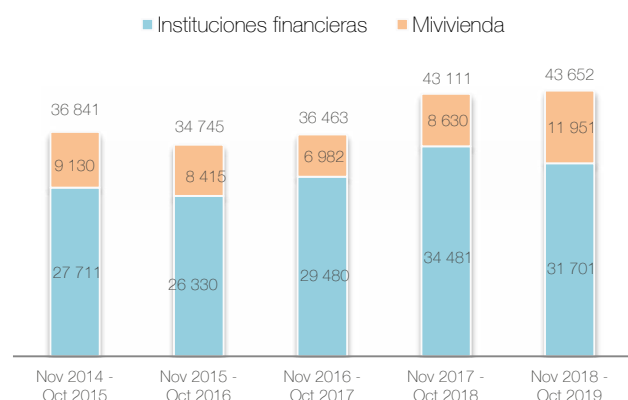


Fuente: BCRP – Reporte de Inflación, setiembre 2019

IV. VIVIENDA

En los últimos doce meses – noviembre 2018 a octubre 2019 – se colocaron 43 652 créditos hipotecarios para adquisición de vivienda a través de instituciones del sistema financiero, lo que implica un aumento de 1.3% en relación con los doce meses precedentes. Se ha producido una ralentización del ritmo de colocación, si se tiene en cuenta que, entre noviembre del 2017 y octubre del 2018, las colocaciones crecieron 18.2% respecto a los doce meses precedentes, llegando a superar la barrera de los 40 mil créditos anuales (Figura 11). Cabe señalar que este resultado positivo se ha sustentado en el afianzamiento de los créditos otorgados a través del Fondo Mivivienda que superaron las 11 mil operaciones, es decir un 38.5% más que el año anterior. Para este mismo periodo, entre el año 2017 y 2018, las colocaciones de Mivivienda también habían crecido al ritmo de dos dígitos (+23.6%). A pesar de este desempeño positivo, es importante señalar que el resultado anualizado registrado en la

FIGURA N° 11: COLOCACIÓN DE CRÉDITOS HIPOTECARIOS PARA VIVIENDA: NOVIEMBRE 2014 – OCTUBRE 2019 (Número de créditos)



Fuente: Fondo Mivivienda

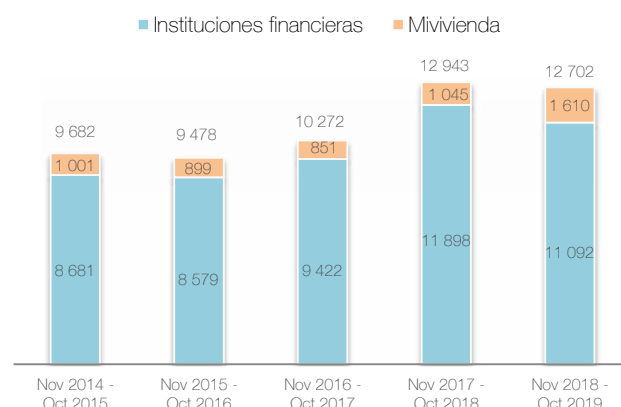
anterior edición del IEC, superaba el 40%, por lo que los créditos Mivivienda parecen haber encontrado un tope de crecimiento.

Inversamente, el número de créditos otorgados por las instituciones financieras fuera del crédito Mivivienda descendió en 8.1%, revirtiendo la fuerte tendencia al crecimiento del último bienio: 17.0% entre noviembre 2017 a octubre 2018 y 12.0% el año anterior. Con estos resultados, los créditos Mivivienda explican el 27.4% del total de colocaciones, la mayor participación de los últimos cinco años.

La reducción del número de créditos hipotecarios colocados fuera del marco de Mivivienda ha motivado que el monto total colocado disminuya en 6.8% alcanzando 11 mil 092 millones de soles en el periodo noviembre 2018 - octubre 2019 (Figura 12). Esta caída se produce luego de dos años en que este indicador presentó un importante desempeño que llevó esta cifra desde los 8 mil 579 millones alcanzado en noviembre 2015 - octubre 2016 a los 11 mil 898 millones de soles en el mismo periodo 2017-2018, (Crecimiento interanuales de 9.8% y 26.3% respectivamente). Esta disminución se produce a pesar del crecimiento de 54.1% del monto de los créditos Mivivienda colocados en los últimos doce meses, que llegó a mil 610 millones de soles.

El monto promedio desembolsado por operación de crédito hipotecario fuera del marco de Mivivienda, se incrementó en 1.4% alcanzando 349 mil 900 soles en el periodo noviembre 2018 - octubre 2019 (Figura 13). Esta disminución del ritmo de crecimiento se produce luego que el año anterior en similar período se registró un crecimiento de 8.0%. Este indicador presentó un importante desempeño que llevó esta cifra desde los 313 mil 270 soles en noviembre 2014 -

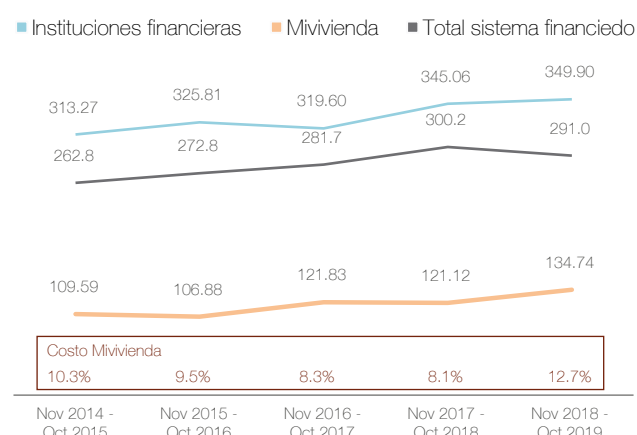
FIGURA N° 12: COLOCACIÓN DE CRÉDITOS HIPOTECARIOS PARA VIVIENDA: NOVIEMBRE 2014 – OCTUBRE 2019 (En Millones de Soles)



Fuente: Fondo Mivivienda

octubre 2015 a los casi 350 mil soles del último periodo (Crecimiento de 11.7% en el último quinquenio). Este crecimiento del crédito hipotecario promedio total se produce por el crecimiento de 11.3% anual del monto promedio de los créditos Mivivienda colocados en los últimos doce meses, que llegó a 134 mil 740 soles. Este leve crecimiento del monto promedio por operación en ambos segmentos, explica que las colocaciones de créditos hipotecarios, en soles, no disminuyan tanto como el número de créditos desembolsados. Para el caso de Mivivienda sin embargo, el incremento del monto por crédito reflejaría que las colocaciones se van orientando hacia familias de mayores ingresos.

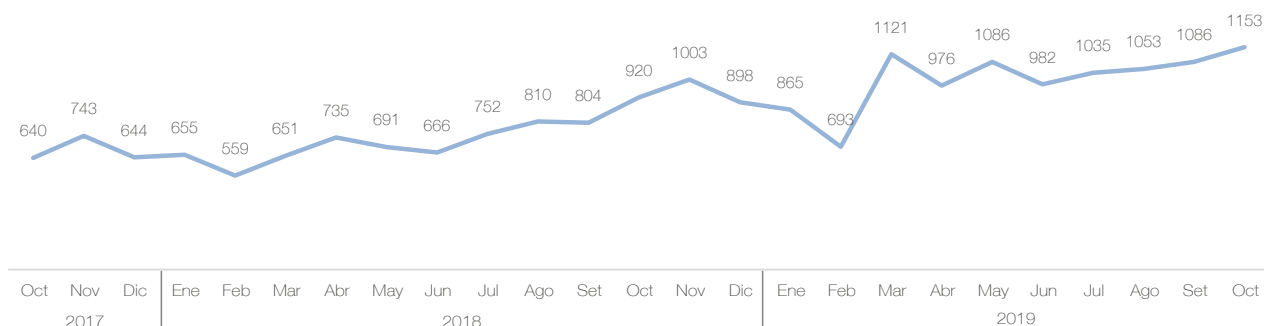
FIGURA N° 13: MONTO PROMEDIO POR OPERACIÓN DE CRÉDITO HIPOTECARIO PARA VIVIENDA: NOVIEMBRE 2014 – OCTUBRE 2019 (en miles de soles)



Fuente: Fondo Mivivienda

Esta tendencia positiva de los créditos Mivivienda se ha acentuado en los 10 primeros meses del año 2019 (10 050 créditos), periodo en el cual las operaciones mensuales desembolsadas registraron un crecimiento de 38.8%

FIGURA N° 14: DESEMBOLSO DE CRÉDITOS HIPOTECARIOS MIVIVIENDA: OCTUBRE 2017 – OCTUBRE 2019 (Número de créditos por mes)



Fuente: Fondo Mivivienda

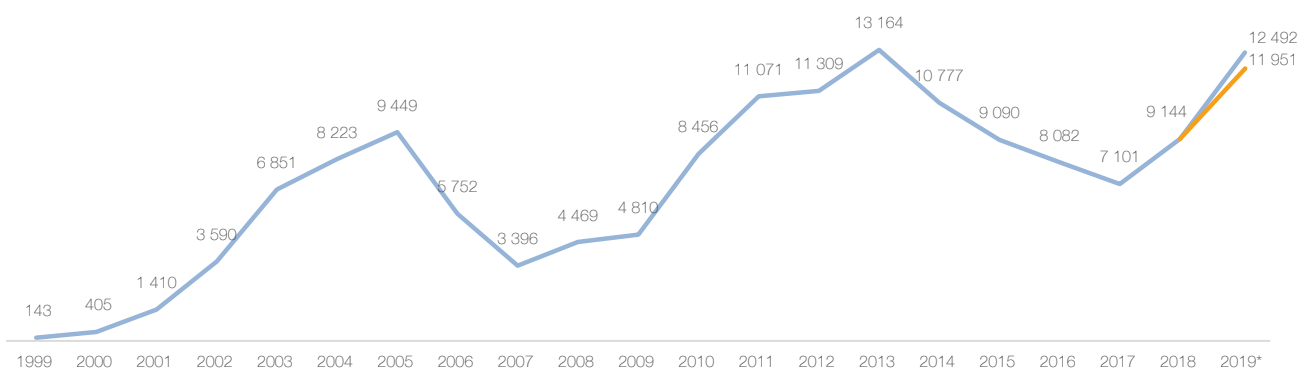
respecto a igual periodo del 2018 (**Figura 14**). Debe destacarse que, en octubre 2019 (1 153 préstamos) se desembolsó el mayor número de operaciones desde setiembre del 2013 en que la colocación de créditos de productos Mivivienda alcanzó las 1 237 operaciones.

De mantenerse la tendencia presentada en los últimos diez meses, el desembolso de créditos Mivivienda se situaría entre 11 951 y 12 422 operaciones, si se utiliza el promedio aritmético o la tasa de crecimiento geométrico, lo que implicaría un aumento de entre 30.7% y 35.8% respecto al año 2018, respectivamente. De ser así, este año no se superaría el récord de préstamos obtenido en el año 2013, a pesar de lo cual este resultado sería el segundo más alto desde la creación del Fondo Mivivienda. El desempeño de Mivivienda en el presente año adquiere mayor relevancia si se tiene en cuenta que el número total de créditos Mivivienda desembolsados el año 2018 fue de 9 144 cifra 28.8% mayor a la registrada el año anterior. Debe destacarse que la recuperación del año 2018 siguió a una retracción que duró cuatro años consecutivos, en la que las operaciones pasaron de 13 164 en el 2013 a 7 101 en el 2017, vale decir una caída de 46.1% (**Figura 15**).

Mivivienda Verde alcanzó una colocación de 657 préstamos en octubre del 2019, la más alta desde octubre de 2018, sumando 4 548 en los primeros diez meses del presente año, cifra superior en 245% a la obtenida en similar periodo del 2018, lo que representó el 45.3% del total de operaciones desembolsadas del Crédito Mivivienda, un incremento significativo de participación respecto a enero-octubre del año anterior, en que sólo representó el 18.2%. Desde que se inició la modalidad del crédito Mivivienda Verde, se colocaron 6 682 créditos. En la **Figura 16** se consigna la evolución mensual de los bonos verdes en la que se evidencia el importante desempeño alcanzado en un tiempo tan corto.

El análisis comparativo en número de operaciones correspondiente al Bono Verde y el resto de productos Mivivienda, puede observarse en la **Figura 17**, destacando la importante contribución de este producto al crecimiento de la vivienda social especialmente en lo que va del año. Obsérvese que la colocación de otros productos de Mivivienda sufrieron una retracción de 7.1% en los primeros diez meses del 2019 respecto a igual periodo del año anterior. Por eso, el significativo incremento de colocaciones Mivivienda ocurrido en

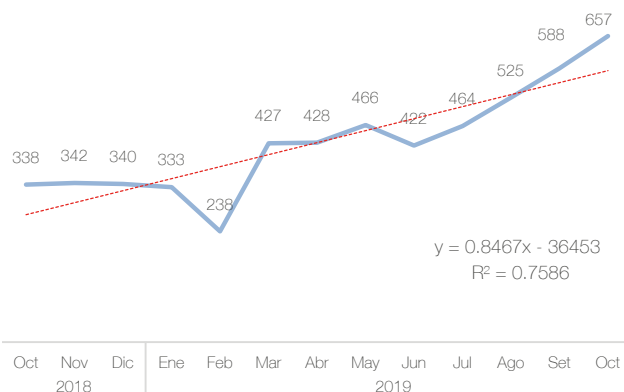
FIGURA N° 15: DESEMBOLSO DE CRÉDITOS HIPOTECARIOS MIVIVIENDA: 1999 – 2019* (Número de créditos)



Fuente: Fondo Mivivienda

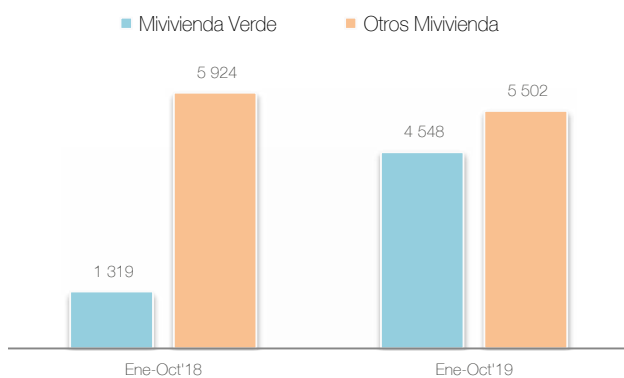
* Proyección 2019 en base a gradiente aritmética y geométrica de enero a octubre 2019.

FIGURA N° 16: EVOLUCIÓN MENSUAL DEL DESEMBOLSO DE CRÉDITOS MIVIVIENDA VERDE (OCTUBRE 2018 - OCTUBRE 2019)



Fuente: Fondo Mivivienda

FIGURA N° 17: DISTRIBUCIÓN DE LOS CRÉDITOS MIVIVIENDA, SEGÚN PRODUCTO ENERO-OCTUBRE 2018 - 2019 (en número de créditos)

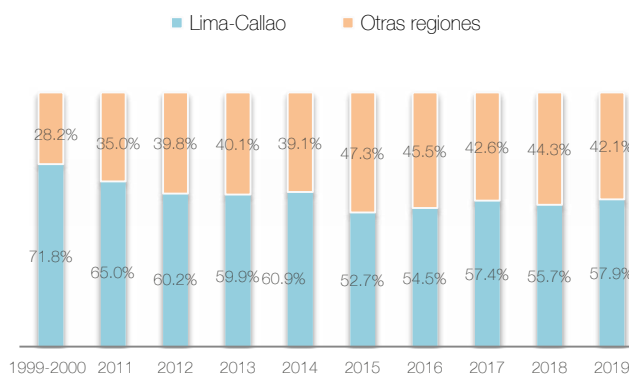


Fuente: Fondo Mivivienda

este lapso (+38.8%) se debe exclusivamente a que Mivivienda Verde multiplicó por 3.45 sus colocaciones.

Lima Metropolitana concentra el 63.7% de los 146 742 créditos desembolsados por el Fondo Mivivienda desde que esta entidad inició sus operaciones hasta octubre del 2019. Esta proporción se fue reduciendo paulatinamente pasando de un promedio de 71.8% en el periodo 1999-2010 a 52.7% en el 2015 (Figura 18). Sin embargo, en los últimos cuatro años se aprecia una relativa tendencia al alza de la participación de Lima Metropolitana en el desembolso de créditos, a tal punto que este año muy probablemente que ésta alcance su mayor valor (57.9%) desde el año 2014. El desempeño del crédito Mivivienda Verde incidió significativamente en este incremento de la participación de Lima Metropolitana, si se tiene en cuenta que el 88.4% del total de préstamos verdes se otorgaron en la capital, en razón de que una proporción similar de la oferta de proyectos certificados se localizan en esta ciudad.

FIGURA N° 18: DESEMBOLSOS DE PRODUCTOS MIVIVIENDA (%), SEGÚN REGIÓN (1999 - 2019)

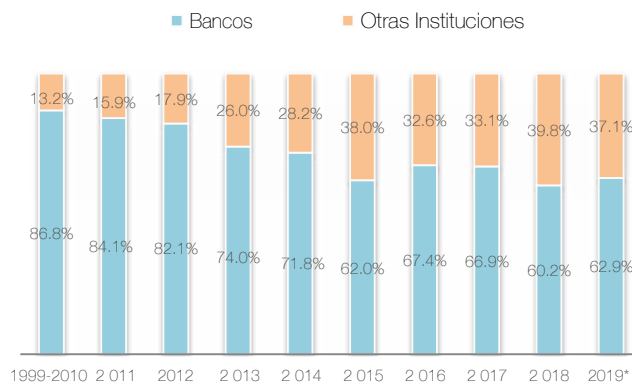


Fuente: Fondo Mivivienda

*Proyectado en base a datos al 31.10.2019

De otro lado, la participación de los bancos en el desembolso de créditos hipotecarios del Fondo Mivivienda se ha ido reduciendo de forma consistente en el tiempo. En los primeros doce años de operación del Fondo, el 86.8% de los préstamos fueron entregados por estas entidades. En el 2018, esta proporción alcanzó su mínimo histórico (60.2%), previéndose que este año 2019 llegue al 62.9% como se aprecia en la Figura 19. Este ligero incremento de la participación puede atribuirse también a que los bancos han captado una mayor proporción de créditos Mivivienda Verde.

FIGURA N° 19: DESEMBOLSO DE CRÉDITOS MIVIVIENDA POR TIPO DE IFI - TOTAL NACIONAL (1999-2019)

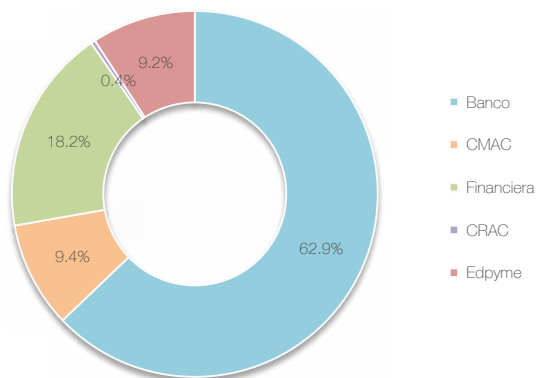


Fuente: Fondo Mivivienda

*Proyectado en base a datos al 31.10.2019

Como se aprecia en la Figura 20, en estos diez primeros meses del año 2019, han sido los bancos y las financieras las entidades que mayor participación han alcanzado en la colocación de créditos del Fondo Mivivienda (62.9% y 18.2%), mientras que las Edpymes y las Cajas Municipales representaron el 9.2% y 9.4% de estas operaciones. Merece reseñarse la casi inexistente presencia de las Cajas Rurales (0.4%) en el mercado hipotecario de viviendas social actualmente, cuando hace cinco años llegaron a explicar casi el

FIGURA N° 20: DESEMBOLSO DE CRÉDITOS MIVIVIENDA POR TIPO DE IFI - TOTAL NACIONAL (Enero - Octubre 2019)



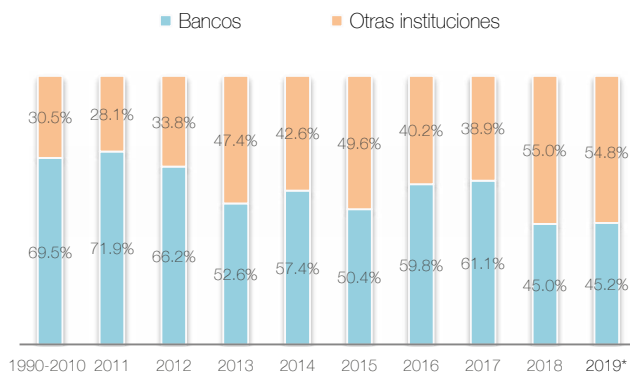
Fuente: Fondo Mivivienda - Datos al 31.10.2019

11.7% de los desembolsos, lo cual es explicable por la falta de fuentes de financiamiento complementario para estas instituciones que calce con la duración (largo plazo) de los créditos hipotecarios.

De otro lado, en el presente año, las instituciones financieras no bancarias seguirán liderando el desembolso de créditos Mivivienda en el interior del país (54.8%), con lo que se consolidaría la tendencia que empezó el año 2018 en que se registró un incremento significativo de dicho indicador (55.0%), proporción nunca antes alcanzada desde que se creó el Fondo Mivivienda (Figura 21).

En cuanto al programa Techo Propio, cabe indicar que desde el año 2003 hasta octubre del 2019 se entregó un total acumulado de 349 037 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 22) puede apreciarse que la dinámica sufrió una fuerte caída luego del pico de 50,405 BFH entregados en el año 2015 en que concluyó una considerable

FIGURA N° 21: DESEMBOLSO DE CRÉDITOS MIVIVIENDA POR TIPO DE IFI - INTERIOR DEL PAÍS (1999-2019*)



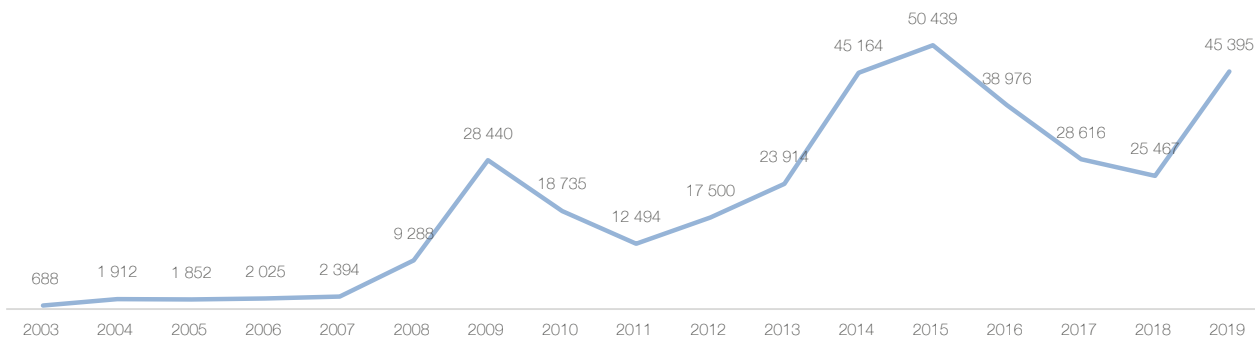
Fuente: Fondo Mivivienda

(*) Proyectado en base a datos al 31.10.2019

expansión que se inició en el año 2011. En el trienio 2016-2018 se apreció una caída vertical en el desembolso de Bonos Familiares Habitacionales (BFH) de 74.2%. En razón de ello, la ejecución del 2018 (25 467 bonos) fue similar a la alcanzada cuatro años antes. Considerando que el año 2018 se presupuestó aproximadamente desembolsar aproximadamente 32 mil subsidios, solo se efectivizó el 80% de los recursos disponibles para el BFH.

En los diez primeros meses del 2019 se desembolsaron 41 133 BFH registrando un incremento de 140% respecto a igual periodo del año anterior. De continuarse con estos niveles de operación, es casi seguro que se cumplirá con la ejecución de los 1 180 millones de soles asignados al Bono Familiar Habitacional en el Presupuesto General de la República 2019 (incluyendo la ampliación presupuestal de 315 millones de soles aprobada por el Decreto de Urgencia N° 004-2019), lo que implicaría superar el récord histórico de 924.7 millones ejecutados en el 2015 y llegar al segundo lugar en número de subsidios (45 395 bonos), 10.0% por debajo del nivel alcanzado hace cuatro años.

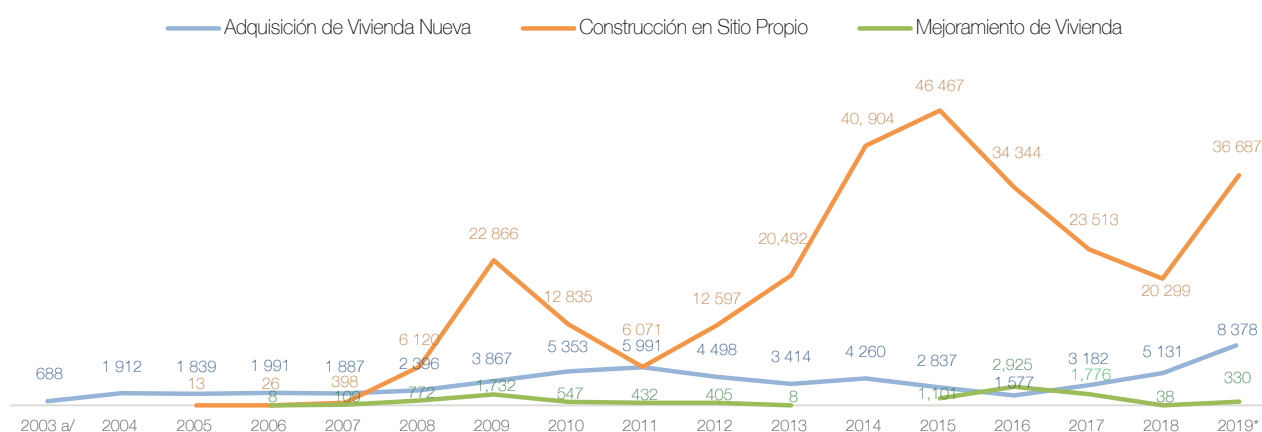
FIGURA N° 22: BONOS FAMILIARES HABITACIONALES DESEMBOLSADOS (2003-2019*)



Fuente: Fondo Mivivienda

* Proyección 2019 en base a promedio mensual noviembre 2018 - octubre 2019. No se considera los bonos desembolsados para Plan de Reconstrucción con Cambios

FIGURA N° 23: BONOS FAMILIARES HABITACIONALES POR MODALIDAD (2003-2019*)



Fuente: Fondo Mivivienda

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

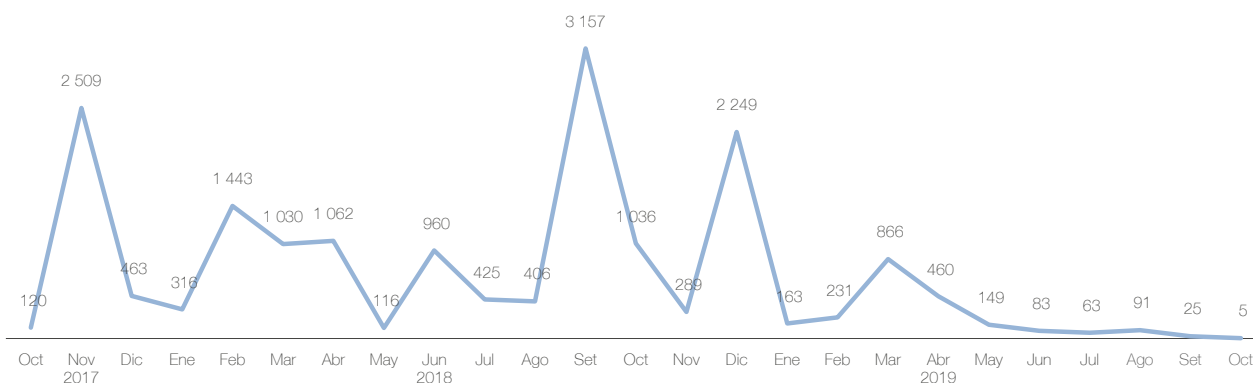
Al analizar la evolución histórica del otorgamiento de los BFH desde la creación del programa Techo Propio hasta octubre del 2019, se desprende que la modalidad de **construcción en sitio propio** acumula el 80.4% del total de bonos desembolsados, alcanzando un pico de 46,467 bonos desembolsados en el año 2015, luego de una apreciable expansión que se inició en el año 2011. Luego, se produjo una retracción ininterrumpida y pronunciada que terminó con el desembolso de 20 299 BFH en el 2018, lo que equivalía a un descenso de 56.3% respecto al récord del 2015 y la ejecución de apenas el 80.6% de los 25 200 subsidios presupuestados el año pasado para esta modalidad (**Figura 23**). En los diez primeros meses de este año se han desembolsado 33 243 bonos, por lo que se proyecta que se podría cerrar el año 2019 con 36 687 subsidios, el tercer mejor desempeño desde que se creó el programa.

En la modalidad de **adquisición de vivienda nueva** se concentra el 16.8% 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 produjo un retroceso que se revirtió en el año 2017 con 3 182 bonos. En el año 2018 se ha efectuado el desembolso de 5 131 bonos. Destacando así el cambio hacia una nueva tendencia de expansión positiva. Los bonos desembolsados el 2018 representaron el 64.1% de los 8 000 proyectados por el Ministerio de Vivienda

para ese año. En los diez primeros meses del presente año se ha alcanzado ya el desembolso de 7 591 BFH en esta modalidad, por lo cual se estima que se terminaría el 2019 con un total de 8 378 subsidios, lo cual establecería un nuevo récord para esta modalidad, superando el resultado obtenido en 2011.

En cuanto al programa de reconstrucción de viviendas de la zona afectada por el Fenómeno El Niño Costero del 2017, al mes octubre del presente año se han desembolsado en total 17 717 subsidios, lo que es aproximadamente el 42% de la meta establecida en el Plan de Reconstrucción con Cambios. Entre octubre y diciembre del 2017 se desembolsaron 3 092 bonos y en el 2018 se alcanzaron los 12 489. En los primeros diez meses del año se han entregado apenas 1 977 subsidios, por lo que de mantenerse el ritmo actual apenas se colocarían 2 136 bonos en el 2019, por lo que, a dos años de la culminación del Plan de acuerdo con su ley de creación, ni siquiera se habría alcanzado la mitad de las viviendas que deben ser reconstruidas. Además, como se muestra en la **Figura 24**, el ritmo de desembolso mensual es sumamente errático, con altas y bajas pronunciadas. En los últimos tres meses el descenso ha sido muy pronunciado, siendo además setiembre y octubre los meses en los que menos subsidios han sido entregados desde que empezó el Plan (25 y 5 respectivamente).

FIGURA N° 24: BONOS DE RECONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA DESEMBOLSADOS (OCTUBRE 2017 - OCTUBRE 2019*)



Fuente: Fondo Mivivienda

V. CONCLUSIONES

De acuerdo con las estimaciones oficiales, el crecimiento del PBI total sufriría una fuerte caída de 4.0% el 2018 a 2.7% previsto para el 2019, debido al debilitamiento del PBI primario (más relacionado con el comercio exterior) que caería de +3.2% a -2.2% este año; en tanto que el PBI secundario experimentaría una ralentización de 4.2% (2018) a 3.2% (2019), destacando en este escenario la ligera expansión del sector construcción (2018: 5.3% al 2019: 5.4%). Habiendo previsto el BCR una importante corrección del PBI 2020 del sector construcción al pasar de 6.9% en junio a 5.8% según el Reporte de Inflación de setiembre 2019.

CAPECO considera que ambas previsiones son muy optimistas. Entre enero y octubre de este año, el crecimiento sectorial apenas llega al 4.18%, mientras que de acuerdo con últimas estimaciones del MEF, la inversión pública cayó 15% en noviembre, acumulando una caída de 2.0%. La ralentización del consumo de cemento (que alcanzó niveles de crecimiento de dos dígitos a mediados de año mientras que a setiembre se ubicó en poco menos de 5% en setiembre) reflejaría una disminución del nivel de operaciones en el segmento inmobiliario y en el de las construcción informal.

En este último año, el crecimiento del sector construcción ha estado fuertemente influenciado por la actividad inmobiliaria residencial, particularmente por el muy favorable desempeño del segmento de vivienda social, en el que la consolidación del producto Mivivienda Verde ha tenido un rol preponderante.

De no haber sido por este excelente resultado en la oferta y venta de viviendas sociales, muy probablemente la construcción no habría experimentado un incremento en sus niveles de operación este año, en razón de la ya mencionada caída de la ejecución de las obras de infraestructura pública y de los resultados modestos que se vienen dando en los otros formatos de la actividad inmobiliaria.

La información que provee el 24° estudio de mercado de edificaciones en Lima Metropolitana permitencorrobar estas afirmaciones. En la capital, la venta de viviendas nuevas alcanzó 18 055 unidades el 2019, un incremento de más de 18% respecto al año anterior, constituyéndose en el cuarto mejor resultado de los últimos veinticuatro años y el más alto de los últimos cinco. El 54% de las ventas del 2019 correspondió al segmento de vivienda social, mientras que un tercio de las viviendas vendidas tuvo un precio inferior a los 320 mil soles.

Son tres las principales razones que explican este crecimiento. En primer lugar, el crecimiento de la oferta de vivienda que llegó a 30 426 unidades, la cifra más alta desde 1996, debiendo resaltarse que el 57% de esta oferta se encuentra dentro del rango de vivienda social. En segundo término, la demanda habitacional ha sido claramente estimulada por el Bono Verde del Crédito Mivivienda que en los primeros ocho meses de este año tuvo un cuadruplicó el número de colocaciones a nivel nacional y explicó el 41% del total de créditos otorgados por Mivivienda. En tercer lugar,

la aparición de nuevos segmentos demandantes como el de los jóvenes que se independizan a edad más temprana y el de las personas solas de la tercera edad que tienen ahora una mayor esperanza de vida, lo que explicaría en alguna medida la persistente reducción de las áreas promedio de las viviendas, especialmente en Lima Top, que en el 2019 llegó a 100 m², superficie inferior en 27% a la presentada ocho años antes.

Otro indicador relevante para comprender el impacto del segmento de vivienda social, es que el otorgamiento de préstamos hipotecarios que como ya se ha visto, ha caído en el 2019 mientras que los desembolsados a través de Mivivienda se incrementaron a un ritmo cercano a 40%.

La incidencia del comportamiento de la oferta y venta de viviendas en el mercado inmobiliario en general durante el presente año, se aprecia más claramente cuando se comprueba que la superficie de la actividad edificadora total en Lima Metropolitana se situó en 5.9 millones de metros cuadrados el presente año, cifra inferior en 6.1% en relación con el 2018 y en 15.4% en comparación con la producción récord lograda en el 2014. Esto se debe a que el área construida de las edificaciones no comercializables se redujo en 27.7% y las de aquellas destinadas a locales comerciales y oficinas se redujo 41% y 50% respectivamente. El componente vivienda explica siete de cada diez metros cuadrados edificados en la ciudad capital.

En conclusión, se ha demostrado que los programas de vivienda social -cuando se les dota de recursos suficientes y el gobierno se compromete a impulsar la oferta y la demanda habitacional- pueden jugar un rol muy significativo en un plan económico contracíclico. Es evidente que los niveles de colocación récord alcanzados en todos los programas durante el presente año, contrasta con las dificultades que tiene el propio Estado para ejecutar obras públicas.

Para el 2020, el gobierno apuesta a un crecimiento de la inversión pública de 5.0%, cifra que es difícil de alcanzar aun a pesar de los esfuerzos del gobierno por recuperar el ritmo de ejecución, como el decreto de urgencia 008-2019, que pretende reiniciar un número importante de obras paralizadas que suman más de 16 millones de soles. La implementación de esta norma presenta notorias dificultades, por tratarse de obras cuya ejecución ha sido interrumpida por una serie de motivos, entre ellos la existencia de observaciones técnicas (cuya superación, en el mejor de los casos, toma un mayor tiempo en su arreglo o ajuste); el hecho de

que se trata de obras con importantes niveles de avance (lo que requiere una adecuada valorización de lo ejecutado y posibles correcciones a los presupuestos y ampliaciones de plazo); la subsistencia de la percepción de alto riesgo en estas operaciones lo que dificulta la obtención de fianzas u otras garantías para solicitar adelantos de obra o para la adquisición de materiales.

El mencionado decreto tiene una debilidad adicional, pues establece que si no se llega a un acuerdo con el ejecutor actual de una obra para reiniciarlas, o si no se consigue seleccionar a otro mediante un proceso abreviado, será la entidad pública concernida la que se hará cargo de la ejecución a través de la modalidad de administración directa. Esto es claramente un error porque una buena parte de estas instituciones estatales carece de experiencia y equipos técnicos calificados para ejecutar obras. La administración directa además, carece de controles eficientes sobre el proceso de construcción y operación de infraestructuras y edificaciones.

Queda claro que es necesario impulsar mecanismos apropiados para superar las dificultades que sufren las empresas contratistas para acceder a fianzas u otros mecanismos de financiamiento. CAPECO ha apostado por introducir la figura del fideicomiso para la gestión integral de estos proyectos, que la actual normativa de contratación pública solo permite para administrar los adelantos de obra. COFIDE podría ser una entidad clave para acelerar la implantación de fideicomisos o la adopción de otros instrumentos como contra-garantías complementarias a las fianzas que otorgan las instituciones financieras.

Como CAPECO ha señalado reiteradas veces, el Estado presenta fuertes limitaciones estructurales para optimizar la gestión de la obra pública, como son (a) la obsolescencia, inoperancia y permeabilidad hacia la corrupción de la normativa de contratación estatal; (b) la excesiva dispersión de entidades ejecutoras, en razón de una organización política territorial demasiado extensa; (c) la inexistencia de una burocracia estatal especializada y empoderada para la contratación y gestión de obras; (d) la ineficiencia de los sistemas de evaluación y control de los proyectos de infraestructura y edificación pública; y (e) la falta de articulación entre los planes de inversión pública y las oportunidades de desarrollo en el entorno territorial de los proyectos, especialmente en sus áreas de influencia directa. Mientras estas dificultades persistan, los niveles de inversión pública no crecerán de manera significativa.

De otro lado, el mercado inmobiliario viene siendo afectado por una la incertidumbre política y también por el aumento de las barreras burocráticas impuestas por un número creciente de municipalidades. Entre estos obstáculos se pueden mencionar: (a) la anulación ilegal de licencias aduciendo incompatibilidades normativas; (b) la inaplicación de los decretos supremos N° 010 y N° 012 del Ministerio de Vivienda impidiendo la oferta de vivienda social en algunos distritos; (c) la aplicación del pico y placa para vehículos de transporte de carga que encarecen los costos de construcción y retrasan las obras; (d) la cobranza de derechos de licencia por encima de lo que estipula la ley; (e) la exigencia de requerir la no objeción de los vecinos para obtener la conformidad de obras y posterior declaratoria de fábrica; y (f) el aumento del impuesto predial y arbitrios antes de la culminación de las obras.

Para poner orden en la aplicación de procesos técnico-normativos por parte de las municipalidades y evitar que éstas impongan barreras burocráticas irrazonables o ilegales, CAPECO ha propuesto que el Ministerio de Vivienda utilice las facultades que le franquea la Ley N° 30494 que modificó la Ley de Regulación de Habilitaciones Urbanas y Edificaciones (Ley N° 29090) última modificación de la Ley 29090 que reconoce el carácter vinculante de la opinión del Ministerio sobre la aplicación de la normativa técnica y administrativa en caso de discrepancias entre un administrado y la autoridad municipal y que faculta al Ministerio de Vivienda a denunciar ante el Indecopi a aquellas autoridades municipales que impongan barreras burocráticas indebidas en trámites administrativos de construcción.

El Ministerio de Vivienda debe ser más constante y riguroso en la aplicación de estas dos atribuciones, así como en la labor de detección y persecución de estas prácticas ilegales, para evitar que su proliferación perjudique el desarrollo del mercado inmobiliario formal. Para lograrlo, es necesario hacer un ajuste en los procedimientos que ha venido empleando el ministerio hasta el momento, con el propósito de otorgarles mayor seguridad jurídica y predictibilidad.

CAPECO postula la institucionalización de un diálogo entre actores públicos y privados para analizar, de manera conjunta y transparente, las implicancias de estas disposiciones en el sector construcción, a fin de proponer modificaciones y medidas alternativas que permitan cumplir los fines que persiguen quienes las promueven sin afectar a la actividad inmobiliaria y constructora formal y a los ciudadanos que apuestan por la formalidad. En recientes reuniones con autoridades del gobierno nacional, se ha percibido una

coincidencia en la necesidad de poner en marcha espacios institucionalizados de diálogo, como las Comisiones Consultivas de Vivienda y de Infraestructura, que funcionarían en los Ministerios de Vivienda y de Transportes.

Por último, tanto el MEF como el BCR apuntan a un crecimiento de la inversión minera en el bienio 2019-2020. Como ya se ha señalado desde el IEC 23, la concreción de esta meta depende esencialmente de la capacidad del gobierno para lograr la adhesión de autoridades y comunidades regionales y locales al desarrollo de explotaciones mineras en sus circunscripciones. CAPECO ha propuesto una estrategia integral para lograr la convergencia entre la minería y las actividades productivas que se desarrollan o pueden desarrollarse en las áreas de influencia de las explotaciones mineras, beneficiando a quienes viven en ellas.

Para optimizar la gestión y la planificación urbanas

Necesidad de pasar de Lima Metropolitana a una Nueva Capital Nacional

La Constitución de la República otorga, en su artículo 151º, un régimen especial a la Municipalidad Metropolitana de Lima, en tanto capital de la República, reconociéndole “jurisdicción exclusiva sobre la provincia de Lima, en materias municipales y regionales” (artículo 152º). Sin embargo, ya desde mediados de los años sesenta del siglo pasado se había producido la completa conurbación entre la provincia de Lima con la del Callao. Poco tiempo después, al núcleo urbano unificado que conforman ambas provincias, se comenzó a denominar Lima Metropolitana.

Empero, la extensión del área conurbada no se detuvo en los límites de Lima y Callao. Hacia el sur, en la última década se ha producido la integración territorial entre el distrito limeño de Pucusana y los distritos cañetanos de Mala y Chilca, donde se han concentrado importantes parques industriales y más recientemente urbanizaciones residenciales.

Este proceso se sumó a uno anterior que implicó la consolidación del área balnearia en los distritos de San Antonio y Asia que, desde los años noventa, comenzó a albergar urbanizaciones de playa dirigidas a familias de altos ingresos que en su gran mayoría tenían (y aún tienen) su primera residencia en Lima. En los últimos años, ha comenzado la implementación de urbanizaciones de campo y servicios de esparcimiento rural en los distritos de Calango, Chilca, Coayllo y Santa Cruz de Flores. Este fenómeno se extenderá si es que, finalmente, se pone en marcha el Tren de Cercanías que, en su ramal sur, llegará hasta la ciudad de Ica y si se consolida el desarrollo inmobiliario e industrial en la zona de Paracas-Pisco.

Hacia el este, los límites entre Chosica –el distrito más oriental de Lima– con Santa Eulalia y Ricardo Palma de la provincia de Huarochirí han desaparecido en la práctica. Las áreas urbanas de ambas localidades solo son separadas por una vía local. Al sureste, el distrito limeño de Cieneguilla y el huarochirano de Antioquia comparten un proceso similar de transformación de áreas agrícolas a proyectos residenciales semi-rurales de alto estándar, equipamientos hoteleros y de restauración.

En el norte, los distritos limeños de Santa Rosa y Ancón han ido fortaleciendo su relación con las localidades de Huaral, Aucallama y Chancay. Hasta hace poco tiempo, esta mayor vinculación se sustentaba en la proliferación de ocupaciones informales en la zona limítrofe de ambas provincias, a la que siguió un crecimiento de actividades recreacionales en el distrito de Huaral y una incipiente oferta de vivienda de playa y de lotes habilitados para vivienda. El próximo inicio de la construcción del Megapuerto de Chancay y la futura implementación del Tren de Cercanías hacia el norte chico profundizarán la vinculación entre estas localidades.

Por último, aunque más incipiente y cercana en el tiempo, la atracción de flujos de personas y de actividades productivas y sociales entre los distritos de Carabayllo y Puente Piedra en Lima y el de Santa Rosa de Quives en Canta se incrementará sensiblemente, alentada por la próxima pavimentación de la carretera Lima-Canta-Unish-Cerro de Pasco, que además recibirá parte del tránsito que congestiona la Carretera Central.

En conclusión, independientemente de las definiciones legales y de la estructura administrativa y territorial de las seis provincias, resulta evidente que la capital de la República ahora abarca a los 43 distritos de la provincia de Lima, a los 7 del Callao y a 14 distritos de las provincias vecinas a la hasta ahora denominada Lima Metropolitana (ver **Figura 1**). Bajo este enfoque, la Nueva Capital Nacional (NCN) estaría constituida por 64 distritos pertenecientes a 6 provincias contiguas.

La incorporación de estas 14 nuevas circunscripciones, implica una serie de cambios en la realidad geográfica, demográfica, socioeconómica, urbana y habitacional de Lima Metropolitana. En primer lugar, como se aprecia en el mapa de la página siguiente (**Figura 2**), los distritos que conforman las otras provincias (conurbados con Lima Metropolitana) acumulan una superficie de 4 329 km², con lo que la Nueva Capital Nacional (NCN) alcanzaría los 7 108.6 km², lo que significa un incremento del 156% respecto al área de la actual Lima Metropolitana, que comprende las superficies de las provincias de Lima y del Callao que alcanza los 2 779.6 km².

FIGURA N° 1: PROVINCIAS Y DISTRITOS QUE CONFORMAN LA NUEVA CAPITAL NACIONAL

Lima Top	Lima Moderna	Lima Centro	Lima Este	Lima Norte	Lima Sur	Lima Sur - Balnearios	Callao	Huachochiri	Canta	Huamal	Cañete
Miraflores	Jesús María	Cercado de Lima	Ate	Carabayllo	Chorrillos	Pucusana	Bellavista	Antioquia	Santa Rosa de Quives	Huamal	Asia
San Isidro	Lince	Breña	Oeneguilla	Cómas	Lurín	Punta Hermosa	Callao	Ricardo Palma		Aucallama	Calango
La Molina	Magdalena del Mar	La Victoria	Chaclacayo	Independencia	Pachacámac	Punta Negra	Carmen de la Legua	Santa Eulalia		Chancay	Chilca
Santiago de Surco	Pueblo Libre	Rímac	Lurigancho	Los Olivos	San Juan de Miraflores	San Bartolo	La Perla				Coayllo
San Borja	San Miguel	San Luis	Santa Anita	Puente Piedra	Villa el Salvador	Santa María del Mar	La Punta				Mala
Barranco	Surquillo		El Agustino	San Martín de Porres	Villa María del Triunfo		Ventanilla				San Antonio
			San Juan de Lurigancho	Ancón			Mi Perú				Santa Cruz de Flores
				Santa Rosa							
6	6	5	7	8	6	5	7	3	1	3	7
							50				14

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

FIGURA N° 2: MAPA DE LA NUEVA CAPITAL NACIONAL



De otro lado, en los distritos de las provincias aledañas a Lima y Callao residiría un total de 266 904 habitantes a julio del 2019, que no obstante de constituir solo el 2.6% de la población de la NCN, sería el 11º distrito más poblado de la capital, si se considerase como una sola circunscripción. Además, en estos 14 distritos existen 71 706 hogares y 66 676 viviendas, lo que implica un déficit cuantitativo de 5 076 unidades habitacionales, que representan una participación

cercana al 2.5% de la NCN en los tres indicadores (Figura 3). Pese a ello, la tasa de crecimiento de la población en estas localidades (2.65% anual) es más del doble que la de la provincia del Callao y el doble que la de Lima. También existe una diferencia importante entre el incremento porcentual de la formación de nuevos hogares y de viviendas a favor de los distritos de las provincias vecinas a Lima y Callao.

FIGURA N° 3: ESTIMACIÓN DE POBLACIÓN, HOGARES Y VIVIENDAS POR DISTRITOS Y PROVINCIAS EN LA NUEVA CAPITAL NACIONAL

Zona	Variación Intercensal anual 2007-2017			Estimación a Julio 2019			
	Población	Hogares	Viviendas (*)	Población	Hogares	Viviendas (*)	Déficit Cuantitativo
Lima Top	1.00%	2.29%	2.15%	793,086	257,333	247,263	-10,070
Lima Moderna	1.13%	2.52%	2.34%	531,929	171,412	163,457	-7,955
Lima Central	-0.65%	0.46%	0.29%	744,394	220,449	207,877	-12,572
Lima Este	1.74%	3.10%	3.20%	2,433,719	673,565	623,414	-50,151
Lima Norte	1.73%	2.92%	3.07%	2,551,211	692,377	634,327	-58,050
Lima Sur	0.76%	1.63%	1.60%	1,685,885	438,540	391,548	-46,992
Lima Sur - Balnearios	5.27%	6.75%	6.49%	51,331	16,623	15,610	-1,013
Total provincia de Lima	1.22%	2.40%	2.40%	8,791,555	2,470,299	2,283,496	-186,803
Total provincia del Callao	1.27%	2.10%	2.11%	1,019,846	277,531	255,261	-22,270
Total distritos de otras provincias	2.65%	3.37%	3.25%	266,904	71,752	66,676	-5,076
Total Nueva Capital Nacional	1.26%	2.39%	2.39%	10,078,305	2,819,582	2,605,433	-214,149

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

Una característica que merece destacarse es el proceso de maduración demográfica que ha experimentado la población en los DOP, pues el “bono demográfico” pasó de 18% el año 1993 a 33% según el último censo del año 2017. Sin embargo, ese bono demográfico pierde en parte su influencia en razón de que la proporción de habitantes que ha alcanzado instrucción superior (universitaria y no universitaria) es menor a la registrada en Lima Metropolitana.

La distribución de los trabajadores mayores de 15 años que viven en la NCN por categoría laboral, puede apreciarse en la **Figura 4**, habiéndose detectado que el 42.6% de ellos son empleados dependientes, cifra que se reduce a 29.0% en los

DOP y se eleva a 43.7% en el Callao. De otro lado, el 32.1% de trabajadores labora de manera independiente o por cuenta propia. Entre las provincias conformantes de la NCN, en el Callao se aprecia una menor proporción de esta categoría laboral (29.4%), aunque no existe una diferencia significativa en relación con las otras dos provincias. Por su parte, el 16.4% de la fuerza laboral está conformado por obreros, condición en la que se encuentra el 29.6% de trabajadores en los DOP.

El 26.9% de la población residente en la NCN no cuenta con ningún tipo de seguro de salud. En la provincia de Lima se alcanza la mayor proporción de personas que padecen esta

FIGURA N° 4: CATEGORÍA LABORAL DE TRABAJADORES MAYORES DE 15 AÑOS EN LA NUEVA CAPITAL NACIONAL (2017)

Zona	Empleador(a) o patrono(a)	Trabajador(a) independiente o por cuenta propia	Empleado(a)	Obrero(a)	Trabajador(a) en negocio de un familiar	Trabajador(a) del hogar	Total
Lima Top	9.4%	24.0%	58.9%	3.3%	1.4%	3.0%	100.0%
Lima Moderna	5.5%	23.9%	62.7%	4.8%	1.5%	1.7%	100.0%
Lima Central	4.4%	33.8%	46.9%	11.2%	2.2%	1.5%	100.0%
Lima Este	4.1%	35.2%	35.8%	20.3%	2.4%	2.2%	100.0%
Lima Norte	3.7%	33.5%	40.6%	17.7%	2.2%	2.3%	100.0%
Lima Sur	3.6%	33.2%	39.2%	18.5%	2.1%	3.5%	100.0%
Lima Sur - Balnearios	4.9%	34.1%	31.8%	23.8%	3.0%	2.4%	100.0%
Total provincia de Lima	4.5%	32.4%	42.8%	15.8%	2.1%	2.5%	100.0%
Total provincia del Callao	4.3%	29.4%	43.7%	19.2%	1.9%	1.5%	100.0%
Total distritos de otras provincias	4.6%	33.3%	29.0%	29.6%	2.0%	1.6%	100.0%
Total Nueva Capital Nacional	4.5%	32.1%	42.6%	16.4%	2.1%	2.3%	100.0%

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

FIGURA N° 5: AFILIACIÓN A SEGUROS DE SALUD EN LA POBLACIÓN RESIDENTE EN LA NUEVA CAPITAL NACIONAL (2017)

Provincia	Seguro Integral de Salud (SIS)	EsSalud	Seguro de fuerzas armadas o policiales	Seguro privado de salud	Otro seguro	No tiene ningún seguro	Total
Provincia de Lima	27.2%	34.8%	2.9%	8.3%	1.7%	27.5%	8,574,974
Provincia del Callao	31.5%	38.5%	2.8%	4.9%	1.5%	22.2%	994,494
Distritos de otras provincias	43.1%	28.0%	1.0%	1.8%	0.9%	25.7%	252,371
Total Nueva Capital Nacional	28.1%	35.0%	2.8%	7.8%	1.7%	26.9%	9,821,839

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

carencia (27.5%). Entre tanto, el 35.0% de pobladores señala que tiene la cobertura de Seguro Social-ESSALUD (38.5% en la provincia del Callao) y el 28.1% recurre al Seguro Integral de Salud-SIS, debiendo destacarse que en los DOP tal proporción se eleva a 43.1% (Figura 5).

Respecto a la auto-denominación étnica, la NCN es mayoritariamente mestiza (68,0%) siendo la etnia quechua la segunda en relevancia (15.7%). Debe destacarse que no existe diferencia estadística relevante entre la auto-percepción étnica de los pobladores de las tres provincias que conforman la NCN. Situación similar ocurre con la religión que se profesa, en donde la mayor concentración es católica (76.7%), seguida de la evangélica (10.9%), igualmente no existe diferenciación entre la población de las tres provincias.

En la NCN, solo el 3.2% de la PEA se encuentra sin trabajo, situación que afecta ligeramente menos a los pobladores de los distritos de otras provincias aledañas a Lima y Callao; mientras que el 60.5% está en condición de ocupada, cifra que se reduce ligeramente en los DOP (56.9%). La Figura 6 consigna que el 36.3% no forma parte de la PEA (40.3% en los DOP).

La evolución de la estructura del parque habitacional existente en la NCN revela el crecimiento de la participación

FIGURA N° 6: ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA EN LA NUEVA CAPITAL NACIONAL (2017)

Provincia	PEA Ocupada	PEA Desocupada	No PEA	Total
Provincia de Lima	60.8%	3.2%	36.0%	6,801,252
Provincia del Callao	58.0%	3.8%	38.1%	766,805
Distritos de otras provincias	56.9%	2.8%	40.3%	188,647
Total Ciudad de Lima	60.5%	3.2%	36.3%	7,756,704

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

de los departamentos en edificios durante un cuarto de siglo: pasó de 11.5% en 1993 a 23.9% en 2017 (Figura 7). Sin embargo, este cambio de paradigma se concentra solo en la provincia de Lima (23.9%), mientras que en los DOP tal porcentaje se reduce a solo 3.5%. En estos veinticinco años, unos 409 663 hogares pasaron a vivir en departamentos en la NCN, cuadruplicando la cantidad existente en 1993. Siete de cada diez hogares efectuó ese cambio entre 1993 y 2017. La casa independiente ha pasado de albergar al 68.6% en 1993 a 74.0% veinticinco años después. Este incremento parece sustentarse en la drástica caída de la vivienda en casa de vecindad o callejón (de 5.0% a 0.9%) y sobre todo de la vivienda improvisada, que era prácticamente inexistente en el 2017 (0.4%) después de haber cobijado al 10.3% en 1993.

FIGURA N° 7: PARQUE HABITACIONAL EN LA NUEVA CAPITAL NACIONAL, POR TIPO DE VIVIENDA (2017)

Provincia	Casa Independiente	Departamento en edificio	Vivienda en quinta	Vivienda en casa de vecindad (Callejón, solar o corralón)	Vivienda improvisada	Local no destinado para habitación humana	Otro tipo de vivienda particular	Total
Provincia de Lima	72.4%	23.9%	2.3%	0.9%	0.4%	0.2%	0.0%	2,173,116
Provincia del Callao	84.2%	12.3%	2.2%	1.1%	0.1%	0.1%	0.0%	244,820
Distritos de otras provincias	93.2%	3.5%	1.4%	1.3%	0.5%	0.1%	0.0%	62,266
Total NCN 2017	74.0%	22.3%	2.3%	0.9%	0.4%	0.2%	0.0%	2,480,202
Total NCN 2007	79.0%	13.9%	3.2%	1.4%	2.0%	0.2%	0.3%	1,959,296
Total NCN 1993	68.6%	11.5%	3.4%	5.0%	10.3%	1.1%	0.1%	1,247,151

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

FIGURA N° 8: PARQUE HABITACIONAL EN LA NUEVA CAPITAL NACIONAL, POR TENENCIA DE VIVIENDA (2017)

Provincia	Alquilada	Propia sin título de propiedad	Propia con título de propiedad	Cedida	Otra forma	Total
Provincia de Lima	23.9%	25.1%	43.8%	7.1%	0.1%	2,175,200
Provincia del Callao	21.1%	24.1%	47.7%	7.0%	0.1%	244,820
Distritos de otras provincias	14.7%	46.1%	30.8%	8.2%	0.1%	62,266
Total Nueva Capital Nacional	23.4%	25.5%	43.8%	7.1%	0.1%	2,482,286

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

En la NCN, el 69.3% de viviendas son propias, aunque cuatro de cada diez de ellas no cuentan con título de propiedad. Estas proporciones son muy similares en las provincias de Lima y Callao, pero son distintas en los DOP, donde la condición de propiedad se presenta en el 76.9% de viviendas, mientras que la carencia de título afecta a seis de cada diez unidades habitacionales en esta circunscripción (Figura 8). De otro lado, el 23.4% de viviendas en la NCN son alquiladas, proporción que se reduce significativamente en los DOP (14.7%), mientras que solo el 7.1% son cedidas por el propietario sin pago, presentándose una tendencia algo mayor en los DOP (8.2%).

En cuanto a las condiciones materiales del parque habitacional existente en la NCN, debe señalarse en primer lugar que en las tres circunscripciones provinciales que la conforman, los materiales que predominan en las paredes del 83.6% de las viviendas son el ladrillo de arcilla o el bloque de cemento. Sin embargo, en los DOP la predominancia de

estos materiales en las paredes es significativamente menor (68.6%), en tanto que 16.7% de las unidades habitacionales cuenta con muros de adobe, material que en las provincias de Lima y Callao solo está presente en cerca del 2% de viviendas (Figura 9). En el Callao, se da una mayor presencia de paredes de madera (20.6%).

En los techos del 72.7% de inmuebles residenciales de la NCN destaca el concreto armado, aunque tal condición difiere significativamente en sus tres ámbitos provinciales, debiendo indicarse que en los DOP solo el 50.5% de viviendas posee este tipo de techos, mientras que en el 20.4% de ellas se cuenta con coberturas de caña o estera con torta de barro o cemento (material que solo tiene presencia en cerca de 1% de inmuebles en Lima y Callao) y en el 19.4% éstas son de calamina o fibra de cemento (Figura 10). Este último material adquiere una mayor predominancia relativa en el Callao (22.8%) que en las otras dos circunscripciones que conforman los DOP.

FIGURA N° 9: MATERIAL PREDOMINANTE EN LAS PAREDES DE LAS VIVIENDAS DE LA NUEVA CAPITAL NACIONAL (2017)

Provincia	Ladrillo o bloque de cemento	Piedra o sillar con cal o cemento	Adobe	Tapia	Quinch (caña con barro)	Piedra con barro	Madera (pona, tornillo, etc.)	Triplay/calamina/estera	Otro material	Total
Provincia de Lima	85.1%	0.5%	2.4%	0.0%	0.3%	0.1%	9.1%	2.6%	0.0%	2,175,200
Provincia del Callao	74.8%	0.5%	1.8%	0.0%	1.1%	0.1%	20.6%	1.0%	0.0%	244,820
Distritos de otras provincias	68.6%	0.5%	16.7%	0.1%	0.6%	0.1%	6.9%	6.5%	0.0%	62,266
Total Nueva Capital Nacional	83.6%	0.5%	2.7%	0.0%	0.4%	0.1%	10.2%	2.5%	0.0%	2,482,286

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

FIGURA N° 10: MATERIAL PREDOMINANTE EN LOS TECHOS DE LAS VIVIENDAS DE LA NUEVA CAPITAL NACIONAL (2017)

Provincia	Concreto armado	Madera	Tejas	Planchas de calamina, fibra de cemento o similares	Caña o estera con torta de barro o cemento	Triplay/estera/carrizo	Paja, hoja de palmera y similares	Otro material	Total
Provincia de Lima	74.3%	3.3%	0.6%	19.2%	1.0%	1.5%	0.1%	0.0%	2,175,200
Provincia del Callao	64.1%	9.1%	0.7%	22.8%	1.2%	2.0%	0.2%	0.0%	244,820
Distritos de otras provincias	50.5%	2.5%	1.1%	19.4%	20.4%	5.8%	0.2%	0.0%	62,266
Total Nueva Capital Nacional	72.7%	3.8%	0.6%	19.6%	1.5%	1.7%	0.1%	0.0%	2,482,286

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

FIGURA N° 11: MATERIAL PREDOMINANTE EN LOS PISOS DE LAS VIVIENDAS DE LA NUEVA CAPITAL NACIONAL (2017)

Provincia	Parquet o madera pulida	Láminas asfálticas, vinílicos o similares	Losetas, terrazos, cerámicos o similares	Madera (pona, tornillo, etc.)	Cemento	Tierra	Otro material	Total
Provincia de Lima	13.7%	4.2%	28.0%	1.2%	46.8%	6.0%	0.0%	2,175,200
Provincia del Callao	7.8%	3.1%	27.8%	1.7%	53.9%	5.7%	0.0%	244,820
Distritos de otras provincias	1.3%	0.6%	17.4%	0.4%	64.8%	15.5%	0.0%	62,266
Total Nueva Capital Nacional	12.8%	4.0%	27.7%	1.3%	47.9%	6.2%	0.0%	2,482,286

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

Por último, en los pisos de las viviendas que existen en la NCN, el material que más abunda es el cemento, que predomina en el 47.9% de unidades residenciales, aunque se aprecian diferencias significativas en los tres ámbitos provinciales, siendo en los DOP donde la presencia de este material en los pisos es relativamente mayor: 64.8% (Figura 11). El segundo material más frecuente en los pisos es la loseta, terraza o cerámico (27.7% en la NCN, pero 17.4% en los DOP) y el tercero es el de parquet o madera pulida (12.8% en la NCN, pero apenas 1.3% en las DOP). Por último, en esta última zona es singularmente frecuente el piso de tierra (15.5%), mientras que en Lima y Callao la presencia de este tipo de pisos bordea el 6%.

En cuanto al acceso a servicios públicos en la NCN, debe indicarse en primer término que el 77.8% de viviendas se

sirve de agua potable mediante red pública dentro de ellas, no existiendo diferencias significativas en los tres ámbitos provinciales que conforman la nueva capital. Por su parte, el 10.5% de unidades residenciales cuenta con redes de agua fuera de la vivienda, pero dentro de la edificación, no habiendo disparidades importantes entre las tres zonas que conforman la NCN (Figura 12). El 6.4% de inmuebles se abastece mediante camiones cisterna.

Una tendencia similar a la del abastecimiento de agua potable tiene la existencia de servicio higiénico en los inmuebles residenciales de la NCN. En el 78.4% de ellos, éste se brinda a través de red pública dentro de la vivienda (proporción que se reduce a 66.2% en los DOP) mientras que en el 10.7% la red se encuentra fuera de la vivienda, pero en la misma edificación (Figura 13). Finalmente, el 6.4% de

FIGURA N° 12: TIPO DE ABASTECIMIENTO DE AGUA EN LAS VIVIENDAS DE LA NUEVA CAPITAL NACIONAL (2017)

Provincia	Red pública dentro de la vivienda	Red pública fuera de la vivienda, pero dentro de la edificación	Pilón o pileta de uso público	Camión - cisterna u otro similar	Pozo (agua subterránea)	Manantial o puquio	Río, acequia, lago, laguna	Otro	Vecino	Total
Provincia de Lima	77.7%	10.7%	3.2%	6.7%	1.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	2,175,200
Provincia del Callao	78.6%	9.7%	6.5%	4.3%	0.5%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	244,820
Distritos de otras provincias	75.6%	8.1%	2.1%	4.8%	7.7%	0.4%	0.7%	0.1%	0.4%	62,266
Total Nueva Capital Nacional	77.8%	10.5%	3.5%	6.4%	1.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	2,482,286

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

FIGURA N° 13: EXISTENCIA DE SERVICIO HIGIÉNICO EN LAS VIVIENDAS DE LA NUEVA CAPITAL NACIONAL (2017)

Provincia	Red pública de desagüe dentro de la vivienda	Red pública de desagüe fuera de la vivienda, pero dentro de la edificación	Pozo séptico, tanque séptico o biodigestor	Letrina (con tratamiento)	Pozo ciego o negro	Río, acequia, canal o similar	Campo abierto o al aire libre	Otro	Total
Provincia de Lima	78.6%	10.9%	2.3%	1.1%	6.3%	0.3%	0.1%	0.5%	2,175,200
Provincia del Callao	79.6%	9.8%	3.2%	0.9%	5.9%	0.1%	0.1%	0.4%	244,820
Distritos de otras provincias	66.2%	8.3%	5.8%	1.6%	13.5%	2.8%	1.0%	0.8%	62,266
Total Nueva Capital Nacional	78.4%	10.7%	2.5%	1.1%	6.4%	0.3%	0.2%	0.5%	2,482,286

Fuente: INEI y 24° Estudio de Edificaciones de Lima Metropolitana - CAPECO

unidades habitacionales se sirve de pozos ciegos para el servicio higiénico, pero en los DOP este sistema de abastecimiento tiene una mayor presencia relativa en las viviendas: 13.5%.

En conclusión, el proceso de conurbación que se ha venido consolidando entre las provincias de Lima y Callao junto con 14 distritos de las cuatro provincias aledañas ha configurado un nuevo espacio territorial para la capital de la República, lo cual implica un desafío de largo aliento para la planificación urbana, la gestión de suelo, la provisión de servicios y equipamientos urbanos, la organización eficiente de actividades productivas y la protección de áreas naturales y monumentales.

La propia Ley Orgánica de Municipalidades reconoce la condición especial que se produce cuando núcleos urbanos inicialmente independientes, terminan conformando una sola unidad territorial, producto de la expansión de la población y de la ocupación del suelo. En el artículo 73º de dicha ley, se estipula que “cuando se trate del caso de municipalidades conurbadas, los servicios públicos locales que, por sus características, sirven al conjunto de la aglomeración urbana, deberán contar con mecanismos de coordinación en el ámbito de la planificación y prestación de dichos servicios entre las municipalidades vinculadas, de modo que se asegure la máxima eficiencia en el uso de los recursos públicos y una adecuada provisión a los vecinos”.

Es evidente que, en el caso de la capital de la República, no se han dado estos “mecanismos de coordinación” en gran medida porque la propia Ley de Municipalidades, en su artículo 152º, se señala que “en casos de discrepancias generadas por el fenómeno de conurbación provincial, la decisión final corresponde a la Municipalidad Metropolitana de Lima”. Esta limitación legal soslaya las condiciones en que se desarrollan los principales sistemas urbanos en la capital de la República.

La primera de ellas es que una parte importante de tales sistemas no son gestionados por las municipalidades: el servicio de agua potable y alcantarillado es provisto por una empresa nacional adscrita al Ministerio de Vivienda; los de energía eléctrica y de comunicación están a cargo de operadoras privadas reguladas por organismos del gobierno nacional; la planificación del servicio del metro urbano es regulado por el Ministerio de Transportes; los programas de subsidio y financiamiento para la vivienda social y de titulación predial son ejecutados por entidades públicas nacionales, lo mismo que la gestión de puertos, aeropuertos,

parques industriales y del suelo de propiedad estatal. Ni siquiera los servicios de salud y educación han sido transferidos a las regiones Lima y Callao como sí ha ocurrido en el resto de regiones del país.

La segunda es la debilidad institucional y la falta de coordinación entre las propias corporaciones municipales: cada una de las municipalidades provinciales desarrolla su propia planificación urbana; la gestión de áreas estratégicas de la ciudad como la Costa Verde o los ríos Rímac y Chillón no involucra al Callao generando duplicidades e inseguridad jurídica; la organización y supervisión del transporte público y la vialidad es ejercida de manera independiente por las seis municipalidades provinciales. Esto último ha pretendido ser corregido con la creación de la Autoridad Autónoma de Transporte Urbano (AATU), pero solo involucra a las municipalidades de Lima y Callao además del Gobierno central.

Una tercera es que estos dos factores han profundizado el tráfico de terrenos, actividad que ahora es ejercida por poderosas bandas delincuenciales que alientan las invasiones y se han infiltrado en organismos estatales clave como las municipalidades, la policía, la fiscalía, el poder Judicial y los registros públicos. La impunidad con las que tales organizaciones operan no solo agrava la debilidad de las instituciones poniendo en riesgo el régimen democrático, sino que contribuye a intensificar la inseguridad ciudadana y afecta la competitividad de las actividades productivas, entre ellas la producción inmobiliaria formal.

La descoordinación y desactualización de planes urbanos; la inexistencia de mecanismos modernos de gestión de suelo; la desarticulación entre las inversiones en servicios públicos y el desarrollo urbano; y la persistencia de procedimientos administrativos engorrosos y caros dificultan, retrasan y -en no pocos casos- afectan gravemente la provisión de servicios urbanos así como la generación sostenible de una oferta formal de vivienda y equipamientos urbanos.

Es en este contexto, que CAPECO considera un primer paso indispensable para reducir sensiblemente el impacto de estos tres factores, que se disponga la conformación de la Nueva Capital Nacional, como ámbito territorial para la planificación urbana y gestión de suelo, el cuidado de las cuencas, la implementación y administración de los principales sistemas y servicios urbanos, así como el desarrollo de los grandes megaproyectos de vivienda y de otros equipamientos.

Para abordar apropiadamente el perfeccionamiento del modelo de gestión pública, CAPECO propone la conformación de una entidad de planificación y gestión estratégicas sobre todo el ámbito territorial de la NCN que se encargaría de la planificación urbana y administración de suelo, el cuidado de las cuencas, la implementación y operación de los principales sistemas y servicios urbanos, así como el desarrollo de los grandes mega-proyectos habitacionales y de otros equipamientos urbanos. La creación de esta entidad se debe enmarcar en el proceso de descentralización del CEPLAN y podría considerarse la transformación del actual Instituto Metropolitano de Planificación en esta nueva entidad, siempre que paralelamente se efectúe una reingeniería en su organización.

Esta entidad será dirigida por representantes de las seis municipalidades provinciales que conforman la NCN y del gobierno nacional, en la medida que este último es el financiador más importante de las obras en la capital de la república y que tiene a su cargo la gestión y control de sistemas urbanos en la NCN como son los servicios de agua y desagüe, electricidad, telefonía, vivienda, transporte (Metro de Lima, puerto, aeropuerto). Puede tomarse como referencia a la llamada Área Metropolitana de Medellín, institución especializada que se encarga de la planificación urbana y el desarrollo de megaproyectos urbanos en las diez circunscripciones aledañas que conforman el Valle del Aburrá y que,

como se aprecia en la **Figura 14** comparten un mismo espacio geográfico alrededor de la ciudad de Medellín, la cual ha superado los límites administrativos del distrito capital.

Otro aspecto que debe considerarse para modelar apropiadamente la gestión pública en la NCN, es la implementación de un nuevo sistema de gestión de recursos municipales, que incorpore nuevos mecanismos de financiamiento (como la contribución por mejoras o la distribución equitativa de beneficios y cargas en la producción de suelo) y perfeccione los ya existentes (como el SERPAR, el FOMUR y el impuesto predial).

El impuesto predial debería ser uno de los principales instrumentos de financiamiento municipal. Sin embargo, en nuestro país, el pago por impuesto predial bordea el 0.21% del PBI, cuando el promedio de América Latina es de 0.47% y en los países miembros de la OCDE alcanza el 1.0% del PBI. Se trata de uno de los tributos que tiene un alto nivel de evasión.

En la línea de aumentar la recaudación, el Poder Ejecutivo ha presentado una iniciativa legislativa para otorgar a las municipalidades la facultad de disponer el incremento de los impuestos prediales al vencimiento de las licencias y no a la culminación de las obras como establece la ley hasta ahora, en razón de que muchos contribuyentes no formalizan la declaratoria de fábrica, evadiendo así el pago de un mayor impuesto predial.

FIGURA N° 14: ÁMBITO GEOGRÁFICO DE GESTIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE MEDELLÍN



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Pero este tipo de propuestas castiga a una gran mayoría de constructores y promotores inmobiliarios – que tienen interés más bien para culminar lo más rápido posible sus proyectos para entregárselos a sus clientes y usuarios – por evitar que una minoría (que construyen para sí mismos y sin recurrir a financiamiento formal) eluda el pago de impuestos. CAPECO considera que este objetivo puede cumplirse de una manera más eficiente y razonable, procurando que las municipalidades ejerzan cabalmente las acciones de control urbano que la Ley les franquea.

Sin embargo, la optimización de la recaudación del impuesto predial requiere una modificación integral de su diseño y mecanismos de cobranza. Sobre el diseño, es necesario que el monto imponible se sustente en el valor comercial de los predios (reduciendo las tasas para que no se incrementen excesivamente las obligaciones), pero sobre todo que se asigne mayor peso en el tributo al potencial edificatorio del suelo y

no al valor de la construcción; y que los predios sin construir tengan tasas crecientes en el tiempo, para promover su incorporación al mercado inmobiliario.

En cuanto a la cobranza, pueden tomarse una serie de medidas como: (i) incluir el pago en los recibos de luz o de agua; (ii) incrementar los beneficios que se otorgan a los pagadores puntuales, con apoyo de empresas privadas; (iii) incorporar a los deudores a las centrales de evaluación crediticia, como ocurre con los servicios públicos; (iv) vincular la mayor asignación de los recursos municipales, a los mayores esfuerzos de recaudación del impuesto predial y de los arbitrios; (v) actualizar los catastros prediales; (vi) otorgar

subsidios directos a población vulnerable, reportándose esta condición también a las centrales de crédito; (vii) implementar el mecanismo de obras o jornadas de trabajo por prediales; (viii) establecer mecanismos de rendición de cuenta de inversiones municipales.

Es necesario abordar eficientemente todos estos grandes desafíos, cuya persistencia afecta gravemente la provisión de servicios urbanos así como la generación sostenible de una oferta formal de vivienda y equipamientos urbanos, condiciones indispensables para el progreso de las familias, la competitividad de las unidades productivas y el desarrollo sostenible de la Nueva Capital Nacional.

El desafío de la infraestructura portuaria en el Perú 2019

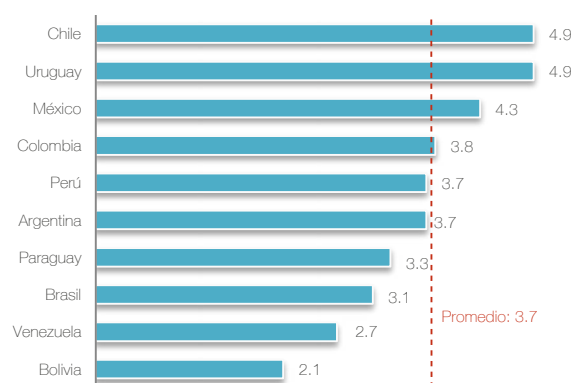
I. COMPETITIVIDAD E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Una parte importante de la economía peruana depende de la exportación intensiva de materias primas, lo que constituye un gran aporte al PBI primario. Igualmente, los esfuerzos de diversificación productiva están orientados tanto a atender al mercado interno como a generar una oferta de bienes y servicios con mayor valor agregado para competir en el mercado global. Para beneficiarse de las ventajas de las políticas de inserción del país al comercio internacional es indispensable contar con una infraestructura eficiente y competitiva, dentro de la cual un componente fundamental es la infraestructura portuaria, ya que esta es el principal conducto para la entrada y salida de mercancías y la libre movilidad de recursos apropiados para alcanzar mayores y mejores niveles de comercio exterior. Los puertos juegan además un rol fundamental en la articulación de cadenas productivas regionales, en el acondicionamiento e integración del territorio al que sirven y en el desarrollo urbano de las ciudades donde se localizan.

Según el Reporte Global de Competitividad 2012-2013, el Perú tiene una calidad de Infraestructura portuaria promedio en comparación con las de los demás países de América Latina (Figura 1). Si bien se nota una ligera mejoría con respecto a la evolución en el sector portuario peruano, que se refleja en el aumento de la calificación promedio de 3.3 en 2010 a 3.7 en el 2017, es necesario incrementar las inversiones para modernizar los puertos, y mejorar su competitividad en relación con los cuatro países que encabezan este indicador en América Latina: Chile (4.9), Uruguay (4.9), México (4.3) y Colombia (3.8).

De otro lado, para la evaluación de esta categoría "Puertos" como uno de los pilares de infraestructura el WEF (Foro Económico Mundial) empleó 2 indicadores en la medición 2018: el índice de conectividad de las líneas navieras y la eficiencia del servicio de los puertos. En el primero, el Perú se ubica en el tercio superior y en el segundo se sitúa en el tercio inferior a nivel mundial.

FIGURA N° 1: CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PORTUARIO – 2017 - PAÍSES DE AMÉRICA LATINA



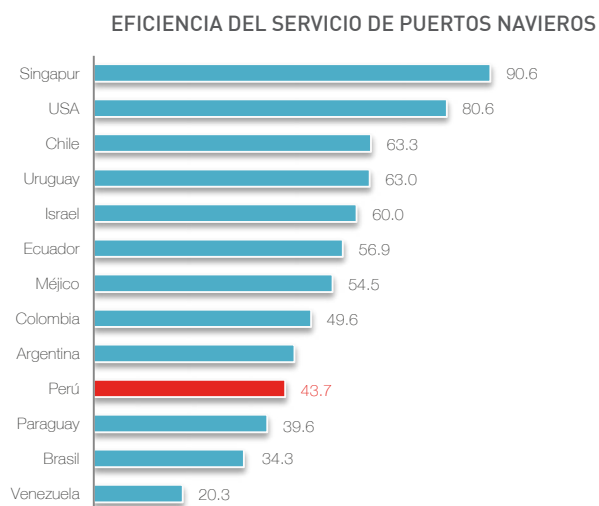
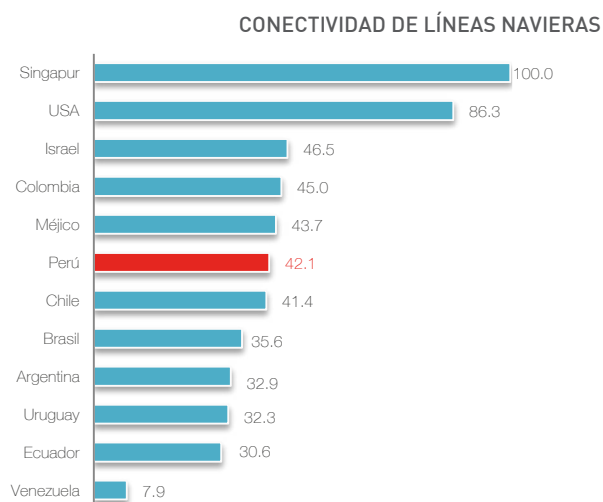
Fuente: The Global Competitiveness Report

En conectividad de las líneas navieras existen 4 países que lideran este indicador global (el primero de ellos es Singapur), Perú alcanza un puntaje de 42.1 con tendencia a mejorar respecto al año anterior, así ocupa el puesto 37° a nivel mundial. A nivel de la región latinoamericana, el Perú se ubica detrás de Colombia y México (Figura 2).

En eficiencia del servicio portuario, el líder global también es Singapur (con un puntaje de 90.6 sobre 100), mientras que el Perú alcanza un score de 43.7 con una tendencia a mejorar respecto al año anterior, así ocupa el puesto 85° a nivel mundial (sobre una base de 140 países). Sin embargo, en América Latina solo supera a Paraguay, Brasil y Venezuela.

La mejora de la calidad de la infraestructura portuaria de nuestro país ocurrida en los últimos años, ha sido motivada sobre todo por las gestiones más proactivas de las administradoras privadas de los puertos regionales y por los avances en la construcción del Muelle Norte y Muelle Sur en el Puerto del Callao, la modernización del puerto de San Martín en Pisco. De otro lado existen proyectos aún en cartera como la construcción del Terminal Portuario de Yurimaguas en Loreto, entre otros.

FIGURA N° 2:



Fuente: Reporte global de competitividad 2018 - WEF

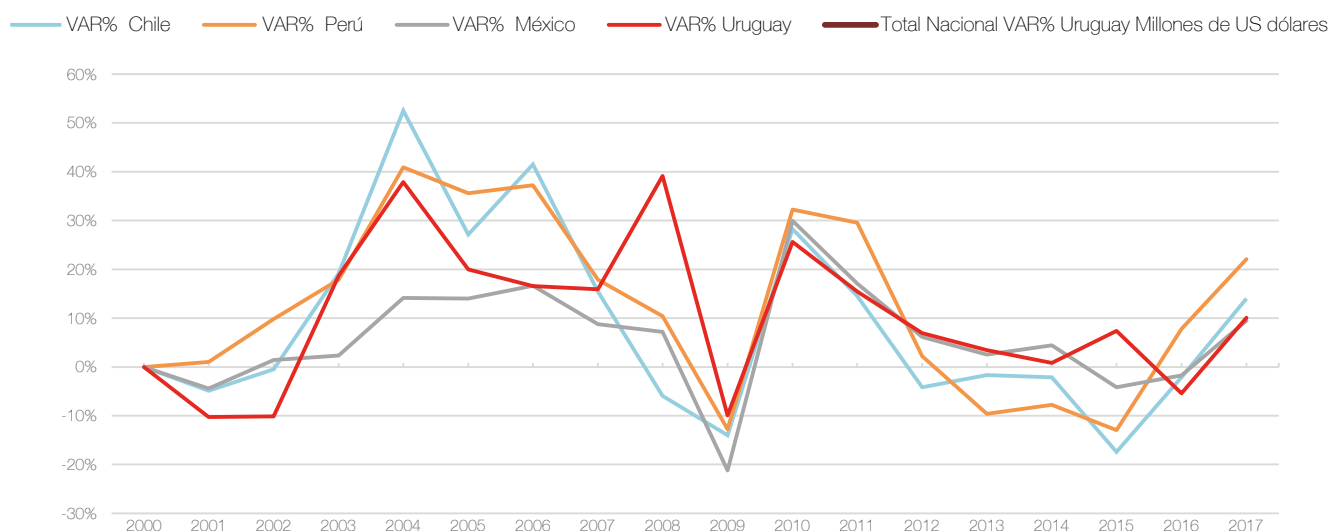
El panorama internacional se muestra receptivo para atender la oferta exportable peruana, debido a que el potencial exportador caracterizado por el sector primario responde a las exigencias de la demanda externa lo cual es explicable por el comportamiento creciente de las exportaciones de nuestro país, similar al que se ha presentado en los países latinoamericanos que cuentan con mejores índices de infraestructura portuaria (Figura 3).

II. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y DESEMPEÑO LOGÍSTICO

La correlación entre exportaciones e infraestructura portuaria es explicable principalmente porque se estima que casi el 90% del comercio internacional se moviliza a través de puertos, por lo que una reducción de los ciclos operativos (en costos y tiempos) de desembarque de insumos y embarque de productos exportados, tienen una relación directamente proporcional.

El posicionamiento geográfico favorable de las costas peruanas posibilita un buen puente de interconexión para oportunidades de desarrollo regional e intrarregional, en este proceso logístico de abastecimiento para la continuidad de la ruta comercial exportadora. La construcción portuaria en un entorno favorable para las inversiones permite el dinamismo de inclusión económica en el transcurso logístico desde la producción interna (minera, agroindustrial) y el abastecimiento del puerto alimentador hasta las localidades que forman parte de la articulación de las regiones

FIGURA N° 3: EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES EN LOS 4 PAÍSES CON MEJOR ÍNDICE DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA (CHILE, MÉXICO, URUGUAY, PERÚ)



Fuente: INEI.

contribuyentes con esta actividad, A pesar que ha habido avances de ampliación de capacidad productiva de los puertos ya construidos, lo que se busca es la integración regional para el desarrollo del libre cabotaje que facilite el comercio regional sin mayores restricciones geográficas.

Una de las desventajas más frecuentes que se tiene en cuenta al momento de realizar las exportaciones, es el elevado costo logístico portuario que involucra la interconexión de las actividades intermediarias, pues el desempeño deficiente encarece de forma inevitable los productos de exportación ocasionando una seria falta de competitividad logística. Según el informe de Mincetur relacionando con el Análisis de Costos Marítimos y Portuarios, se destaca que el Perú es el país con el mayor costo logístico de la región en términos relativos, como consecuencia de las dificultades para el trámite de la documentación administrativa, la lenta respuesta de la Autoridad Aduanera y el excesivo costo en horas del atascamiento en las congestionadas vías aledañas a los puertos (Figura 4).

FIGURA N° 4: COSTOS MARÍTIMOS Y PORTUARIOS – COMERCIO INTERNACIONAL

	Corea	Chile	Perú	Brasil
RANKING COMERCIO TRANSFRONTERIZO	31	63	88	145
Exportaciones				
Tiempo para exportar: Documentos (horas)	1	24	48	42
Costos para exportar: Documentos (US\$)	11	50	50	226
Tiempo para exportar: Trámites de frontera (horas)	14	60	48	49
Costos para exportar: Trámites de frontera (US\$)	185	290	460	959
Importaciones				
Tiempo para importar: Documentos (horas)	1	36	72	146
Costos para importar: Documentos (US\$)	27	50	80	107
Tiempo para importar: Trámites de frontera (horas)	6	54	72	63
Costos para importar: Trámites de frontera (US\$)	315	290	583	970

Fuente: Banco Mundial (2016)

En el Perú, todos los puertos operativos están integrados en el Sistema Portuario Nacional (SPN) conformado por 87 instalaciones portuarias (58 marítimas, 26 fluviales y 3 lacustres) que se distribuyen en 15 departamentos del país, destacando Lima y Loreto como los departamentos con mayor cantidad de puertos en operación.

Según la condición de propiedad de las instalaciones portuarias, al año 2019 se contaba con 29 puertos calificados como públicos y 58 como privados. Del total de puertos públicos, 28 son multipropósito y 1 a granel (concentrado de minerales). Respecto de los puertos privados, 35 son dedicados para el uso de hidrocarburos/gas, 18 a granel (concentrados de minerales, harina de pescado, aceites y químicos) y 5 multipropósito.

III. SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

En el Perú, todos los puertos forman parte del Sistema Portuario Nacional (SPN) conformado por 87 instalaciones portuarias, según información vigente publicada por la Autoridad Portuaria Nacional (<https://www.apn.gob.pe/site/instalaciones-portuarias.aspx>), en la Figura 5 se muestra el mapa de ubicación por departamento. En este inventario destacan 8 concesiones portuarias:

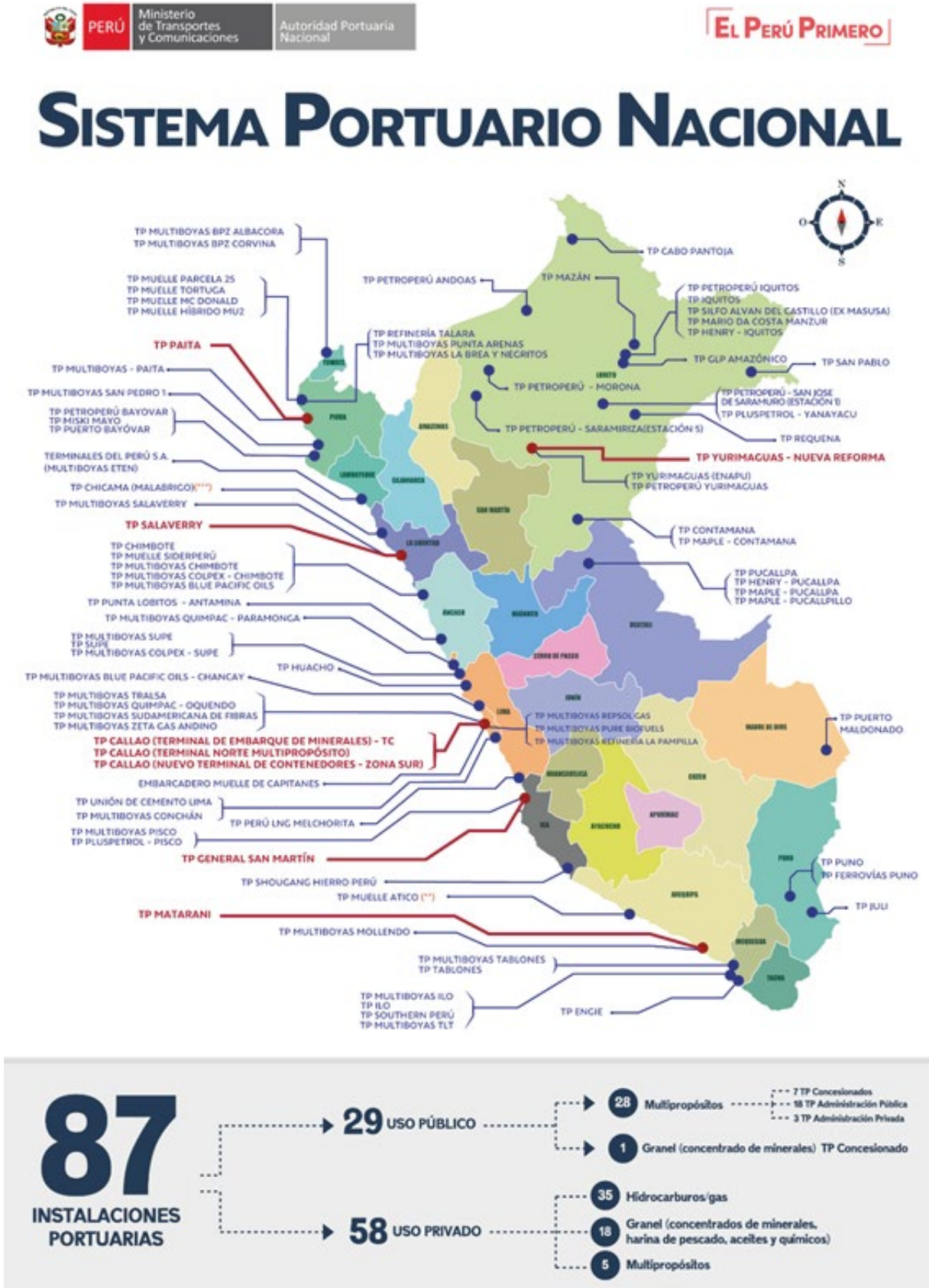
- TP Paita (Piura)
- TP Salaverry (La Libertad)
- TP Callao – Embarque de Minerales
- TP Callao – Terminal Norte Multipropósito
- TP Callao – Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur
- TP General San Martín (Ica)
- TP Matarani (Arequipa)
- TP Yurimaguas – Nueva Reforma
-

Dentro de este sistema destacan el denominado Top 20 (Figura 6) que agrupa a los puertos de mayor movimiento de carga en toneladas métricas (TM).

De otro lado, se debe destacar que existe una cartera de nuevos proyectos portuarios (Figura 7), de los cuales 8 se desarrollan en base a Iniciativas privadas en el marco de la Ley N° 27943 del Sistema portuario nacional, 3 a partir de Iniciativas privadas reguladas por el Decreto Legislativo N° 1012 de Asociaciones Público Privadas, y 7 en fase de estudios de inversión o pre inversión.

Finalmente, se han aprobado 16 estudios de viabilidad para nuevas instalaciones portuarias, de las que 6 cuentan con viabilidad técnica definitiva y 10 con viabilidad técnica temporal (Figura 8).

FIGURA N° 5: SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

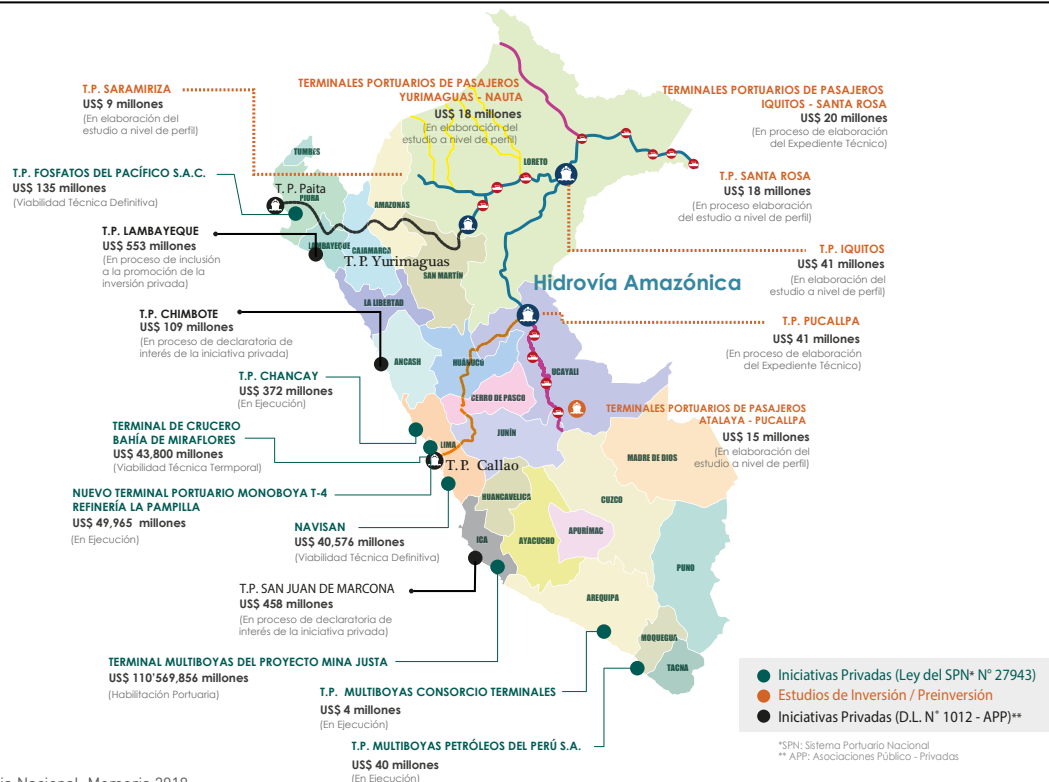
FIGURA N° 6: TOP 20 DE TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS

Departamento	Terminal Portuario	Operador	TM (2018)	Rk
CALLAO	TERMINAL NORTE MULTIPROPOSITO	APM Terminals Callao	19,104,193	1
ICA	SHOUGANG HIERRO PERU	Hierro Perú	15,505,544	2
CALLAO	NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES - ZONA SUR	DP World Callao	14,685,790	3
CALLAO	MULTIBOYAS REFINERIA LA PAMPILLA	Repsol	9,451,116	4
AREQUIPA	MATARANI	TISUR	7,174,906	5
PIURA	MISKI MAYO	VALE	4,084,612	6
CALLAO	MULTIBOYAS PURE BIOFUELS	PERU LNG - MELCHORITA	3,851,300	7
CALLAO	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES - TC	EMB. Con. Minerales	2,897,205	8
LIMA	MULTIBOYAS CONCHAN	Petroperú	2,875,026	9
ANCASH	PUNTA LOBITOS - ANTAMINA	ANTAMINA	2,657,324	10
LA LIBERTAD	SALAVERRY	ENAPU STI	2,568,206	11
PIURA	MULTIBOYAS - PAITA	TPE	2,500,056	12
PIURA	REFINERIA TALARA	Petroperú	2,414,143	13
ICA	PLUSPETROL - PISCO	Camisea Pluspetrol	2,428,480	13
LORETO	PETROPERU IQUITOS	Petroperú	2,209,641	15
AREQUIPA	MULTIBOYAS MOLLENDO	Consortio terminales	2,100,045	16
ICA	GENERAL SAN MARTIN	Paracas	1,681,735	17
PIURA	MULTIBOYAS PUNTA ARENAS	Petroperú	1,615,622	18
LIMA	UNION DE CEMENTO LIMA	UNACEM	1,530,534	19
MOQUEGUA	SOUTHERN PERU	Tablones Southern	900,661	20
Total TOP 20			102,236,139	93%
Resto 68 T.Portuarios			7,902,672	7%
Carga Total 2018			110,138,811	100%

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

FIGURA N° 7: PROYECTOS PARA LA MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

NUEVOS PROYECTOS PORTUARIOS



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional, Memoria 2018

FIGURA N° 8: ESTUDIOS DE VIABILIDAD

PIURA	TP PETROPERU BAYOVAR
LAMBAYEQUE	LUMINA COPPER S.A.C.
LA LIBERTAD	TRUPAL S.A.
CALLAO	TP MONOBOYA REFINERIA LA PAMPILLA
	TP MUZZLTIBOYAS REFINERIA LA PAMPILLA
	PERUANA DE ALMACENES S.A.C.
	MULTIBOYAS ZETA GAS ANDINO
LIMA	NAVISAN S.A.
ICA	MARCOBRE S.A.
	IQ MARTRADE PERU S.A.
AREQUIPA	SAMAY 1 S.A.
MOQUEGUA	MULTIBOYAS PETROPERU
LORETO	TP HENRY - IQUITOS
UCAYALI	INDUSTRIAL MADERERA SERVICIOS ANDINAS E.I.R.L.
	TERRANOVA E.I.R.L.
	ASERRADERO ATALAYA S.R.L.

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

IV. MOVIMIENTO PORTUARIO 2018

El año 2018 resultó excelente para el comercio exterior peruano, pues tanto las importaciones como las exportaciones crecieron notablemente y batieron récords, en términos nominales y en volúmenes (Figura 9).

Y eso último permitió que prácticamente todos los puertos de uso público incrementaran su movimiento, según cifras recién publicadas por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

En efecto, la carga total movilizada por esos terminales varió 2.7% en el último año, pasando de 50.4 millones de toneladas en el 2017 a 51.7 en el 2018. Sin embargo, el mayor volumen de carga se transporta a través de puertos de uso privado, que creció 6.1% en el 2018, superando las 58,4 millones de toneladas.

FIGURA N° 9: COMPARATIVOS Y EVOLUCIÓN DE CARGA EN PUERTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS

Tipo de Puerto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var%
Uso público	30 050	35 514	40 504	40 915	43 864	43 845	45 693	50 399	51 736	2.7%
Uso privado	40 525	46 590	46 846	50 564	47 861	47 741	50 272	55 061	58 403	6.1%
Total TM (miles)	70 575	82 104	87 350	91 479	91 725	91 586	95 965	105 460	110 139	4.4%

Fuente: Memoria 2018 – Autoridad portuaria nacional (p.86)

La distribución por tipo de carga muestra que, del total de carga movilizada, el 39.3% corresponde a granel sólido, seguido del 33.6% a granel líquido, el 23% a contenedores, el 3.8% a carga fraccionada y por último 0.3% corresponde a la carga rodante.

Se observa igualmente, que el tipo de carga que mostró mayor dinamismo fue la carga general (Figura 10), la cual obtuvo un crecimiento del 26.1% el año pasado, seguido por el granel sólido con un incremento del 6.6%, contenedores con un incremento del 5.7%. Por otro lado, se aprecia que la carga rodante y granel líquido disminuyeron en 1.6% y 0.4% respectivamente.

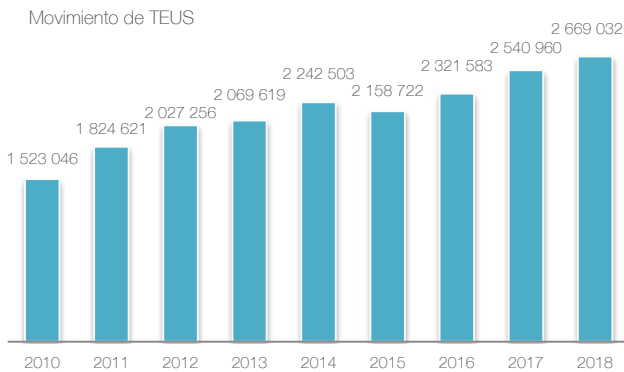
FIGURA N° 10: COMPARATIVOS Y EVOLUCIÓN POR TIPO DE CARGA

Tipo de Mercancia	Unidad de medida	2018	2017	Var%
	TEUS	2 669 032	2 540 960	5.0%
Contenerizada	Unidades	1 626 748	1 568 973	3.7%
	TM (miles)	25 290	24 021	5.3%
Carga fraccionada	TM (miles)	4 187	3 322	26.1%
Granales sólidos	TM (miles)	43 313	40 645	6.6%
Granales líquidos	TM (miles)	37 002	37 122	-0.3%
Carga rodante	TM (miles)	346	352	-1.6%
Carga Total TM (miles)		110 138	105 462	4.4%

Fuente: Memoria 2018 – Autoridad portuaria nacional (p.88)

Los contenedores constituyen la forma más moderna y eficiente de movilizar la mercadería en los puertos, por lo que la tendencia mundial es a aumentar su protagonismo. En conjunto, los terminales en el país movizaron 2'646,597 TEU (contenedores de 20 pies de largo, que equivalen a capacidades internas de 33 metros cúbicos con un peso de carga interior de hasta 23.600 kg.), cifra mayor en 5.0% a la del año anterior (figura 11).

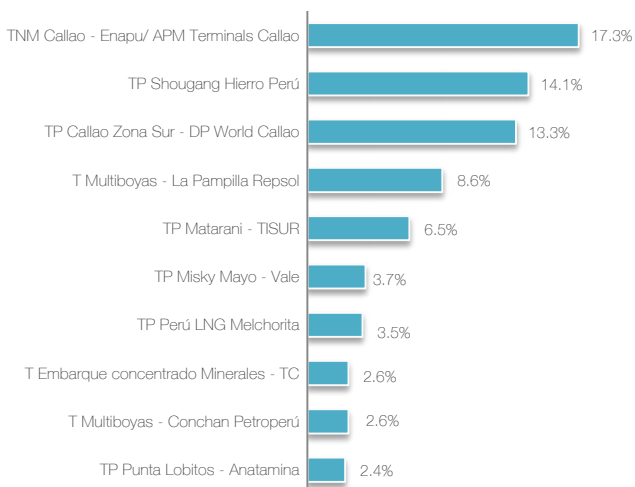
FIGURA N° 11: MOVIMIENTO DE CONTENEDORES A NIVEL NACIONAL



Fuente: Memoria 2018 – Autoridad portuaria nacional (p.89)

Ordenándolos según el total de carga que movilizan, a continuación, la performance de los principales puertos muestra que el 17.3% de la carga por contenedores es gestionada a través del Puerto del Callao (Figura 12).

FIGURA N° 12: PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES PUERTOS A NIVEL NACIONAL



Fuente: Memoria 2018 – Autoridad portuaria nacional (p.87)

V. DESCRIPCIÓN DE PRINCIPALES PUERTOS

A continuación, se hará una breve descripción de los principales terminales portuarios:

1. Puerto del Callao

En el año 2018 movilizó 36.69 millones de toneladas de carga (71.0% del total nacional). En cuanto a contenedores, embarcó y desembarcó 2'340,657 TEU (88.4% del total nacional), con un alza de 4.0% respecto del año 2017 (figura 13).

Del referido total, 1'305,242 TEU (55.8% del total del puerto) fueron movilizadas por el Muelle Sur (operado por Dubai Ports World y dotado de siete grúas pórtico de muelle), en tanto que 1'035,415 TEU (44.2%) lo fueron por el Muelle Norte (operado por APM Terminals y poseedor de seis grúas de dicho tipo. El primero incrementó su movimiento 4.6% y el segundo 3.2%.

FIGURA N° 13: PUERTO DEL CALLAO



Fuente: Memoria 2018 – Autoridad portuaria nacional (p.87)

2. Puerto de Matarani

El segundo terminal más importante es el de Matarani, ubicado en el sureño departamento de Arequipa, operado por Santa Sofía Puertos, y sin duda uno de los más modernos y mejor equipados del país. En el 2018 movilizó carga por 7.17 millones de toneladas (3.3% más que un año antes), principalmente granel sólido en la forma de minerales (6.3 millones de toneladas), cosa que hace por su modernísimo muelle especializado en ese tipo de carga. En cuanto al movimiento de contenedores, tuvo un notable incremento de 22.0% respecto del año previo, con un registro de 22,192 TEU, ratificándose como el tercero en dicho rubro a nivel nacional.

3. Puerto de Salaverry

El liberteño puerto de Salaverry que desde el año pasado está en manos privadas y que movilizó 2.57 millones de toneladas (3.6% menos que en el 2017). Dicha carga estuvo representada principalmente por graneles sólidos (95% del total). En cuanto a contenedores, sólo movilizó 40 TEU.

Este puerto tiene en agenda un importante proyecto de modernización y ampliación, que contempla la construcción de un gran muelle de contenedores con grúas pórtico, y un equipamiento muy completo. Además, hará frente al permanente problema del arrendamiento.

4. Puerto de Paita

El terminal portuario Paita, en Piura, alcanzó a atender 2.50 millones de toneladas en 2019 (que implicó un importante avance de 18.47% frente al año 2017). Al igual que el Callao, este puerto se basa en los contenedores, que dan cuenta de la mayor parte de su movimiento. Sus 274,151 TEU del año 2018 (20% más que en el 2017) lo posicionan, sin discusión, como el segundo puerto peruano en movimiento de estas grandes cajas metálicas. Tal situación se explica por su importante y moderna infraestructura, en la que destacan un gran muelle y patio para contenedores, así como dos grúas pórtico de muelle y cuatro de patio.

5. Puerto General San Martín

El puerto General San Martín, en Pisco, es el quinto del país registrando un aumento en su movimiento de 2.51%, hasta 1.68 millones de toneladas. El 80% de la carga de este terminal, que en abril del año 2013 fue concesionado al Consorcio Paracas, correspondió a graneles sólidos. Su flujo de contenedores, que había superado los 12 mil TEU en el 2017, retrocedió a 3,217 en el 2018, con lo que cayó del cuarto al quinto lugar nacional.

6. Puerto fluvial Iquitos

El sexto puerto peruano es el terminal fluvial de Iquitos, situado en la selva amazónica, que movilizó 336,571 toneladas (13.5% menos que en el 2017). En lo que respecta a contenedores, prácticamente estuvo inoperativo, pues apenas registró el movimiento de 5 TEU. El objetivo de Logística Peruana del Oriente (LPO), sociedad formada por Ransa y Tramarsa, que opera este puerto, es captar la mayor parte del vigoroso movimiento comercial existente entre Pucallpa e Iquitos, estimado en un millón de toneladas anuales.

Actualmente, la operadora mueve unas 4.000 toneladas mensuales de carga comercial, y se estima que esas cifras mejorarán significativamente, debido al acelerado ramp-up del proyecto.

Hay condiciones de mercado para incrementar hasta 20 mil toneladas mensuales. Una de esas condiciones es la endémica informalidad del transporte fluvial en Pucallpa, el cual es ejercido en deplorables condiciones por centenares de operadores, que hacen un muelle de cada varadero.

Logística Peruana del Oriente ya está trabajando en la ingeniería y requerimientos técnicos para construir un pequeño terminal portuario en Iquitos, el cual facilitará grandemente sus actividades en el río Ucayali. La idea es implementar una grúa fija para manejo de contenedores en uno de los embarcaderos pertenecientes a Ransa.

La instalación serviría de base para otros proyectos de infraestructura en la zona, como es el caso del viaducto y puente sobre el río Nanay, obra de 550 millones de soles, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones planea empezar a construir.

7. Puerto de Ilo

Ilo, puerto situado en la región Moquegua, es el séptimo del país. Este pequeño puerto, vecino al de Southern Perú Cooper Co, registró un movimiento total de 331,522 toneladas (4.3% más que en el 2016), correspondiendo la mayor parte del mismo (65%) a graneles sólidos. En cuanto a contenedores, sus 5,282 TEU lo hicieron pasar del quinto al cuarto lugar.

En los últimos años, el puerto de Ilo, en la costa sur de Perú, se ha presentado como el destino ideal en el océano Pacífico para la carga comercial boliviana. La gran pregunta es si este terminal estaría preparado para convertirse en un mega puerto que atraiga el comercio internacional. Actualmente no es un puerto principal porque las facilidades logísticas del puerto de Ilo no son suficientes como pueden existir en otros puertos tipo Arica, Iquique o Antofagasta (en el norte de Chile).

Solo en abril pasado, Ilo movilizó 50,292 toneladas de carga, frente a los más de tres millones de toneladas que registró en ese mes el puerto del Callao, el más grande del Perú, de acuerdo a cifras de la Autoridad Portuaria Nacional. Por ese motivo, para que Ilo sea un puerto como el que necesita Bolivia, debería estar moviendo alrededor de unos 200,000 contenedores al año ya que eso le permitiría alcanzar dimensiones suficientes para darle volumen y convertirse en un puerto funcional para esta zona sur de Perú.

La mayoría de los barcos recibidos en el 2018 en Ilo fueron tanqueros (169), seguidos por los porta-contenedores (42), los de carga en general (23) y los graneleros (19). Tan solo un 10%, unas 30,000 toneladas, de la carga movilizada por este puerto durante el año pasado procedió de Bolivia, para ser enviada a otros destinos en el exterior. Entre sus principales productos figuraron la torta de soya, el aceite crudo de soya, los minerales de zinc, el alcohol etílico, aceite crudo y bobinas.

Sin embargo, en lo que va de 2019 este puerto sureño ya ha recibido más de 25,000 toneladas de carga boliviana, casi lo mismo que en todo el año pasado, por lo que las inversiones parecen ir por buen camino.

En Ilo, la carga boliviana que procede de Cochabamba, Santa Cruz o La Paz tiene un descuento de 30% en las tarifas portuarias, gracias a un convenio suscrito el año pasado y que también apunta al objetivo de mejorar las inversiones y el comercio en la zona.

A fines del año pasado, el gobierno peruano prometió una inversión de US\$ 15 millones para renovar la infraestructura, el sistema de seguridad, de soporte y el equipamiento adicional en el terminal.

Sin embargo, convertir a Ilo en un puerto principal para Bolivia pasaría por tener una suficiente carga para que justifique la venida y salida de buques que, a su vez, justifiquen tener un puerto con mayores dimensiones. En los últimos años, Perú ha iniciado un acercamiento con Bolivia (que intenta diversificar los puertos que usa en Chile), con el objetivo de impulsar la actividad en Ilo y ligarlo tanto al comercio internacional, como a un futuro abastecimiento de gas natural.

Ese fue el anuncio más relevante del gabinete binacional y del encuentro presidencial que celebraron hace algunos meses, precisamente en Ilo los mandatarios y consejos de ministros de ambos países.

Allí, el presidente del Perú aseguró que se ha superado el récord de carga en ese terminal y que su gobierno está haciendo inversiones, como en un proyecto de rompeolas para hacer más rentable al puerto. Si hay más carga, justifica la ampliación del puerto y el corredor bioceánico afirmó el presidente peruano.

Su colega boliviano expresó, por su parte, que soñaba tener en poco tiempo un mega puerto no solo para beneficiar a Perú y Bolivia, sino a otros países. El líder boliviano agregó que los acuerdos firmados con Perú ese 25 de junio también consideran trabajar en conjunto para construir un gasoducto hacia Ilo.

Ambos países podrían cumplir varios objetivos con esta medida, como llevar el gas hacia la macro región sur peruana, con la posibilidad añadida de que los excedentes de gas boliviano que se tengan puedan exportarse a través de Ilo.

En ese sentido, la industria gasífera que tienen Perú y Bolivia podría convertir a Ilo en un puerto especializado para la exportación de gas, con lo cual la infraestructura podría estar adecuada para un negocio de ese tipo.

El destino de este aún modesto terminal portuario está por definirse, pero cualquiera de las opciones dependerá de que los gobiernos analicen el total del suministro de carga o de gas que pueda llegar por sus instalaciones, que aún no es suficiente.

8. Puerto de Pucallpa

El octavo es el puerto LPO (Logística Peruana del Oriente) de Pucallpa. El terminal, del Grupo Romero e inaugurado hace tres años, movilizó 170,073 toneladas, cifra 9% menor que la del 2017. En cuanto a contenedores, ratificó haberse convertido en el más importante de la Amazonía, al movilizar 964 TEU (20% menos que en el 2017).

9. Puerto de Yurimaguas

El último de la lista es el estatal puerto de Yurimaguas (situado sobre el río Huallaga, en el departamento de Loreto), que movilizó mercadería por 123,736 toneladas (0.31% menos que el año previo). Pero el interés en la zona ahora está puesto en el mucho más grande y moderno puerto privado de Yurimaguas-Nueva Reforma, que, más que duplicando su cifra del año 2017, movilizó 87,046 toneladas en su tercer año, parte de las cuales fueron acarreadas en 89 TEU.

Los demás puertos tuvieron un dinamismo mucho menor. Chimbote, terminal ancashino que a diferencia de los demás de la presente lista no está catalogado como de alcance nacional, sino sólo regional, y que se halla muy vinculado a la actividad industrial pesquera (producción de harina de pescado), contabilizó un movimiento total de apenas 54 mil toneladas.

VI. MEGA PUERTO DE CHANCAY

El mega-puerto de Chancay estará ubicado en el distrito del mismo nombre de la provincia de Huaral, departamento de Lima. Será un puerto de 10 muelles operado por Terminales Portuarios Chancay TPCh), adquirida por Volcan Compañía Minera (Figura 14).

El abril del presente año Terminales Portuarios Chancay y Cosco Shipping Port firmaron el acuerdo por la construcción

FIGURA N° 14: PROYECTO – MEGA PUERTO DE CHANCAY



Fuente: Cia. Minera Volcan, Terminales Portuarios Chancay y Cosco Shipping Port.

del puerto, que pasará a llamarse Cosco Shipping Port Chancay Perú. La naviera china pasará a ser la operadora del proyecto, con un 60% de participación.

El puerto apunta convertirse en un hub portuario para Cosco Shipping en la costa del Pacífico, donde se enfocarán en la carga de trasbordo, operación de zonas logísticas y creación de nuevas industrias en la costa norte.

El Complejo Portuario y Logístico del puerto de Chancay, es una mega obra distante a 78 kilómetros al norte de Lima, iniciativa que representa un importante desarrollo en materia logística para Perú.

El terminal se ubicará en el norte de Punta Chancay y en una extensa zona al sur-este de dicha ciudad, y tendrá dos principales componentes: El Terminal Portuario Multipropósito y La Zona de Actividades Logísticas.

Dicho complejo se compondrá de seis etapas con un potencial de crecimiento a mediano y largo plazo. La primera etapa se hará la zona operativa del puerto, con 42 hectáreas de propiedad y siete hectáreas de franja marítima. Se está construyendo una plataforma y esta zona se conecta a un complejo logístico a través de un túnel de 1.8 km. El complejo logístico de ingreso al puerto comprende unas 27 hectáreas. La inversión de esta etapa es de US\$ 1,300 millones. El valor total por todo el muelle es por más de US\$ 3,000 millones.

En los próximos 30 meses se instalará una zona intraportuaria, que comprende la parte de graneles y carga rodante. Durante el último trimestre del 2019 se espera tener las licencias portuarias y se harán las pruebas, y para enero del 2020 se iniciará la operación del puerto de manera comercial.

La segunda etapa en el puerto de Chancay se iniciaría hacia el año 2021 y tendrá una inversión de US\$ 100 millones. La tercera etapa consistirá en la construcción de un espigón de US\$ 540 millones de inversión en el que se harían dos primeros muelles de contenedores a partir del 2025-2026. Otras dos etapas (cuarta y quinta etapas) comprenden cuatro muelles adicionales; y se evalúa una sexta etapa para instalar un puerto de graneles.

Se espera que el complejo impulse una gran variedad de actividades industriales, comerciales y logísticas de valor agregado, constituyendo el elemento central que propiciará el desarrollo económico y el crecimiento del comercio y la industria en la zona centro-norte del Perú.

La empresa espera que este proyecto permitirá convertir a este puerto, conjuntamente con el del Callao, en un hub portuario no solo para el Perú sino también para toda la costa del Pacífico Sur.

Cosco Shipping Ports anunció que presentará una adenda para ampliar la inversión de proyecto en 723 millones de dólares en su primera etapa. La puesta en operación del puerto de Chancay está sujeto a que se apruebe la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental (MEIA), presentado por la operadora en abril del año pasado.

VII. PROYECCIONES A FUTURO

En cuanto a las expectativas en el desarrollo de puertos privados y públicos a partir del segundo semestre del año 2019 se muestran un optimismo inversionista y positivas respuestas. Incluso estos proyectos en ejecución están en diferentes etapas de avance continuando su finalidad de ampliar la capacidad productiva del Perú. En efecto, el presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), precisó que sólo en iniciativas portuarias para uso privado se tienen unos cuatro desarrollos en marcha (Mina Justa, Anglo American Quellaveco, Petroperú y Repsol), que juntos moverán más de US\$ 400 millones.

En el caso de Mina Justa, el terminal ya se encuentra en construcción y se enfocará en la recepción de insumos (ácido sulfúrico) para las operaciones en la mina; mientras que en el caso de Anglo American se encuentra en etapas iniciales de pre-operación.

Por el lado de Petroperú, está en construcción un terminal multiboyas en Moquegua, con una inversión de

US\$ 120 millones. En el caso de Repsol (Ventanilla) también se espera que entre agosto y setiembre se comience a operar la infraestructura portuaria (monoboia) por US\$ 100 millones.

Entre las referidas iniciativas las actividades ya se encuentran actualizadas y enfocadas en contribuir en la promoción del comercio inter-regional e internacional, por una parte, se espera que los flujos de comercio se acentúen en la cercanía y proximidad de la infraestructura portuaria y a los centros de producción mediante el uso de líneas de acceso preferentes de interconexión (ferrocarriles, tranvías, accesos viales) para lograr una eficiencia logística libre de sobrecostos evitables.

Las líneas de acceso preferentes además de permitir la rápida movilización de los recursos terminados al puerto alimentar, también generará un foco de comercio interno donde los trabajadores residentes de los Megaproyectos de Infraestructura podrán aportar al dinamismo comercial mediante la formulación de una demanda habitacional para la residencia definitiva a cercanías del centro productivo.

En el marco del XVIII Foro Internacional Portuario, organizado por la Cámara de Comercio de Lima, el presente año, la APN precisó que los operadores portuarios en el puerto del

Callao (DP World y APM Terminals) prevén realizar inversiones –a través de adendas– a fin de aumentar la capacidad del puerto de 2.5 millones a 5 millones de TEU (contenedores equivalentes a 20 pies de largo). En ese sentido cada operador está poniendo sus adendas. DP World está haciendo su segunda fase, y APM Terminals ya mira su tercera fase de expansión. En agosto, DP World debe estar firmando adenda y APM lo haría antes de fin de año.

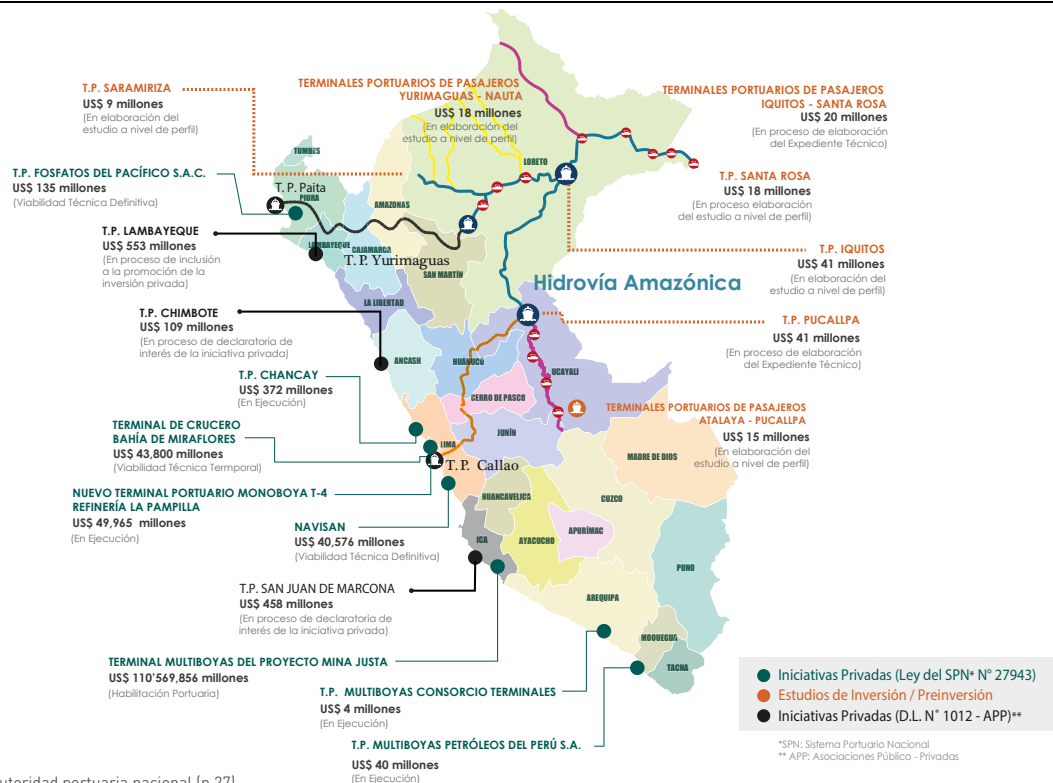
Finalmente, el representante de la Autoridad Portuaria Nacional estima que la puesta en operación de la mayoría de estos puertos privados y públicos puede hacerse efectiva dentro de dos años o dos años y medio (Figura 15).

Finalmente, existe una buena oportunidad de desarrollar la actividad turística de cruceros. En la actualidad un promedio de 30 cruceros al año arriba hasta el puerto del Callao entre los meses de octubre y abril. De ellos descienden unos 28.000 pasajeros- un 30% del total de quienes arriban- para desembolsar alrededor de US\$50 en la ciudad de Lima, generando un total de US\$1.400.000 anuales, cifra poco comparable con los grandes destinos del orbe.

A fin de potenciar esta industria en Perú, se busca desarrollar el proyecto Terminal de Cruceros Bahía de Miraflores (TCBM) consistente en un terminal especializado sólo para

FIGURA N° 15: PROYECTOS - FUTURAS INVERSIONES PORTUARIAS

NUEVOS PROYECTOS PORTUARIOS



Fuente: Memoria 2018 – Autoridad portuaria nacional [p.27]

buques de pasajeros y que se encuentra localizado fuera de la zona donde se encuentra el puerto comercial del Callao, en la zona más turística de Lima que es la bahía de Miraflores. La Autoridad Portuaria Nacional (APN) anunció su construcción con la finalidad de alentar el turismo en el país e indicó que dicho terminal portuario está en su etapa inicial y se espera que para el año 2019 se encuentre en fase definitiva con toda la documentación lista. La obra estaría concluida en 2021, año del Bicentenario de la Independencia del Perú.

La construcción del terminal de cruceros demandará una inversión de US\$ 90 millones y su construcción tomará entre 18 a 20 meses. Se estima que, tras el cuarto año de construido, el terminal podría recibir 200 arribos de cruceros al año, con un ingreso de 400,000 turistas.

VIII. PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 2019

En el Plan Nacional de Infraestructura (PNI-2019) recientemente aprobado, se definen a los puertos como uno de los principales medios para la cobertura del objetivo #2: Fomentar el acceso al mercado externo " ... Se debe priorizar la infraestructura que permita mejorar la competitividad del Perú en los mercados internacionales y asegurar un crecimiento sostenible en el largo plazo. A mayor conectividad, los productos peruanos podrán acceder al mercado internacional a menores costos. Por otro lado, en la medida que el Perú se vuelva más competitivo, se volverá también un polo de atracción de inversión extranjera."

Dentro del PNI-2019, se hace mención a las inversiones necesarias para optimizar la infraestructura portuaria, ordenar las zonas aledañas en los puertos y hacer más eficiente la conexión de los puertos con los lugares de consumo y de provisión de insumos, según análisis de los diferentes ámbitos geográficos, que a continuación se desarrollarán:

1. Zona Norte 1 : Hidrovía amazónica

Hidrovía Amazónica: mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad en los ríos Uca-yali, Huallaga, Marañón y Amazonas (338 millones de soles): El principal objetivo es mantener la navegación comercial en condiciones seguras los 365 días del año y a lo largo de 2.687 kilómetros. Este proyecto conectará a siete provincias en la selva: Loreto, Datem del Mara-ñón, Maynas, Alto Amazonas, Mariscal Ramón Castilla, Ucayali y Coronel Portillo. A su vez, el proyecto Hidro vía Amazónica se conectará con el

proyecto existente del Terminal Portuario de Yurimaguas; con el proyecto IIRSA Norte-tramo vial: Paita-Yurimaguas; y con el Puerto de Paita. Esto permitirá tener una estructura completa de transporte desde Yurimaguas hasta Paita, lo que generará el eje multimodal que atravesará las regiones de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto. Con ello, este proyecto:

- a) Reducirá en 20 por ciento el tiempo de transporte, lo que facilitará el comercio e incrementará la competitividad de productos como madera, café, arroz y plátano de Loreto; y de cacao, café y palma aceitera de San Martín.
- b) Incrementará la carga de 2 mil millones de toneladas a 7 mil millones.

2. Zona Norte 2 : Mercado externo

Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (905 millones de soles): Las mejoras del terminal serán el principal mecanismo de salida de los productos de agroexportación del valle de Chavimochic y de otras zonas que podrán llegar a este puerto gracias a las carreteras que les permiten sacar sus productos desde la sierra y selva. Este puerto brindará los servicios de movimiento de contenedores, minerales, carga a granel y cargas fraccionadas. Debido a que en esta concesión se han incluido puntos de frío, se podrá contar con contenedores refrigerados y ya no será necesario tener que ir hasta el Callao, lo que reducirá los costos logísticos de la producción. Por otro lado, la producción de Santa Rosa, Iquitos y Nauta (cacao, café, paiche, palma, madera) llegará a los terminales portuarios de Pucallpa y Yurimaguas; y, estos a su vez, podrán llegar al terminal portuario Salaverry a través de la IIRSA Centro.

3. Zona Centro 2 : Lima Metropolitana

La región Lima concentra el 44% del PBI nacional y el 30% de la población del país. Esta concentración genera retos de congestión vehicular, así como congestión en los puertos y aeropuertos en Lima Metropolitana y en el eje logístico del Callao.

Ampliación del Terminal Multipropósito Muelle Norte-Callao-APM Terminals Callao (3.000 millones de soles) y Ampliación del Terminal de Contenedores Muelle Sur-Callao-DP World Callao (2.102 millones de soles): Muelle Norte mueve el 36 por ciento de la carga total a nivel nacional y el 40 por ciento de la carga de contenedores. Muelle Sur, exclusivo para contenedores, mueve el 28 por ciento de la carga total a nivel nacional y el 50 por ciento de la carga de contenedores. El proyecto permitirá incrementar la capacidad de carga de contenedores y granel.

Creación del Antepuerto del Callao y mejoramiento de vías de Acceso al Puerto y Antepuerto del Callao (43 millones de soles): En la actualidad, los camiones de contenedores pueden tener que esperar entre 12 y 14 horas para ingresar al puerto. Este proyecto brindará una solución integral para descongestionar los accesos al eje logístico Callao.

Construcción del anillo vial periférico de la ciudad de Lima y Callao (6.772 millones de soles): El proyecto implementaría una autopista de 33,2 kilómetros de longitud, desde la intersección con la avenida Elmer Faucett con la avenida Canta Callao hasta la avenida Circunvalación. Permitirá optimizar las conexiones entre los distritos de las zonas norte y este con el resto del área metropolitana y funcionará como una alternativa urbana a la vía de Evitamiento para usuarios que acceden por Panamericana Norte, Ramiro Priálé-Carretera Central y Panamericana Sur, con conexión al puerto del Callao y Aeropuerto Jorge Chávez.

4. Zona Sur 1 : Mercado Externo

Longitudinal de la sierra, tramo 4: Huancayo-Aya-cucho-An-dahuaylas-puente Sahuinto y dv. Pisco-Aya-cucho (9.862 millones de soles): La mejora y rehabilitación de 117 kilómetros de vía y el mantenimiento de 500 kilómetros adicionales permitirá conectar la producción desde la IIRSA Sur hacia puntos de despacho internacional, como el terminal portuario general de San Martín y el puerto del Callao.

Terminal portuario General San Martín-Pisco (835 millones de soles): La remodelación y ampliación de la infraestructura portuaria permitirá repotenciar el flujo comercial del quinto puerto con mayor movilización de carga de granel. Esto a su vez posibilitará un ahorro en costos logísticos de hasta 500 dólares por contenedor⁷³. Además, este puerto está identificado como un punto importante para el desarrollo del turismo de cruceros en el Perú dada su cercanía a destinos importantes como Paracas, Líneas de Nazca y la Ruta del Pisco peruano en Ica, y su conexión con el aeropuerto de Pisco que permite acceder a puntos anclas como el Cusco.

Finalmente, el PNI-2019, hace referencia a todos los proyectos que fueron remitidos para la constitución de los portafolios de inversión del actual Plan Nacional de Infraestructura 2019, relacionados a la actividad de servicios portuarios:

Terminales portuarios y fluviales y vías navegables:

a) Terminal multipropósito muelle norte - Callao - APM Terminales Callao

- b) Terminal de contenedores muelle sur - Callao - DP World Callao
- c) Hidro vía amazónica: mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad en los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas
- d) Rehabilitación del terminal portuario de Pucallpa
- e) Terminal portuario multipropósito de Salaverry
- f) Terminal portuario general San Martín (Pisco)

Sector logístico:

- a) Creación de truck center de Ancón - Lima, Salaverry - La libertad y Atico, Arequipa
- b) Creación del antepuerto del Callao y mejoramiento de vías de acceso al puerto y antepuerto del Callao
- c) Creación del antepuerto de Paita y vías de acceso al puerto y antepuerto de Paita.

IX. CONCLUSIONES

Las mejoras que se han venido produciendo en la infraestructura portuaria nacional, en particular aquellas efectuadas por las empresas privadas a cargo de terminales concesionados o de usos particulares, han permitido alcanzar niveles importantes de competitividad, por lo menos si se les compara con países latinoamericanos.

Sin embargo, es necesario comprender que la eficiencia de la actividad portuaria no depende exclusivamente de la realización de inversiones en las instalaciones de los puertos, sino que se requiere una adecuada articulación con su área geográfica de influencia directa e indirecta. Para aprovechar estas nuevas oportunidades y reducir los riesgos que traen consigo la inserción de megaproyectos de infraestructura, como un puerto, se requiere un nuevo modelo de gestión territorial que contemple:

- a) La definición más apropiada del ámbito de influencia del puerto, buscando concretar en el territorio, oportunidades de inversión complementarias.
- b) La realización de un diagnóstico social, ambiental y económico de toda el área de influencia definida, así como la determinación de indicadores relevantes para la constitución de líneas de base que permitan una evaluación real del impacto del puerto.
- c) La formulación de un Plan de Desarrollo Territorial que comprenda la identificación y cuantificación de áreas urbanas o rurales requeridas para la localización o

relocalización de población y de la instalación de equipamientos, infraestructuras y de servicios. El Plan deberá identificar las necesidades de la población, reconocer sus potencialidades y recoger las expectativas de los diferentes actores locales, lo que permitirá además determinar los proyectos estratégicos que deben ejecutarse para asegurar el cumplimiento del Plan. Este instrumento debe también registrar las condiciones de índole territorial que deben darse para asegurar una operación adecuada del puerto (reservas de terrenos, zonas de amortiguación, facilidades de acceso, disponibilidad de agua y energía, equipamientos productivos complementarios, etc.)

El diseño de este Plan deberá estar a cargo de un equipo consultor con amplia experiencia, seleccionado en un concurso público. Se deberá contar con un Consejo Consultivo integrado por representantes de entidades públicas y privadas que actúan dentro del área de influencia del puerto.

- d) La constitución de un programa de inversiones complementarias al puerto, a ejecutar en el corto, mediano y largo plazo, en el que se debe identificar las fuentes de financiamiento: el Estado en sus diversos niveles, el operador del puerto, las empresas de servicios públicos, las empresas privadas que desarrollan proyectos para vivienda, equipamiento productivo (parques industriales, logísticos, empresariales) o de servicios (escuelas, centros de salud, zonas comerciales o recreativas).
- e) La implementación de un mecanismo para la 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 y regionales.
- f) La creación de una instancia permanente de coordinación del Plan de Desarrollo Territorial y del Programa de Inversiones, constituida por representantes de los tres niveles de gobierno, de las comunidades, de las juntas de usuarios y de las empresas. Esta instancia deberá propiciar los acuerdos que permitan tanto la ejecución del Plan como del puerto; efectuar un seguimiento a dichos acuerdos y procesar las posibles discrepancias que se presenten en su implementación.

Esta instancia deberá contar con un equipo técnico 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.

- g) La constitución de una entidad autónoma que se encargue de gestionar el componente inmobiliario del Plan de Desarrollo y del Programa de Inversiones. Esta entidad deberá tener competencias para gestionar terrenos públicos y para asociarse con propietarios de terrenos privados con el propósito de desarrollar inversiones inmobiliarias; ejecutar y financiar obras de habilitación urbana o de provisión de servicios básicos para viabilizar los proyectos urbanos; otorgar concesiones a operadores privados para que se gestionen equipamientos urbanos productivos o de servicios; facilitar la aprobación de proyectos inmobiliarios previa coordinación con entidades competentes; constituir fideicomisos que permitan la gestión de proyectos de asociación público-privada o de concesiones; gestionar de manera autónoma las plusvalías generadas por las actividades inmobiliarias sobre terrenos del Estado, entre otras.

La entidad deberá tener personería jurídica propia y ser administrada por un Directorio del que formen parte profesionales independientes con experiencia en el financiamiento y la implementación de proyectos urbanos e inmobiliarios.

Aparentemente, implantar este modelo de gestión integral demanda un importante esfuerzo de organización. Sin embargo, es imprescindible romper este divorcio entre los objetivos y alcances de un megaproyecto de infraestructura (como un puerto) y las necesidades y oportunidades vinculadas al área de influencia (definida a partir de criterios más amplios que los utilizados hasta ahora). De lo contrario, se agudizarán los conflictos sociales que dificultan e incluso impiden el desarrollo de los puertos y además se deteriorarán las condiciones territoriales de tal área, por la ocupación informal de población y la implantación de actividades productivas ineficientes, contaminantes y/o ilegales. La riqueza que se genera por una gestión apropiada del territorio aledaño a un megaproyecto de infraestructura tan relevante como un puerto puede ser similar o hasta mayor que la que se espera obtener del mismo megaproyecto.

En este contexto, resulta indispensable que el componente de desarrollo territorial sea incorporado al proceso de implementación del megaproyecto portuario desde un inicio. Es decir, que sus alcances, objetivos, componentes y mecanismos de financiamiento sean parte del diseño y ejecución del megaproyecto. Ello para evitar que se generen expectativas entre los promotores de actividades informales o ilegales y el interés de la población en participar de ellas.

BIBLIOGRAFIA

- Global Competitiveness Report 2017 - 2018, World Economic Forum
- Web Autoridad Portuaria Nacional
- 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



24° ESTUDIO MERCADO DE EDIFICACIONES URBANAS EN LIMA METROPOLITANA

2019

Auspiciadores



Tu aseguradora global de confianza



Cálida
GAS NATURAL DEL PERÚ

BBVA

Creando Oportunidades

movistar

MASISA
Tu mundo, tu estilo

SODIMAC

MAESTRO

bticino
www.bticino.com.pe



HUAWEI



ACEROS
AREQUIPA

UNACEM
CONSTRUYENDO OPORTUNIDADES

UNICON



Inteligencia
y Data

Somos una empresa de CAPECO

El año 2019, la oferta superó las 30 246 unidades habitacionales (Tasa anual 10,1%), y las ventas anuales crecieron 18,5% en donde Lima Este duplicó sus cifras y Lima Moderna (27,3%) superó a Lima Top (22,7%). El presente estudio te ofrece está y mucha más información en detalles estadísticos con más de 500 archivos digitales en excel.

INVERSION: (Incluye IGV)

US\$ 335 para Asociados

US\$ 385 para no Asociados

CONTACTOS

Jani de Valverde: jvalverde@capeco.org - 932922885

Camila Rodríguez: crodriguez@capeco.org - 943288853

Para mayor información regístrate aquí [REGISTRO DIGITAL](#) y te contactamos.



**INFORME ECONÓMICO
DE LA CONSTRUCCIÓN**

N° 27 - Diciembre 2019



CAPECO



CAPECO

www.capeco.org/iec