

Informe del sector de la construcción en Perú

Elaborado por:
Emilio Guardia Sepúlveda
Diego Álvarez Zapata

Índice

1. INTRODUCCIÓN Y ALCANCE	4
2. CARACTERIZACION GENERAL DE PERÚ	4
3. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN.....	7
3.1. INGENIERÍA CIVIL.....	15
3.1.1. Delimitación del sector.....	15
3.1.2. CARRETERAS.....	15
3.1.2.1. Autoridades competentes y demás actores.....	15
3.1.2.2. Clasificación de la estructura vial.....	16
3.1.3. PUERTOS.....	21
3.1.3.1. Actores y clasificación de los puertos	21
3.1.3.2. Gestión de los puertos	22
3.1.4. AEROPUERTOS.....	26
3.1.4.1. Actores y clasificación de los aeropuertos	26
3.1.4.2. Gestión de los aeropuertos	27
3.2. EDIFICACIÓN.....	30
3.2.1. Delimitación y datos del sector	30
3.2.2. Cambios en la demanda	35
3.2.3. Perspectivas sectoriales para el 2021	36
3.3. ANÁLISIS DAFO DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN EN PERÚ.	36
4. CANALES DE DISTRIBUCIÓN	38
4.1. INVERSIÓN PÚBLICA	38
4.2. ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS (APP)	40
4.3. OBRAS POR IMPUESTOS.....	42
4.4. PROYECTOS EN ACTIVOS (PA)	43
4.5. TRATADOS ESTADO-ESTADO	44
5. BARRERAS DE ENTRADA Y ACCESO AL MERCADO	44

5.1. TRATADO DE LIBRE COMERCIO (TLC) PERÚ - UNIÓN EUROPEA	45
5.2. CONTRATACIÓN PÚBLICA.....	45
5.3. CONVENIO DE ESTABILIDAD JURÍDICA Y REGISTRO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA	46
5.4. RECONOCIMIENTO DE TÍTULOS EXTRANJEROS.....	48
5.5. ARANCELES, MARCO TRIBUTARIO Y FISCAL	49
5.6. GARANTÍAS EXIGIDAS.....	51
5.7. LIMITACIONES EN LA ADJUDICACIÓN DE PROYECTOS.....	51
6. RELACIÓN COMERCIAL	52
6.1. PERÚ- ESPAÑA	52
6.2. PERÚ - GALICIA	52
7. OPORTUNIDADES DE NEGOCIO EN PERÚ.....	53
7.1. PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA EL SECTOR.....	53
7.1.1. Programación multianual de presupuesto 2019-2022	54
7.1.2. Programa Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC).....	55
7.1.3. Plan Integral de Reconstrucción con Cambios (PIRCC)	57
7.1.4. Programa Arranca Perú	57
7.1.5. Programa Techo Propio, Mivivienda Tradicional y Mivivienda Verde	58
7.2. OPORTUNIDADES PARA EMPRESAS GALLEGAS	58
8. INFORMACIÓN PRÁCTICA.....	60
8.1. PRINCIPALES INSTITUCIONES Y ORGANISMOS DE INTERÉS.....	60
8.2. FERIAS Y EVENTOS SECTORIALES.....	63
8.3. MEDIOS DE INFORMACIÓN	64
9. FUENTES DE INFORMACIÓN.....	66

1. INTRODUCCIÓN Y ALCANCE.

El presente estudio tiene como objetivo dar a conocer de manera actualizada la situación del sector de la construcción en Perú, haciendo especial hincapié en la ingeniería civil o infraestructuras (puertos, aeropuertos, carreteras...) y en la edificación (colegios, hospitales, viviendas...).

Parte de una caracterización general del Perú a modo de contextualización, y se adentrará a continuación en el sector a estudiar abordando delimitaciones y variables específicas tanto de la ingeniería civil como de la edificación: importaciones y exportaciones, barreras de acceso al mercado, medidas impositivas, instituciones y organismos ligados al sector, oportunidades de negocio, relación comercial con España y Galicia, medios de información y ferias del sector.

2. CARACTERIZACION GENERAL DE PERÚ.

Podemos analizar la evolución de Perú y su situación económica y empresarial actual desde diferentes puntos de vista:

Desde el punto de vista económico y empresarial:

- Crecimiento continuado:

De Perú es destacable el crecimiento continuado de su economía en la última década, que se ha visto posibilitado por varios factores. Entre ellos, se ha debido a la continuidad en las políticas macroeconómicas que han estabilizado las finanzas públicas, a un bajo endeudamiento del gobierno, la promoción del crédito interno y la reducción de la inflación al nivel de países avanzados.

Tabla 1 Indicadores de crecimiento de Perú

Indicadores de crecimiento Perú	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PIB (Miles de millones de USD Corrientes)	194.387	214.187	225.366	228.989	240.175	230.809
PIB (Crecimiento anual en % precio Constante)	4.05	2.47	3.99	2.595	3.619	2.2
PIB per cápita (USD Corrientes)	6,173.23	6,729.93	7,007.17	7,046.79	6,941.20	6,173.23
Saldo neto de la hacienda pública (en % del PIB)	-2.25	-2.93	-1.99	-1.49	-1.41	-2.1
Endeudamiento del Estado (en % del PIB)	24.48	25.41	26.15	26.88	27.15	26.8
Tasa de inflación media (%)	3.59	2.80	1.32	2.19	1.89	1.9
Tasa de paro (% población activa)	6.742	6.88	6.70	6.68	6.7	6.6
Balanza de transacciones corrientes (miles de millones de USD)	-5.063	-2.667	-3.595	-4.42	-4.767	-3.530
Balanza de transacciones corrientes (en % del PIB)	-2.60	-1.26	-1.60	-1.93	-1.99	-1.5

Fuente: BCRP y Fondo Monetario Internacional.

Asimismo, cabe destacar que se han ido llevando a cabo un conjunto de medidas ligadas al impulso de la inversión pública y se incrementa el dinamismo de la actividad privada, que sigue siendo el principal motor de crecimiento. Sin embargo, debido a la actual crisis provocada por el COVID-19, entidades como el Fondo Monetario Internacional (FMI) sitúan a Perú como uno de los países más golpeados del mundo por la pandemia y prevé una aguda contracción de 13.9% en su PIB en el 2020. Una vez que se levanten las medidas de confinamiento en el segundo semestre, se prevé que la actividad económica se recupere gradualmente, y que en el 2021 registre una expansión de 8%.

- Economía interna y externa favorable y situación política estable:

Asimismo, a través de la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación (CESCE) se puede observar a Perú como un país con una economía interna y externa favorable y una situación política relativamente estable. Presenta uno de los escenarios más favorables y seguros del entorno latinoamericano.

Haciendo referencia a la situación actual, la agencia internacional de riesgo Moody's Investors Service sostiene que la solidez de las instituciones económicas peruanas se mantendrá en A3, la cual no se cambia desde el 2014. En este sentido, resalta la significativa capacidad de recuperación financiera en relación con otras economías emergentes y la ausencia de desequilibrios macroeconómicos importantes.

Moody's manifiesta que las fortalezas crediticias claves del Perú son la deuda pública moderada y asequible, ahorros fiscales moderados, sólido balance del gobierno y sólida credibilidad de la política fiscal.

- Mejores indicadores que otros países de la región:

Son muchas las características o circunstancias que convierten a Perú en un mercado atractivo para las empresas.

Así, en el contexto de estabilidad macroeconómica mencionado, Perú experimenta una expansión por encima del promedio latinoamericano y son varios los indicadores que marcan la diferencia con otros países de la región.

Por ejemplo, Perú mantiene un tipo de cambio estable (a diferencia de países como Colombia), cuenta con una política arancelaria menos restrictiva que otros países de la región y cuenta con un nivel de riesgo país por debajo del promedio, con una buena calificación por parte de las agencias de calificación de riesgos.

En definitiva, se ha convertido en uno de los países más estables de Latinoamérica.

Desde el punto de vista de las oportunidades de negocios en el país:

- Sectores de interés:

Son diversos los sectores del Perú que cuentan con importantes oportunidades de negocio, pudiéndose destacar las oportunidades existentes en:

- Construcción e ingeniería (infraestructura vial, agua y saneamiento, educación, sanidad, sector energético)
- Oportunidades en el sector retail y agroalimentario (por el incremento de la clase media peruana con nuevas pautas de consumo).
- Servicios, especialmente tecnologías de información, turismo, logística o fortalecimiento institucional.
- Productos y servicios pertenecientes a las Industrias auxiliares a sectores primarios como la agricultura, la minería y la pesca.

No obstante, es el sector servicios el macro sector más importante cuando hablamos de oportunidades en el país.

- Apertura al exterior:

El Perú empezó su apertura comercial en los años 90, la cual se ha consolidado como una política de estado, existiendo en la actualidad un amplio número de acuerdos comerciales. Hoy, gracias a los TLC o Acuerdos Comerciales del Perú, los principales mercados del mundo están abiertos, por lo que una empresa implantada en Perú puede acceder con menos barreras a otros mercados internacionales. Actualmente cuentan con:

- a) 22 Tratados de Libre Comercio en Vigencia entre sus principales se encuentran con EE.UU., La Unión Europea, Comunidad Andina, China, Japón, Australia, Canadá, México, entre otros.
- b) 05 Tratados de Libre Comercio por Entrar en Vigencia como Brasil, Guatemala, Alianza del Pacífico, entre otros.
- c) 05 Tratados de Libre Comercio en Negociación como Turquía, India o El Salvador.

- Hub Logístico:

Aunque aún se requiere de mejorar la infraestructura y mejorar el acceso a puertos y aeropuertos, el potencial que tiene el Perú para ser HUB es inmenso y desde el Gobierno se está trabajando en esta línea lo que supondrá, en conjunto con la apertura al exterior, una ventaja importante para las empresas con intereses en el país.

Desde el punto de vista social:

Debido a este entorno favorable, la pobreza se ha ido reduciendo paulatinamente (por ejemplo, entre 2004 y 2015, de 30 millones de peruanos, 9 millones salieron de la pobreza) y se ha ido incrementando la clase media, lo que promueve el crecimiento del consumo interno en varias líneas sectoriales (textil, alimentación y bebidas, ocio...), al tener esta clase media nuevas pautas de consumo.

Ilustración 1 Niveles socioeconómicos del Perú



Fuente: Asociación Peruana de Empresas de Inteligencia de Mercados (APEIM)

Como se puede visualizar en el siguiente gráfico se puede observar que la clase “media” (Nivel socioeconómico B y C) cuentan con el 51.5% de la población en el Perú urbano, lo cual demuestra que es una clase en constante crecimiento, seguido por la clase “baja” con el 46.7% (Nivel socioeconómico D y E) y por último la clase “alta” con un 1.9%.

Asimismo, el Gobierno ha puesto en marcha un ambicioso programa de modernización que se extiende hasta 2021, año en que el Perú celebrará el bicentenario de su independencia. En dicho programa se hace hincapié, entre otros, en el acceso a los servicios de abastecimiento de agua y saneamiento, la atención del Estado centrada en los ciudadanos, la promoción de las inversiones públicas y privadas, la formalización de la economía y el sistema judicial, etc.

3. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN.

El sector construcción, entendido en este informe como el conjunto de la ingeniería civil y la edificación, es uno **de los más dinámicos y considerado el motor de la economía del Perú**, debido a que involucra a otras industrias que le proveen de insumos (cemento, hierro, asfalto). La performance del sector construcción depende del dinamismo tanto de la inversión pública como de la inversión privada.

En los últimos años la construcción se ha posicionado como un sector dinamizador del crecimiento económico del país, es así que el **Perú lidera el crecimiento del sector construcción en América Latina**. De acuerdo al Ministerio de Economía y Finanzas, la construcción era el sector con mayor dinamismo y experimentó un crecimiento superior al 10% durante los últimos años, lo cual iba (y todavía va) en línea con la expansión de la inversión pública y de los proyectos de construcción

privados (centros comerciales, tiendas por departamentos, viviendas, centrales hidroeléctricas y termoeléctricas, proyectos de irrigación, ampliación y modernización de plantas industriales y centros mineros, construcción de carreteras y aeropuertos, entre otros).

El crecimiento de la población y de sus ingresos, así como la expansión del crédito para vivienda ha aumentado la demanda de las familias para la construcción de viviendas. Por otro lado, la mejora en los ingresos fiscales ha hecho que el Estado sea un dinamizador importante del sector, demandando la construcción de carreteras, centrales hidroeléctricas, espacios públicos, entre otros. Sin embargo, el déficit de infraestructura y habitacional aún es persistente, quedando pendiente el acortamiento de estas brechas de mercado.

De acuerdo al Informe Económico de la Construcción de IEC, CAPECO, **este sector en Perú está fuertemente influenciado por una cada vez más evidente dualidad**, puesto que las políticas públicas vinculadas a la construcción vienen presentando dos caras. De un lado, desde el año 2002, se ha consolidado una política urbano-habitacional que ha favorecido la creación de un mercado de vivienda que, con estímulos claros, predictibilidad y programas de largo plazo, ha venido consolidando una industria competitiva e inclusiva, que ha sido capaz de proveer soluciones habitacionales y equipamientos apropiados para todas las familias peruanas, contribuyendo además al crecimiento económico. Del otro, un modelo de contratación pública obsoleta, ineficiente y muy permeable a la corrupción, que no puede ejecutar los importantes recursos económicos de que dispone y que no puede asegurar la calidad ni la sostenibilidad de las infraestructuras y edificaciones que produce. Es evidente que en otros sectores productivos se pueden encontrar ejemplos similares.

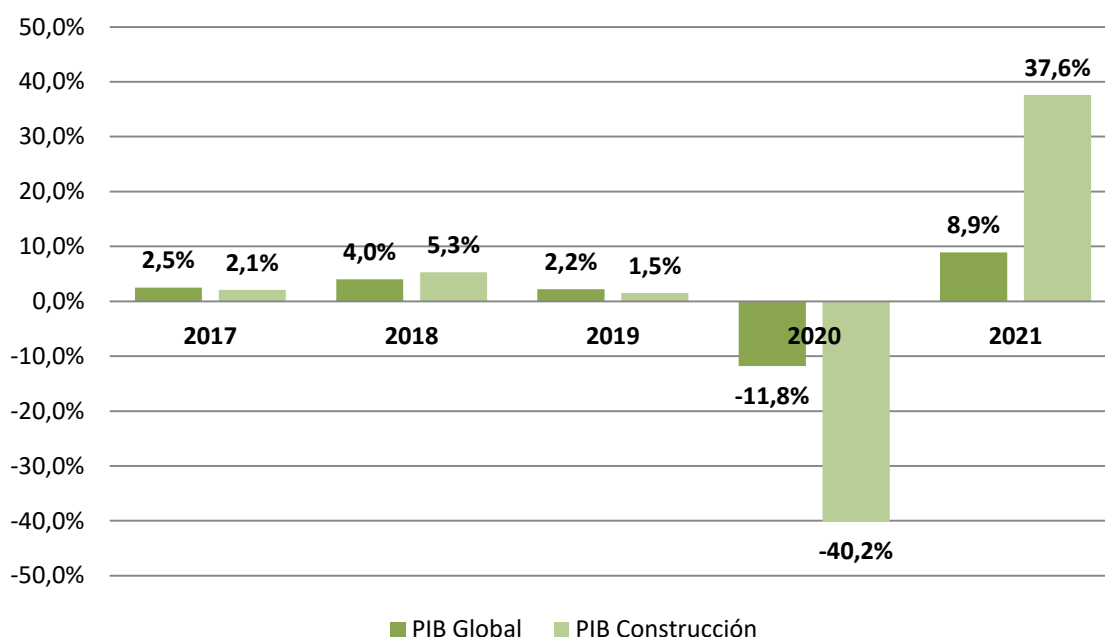
Lamentablemente, el país cuenta con un **modelo de contratación pública obsoleta, ineficiente y muy permeable a la corrupción**, que no puede ejecutar los importantes recursos económicos que dispone y que no puede asegurar la calidad ni la sostenibilidad de las infraestructuras y edificaciones que produce.

Es altamente probable que en otros sectores productivos se pueden encontrar ejemplos similares de esta dualidad.

La crisis del **COVID-19** ha venido a agravar esta situación, lo que puede terminar afectando fuertemente al sector construcción en el corto y mediano plazo, en razón de que difícilmente se recuperará la ejecución de la inversión pública en las actuales circunstancias (teniendo en cuenta que no creció sino más bien se redujo en los últimos cinco años cuando las condiciones eran más benévolas) y que se puede afectar gravemente al mercado inmobiliario, especialmente el de vivienda, afectado por la reducción de expectativas de inversión de empresas y familias. Es indispensable entonces, tomar un conjunto de medidas que permitan mitigar estos riesgos, teniendo en cuenta además que, bien manejado, el sector construcción puede ser factor clave en la estrategia de reactivación productiva en la postpandemia.

Las **perspectivas para el sector construcción** durante el presente año, de no tomar medidas rápidas y efectivas, no son nada halagüeñas. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, de acuerdo con estimaciones de Macroconsult, el sector sufriría una fuerte recesión a lo largo del año, previéndose una caída cercana a 50% en el primer semestre y de 18% en el segundo, con lo que el producto sectorial terminaría el año con algo más de 40% de retracción. De esta manera, la construcción sería el sector con peor resultado en el 2020, seguido del comercio que se reduciría en algo más de 15%. De esta manera, la actividad constructora casi cuadruplicaría la baja esperada del producto global.

Gráfico 1 PIB global y PIB Construcción 2017-2021 (años 2020 y 2021 estimados).



Fuente: BCR y Macroconsult Perú.

Este resultado sectorial no tendría precedentes en los últimos setenta años, de acuerdo con datos del Banco Central de Reserva. En este largo periodo se han producido sensibles caídas del producto bruto de la construcción, pero ninguna de la magnitud que se esperaría para este año, de no tomar medidas urgentes y eficientes.

De acuerdo con una evaluación de carácter cualitativo efectuada por la consultora Apoyo, y tal y como se ha podido comprobar, todos los subsectores de la construcción (infraestructura, edificaciones, venta de viviendas y construcción informal de la familias) han sufrido un alto nivel de afectación al final del 2020, que solamente ha sido superado por el que sufrieron los restaurantes, el cine y la actividad turística.

Ilustración 2 Nivel de actividad por sector al 4º trimestre de 2020.

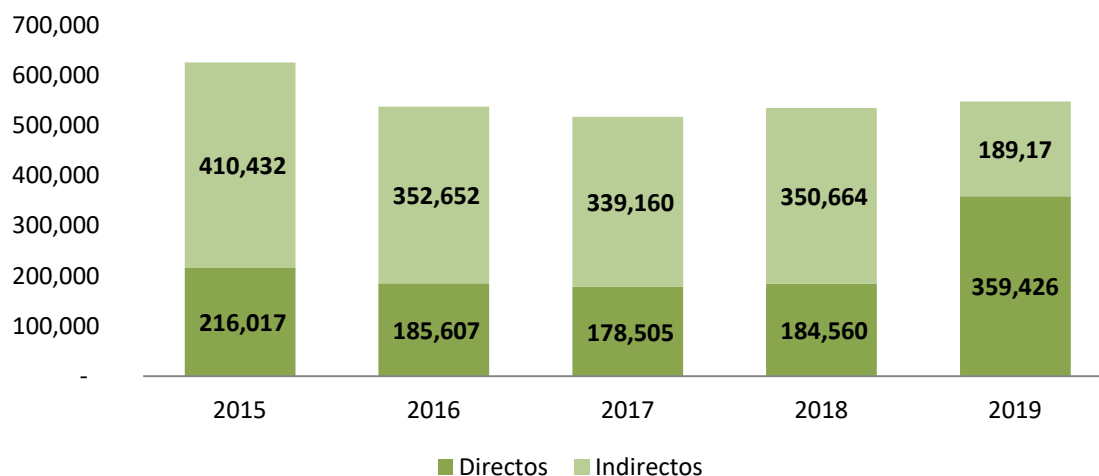


Fuente: SAE Apoyo

Sin embargo, de acuerdo con las estimaciones de Macroconsult, la **construcción se recuperaría en el 2021 hasta alcanzar un crecimiento de poco más de 10%**. Sin embargo, esa previsión dependerá, en buena medida, que la obra pública pueda obtener resultados positivos.

En el año 2019, el sector formal de la construcción brindaba **empleo** directo a 189 mil trabajadores directos, de los cuales el 63% es personal obrero que cuenta con un Régimen Laboral Especial regulado sobre todo a partir de la negociación colectiva por rama que, desde hace dieciséis años, acuerdan anualmente la Federación de Trabajadores en Construcción Civil del Perú (FTCCP) y CAPECO. Estos trabajadores son contratados por obra o por actividad y reciben sus liquidaciones por tiempos de servicios y sus retribuciones por vacaciones de manera quincenal. El resto de trabajadores directos, unos 69 mil el año pasado, son funcionarios, empleados administrativos y personal técnico, que sí pertenecen al régimen laboral común. La actividad constructora tiene influencia indirecta en el empleo de otros 359 mil trabajadores que laboran en la provisión de materiales y servicios de construcción. El 2019, hubo un crecimiento de 2.5% en el empleo sectorial, que se sumó al 3.4% alcanzado en el 2019.

Gráfico 2 Número de trabajadores directos e indirectos en la construcción.

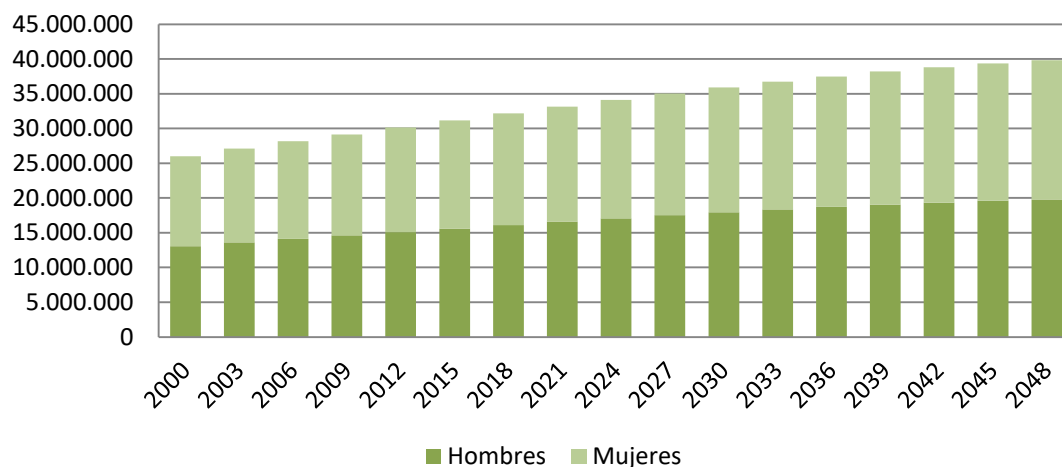


Fuente: Informe Económico de la Construcción CAPECO

Una vez contextualizada la actual situación actual del sector, resulta conveniente **caracterizar el perfil del consumidor nacional peruano**, de forma que en el siguiente apartado expondremos la información de las principales variables que definen esta área (demografía, niveles socio-económicos, gasto de los hogares, posicionamiento sectorial, variables sectoriales, etc.).

En primer lugar, el crecimiento poblacional en toda la zona está mostrándose bastante elevado. Atendiendo a las cifras de estimación de crecimiento de habitantes facilitadas por el mismo Instituto de Estadística peruano, podemos observar cómo las previsiones de crecimiento son estables y muy superiores a la media de los países europeos. Este aumento poblacional, unido a los crecimientos económicos ya mencionados y a la pujante clase media, dibujan un entorno de demanda creciente que compone la base de esta zona.

Gráfico 3 Estimaciones del número de habitantes por sexo (2000-2048).



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

Con casi un 80% de la población residiendo en regiones urbanas, principalmente en la zona de la Lima metropolitana, este desarrollo y concentración humana ha supuesto un intenso progreso de las edificaciones e ingeniería civil.

Tabla 2 Ciudades más pobladas 2019.

Ciudad	Departamento	Habitantes (miles)
Lima metropolitana	Lima	10,580
Arequipa	Arequipa	1,059
Trujillo	La Libertad	884
Chiclayo	Lambayeque	566
Piura	Piura	529
Cusco	Cuzco	477
Iquitos	Loreto	426
Chimbote	Áncash	411
Huancayo	Junín	409
Pucallpa	Ucayali	365
Ica	Ica	336
Tacna	Tacna	317
Juliaca	Puno	243
Cajamarca	Cajamarca	225
Huánuco	Huánuco	224
Sullana	Piura	221
Ayacucho	Ayacucho	213
Chincha	Ica	211
Tarapoto	San Martín	162
Puno	Puno	144
Pisco	Ica	134
Huaraz	Áncash	133
Cañete	Lima	123
Talara	Piura	122
Tumbes	Tumbes	112
Total		31,489

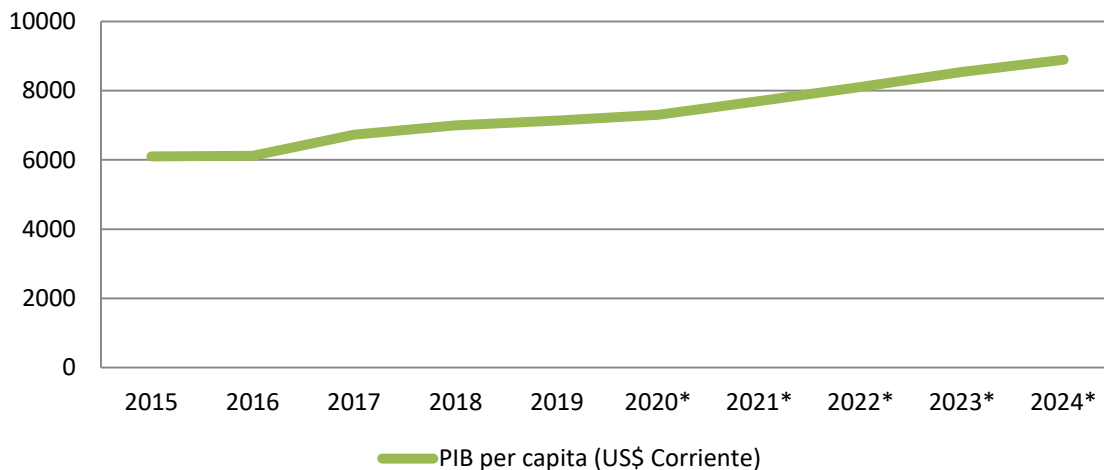
Fuente: Estimaciones CPI (compañía peruana de estudios de mercado y opinión pública).

Si bien el principal foco de negocios y consumo es eminentemente Lima, existe una importante **progresión provincial**, donde los sistemas de distribución no habían tenido una presencia representativa en las últimas décadas, desde el año 2010 se ha multiplicado el interés comercial por la implantación en estas zonas.

Estos datos vienen amparados por una propensión creciente al consumo de los sujetos nacionales. Por norma general podemos hablar de los bienes de consumo como un elemento cuya evolución viene marcada significativamente por los datos del consumo privado.

En primera instancia, las previsiones internacionales, pese al estancamiento del periodo 2013-2016 marcado por el retroceso del continente latinoamericano, dibujan una **senda de capacidad adquisitiva creciente** para el conjunto de la ciudadanía peruana con un aumento interanual de entorno al 4.2% para los años 2019-2027.

Gráfico 4 PIB per cápita (US\$ Corriente).



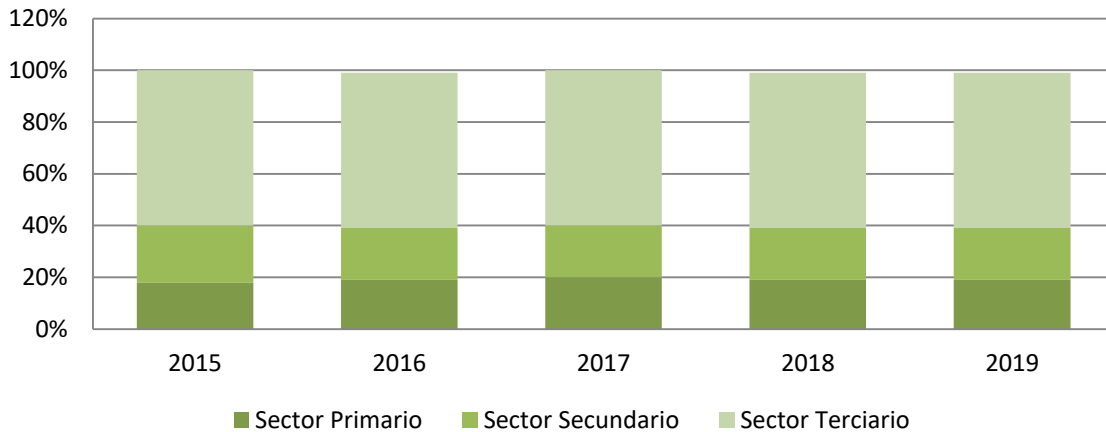
Fuente: BCRP y Fondo Monetario Internacional.

Como consecuencia directa, la demanda interna peruana presenta cifras altamente favorables, apoyadas en un contante crecimiento del consumo privado, el cual, incluso en el periodo de menor crecimiento de los últimos años, presenta valores interanuales de más del 2.5% interanual, siendo el último dato registrado para el pasado 2019 del +3% según datos del Banco Central de la República del Perú.

Por nivel socioeconómico, tal y como se presenta en el anterior punto, la sociedad peruana se distribuye por estratos (A-B-C-D-E) siendo el “A” el nivel más alto y el más bajo “E”. Los subconjuntos “B” y “C”, que identificamos como clase media, han pasado en poco tiempo a suponer el 49.3% del total de esta población urbana, desde el 38,7% que representaban en 2012. Además, según la guía BBVA Perú Retail 2019, se prevé que esta clase media siga creciendo en el 2020 a medida que lo hace el PIB.

Estos datos van unidos de manera indisoluble a la evolución del PIB real de un país, cuyo progreso mencionamos en el epígrafe anterior. **La creciente economía de esta región viene acompañada de una importante modernización del Estado y de las actividades económicas en su conjunto, así se apuesta por un modelo de mayor tercerización económica, aprovechando al máximo sus posibilidades de extracción de un mayor valor añadido a sus productos**, haciendo menos hincapié en el desarrollo del tradicional sector primario. Así, la siguiente gráfica muestra esta propensión anual hacia una mayor proliferación de servicios como porcentaje del PIB, el cual es de por sí ya creciente.

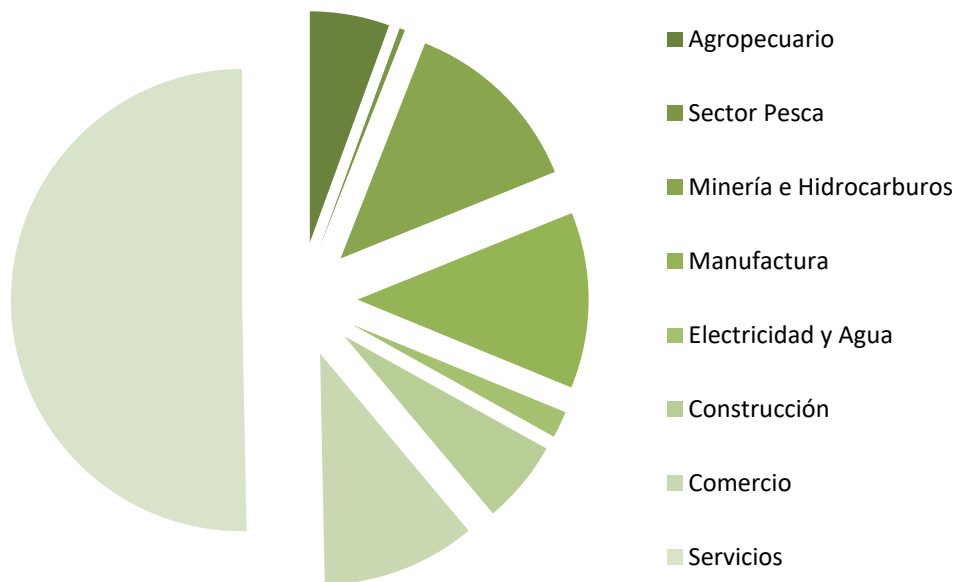
Gráfico 5 PIB por sectores (Millones de soles de 2007).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

A la hora de clasificar los diferentes sectores tenemos en cuenta, en primer lugar, que el sector primario incluye las actividades extractivas (agricultura, ganadería, caza y silvicultura; pesca y acuicultura; y extracción de petróleo, gas, minerales y servicios conexos). En segundo lugar, el sector secundario contiene actividades de transformación (manufactura; electricidad, gas y agua; y construcción).

Gráfico 6 PIB desglosado por sectores, 2019 (millones de soles 2007).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de BCRP.

Finalmente, en tercer lugar, los servicios pertenecen al sector terciario (comercio, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte, almacenamiento, correo y

mensajería; alojamiento y restaurantes; telecomunicaciones y otros servicios de información, servicios financieros, seguros y pensiones; servicios prestados a empresas; administración pública y defensa; y otros servicios).

3.1. INGENIERÍA CIVIL

3.1.1. Delimitación del sector

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es un órgano del Poder Ejecutivo, responsable del desarrollo de los sistemas de transporte, la infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones del país. El MTC es el ente rector y promotor encargado de dotar al país de eficientes sistemas de carreteras, ferrovías, aeropuertos y puertos, así como de implementar los programas de concesiones en los ámbitos de su competencia. Las infraestructuras que aborda el presente estudio son:

a) **Carreteras:** contempla la gestión y perspectivas de la Red de Carreteras, administradas por el Estado peruano y por entes privados. La Red Vial Existente está dividida en tres ramas: la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental y Red Vial Vecinal. La mayoría de los grandes proyectos de infraestructura planeados por el actual Gobierno para la presente legislatura se focalizan en la mejora de la infraestructura vial.

b) **Puertos:** incluye lo referente al desarrollo del sistema portuario del país, incluyendo puertos privados y públicos. Los principales puertos del país están ya concesionados y se espera que en los próximos años se liciten nuevos proyectos que serán importantes para el mejoramiento de la infraestructura y los servicios portuarios del Perú.

c) **Aeropuertos:** se analiza la gestión y futuros proyectos en los aeropuertos del país, con especial enfoque en los principales, aeropuertos actualmente concesionados.

3.1.2. CARRETERAS

3.1.2.1. Autoridades competentes y demás actores

Los principales actores que intervienen en la gestión y desarrollo de la infraestructura vial son:

[Dirección General de Transporte Terrestre \(DGTT\)](#): es un órgano de línea de ámbito nacional del MTC. Está a cargo de regular y autorizar la prestación de servicios de transporte y tránsito terrestre por carretera. Entre otras, propone y ejecuta las políticas orientadas a la administración de los servicios de transporte terrestre de personas y de mercancías. Se divide en tres unidades orgánicas:

- **Dirección de Regulación y Normatividad:** regula el transporte terrestre, formula proyectos de normas, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con las actividades de transporte y tránsito terrestre así como estudios de investigación de su competencia.
- **Dirección de Servicios de Transporte Terrestre:** autoriza la prestación de servicios de transporte terrestre de personas y mercancías, de ámbito nacional e internacional, servicios complementarios y administra el Sistema Nacional de Registros del Transporte Terrestre.
- **Dirección de Circulación y seguridad Vial:** regula y supervisa el sistema de identificación vehicular y de homologación, promueve la educación y seguridad vial.

Provías Nacional (PN): la Red Vial Nacional (RVN) es competencia del MTC, a través de PN. Sus competencias incluyen la preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de inversión, conservación y seguridad de las carreteras y puentes de la red no concesionada.

Provías Descentralizado (PD): es la unidad ejecutora del MTC, responsable de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos y programas de infraestructura de transporte, por cuenta de los gobiernos regionales y municipalidades.

Registro Nacional de Carreteras (RENAC): es un instrumento de gestión de carácter oficial, en el cual se inscriben las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Este registro incluye, entre otros, información relacionada con sus longitudes y características generales de la superficie de rodadura. El RENAC es conducido por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF), perteneciente al MTC.

3.1.2.2. Clasificación de la estructura vial

La Red Vial Nacional del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) tiene la siguiente clasificación:

- **Ejes Longitudinales:** son carreteras que unen las fronteras norte y sur del país y están denominados por su ámbito territorial Costa, Sierra y Selva, y representan el 29.8% (7,971.1 km) de la red vial nacional existente. La Longitudinal de la Costa, con una longitud de 2,636.3 km está pavimentada al 100%, la Longitudinal de la Sierra de 3,514 km, está pavimentada al 93% y la Longitudinal de la Selva de 1,820.8 km, pavimentada al 91 %.
- **Ejes Transversales o de penetración:** conformados por rutas que articulan la costa hacia el interior del país, representan el 33.7 % (9,030 km) de la red vial nacional existente.
- **Variantes y Ramales:** son rutas de menor longitud que se bifurcan de las longitudinales y transversales. Representan el 36.5 (90,791 km) % de la red vial nacional existente.

Al 2018, el SINAC pasó a conformar un total de 12,703 rutas: 156 rutas nacionales, 446 rutas departamentales y 12,101 rutas vecinales. Sin embargo, existen 1,808 rutas vecinales no registradas, en proceso de incorporación al SINAC, que conformarían 13,909 rutas vecinales, y 14,511 rutas considerando las tres redes viales del SINAC.

El SINAC tiene una longitud total de 175,053.3 km., el 96.2% es red vial existente y 3.8% es red vial proyectada. De la red vial existente el 16% son carreteras pavimentadas, y el 84% son consideradas como carreteras no pavimentadas. Según la jerarquía de la red vial existente, el 16.1% corresponde a la Red Vial Nacional, el 16.3% a la Red Vial Departamental y el 67.6% a la Red Vial Vecinal.

Tabla 3 Infraestructura vial del SINAC (último años disponible, 2018)

Superficie de rodadura	Nacional	Departamental	Vecinal	TOTAL
TOTAL (km)	28,856.1	32,199.0	113,998.3	175,053.3
1. Red vial existente	27,109.6	27,505.6	113,857.9	168,473.1
Pavimentada	21,434	3,623.1	1,858.9	26,916
No Pavimentada	5,675.6	23,882.5	111,999	141,557.1
2. Proyectada	1,746.4	4,693.4	140.4	6,580.2

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MTC-OGPP-Oficina de Estadística

La red vial del SINAC existente al 2018, tuvo un incremento de 1 708 km respecto al año 2017. Dicho crecimiento es consecuencia del registro de nuevas vías vecinales, actualización de trayectorias y clasificaciones de carreteras a rutas departamentales y nacionales.

En las siguientes ilustraciones se observa la distribución de las tres distintas redes viales a lo largo de todo el territorio nacional para el último año disponible, que es el 2018.

Ilustración 3 Red Vial Nacional



TIPO DE SUPERFICIE	JERARQUÍA
Pavimentada	Nacional
No Pavimentada	Regional
Proyectada	Local
Reclassificación definitiva	

Fuente: MTC - SIT (PVA - PV) - ISCF y UOPP - Octubre 2018
 Modificación MTC - UOPP - Oficina de Estadística

Fuente: MTC



RED VIAL NACIONAL Por Departamento

km

CUSCO	2 438,5
PUNO	2 018,0
ÁNCASH	1 962,6
AYACUCHO	1 801,0
JUNÍN	1 788,5
CAJAMARCA	1 738,9
PURA	1 736,0
LIMA	1 684,4
AREQUIPA	1 497,1
HUANCAVELICA	1 451,0
HUÁNUCO	1 412,0
LA LIBERTAD	1 350,1
APURÍMAC	1 281,0
SAN MARTÍN	1 018,9
AMAZONAS	683,8
MADRE DE DIOS	857,0
ICA	703,7
TACNA	635,7
PASCO	590,2
LAMBAYEQUE	562,0
UCAYALI	490,2
MOQUEGUA	469,2
LORETO	291,3
TUMBES	150,2
CALLAO	44,9

El mapa y Red vial Existente y Proyectada

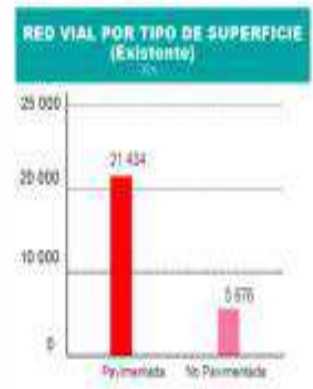
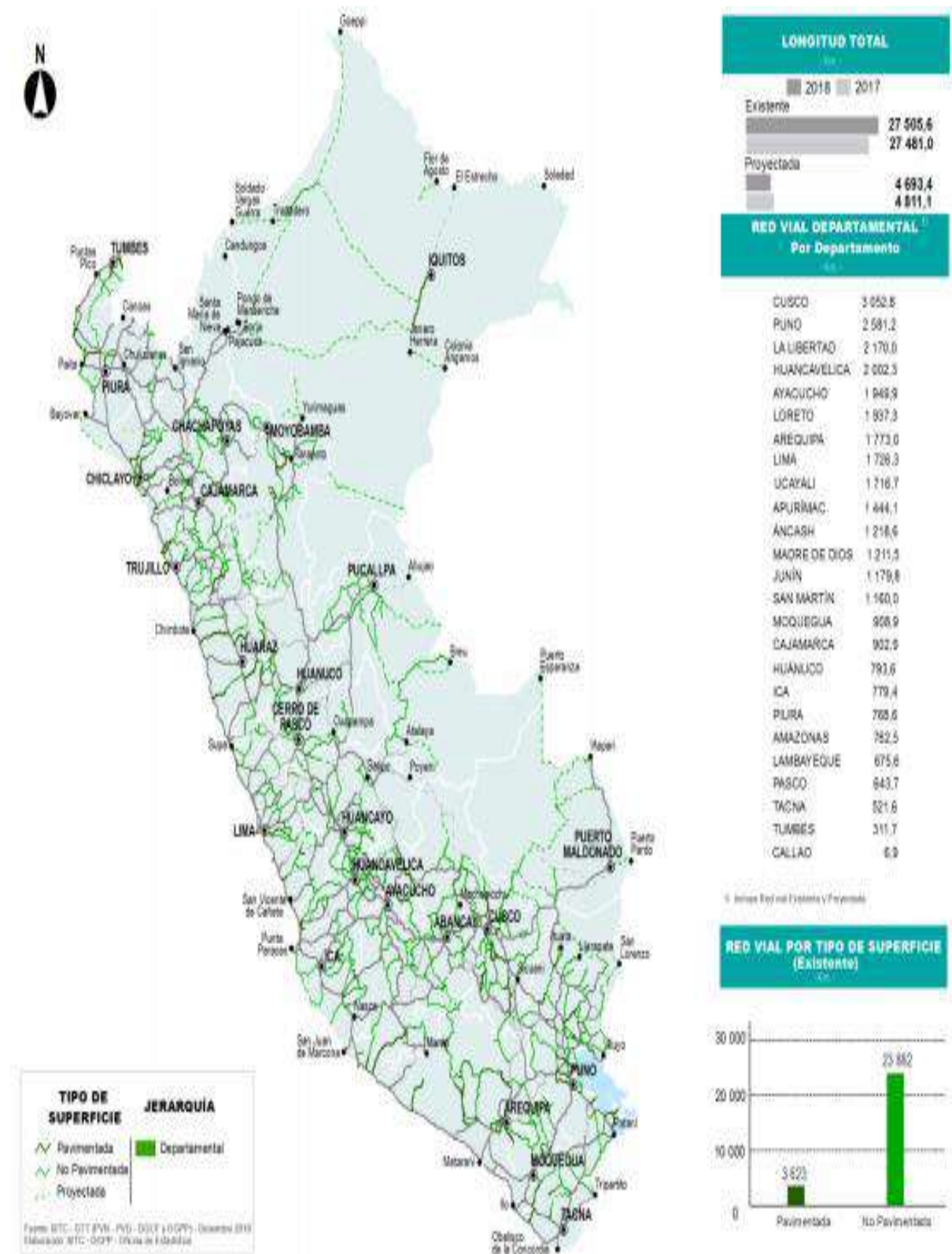


Ilustración 4 Red Vial Departamental



Fuente: MTC



RED VIAL DEPARTAMENTAL

Por Departamento

km

CUSCO	3 052,8
PUNO	2 581,2
LA LIBERTAD	2 170,0
HUANCAVELICA	2 002,3
AYACUCHO	1 949,9
LORETO	1 897,3
AREQUIPA	1 773,0
LIMA	1 728,3
UCAYALI	1 716,7
APURIMAC	1 444,1
ÁNCASH	1 218,6
MADE DE DIOS	1 211,3
JUNÍN	1 170,8
SAN MARTÍN	1 160,0
MOQUEGUA	958,9
CAJAMARCA	902,9
HUANUCO	793,6
ICA	779,4
PIURA	768,6
AMAZONAS	762,5
LAMBAYEQUE	675,6
PASCO	643,7
TACNA	521,6
TUMBES	311,7
CALLAO	6,9

© James Boyal en Proyecto Vial

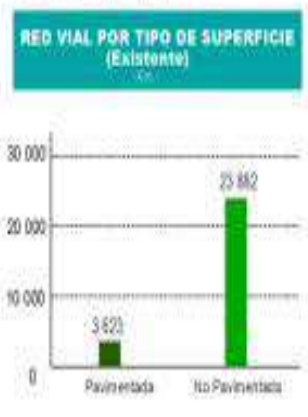
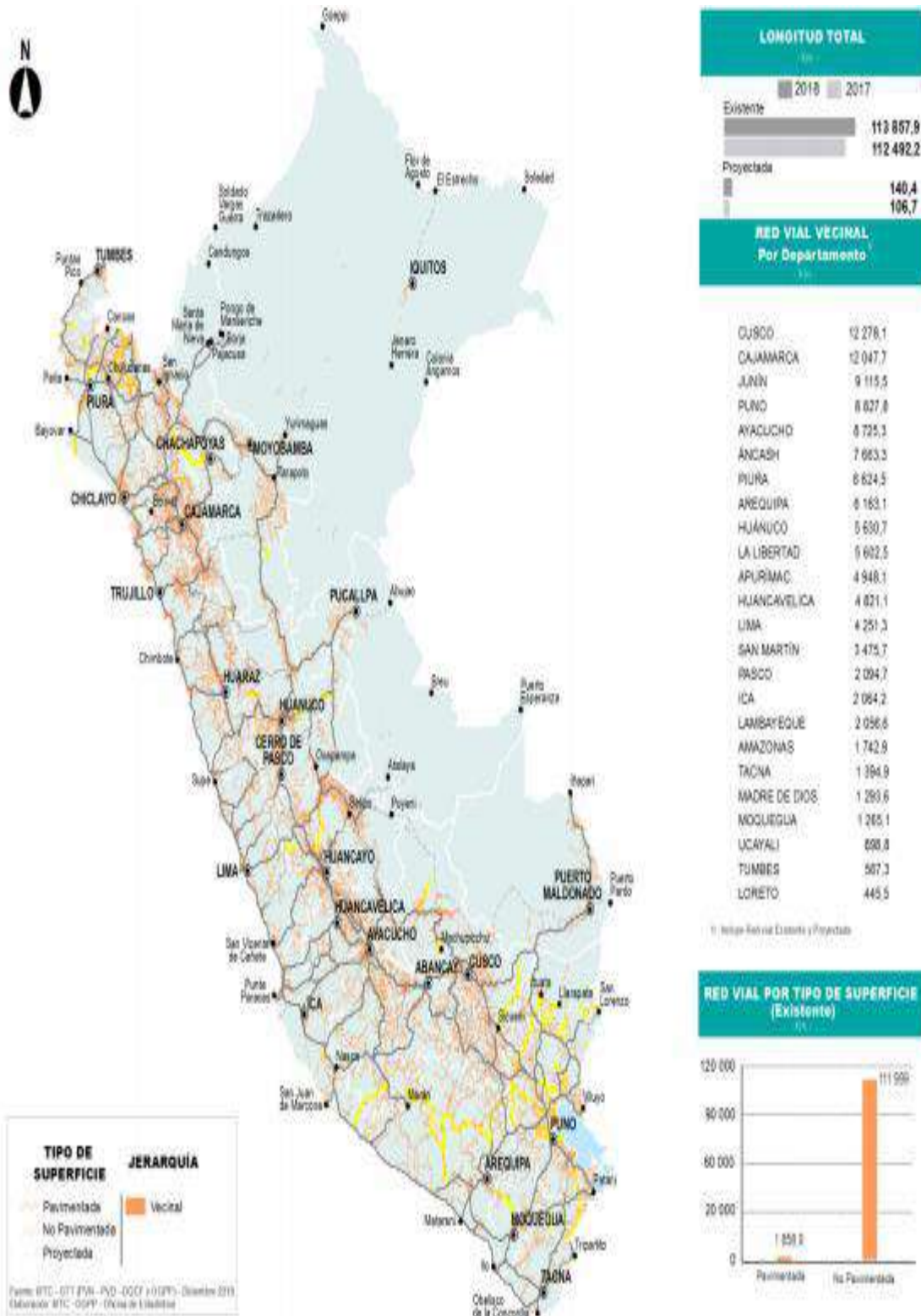


Ilustración 5 Red Vial Vecinal

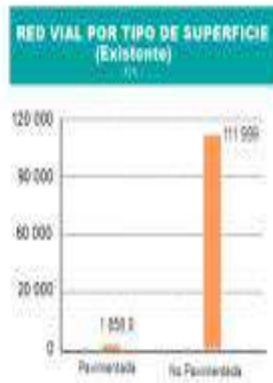


Fuente: MTC



CUSCO	12 278,1
CAJAMARCA	12 047,7
JUNIN	9 115,5
PUNO	8 827,8
AYACUCHO	8 725,3
ÁNCASH	7 663,3
PIURA	6 624,5
AREQUIPA	6 163,1
HUÁNUCO	5 630,7
LA LIBERTAD	5 602,5
APURIMAC	4 948,1
HUANCAYELICA	4 821,1
LIMA	4 251,3
SAN MARTIN	3 475,7
PASCO	2 094,7
ICA	2 084,2
LAMBAYEQUE	2 056,6
AMAZONAS	1 742,9
TACNA	1 394,9
MADRE DE DIOS	1 293,6
MOQUEGUA	1 265,1
UCAYALI	608,8
TUMBES	567,3
LORETO	445,5

1) Incluye Red Vial Existente y Proyectada



3.1.3. PUERTOS

3.1.3.1. Actores y clasificación de los puertos

Para facilitar la comprensión del estudio de mercado, se cita la clasificación de los puertos y los principales actores que intervienen en la gestión de los mismos en el Perú.

La Ley 27943 del Sistema Portuario Nacional (LSPN) publicada en el año 2003, refleja la siguiente clasificación:

-Según la titularidad de sus obras e instalaciones:

- Públicos: infraestructura y/o instalaciones son propiedad del Estado.
- Privados: dichos bienes son de propiedad privada.

-Según la ocupación y uso de sus obras e instalaciones o por la fórmula de administración de las mismas:

- General o Uso Público cuando existe obligación de poner los bienes portuarios a disposición de cualquier solicitante.
- Uso Exclusivo o de Uso Privado cuando el propietario los destina para sus propios fines. Los puertos privados de uso privado podrán ofrecer sus servicios a terceros.

-Según la actividad esencial que en ellos se desarrolla pueden ser:

- Multipropósito: pueden atender demandas portuarias diversas.
- Especializados: operan principalmente para un fin portuario predeterminado. Dentro de éstos, se pueden distinguir puertos completos o terminales portuarios: comerciales, minero-industriales, pesqueros y marinas.

-Por su ubicación:

- Marítimos.
- Fluviales.
- Lacustres.

-Según su alcance y ámbito:

- Nacionales
- Regionales

Los principales actores que intervienen en la gestión y formulación de los planes de desarrollo de la infraestructura portuaria son los siguientes:

[Dirección General de Transporte Acuático \(DGTA\)](#): parte del MTC, es un órgano de línea de ámbito nacional, tiene a su cargo el control, supervisión y facilitación de los sistemas de transporte acuáticos del país. Para realizar sus funciones, la DGTA cuenta con las siguientes direcciones:

- **Dirección de Infraestructura e Hidrovías:** es la unidad orgánica encargada de promover y ejecutar acciones orientadas a impulsar y fortalecer el desarrollo y modernización de las vías navegables en el país.
- **Dirección de Actividad Naviera:** es la unidad orgánica encargada de promover y administrar las actividades empresariales en el ámbito naviero y multimodal, las regula y otorga licencias y permisos de operación.

[Autoridad Portuaria Nacional \(APN\)](#): adscrita al MTC, está encargada del desarrollo del Sistema Portuario Nacional, el fomento de la inversión privada en los puertos y la coordinación de los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios.

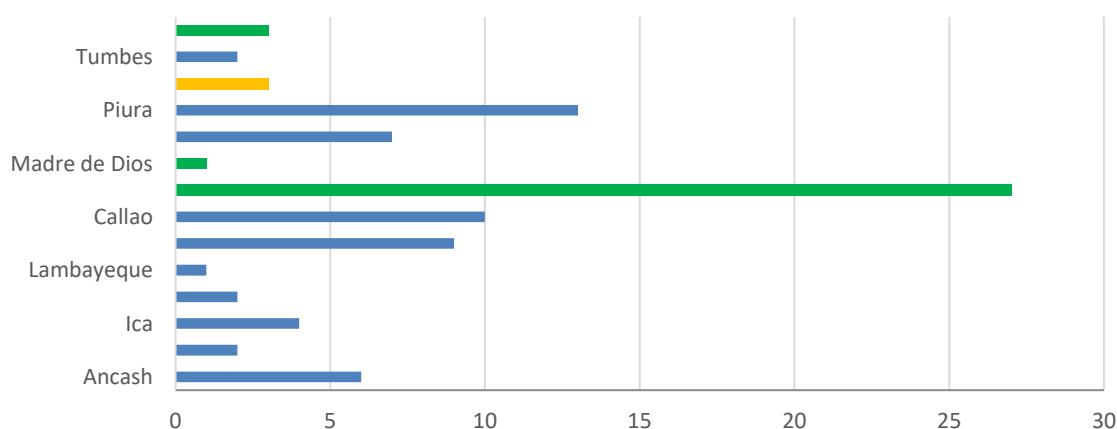
[Empresa Nacional de Puertos \(ENAPU\)](#): es el administrador portuario que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública.

3.1.3.2. Gestión de los puertos

En concordancia con la LSPN N° 27943, y el Plan de Desarrollo Portuario Nacional, el Perú está constituido por un total de 45 localidades con puertos operativos que albergan a 90 Terminales Portuarios (TP) o Instalaciones Portuarias (IP) con las licitaciones y certificaciones correspondientes para su operación.

Por su ámbito geográfico y tal y como se refleja en el siguiente gráfico, 56 IP son marítimos (reflejados en color azul), 31 IP son fluviales (color verde) y 3 IP son lacustres (color naranja).

Gráfico 7 Infraestructura portuaria por ámbito



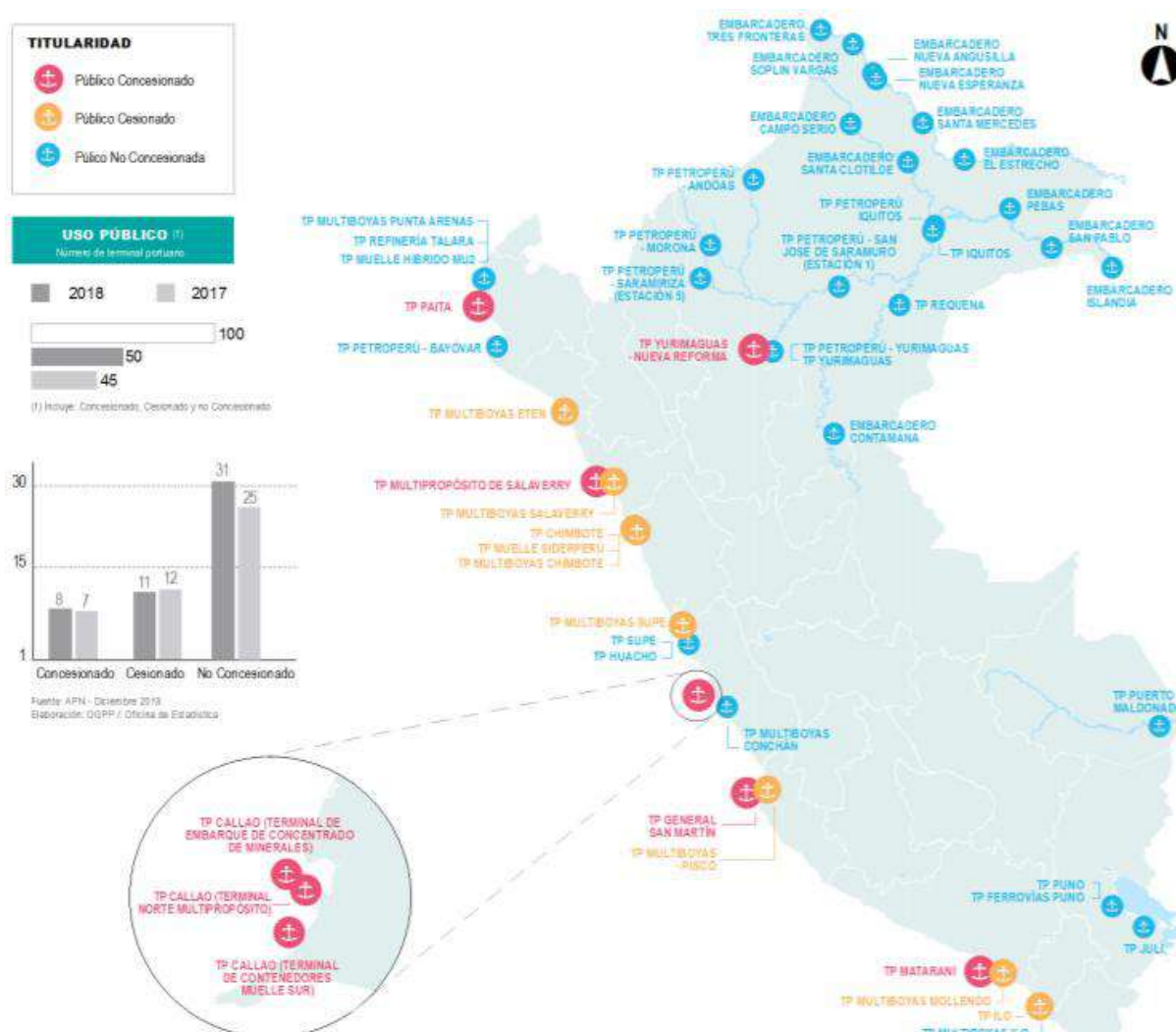
Fuente: MTC

Según la titularidad de los TP, se tiene que 50 TP son Públicos (Concesionados y No Concesionados) y 40 TP son Privados. De los Terminales Portuarios Públicos, el Estado otorgó en Concesión 8 TP. Asimismo, 3 TP operativos se encuentran en proceso de promoción para su concesión. Con respecto a los 42 TP No Concesionados, 9 TP están Concesionados, 6 TP son administrados por ENAPU S.A., y 27 TP son administrados por Gobiernos Subnacionales y otras entidades.

Por el alcance de operación de los Terminales Portuarios, 44 TP son de alcance Nacional, que permiten operaciones de comercio internacional y tráfico de cabotaje, y 46 TP son de alcance Regional.

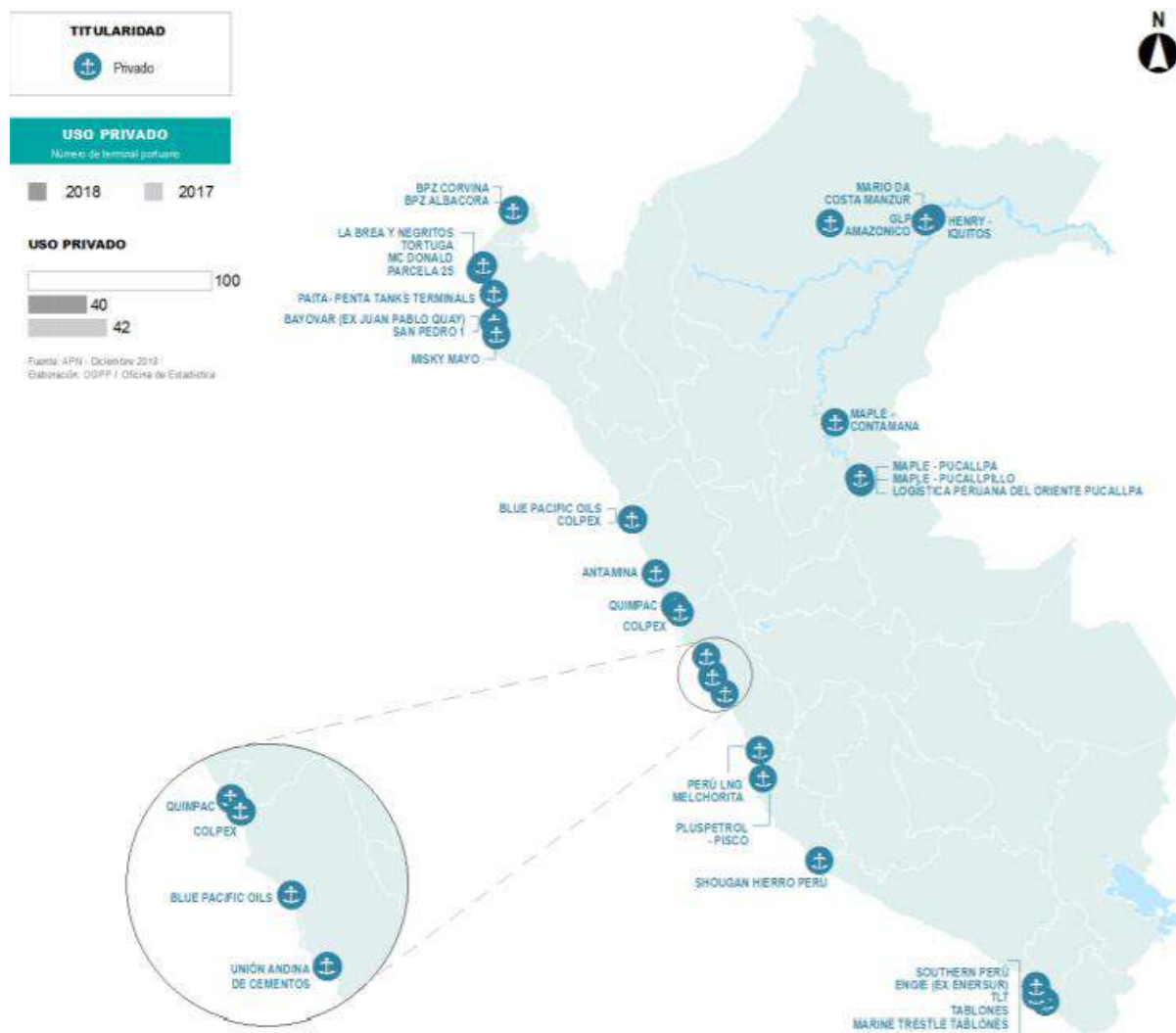
Por su uso y propiedad, 33 TP son de uso público, y 57 TP son de uso privado.

Ilustración 6 Infraestructura portuaria pública



Fuente: MTC

Ilustración 7 Infraestructura portuaria privada



Fuente: MTC

El OSITRAN supervisa y regula 8 terminales portuarios ubicados en diversas regiones del país, que brindan servicios a exportadores e importadores, permitiendo el intercambio de productos peruanos a nivel internacional. Un aspecto clave para el desarrollo económico del país es contar con un sistema de infraestructuras que permitan incrementar la productividad de la cadena logística y dentro de éstas, los puertos marítimos y fluviales juegan un papel clave. Las infraestructuras portuarias han permitido que el Perú se posicione como uno de los más importantes puntos comerciales marítimos de la región. El puerto de Callao, situado en la costa central del litoral peruano en la ciudad portuaria de Callao, es el principal puerto peruano y donde se concentran los mayores volúmenes de carga. Se considera un centro logístico a través del cual circula la mayor parte de los bienes que entran o salen de Perú y es el punto de conexión con los principales puertos del Pacífico.

Además, este organismo supervisa y regula las tarifas y la política comercial que aplica la ENAPU en los puertos del Estado. La ENAPU fue en su momento el único operador portuario del país, pero a

través de un proceso de privatización ha concesionado sus mayores terminales en los últimos años a empresas privadas, como es el caso del grupo APM Terminals Callao, el cual asumió las operaciones del puerto de mayor actividad en Perú, Callao. Los siete terminales portuarios operados por la ENAPU son los siguientes: Ilo, Muelle al servicio del Perú en Arica, Huacho, Supe, Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado.

En cuanto a los **movimientos de carga portuaria**, durante el año 2018, el último año del que disponemos de datos oficiales, la Autoridad Portuaria Nacional recibió 17.730 naves y despachó 18.070 naves a nivel nacional, lo que supuso un aumento del 8,5% y del 9,9% respectivamente si comparamos con el año anterior.

En el ámbito marítimo, hubo una disminución en el número de naves recibidas del 1 %. Los puertos que presentaron mayor variación fueron los puertos de Paita, Pisco y Matarani, con disminuciones del 7, 6,1 y 7,3% respectivamente. El puerto de Callao aumentó en un 1,4%. En el ámbito fluvial, se observó un aumento de naves recibidas del 14,4%, debido principalmente al aumento del tráfico en el puerto de Yurimaguas y a la inclusión del puerto de Santa Rosa. Los puertos con mayor afluencia fueron Iquitos y Nauta.

El crecimiento económico del país, sumado a su centralización en la ciudad de Lima, trae consigo una sobrecarga de las infraestructuras que se ha concentrado en el eje Lima-Callao, especialmente por el transporte terrestre. Cerca del 90% del movimiento de carga está concentrado en dicho eje, lo que provoca que el transporte terrestre en la carretera Central, las carreteras de Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA Sur e IIRSA Norte) y la Panamericana esté saturado.

Como consecuencia del alto volumen de congestión que se genera en las vías terrestres a raíz de las actividades portuarias, se ha planteado para los próximos años una serie de alternativas que permitirían descongestionar las principales vías que conectan el puerto del Callao y ofrecer otras alternativas para evitar que las empresas peruanas se vean obligadas a transportar sus mercancías a Lima para posteriormente exportarlas a sus clientes en el extranjero. En palabras de Javier Lancha, Director General de APM Terminals Callao, el sector portuario se caracteriza por un incremento de la capacidad de los barcos, el aumento de poder de las compañías navieras y la disminución en la frecuencia de viajes, lo que trae consigo la selección de puertos a nivel mundial que tengan la capacidad de atender esta realidad.

Uno de los principales obstáculos al pleno desarrollo del sector en el país es la limitación que tiene el cabotaje en la costa peruana, que, hasta el año pasado excluía a las embarcaciones de bandera extranjera en travesía internacional del traslado de mercancías nacionales entre puertos peruanos, lo que supone una concentración del transporte en carretera.

El pasado agosto de 2019, se publicó el [Decreto Supremo 029-2019MTC](#) que aprueba el Decreto Legislativo N° 1413 (Ley de Cabotaje) para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de

cabotaje de pasajeros y de carga en la costa peruana. De esta forma, se crea el procedimiento administrativo para prestar servicios de transporte marítimo de carga y pasajeros en tráfico de cabotaje así como el transporte de gas natural en naves metaneras. La ley indica que el tráfico de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga es realizado por persona natural o persona jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero y que haya obtenido el correspondiente permiso de operación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Para realizar el cabotaje marítimo las naves deben contar con la certificación de clase otorgada por una clasificadora, miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), y contar con coberturas de protección e indemnización o responsabilidad civil. Asimismo, las naves y la prestación del servicio cumplen con las disposiciones de seguridad, protección y de conservación del medio ambiente acuático, de acuerdo a la normativa nacional y los convenios internacionales.

3.1.4. AEROPUERTOS

3.1.4.1. Actores y clasificación de los aeropuertos

[Dirección General de Aeronáutica Civil \(DGAC\)](#): es un órgano de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil en el Perú y se encarga de fomentar, regular y administrar el desarrollo de las actividades del transporte aéreo así como la navegación aérea civil dentro del territorio nacional. Entre otros, propone y ejecuta las políticas del sector en materia de aeronáutica civil, participa en la formulación, seguimiento y evaluación de planes de desarrollo en materia aérea y formula y aprueba el Plan Nacional de Navegación Aérea.

[Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial \(CORPAC\)](#): proporciona las instalaciones, servicios y procedimientos para la navegación aérea, conformando así un sistema integrado. Ofrece todos los servicios necesarios para el tránsito efectivo de las aeronaves comerciales que utilizan el espacio aéreo peruano, así como los servicios relacionados para los pasajeros; estos servicios pueden agruparse por: servicios prestados a las aeronaves durante el vuelo y al momento de su aterrizaje, (control de tránsito aéreo) y servicios que se brindan exclusivamente en los aeropuertos (seguridad o capacitaciones).

[Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte \(OSITRAN\)](#): supervisa y regula 18 aeropuertos concesionados ubicados en distintas ciudades del territorio peruano.

Según el Anuario Estadístico 2018, el Perú cuenta con 128 aeródromos en operación. Sobre la titularidad de los aeródromos operativos, 67 de ellos son de propiedad pública y 61 son de propiedad privada.

Tabla 4 Infraestructura aeroportuaria por titularidad (último año disponible, 2018).

Titularidad	Número de aeródromos
TOTAL	128
Pública	67
Aeropuerto	30
Aeródromo	36
Helipuerto	1
Privada	61
Aeródromo	21
Helipuerto	40

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MTC-OGPP-Oficina de Estadística

Respecto a los aeródromos de propiedad Pública, el Estado ha otorgado 19 aeródromos en Concesión, de los cuales 18 aeropuertos prestan el servicio de operación por las concesionarias y el aeropuerto de Andahuaylas continúa siendo administrado por CORPAC S.A. De los aeródromos públicos No Concesionados, 29 se encuentran administrados por CORPAC S.A. y 20 se encuentran bajo la administración de otras entidades.

3.1.4.2. Gestión de los aeropuertos

El servicio de pasajeros para el periodo 2009 - 2018, registra un continuo crecimiento, pasando de transportar 9,7 millones de pasajeros en el año 2009 a 24,6 millones de pasajeros durante el año 2018. Es así como, el crecimiento promedio anual fue de 10,4% y el acumulado en el periodo fue de 152,4%.

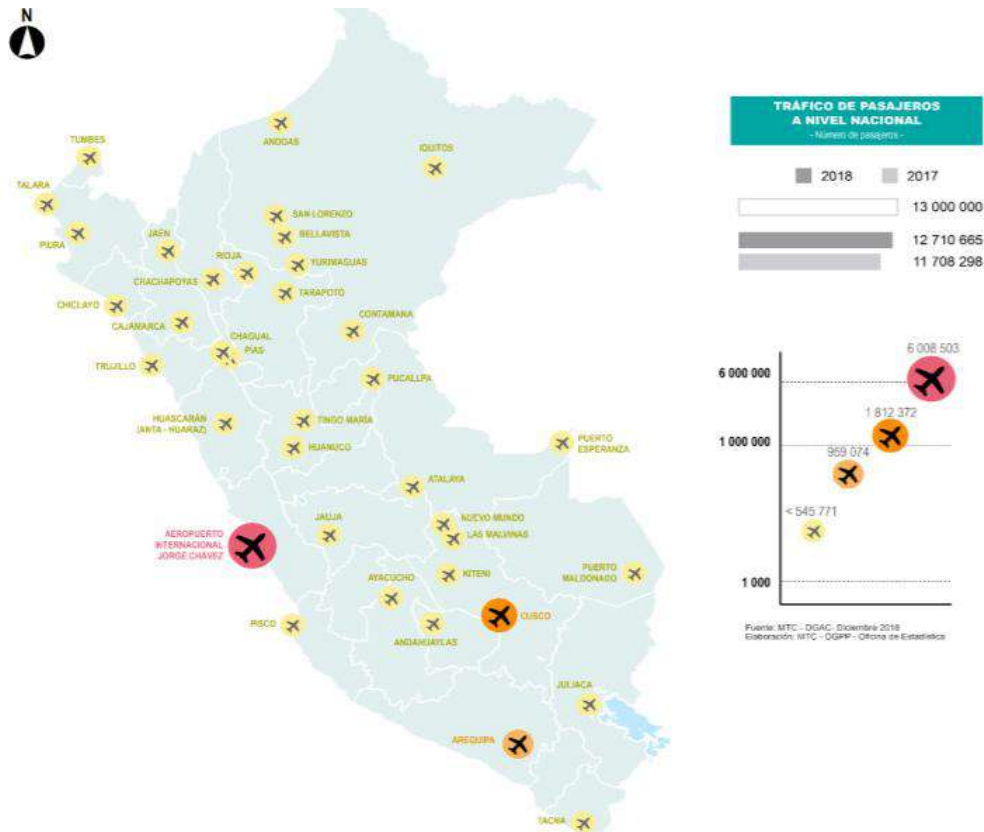
Respecto a su participación durante el año 2018, según el Anuario Estadístico de OSITRAN, el tráfico aéreo de pasajeros a nivel nacional representó el 52%. El 48% restante corresponde al tráfico de pasajeros en rutas internacionales. Adicionalmente, se aprecia que la demanda estacional del servicio se da en los meses de julio y agosto en rutas nacionales donde se produce el mayor movimiento de pasajeros; mientras que en las rutas internacionales son los meses de julio y diciembre los de mayor movimiento de pasajeros.

En los últimos diez años, el comportamiento del flujo aéreo de pasajeros de acuerdo al servicio, muestra un crecimiento acumulado de 232,6% para el servicio regular, mientras que el servicio no regular y el servicio turístico registraron variaciones de -41,4% y 10,6% respectivamente. En promedio, el servicio regular y turístico creció anualmente en 14,3% y 1,2% respectivamente; a diferencia del servicio no regular que en promedio se redujo en 2,9%.

En lo referente a aeropuertos, el aeropuerto internacional Jorge Chávez en Lima movió el 47.3% de los pasajeros en rutas nacionales. El segundo aeropuerto que registra mayor movimiento de pasajeros fue el Velasco Astete ubicado en el Cusco con el 14.3%. Asimismo, los aeropuertos de Arequipa, Iquitos, Piura y Tarapoto concentraron el 19%. Finalmente, los otros 85 aeropuertos

representan el 19.5% del movimiento de pasajeros en rutas nacionales registrados por 91 aeródromos.

Ilustración 8 Tráfico de pasajeros a nivel nacional por aeródromos



Fuente: MTC

En cuanto a rutas internacionales, el movimiento de pasajeros en rutas estuvo presente en cinco aeropuertos, siendo el principal escenario el aeropuerto Jorge Chávez en Lima donde se movilizó al 98.9% del total de pasajeros, seguido por el aeropuerto Velazco Astete en Cusco con un 1.0% y el 0.1% restante fue movilizadado en los aeropuertos de Chiclayo, Arequipa y Puerto Maldonado.

Durante el periodo 2009 - 2018, el comportamiento del movimiento aéreo de carga de acuerdo al servicio, muestra un crecimiento acumulado de 40,9% para el servicio Regular mixto, mientras que el servicio No regular mixto y el servicio No regular de carga exclusiva registraron variaciones de -85,4% y 29,2% respectivamente. En promedio, los servicios Regular mixto y No regular de carga exclusiva crecieron anualmente en 3,3% y 0,3% respectivamente; a diferencia del servicio No regular mixto, quien en promedio se contrajo en 11,8%.

En los últimos diez años, el movimiento de carga en rutas internacionales registró un crecimiento acumulado para los servicios de No Regular de Carga Exclusiva y Regular mixto de 74,1% y 62,5% respectivamente.

Actualmente OSITRAN supervisa y regula 18 aeropuertos concesionados ubicados en distintas ciudades del territorio peruano y regula las tarifas y la política comercial que aplica CORPAC en los aeropuertos del Estado.

El primero de los aeropuertos concesionados al sector privado fue el AIJCH, en el año 2001, siendo el adjudicatario Lima Airport Partners. Actualmente hay 19 aeropuertos concesionados al sector privado, integrados en 4 grupos:

- **Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Lima):** principal aeropuerto del país, fue otorgado en concesión en el año 2001 con una inversión comprometida de USD 1.061 millones.
- **Primer grupo de Aeropuertos Regionales:** está conformado por 12 aeropuertos, de los cuales 11 están ubicados en las provincias norte y centro de Perú y el aeropuerto de Pisco ubicado al sur de la ciudad de Lima. De este modo, la infraestructura aeroportuaria a cargo de la concesionaria ADP conecta a dichas ciudades con Lima. Los aeropuertos de la concesión se enumeran a continuación: Capitán FAP Pedro Canga Rodríguez (Tumbes), Capitán FAP Victor Montes Arias (Talara), Capitán FAP Guillermo Concha Ibérico (Piura), Mayor General FAP Armando Revoredo Iglesias (Cajamarca), Capitán FAP Jose A. Quiñones González (Chiclayo), Aeropuerto de Chachapoyas (Chachapoyas), Cadete FAP Guillermo del Castillo Paredes (Tarapoto), Cadete FAP Carlos Martínez de Pinillos (Trujillo), Comandante FAP Germán Arias Graziani (Huaraz), Coronel FAP Francisco Secada Vignetta (Iquitos), Capitán FAP David Abenzur Rengifo (Pucallpa), Capitán FAP Renán Elías Olivera (Pisco)
- **Segundo grupo de Aeropuertos Regionales:** formado 5 aeropuertos ubicados en las provincias del Sur del Perú, todos ellos concesionados en el año 2011: Alfredo Rodríguez Ballón (Arequipa), Coronel FAP Alfredo Mendiivil Duarte (Ayacucho), Inca Manco Capac (Juliaca), Padre Aldamiz (Puerto Maldonado) y Coronel FAP Carlos Ciriani Santa Rosa (Tacna).

Aeropuerto Internacional de Chinchero-Cusco: en el año 2019 se ha adjudicado el proyecto del aeropuerto a Korea Airport Corp (KAC) con una modalidad de contrato Estado-Estado, valorado en un monto de USD 484 millones y cuya entrega se estima en 2024. Esta nueva infraestructura aeroportuaria ayudará a sostener el crecimiento del número de turistas peruanos y extranjeros hacia Cuzco.

Los concesionarios de los 19 aeropuertos gestionados por entes privados se reflejan en la siguiente tabla:

Tabla 5 Consorcios adjudicatarios en aeropuertos concesionados

Infraestructuras	Entidad prestadora	Empresas del consorcio
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC)	Lima Airport Partners S.R.L (LAP)	Fraport AG, con el 70,01% del capital social (Alemania), International Finance Corporation, con el 19,99 % (grupo Banco Mundial), y el Fondo de Inversión en infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI S.A., con el 10%
Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	Aeropuertos del Perú (ADP)	GBH Investments S.A, con el 69,23% y Talma Servicios Aeroportuarios S.A. con el 30,77%
Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	Aeropuertos Andinos del Perú (AAP)	Andino Investment Holding y la Corporación América (A.C.I. Airports International de Argentina al 50 %)
Aeropuerto Internacional Chinchero-Cusco (AICC)	Korea Airports Corp (KAC)	Dohwa Engineering, Kunwon Engineering y Hanmi Global

Fuente: OSITRAN-MTC

3.2. EDIFICACIÓN

3.2.1. Delimitación y datos del sector

Este sector comprende la parte de la construcción dedicada a la edificación de viviendas, oficinas, hoteles, centros comerciales, sanitarios, educativos, etc. en Perú.

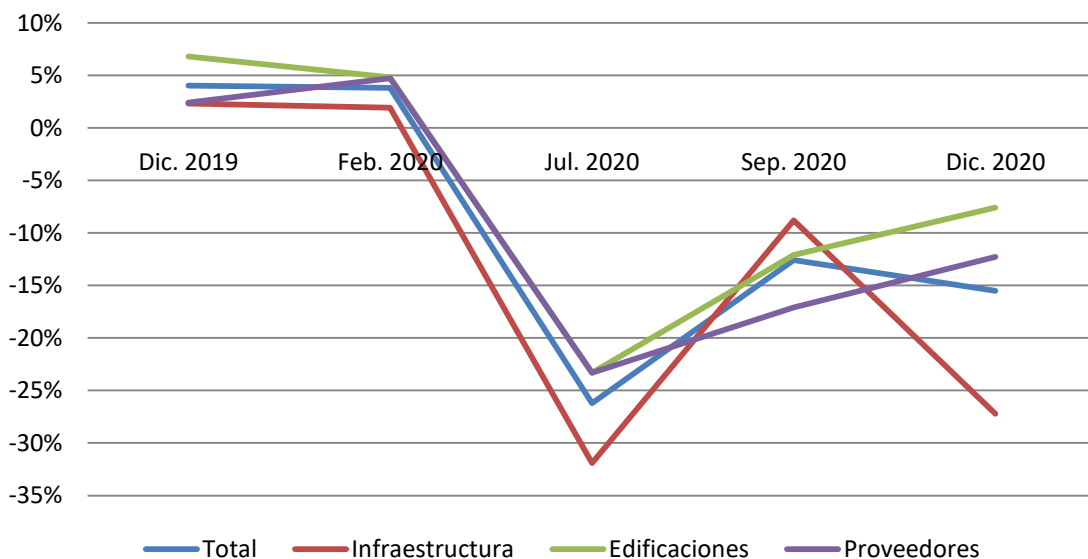
En los últimos años, y hasta la pandemia provocada por el COVID-19, el mercado de la edificación en Perú venía impulsado por la creciente prosperidad del país, que había elevado la renta disponible de las familias, y mejorando la situación financiera de las empresas y del sector público.

En cuanto a las perspectivas del sector, los consultores privados tienen posiciones dispares sobre el futuro, algunos señalaban en agosto de 2020 que el sector cerraría el año con una caída de 23,8 % y se llegaría a recuperar en 16,1 % al año 2021, por un efecto rebote. Es decir, el sector no llegaría a recuperar los niveles previos a la pandemia de la COVID-19 sino en dos o tres años más. Otros más optimistas proyectaban en mayo de 2020 una caída de 40,2 % para el año 2020 y una recuperación récord de 37,6 % para el año 2021.

En la presentación de la 25ª edición del Estudio de Mercado de Edificaciones Urbanas de la Cámara Peruana de la Construcción (CAPECO), su Director Ejecutivo, Guido Valdivia, destacó los siguientes datos:

- El PIB de la construcción creció en septiembre de 2020 por primera vez desde que empezó la pandemia.
- La obra pública cayó un 44% en los primeros nueve meses del 2020.
- El consumo de cemento va a ser el segmento del sector que más rápido se recupere.
- Cada vez, las expectativas empresariales son menos pesimistas desde que ha empezado la pandemia.

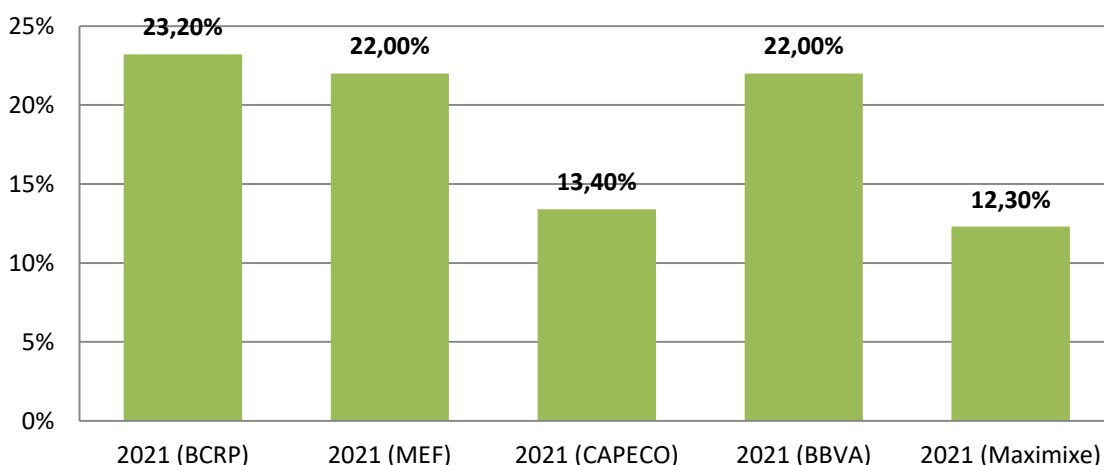
Gráfico 8 Evolución de las expectativas empresariales sobre la variación de las operaciones en el sector construcción.



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC Nº36 CAPECO

- Las proyecciones sobre el PIB en la edificación son positivas para el 2021 según las siguientes instituciones y bancos:

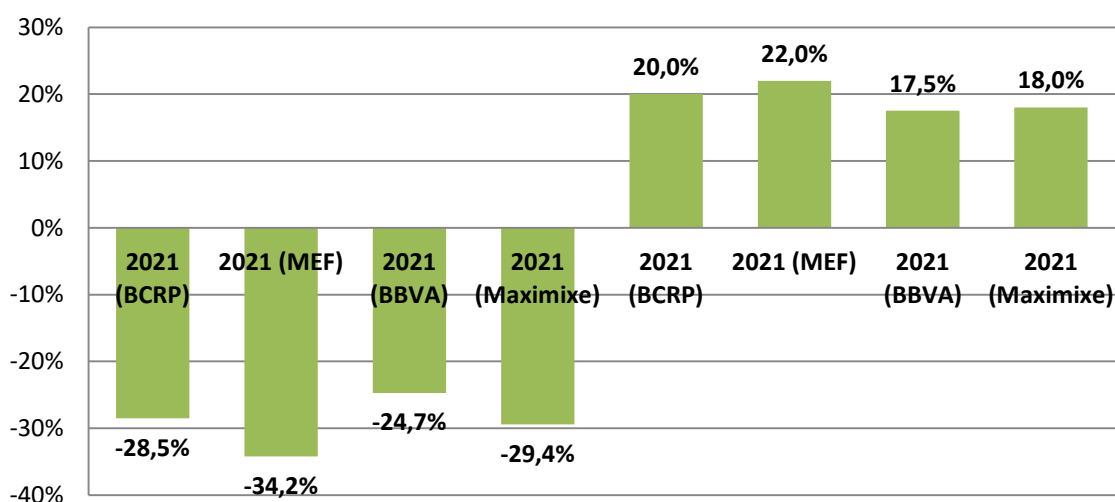
Gráfico 9 Proyecciones sobre PIB en la edificación para 2021



Fuente: BCRP, MEF, CAPECO, BBVA, Maximixe.

- Los desembolsos de créditos hipotecarios cayeron un 38% en diez meses, pero llevan creciendo desde abril del 2020.
- De cara al 2021, **este sector proyecta una importante recuperación**, impulsado por el posible incremento de 16% en la inversión en nuevos proyectos. Asimismo, a diferencia de este 2020, la obra pública liderará el crecimiento sectorial.
- Los empresarios consultados por la CAPECO consideran que sus operaciones en el 2021 se recuperen hasta alcanzar un crecimiento de 13.4%.
- A pesar de la caída de un 29% de la inversión privada en el 2020, según proyecciones este año 2021 repuntará.

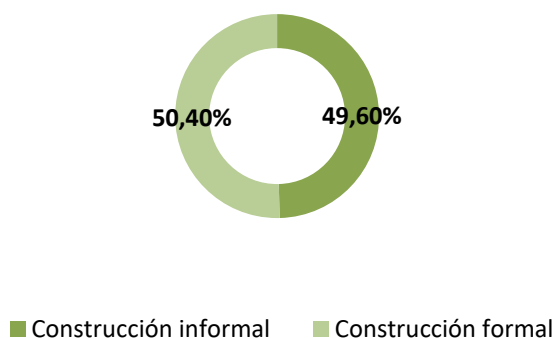
Gráfico 10 Inversión privada 2020-2021 (% variación real).



Fuente: BCRP, MEF, CAPECO, BBVA, Maximixe (proyecciones a 2021).

- El mercado informal ha sido el más dinámico en el periodo del 2020:

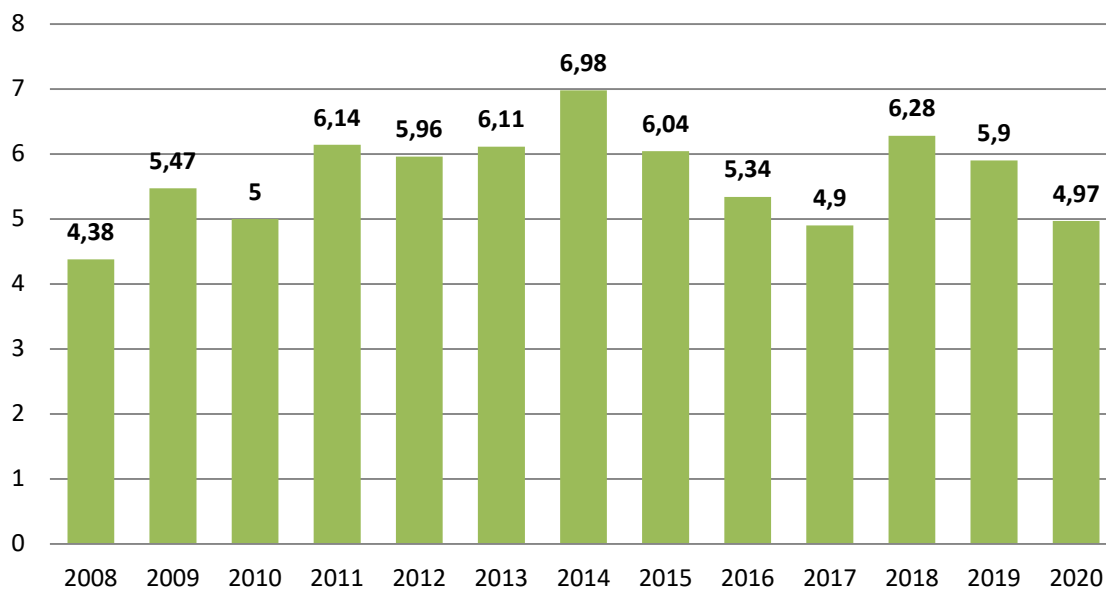
Gráfico 11 Distribución de ingresos por ventas de los proveedores de materiales y servicios en el 2020



Fuente: Encuesta de Expectativas del IEC N°36 CAPECO

- La actividad edificadora en Lima Metropolitana cayó un 15.7% en el 2020

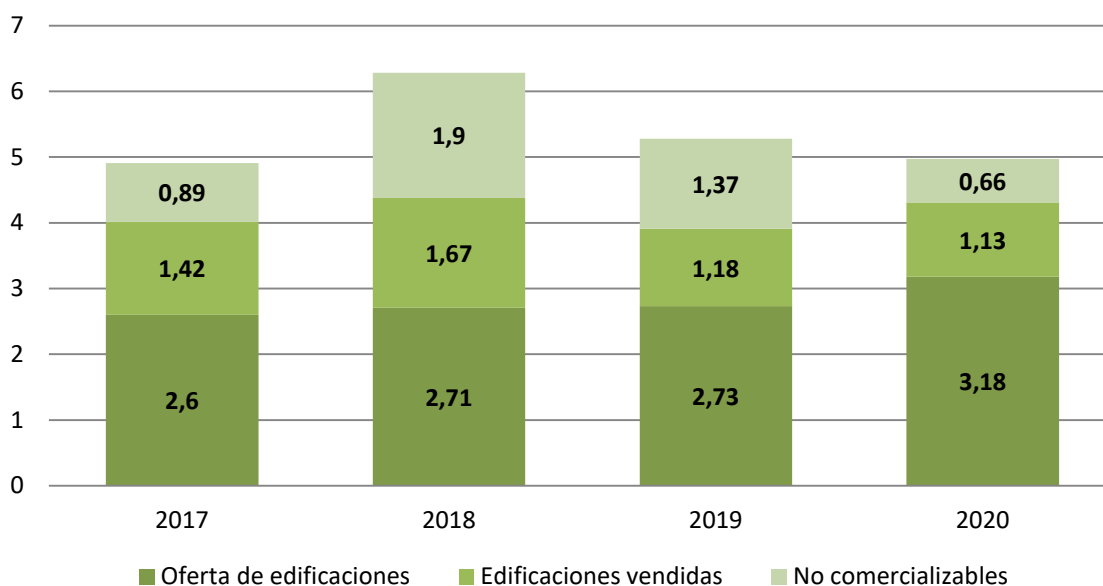
Gráfico 12 Actividad edificadora total 2008-2020 (millones de m2).



Fuente: CAPECO

- Las edificaciones vendidas en Lima Metropolitana retrocedieron en el 2020 un 37% respecto al 2019. Sin embargo, la oferta de edificaciones ha crecido en el 2020 como se refleja en el siguiente gráfico:

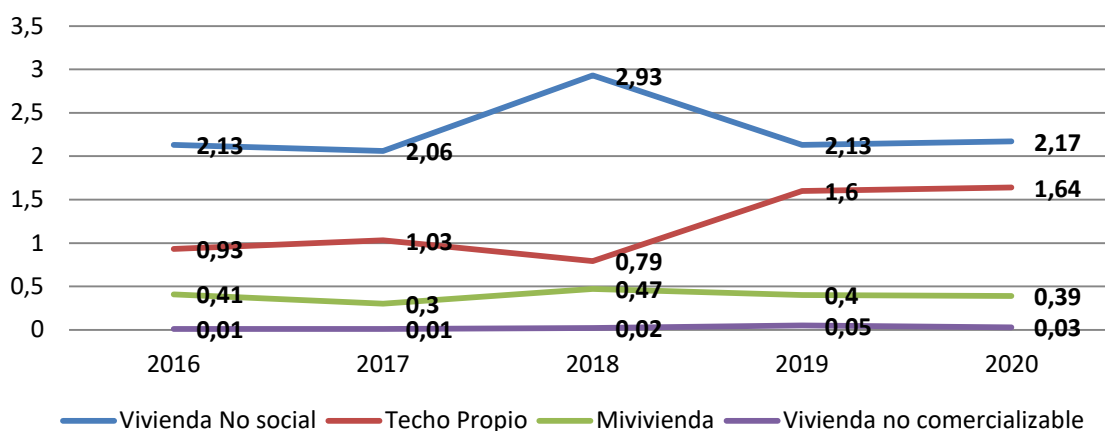
Gráfico 13 Actividad edificadora total 2017-2019 (millones de m2)



Fuente: CAPECO

- La vivienda concentró el 85% de superficie edificada en el 2020 con 4.22 millones de metros cuadrados construidos, frente a los locales comerciales con 0.09 millones de metros cuadrados construidos en 2020; las oficinas con 0.16 millones de metros cuadrados construidos y las demás edificaciones con 0.49 millones de metros cuadrados construidos en el 2020.
- En cuanto a las diferentes formas de adquisición de vivienda en Perú, Mivivienda (de la que se hablará más adelante en este estudio) ha tenido una oferta récord de 1.64 millones de metros cuadrados en el 2020.

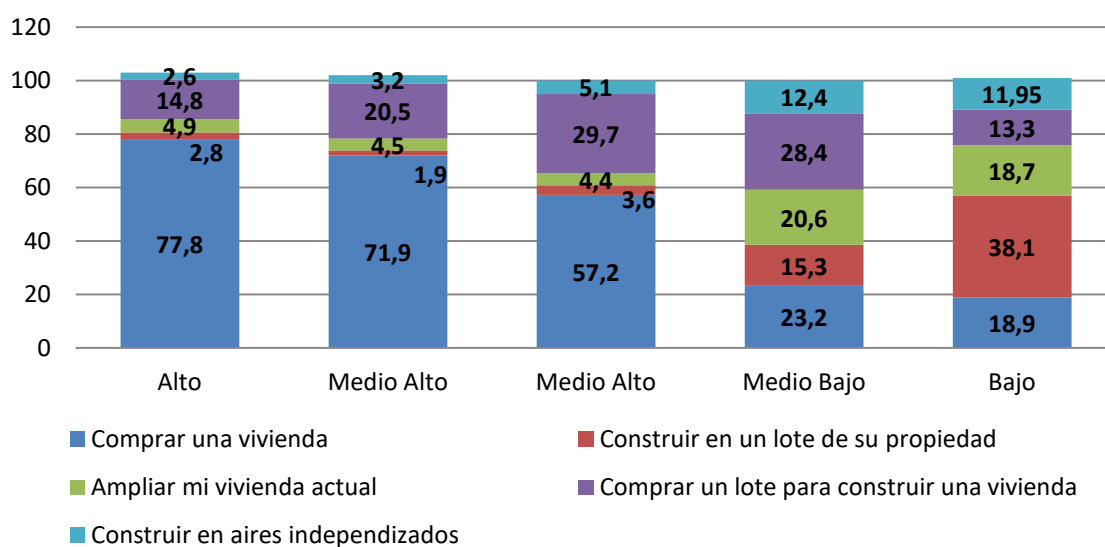
Gráfico 14 Superficie edificada de vivienda por segmento 2016-2020 (millones de metros cuadrado)



Fuente: CAPECO

- La estructura de la demanda potencial por NSE se mantiene

Gráfico 15 Demanda potencial por solución habitacional según NSE (%)



Fuente: CAPECO

3.2.2. Cambios en la demanda

Los cambios cualitativos en la demanda para el sector en este último año han sido entre otros los siguientes:

- El 83% de quienes conforman la demanda efectiva de adquisición de vivienda indica que la destinaría a su uso como vivienda principal. En 2019 la demanda fue de 60%.
- El 40% espera comprar un departamento, en tanto que el 51% desea una casa independiente. En el 2019, la preferencia por departamento era de 46%.
- Hay un 14% de demandantes que desean vivir en un departamento que prefieren que este se encuentre en el primer piso. La preferencia de esta opción ha disminuido a la mitad respecto al 2019.
- Un 89% de demandantes efectivos de compra de vivienda quieren que esta tenga un área construida menor o igual a 100 metros cuadrados. En el 2019 esta proporción era del 60%.
- En cuanto a Lima, un 22% de demandantes que comprarían una vivienda quiere que esta se sitúe en Lima Norte, un 20% en Lima Moderna y un 19% en Lima Top.
- El 99% de demandantes efectivos tomarían un crédito para adquirir la vivienda. En 2019 el porcentaje era de 84%.
- El 59% de los demandantes desea acceder al financiamiento bancario por un plazo mayor a 15 años, lo que significa un aumento de 12.3 puntos porcentuales respecto al 2019.
- Un 88% de la demanda efectiva para la compra de vivienda está dispuesta a pagar un máximo de 20% del precio del inmueble como cuota inicial. En el 2019 este dato era de un 84%.
- El 61% de demandantes efectivos de lotes señalan que lo comprarían en una urbanización nueva ejecutada por una empresa inmobiliaria. En 2019 tal preferencia era de casi la mitad.
- El 62% de demandantes desean adquirir lotes con un área igual o menor de 100 metros cuadrados, siendo el área promedio de 123 metros cuadrados.
- Se reduce un 18% el monto que se invertiría para adquirir la vivienda, con respecto al año 2019. La inversión promedio de este año asciende a 244,878 soles.
- El 97% de quienes desean adquirir un lote habilitado para vivienda lo pagarán al crédito. En el 2019 la intención era del 90%.
- Un 50% de las construcciones sobre lote propio tendría un área de hasta 50 metros cuadrados. El área promedio de la vivienda por construir es de 60 metros cuadrados.
- El 64% de hogares que construirían su vivienda no pagarán más de 50,000 soles por la construcción y estarían dispuestos a invertir un promedio de 54,311 soles en la obra, monto inferior en 29% al que se estimó en 2019.
- El 98% de los demandantes efectivos de construcción de vivienda sobre lote propio deberá tomar un crédito para financiar las obras. Ha habido un incremento de 17.3 puntos porcentuales en la proporción de hogares que deben recurrir a un financiamiento.

3.2.3. Perspectivas sectoriales para el 2021

Para el 2021, se espera una recuperación significativa de la actividad constructora e inmobiliaria en el país. De acuerdo con fuentes oficiales, el sector crecería alrededor de un 22% en el 2021.

De acuerdo con las proyecciones del BCR, la inversión pública, que cayó en el 2020 debido a la paralización de las obras durante la pandemia del covid-19, crecería 14% en el 2021 y 4% en el 2022, por el impulso de las obras de reconstrucción, los proyectos del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad y el estímulo de las obras paralizadas.

Además, las empresas de la construcción, prevén un incremento del 13% en sus niveles de actividad para el 2021, proporción que se eleva a 7% en el segmento de promotores inmobiliarios, de acuerdo con el IEC CAPECO de diciembre de 2020.

Alcanzar estas metas implica un gran desafío por la persistencia de la crisis sanitaria, de la difícil coyuntura económica, y de la incertidumbre generada por la precariedad del proceso de transición y la dispersión de candidatos a las elecciones generales. Pero también influirá en el resultado sectorial del 2021 las limitaciones estructurales que afectan tanto a la inversión pública como privada en el Perú.

3.3. ANÁLISIS DAFO DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN EN PERÚ.

FORTALEZAS

Imagen positiva del sector debido al desarrollo del mercado de vivienda en todo el ámbito nacional.

Demanda en la autoconstrucción presenta crecimientos sostenido.

Proyectos en edificaciones, consecuencia del dinamismo de los sectores económicos y la mayor capacidad adquisitiva de las familias.

Flujos de inversiones permanentes pese a escenarios de crisis.

Gracias al TLC de la Unión Europea con Perú los aranceles que se aplican a estos productos con origen europeo son del 0%, lo que facilita la competitividad de los productos gallegos y españoles.

DEBILIDADES

Normativa desactualizada en la construcción.

Carencias de un enfoque ecológico para la construcción que permita mitigar los impactos ambientales.

Limitada capacitación en la mano de obra.

Subcontratación que genera en algunos casos empleos informales.

Débil coordinación intersectorial para el desarrollo del sector.

Déficit habitacional conformado principalmente por familias pobres.

Dificultades para identificar y contratar empresas constructoras a las que se les puede encargar el desarrollo de un proyecto.

Mayores fricciones para la ejecución del gasto público en inversión (causadas por la corrupción).

Bajo nivel de remuneraciones en el sector.

En referencia a la tecnología, en Perú el mantenimiento de las máquinas modernas depende de personal extranjero, lo que también podría ser una oportunidad para las empresas gallegas.

OPORTUNIDADES

Cooperación técnica y disponibilidad de recursos financieros internacionales con el fin de canalizar inversiones para vivienda rural y urbana.

Crecimiento sostenido de la economía nacional y del empleo.

Proceso de descentralización y modernización del Estado.

Crecimiento de la clase media peruana, que influye directamente en un mayor poder adquisitivo y en la incipiente demanda.

Disposición de tecnologías alternativas y no convencionales para los procesos de diseño y construcción.

Participación activa de la banca en el financiamiento de vivienda.

Crecimiento de proyectos inmobiliarios.

Sistemas Generales de Preferencias de EEUU y la Unión Europea que dan acceso libre de aranceles.

Expansión de la vivienda, centros comerciales y home centers entre otros.

Recientes y continuas mejoras en la infraestructura (puertos, vías).

AMENAZAS

Incertidumbre en las tendencias económicas a nivel internacional, lo cual puede afectar la rentabilidad y expectativas de inversores.

Incremento de los precios internacionales de materiales de construcción, que afectaría a la demanda interna.

Deficiente gestión de los Gobiernos Regionales y Locales en las obras públicas.

Informalidad que afectaría la calidad del sector.

Ausencia de programas para enfrentar las posibles contingencias derivadas de los desastres naturales.

Sobrecostos ante implantaciones de mayores restricciones laborales y medioambientales en mercados externos.

Dificultades para que las empresas del sector consigan financiamiento.

Informalidad y corrupción en el sector, causada por empresas que operan sin tener a sus trabajadores en planilla, realizan pagos en negro etc.

4. CANALES DE DISTRIBUCIÓN

Es posible distinguir en Perú dos formas de financiación de obras en función del origen de los fondos y su modalidad de ejecución. Por una parte existe la financiación pública, a través de Asociaciones Público Privadas (APP); y por otra parte la financiación privada, a través de obras por impuestos.

4.1. INVERSIÓN PÚBLICA

El principal instrumento de inversión pública al que tienen acceso los diferentes niveles de es el [Proyecto de Inversión Pública \(PIP\)](#). Los PIP están definidos como las acciones temporales, orientadas

a desarrollar las capacidades del Estado para producir beneficios tangibles e intangibles en la sociedad.

El [Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones \(INVIERTE.PE\)](#), es un sistema administrativo del Estado que tiene como finalidad orientar el uso de los recursos públicos destinados a la inversión para la efectiva prestación de servicios y la provisión de la infraestructura necesaria para el desarrollo del país. Este nuevo sistema nació mediante el Decreto Legislativo N° 1252 el 01 de diciembre de 2016, y entró en vigencia desde el 24 de febrero del año 2017, un día después de la publicación oficial de su respectivo Reglamento.

Con este sistema se pretende facilitar la inversión pública, agilizar y simplificar los procesos, mejorar el seguimiento y evaluación de los proyectos y fomentar la acción conjunta de los diferentes niveles de Gobierno.

Este sistema parte de un Ciclo de Inversión, que es el proceso mediante el cual un proyecto de inversión es concebido, diseñado, evaluado, ejecutado y genera sus beneficios para la efectiva prestación de servicios y la provisión de la infraestructura necesaria para el desarrollo del país. Consta de las 4 fases siguientes:



1. Programación Multianual de Inversiones (PMI): Tiene como objetivo lograr la vinculación entre el planeamiento estratégico y el proceso presupuestario, mediante la elaboración y selección de una cartera de inversiones orientada al cierre de brechas prioritarias, ajustada a los objetivos y metas de desarrollo nacional, sectorial y/o territorial.

2. Formulación y Evaluación (FyE): Comprende la formulación del proyecto, de aquellas propuestas de inversión necesarias para alcanzar las metas establecidas en la programación multianual de inversiones, y la evaluación respectiva sobre la pertinencia del planteamiento técnico del proyecto de inversión considerando los estándares de calidad y niveles de servicio aprobados por el Sector, el análisis de su rentabilidad social, así como las condiciones necesarias para su sostenibilidad.

3. Ejecución: Comprende la elaboración del expediente técnico o documento equivalente y la ejecución física de las inversiones. Asimismo, se desarrollan labores de seguimiento físico y financiero a través del Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI).

4. Funcionamiento: Comprende la operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de la inversión y la provisión de los servicios implementados con dicha inversión. En esta fase las inversiones pueden ser objeto de evaluaciones ex post con el fin de obtener lecciones aprendidas que permitan mejoras en futuras inversiones, así como la rendición de cuentas.

4.2. ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS (APP)

Según el [artículo 29](#) del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, las [Asociaciones Público Privadas \(APP\)](#) en el Perú se constituyen como una de las modalidades de participación de la inversión privada, en la que se distribuyen de manera adecuada los riesgos del proyecto y se destinan recursos preferentemente del sector privado, para la implementación de proyectos en los que se garanticen Niveles de Servicios óptimos para los usuarios.

Esta modalidad se implementa mediante Contratos de largo plazo, en los que la titularidad de las inversiones desarrolladas puede mantenerse, revertirse o ser transferidas al Estado, según la naturaleza y alcances del proyecto y a lo dispuesto en el respectivo Contrato. Estas modalidades pueden ser de concesión, operación y mantenimiento, gestión, así como cualquier otra modalidad contractual permitida por ley.

La actual definición de APP se construye sobre el marco legal precedente y las mejores prácticas a nivel internacional, que consideran elementos como una asignación adecuada de riesgos entre los sectores público y privado y que en todas las fases del desarrollo de una APP se contemple el principio de Valor por dinero, que busca la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, a lo largo de la vida del proyecto.

En virtud a lo mencionado, considerando la normativa vigente, podemos caracterizar a las APP en el Perú de acuerdo a los elementos más destacados, tal como se detalla en el cuadro siguiente.

Tabla 6 Características principales de una APP según el marco normativo

Característica	Descripción
Contratos de largo plazo	Los Contratos de APP duran máximo 60 años (incluye ampliaciones y renovaciones) y, en el caso de IPC, duran un mínimo de 10 años.
Rol del privado	Participación activa del sector privado (diseño, construcción, financiamiento, operación, mantenimiento, transferencia o reversión del activo, etc.), lo que implica que el privado asuma una gran parte de los riesgos inherentes al proyecto, según se defina en el Contrato de APP. El sector público define objetivos de interés público y/o la política de precios (tarifa) y controla el

	cumplimiento de los objetivos fijados y de los compromisos establecidos en el Contrato de APP.
Modo de repago	El repago a las fuentes de financiamiento del proyecto de APP está en función de la clasificación del proyecto (cofinanciado o autofinanciado) y puede provenir de pagos periódicos que realiza el ente público al privado y/o del cobro de tarifa a los usuarios.
Distribución de riesgos	El reparto de los riesgos se realiza bajo el principio de asignar el riesgo a la parte que esté mejor capacitada de administrarlo.
Empaquetamiento de actividades	Las actividades necesarias para el desarrollo de un proyecto (diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento) pueden estar todas a cargo del inversionista (contrato integral) o bien una combinación de ellas. Si bien la responsabilidad sobre determinadas actividades puede variar entre proyectos, bajo una APP, la gestión de la infraestructura queda en manos del privado para que el sector público pueda prestar el servicio público a los usuarios. La responsabilidad de la prestación del servicio público queda siempre en manos del sector público razón por la cual una APP no es una privatización de servicios públicos.
Inversión mínima	Las APP cofinanciadas de origen estatal requieren de montos de inversión mínimos para ser desarrolladas, dependiendo del alcance de cada proyecto, como: Proyectos de relevancia nacional, estos deben tener un CTI o CTP, en los casos en que no contengan un componente de inversión, mayor a 10,000 UIT (S/ 42 millones). En cuanto a los proyectos de competencia de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales el CTI o CTP, en caso de que no contengan un componente de inversión, debe superar las 7 000 UIT (S/ 29.4 millones)
Desarrolla infraestructura pública, servicios públicos, entre otros.	Las APP pueden comprender bajo su ámbito, de manera enunciativa: <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura pública en general • Servicios públicos • Servicios vinculados a la infraestructura y servicios públicos. • Proyectos de investigación aplicada. • Proyectos de innovación tecnológica.
Generan compromisos al Estado	Compromisos Firmes: <ul style="list-style-type: none"> • Obligaciones de pago de importes específicos o cuantificables • Generados como contraprestación a lo previsto en el Contrato Compromisos Contingentes: <ul style="list-style-type: none"> • Potenciales obligaciones de pago • Se derivan por la ocurrencia de uno o más eventos correspondientes a riesgos propios del proyecto de APP

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas

4.3. OBRAS POR IMPUESTOS

El mecanismo de [Obras por Impuestos](#) es una oportunidad para que el sector público y el sector privado trabajen de la mano para reducir la brecha de infraestructura existente en el país. Mediante este mecanismo, las empresas privadas adelantan el pago de su impuesto a la renta para financiar y ejecutar directamente, de forma rápida y eficiente, proyectos de inversión pública que los gobiernos subnacionales y las entidades del gobierno nacional priorizan. El proceso se basa en que las empresas privadas (en forma individual o consorcio), financian y ejecutan proyectos públicos priorizados por los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales, Gobiernos Nacionales y Universidades Públicas.

Una vez finalizada la ejecución o avance del proyecto, el Tesoro Público devuelve el monto invertido a la Empresa Privada mediante Certificados (CIPRL O CIPGN) que podrán ser utilizados para el pago del impuesto a la renta. Posteriormente, las entidades públicas devuelven al Tesoro Público, el monto financiado para la ejecución de sus proyectos.

Ilustración 9 Ventajas de Obras por Impuestos



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas

En este caso el Tesoro Público actúa de la siguiente manera:

Caso 1: Gobiernos Regionales, Locales y Universidades Públicas

- Descuenta hasta el 30% anual de las transferencias futuras por Canon, Sobrecanon, Regalías, Renta de Aduanas y Participaciones, de los Gobiernos Regionales, Locales o Universidades Públicas; o,
- Descuenta el 100% del costo de la obra de los recursos del Fondo. Hasta recuperar los montos emitidos en los Certificado de Inversión Pública Gobierno Nacional-Tesoro Público (CIPGN).

Caso 2: Entidades de Gobierno Nacional

- Descuenta el 100% del costo de la obra de la fuente Recursos Ordinarios de la Entidad Pública de conformidad al cronograma establecido por la Entidad; o,
- Descuenta el 100% del costo de la obra de los recursos del Fondo asignado a la Entidad Pública. Hasta recuperar los montos emitidos en los CIPGN.

4.4. PROYECTOS EN ACTIVOS (PA)

El [Decreto Legislativo N° 1362](#) y su [Reglamento](#), contemplan una modalidad de participación de la inversión privada denominada Proyectos en Activos (PA).

Los PA son promovidos por:

- Entidades públicas con facultad de disposición de sus activos; y
- Entidades públicas a las que se refiere el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1362, es decir, los Ministerios, Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales así como otras entidades públicas habilitadas mediante ley expresa.

Dichas entidades promueven la inversión privada sobre activos de su titularidad a través de su Organismo Promotor de la Inversión Privada (OPIP) respectivo. Se puede aplicar esta modalidad sobre activos presentes o futuros de titularidad de las entidades, bajo los siguientes esquemas:

- Disposición de activos, que incluye la transferencia total o parcial, incluida la permuta de bienes inmuebles.
- Contrato de cesión de uso, arrendamiento, usufructo, superficie u otras modalidades permitidas por ley.

Cabe indicar que los contratos de PA no pueden comprometer recursos públicos ni trasladar riesgos al estado, salvo ley expresa. Por ejemplo, en un contrato de usufructo de un terreno de propiedad de la Municipalidad a favor de un inversionista destinado al desarrollo de un complejo comercial, los riesgos –al ser negocio privado– son asumidos íntegramente por el inversionista. Cabe advertir que los PA (indistintamente si usan o no recursos públicos) no son APP por lo que no les aplica la clasificación de autofinanciada o cofinanciada.

Esta modalidad de promoción de la inversión privada tiene como antecedente el Decreto Legislativo N° 674 y su aplicación considera únicamente a las entidades mencionadas (entidades públicas con facultad de disposición de sus activos, así como las entidades públicas a las que se refiere el artículo 6

del Decreto Legislativo N° 1362) excluyendo la participación de las empresas públicas quienes siguen circunscritas al ámbito de aplicación del Decreto Legislativo N° 674.

4.5. TRATADOS ESTADO-ESTADO

Otra de las alternativas que tiene el Estado Peruano para realizar sus contrataciones es la modalidad Estado a Estado. Es un procedimiento para la contratación de bienes y servicios bajo la modalidad de gobierno a gobierno. La finalidad de esta alternativa es garantizar la transparencia, eficacia y eficiencia de los recursos públicos para la adquisición de bienes, contratación de servicios y ejecución de obras; así como la gestión, desarrollo u operación de estos, bajo la modalidad Estado a Estado (modalidad sujeta, de acuerdo con la Ley de Contrataciones del Estado, a supervisión del Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado, OSCE).

Las contrataciones que realice el Estado Peruano pueden ser ejecutadas por el Estado Extranjero a través de sus propios organismos, dependencias, empresas públicas o privadas nacionales o extranjeras. Por tanto, en una contratación de Estado a Estado, el Estado Extranjero puede intervenir:

- Ejecutando las prestaciones directamente a través de sus propios organismos, dependencias o empresas públicas. Entendiéndose como ejecutor de las prestaciones directamente a la calidad de responsable u obligado contractual frente al cumplimiento del objeto del contrato, independientemente de que su fabricación, diseño o equivalente sea realizado por un tercero, siempre que el Estado Extranjero mantenga la calidad de obligado de las prestaciones del contrato.
- Respaldo a una empresa privada en la ejecución del objeto del contrato, incluyendo compromisos por parte del Estado Extranjero.

Esta contratación de Estado a Estado se regula bajo los alcances del comercio internacional y por las normas y principios del derecho internacional y siempre debe autorizarse mediante Decreto Supremo.

Por último, para participar en la contratación de Estado a Estado, los Estados Extranjeros deben inscribir ante el Ministerio del Interior a sus organismos, dependencias y/o empresas públicas. La solicitud de inscripción debe ser canalizada a través de las Embajadas Extranjeras con representación o concurrencia en Perú o a través de la Cancillería Peruana.

5. BARRERAS DE ENTRADA Y ACCESO AL MERCADO

En este punto se presentan las principales barreras de entrada que pueden existir para este sector en Perú. Se introduce el Tratado de Libre Comercio existente entre Perú y la Unión Europea, y se analizan las medidas arancelarias que afectan a cada producto analizado.

5.1. TRATADO DE LIBRE COMERCIO (TLC) PERÚ - UNIÓN EUROPEA

El 1 de marzo de 2013 entró en vigor el [Tratado de Libre Comercio entre la Unión Europea y Perú](#). A través de este acuerdo, los países de la Unión Europea, entre ellos España, obtuvieron la liberalización arancelaria inmediata, es decir arancel “0”, para el 80% de las partidas arancelarias exportadas a Perú. Asimismo, se estableció que todas las partidas arancelarias objeto de este estudio quedarían completamente libres de aranceles en los próximos años.

En el caso de las partidas arancelarias exportadas desde Perú a los estados miembros de la Unión Europea, se ha logrado la desgravación inmediata del 99.3% de partidas arancelarias, las cuales representan el 95% de líneas arancelarias en productos agrícolas. Los productos pesqueros gozan de preferencias arancelarias con flexibilización de las condiciones de origen que obtuvieron en el marco del SGP Plus, mientras que para bienes industriales se logró la desgravación inmediata de aranceles para el 100% de las exportaciones peruanas.

En el TLC Perú-UE se negociaron los siguientes temas: Acceso a Mercados; Reglas de Origen; Asuntos Aduaneros y Facilitación del Comercio; Obstáculos Técnicos al Comercio; Medidas Sanitarias y Fitosanitarias; Defensa Comercial; Servicios, Establecimiento y Movimiento de Capitales; Contratación Pública; Propiedad Intelectual; Política de Competencia; Solución de Diferencias, Asuntos Horizontales e Institucionales; Comercio y Desarrollo Sostenible y Asistencia Técnica y Fortalecimiento de Capacidades.

Finalmente, comentar que determinados productos que se importan en Perú desde España están todavía sujetos a un arancel a pesar de existir el Acuerdo Comercial entre Perú y la Unión Europea. Para consultar qué aranceles e impuestos se aplican a cada producto se puede visitar la página web de la [Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria \(SUNAT\)](#).

5.2. CONTRATACIÓN PÚBLICA

El [Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado \(OSCE\)](#), es un organismo técnico especializado adscrito al MEF. Es el órgano encargado del cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento. Administra el Registro Nacional de Proveedores (RNP) y el Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado (SEACE), resuelve consultas y aplica sanciones, además de designar árbitros en caso de controversias.

Existen diferentes métodos de contratación contempladas en el reglamento, las principales son:

- **Licitación pública:** para la contratación de bienes y obras.
- **Concurso público:** para la contratación de servicios.
- **Adjudicación simplificada:** para la contratación de bienes y servicios.

- **Consultores individuales:** contratación de servicios de consultoría en los que no se necesita equipos de personal ni apoyo profesional adicional.
- **Contratación directa:** de forma excepcional.

Asimismo, anualmente, en la [Ley de Presupuesto del Sector Público 2020](#), se señalarán los montos según los que se definirán los distintos procesos de selección indicados. Estas cantidades diferirán dependiendo del tipo de contratación que se lleve a cabo.

Tabla 7 Montos para la determinación de los procedimientos de selección

	Obras	Bienes	Servicios
Licitación pública	V. ref. \geq 1.800.000	V.ref \geq 400.000	-
Adjudicación simplificada	V.ref. \leq 1.800.000	V. ref \leq 400.000	V.ref \leq 400.000
Concurso público	-	-	V.ref \geq 400.000
Contratación consultores individuales	-	-	V. ref \leq 40.000

Fuente: MEF

Según la Ley, para ser participante, postor, contratista y/o subcontratista del Estado se requiere estar inscrito en el Registro Nacional de Proveedores (RNP). Dicho registro es el sistema de información oficial único de la Administración Pública que tiene por objeto registrar y mantener actualizada durante su permanencia en el registro, la información general y relevante de los proveedores interesados en participar en las contrataciones que realiza el Estado, así como implementar herramientas que permitan medir el desempeño de los proveedores que contratan con el Estado.

- La inscripción en el RNP tiene vigencia indeterminada sujeta a la actualización de la información y en ningún caso estar registrado en el RNP constituye una barrera para contratar con el Estado.
- Las empresas extranjeras reciben el mismo trato que las empresas peruanas reciben en su país de origen en materia de contrataciones del Estado.

Puede consultar el procedimiento para la inscripción como RNP descrita en la Resolución [N° 013-2018-OSCE/PRE](#) que regula el Registro Nacional del Estado (RNP).

5.3. CONVENIO DE ESTABILIDAD JURÍDICA Y REGISTRO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA

Los Convenios de Estabilidad Jurídica son instrumentos promotores de inversión, que se materializan a través de la suscripción de contratos firmados con el Estado Peruano, a través de los cuales se estabilizan garantías aplicables a los inversionistas o las empresas receptoras, según corresponda, por el periodo de vigencia de éstos. Dichos convenios sólo pueden ser modificados con el consentimiento de ambas partes.

Dicho convenio es un Contrato Ley con carácter civil no administrativo que se rige por las normas del Código Civil y puede ser celebrado por cualquier inversor nacional y/o extranjero y las empresas receptores de dichas inversiones.

En Perú, los requisitos son los de efectuar, en el plazo de dos años, aportes dinerarios canalizados a través del Sistema Financiero Nacional, por un monto no menor a USD 10 millones, para los sectores de minería e hidrocarburos y de USD 5 millones, para las demás actividades económicas. La vigencia es de 10 años, salvo para el caso de concesiones cuyo plazo de vigencia se sujeta al plazo de vigencia de la concesión.

Este planteamiento es especialmente relevante para el sector de las infraestructuras, debido a su característica de sector intensivo en capital.

A través de la suscripción de estos convenios, el Estado Peruano otorga garantías de estabilidad jurídica a los inversionistas nacionales y extranjeros, y a las empresas receptoras de inversión, tanto en el caso de constitución de nuevas empresas, así como para la ampliación del capital social de empresas establecidas.

Las principales garantías ofrecidas son:

- Estabilidad de las regulaciones vinculadas al trato no discriminatorio.
- Estabilidad en el régimen del Impuesto de la Renta (dividendos).
- Estabilidad del derecho de usar el tipo de cambio más favorable disponible en el mercado.
- Estabilidad en el régimen de libre disponibilidad de divisas y del derecho de libre remesa de utilidades, dividendos y regalías.

Para obtener toda la información acerca de cómo realizar dicho trámite, visitar la página de ProInversión.

Por último, mencionar que más allá de este registro, la ejecución de determinados proyectos de inversión puede estar sujeta a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios del lugar donde dichos proyectos se ubiquen, con la finalidad de generar un ambiente de integración con la comunidad aunque dicha consulta no implica un derecho de veto sobre el proyecto.

Otro aspecto a tener en cuenta es la obligatoriedad de evaluar el impacto ambiental, cuyo ámbito de aplicación se extiende a todos los planes y programas de nivel nacional, regional y local que puedan originar implicaciones ambientales significativas; así como los proyectos de inversión pública, privada o de capital mixto, que impliquen actividades, construcciones, obras, y otras actividades comerciales y de servicios que puedan causar impacto ambientales negativos significativos. Por tanto, no podrá iniciarse la ejecución de proyectos ni actividades de servicios y comercio y ninguna autoridad nacional, sectorial, regional o local podrá aprobarlas, autorizarlas, permitir las, concederlas o

habilitarlas si no cuentan previamente con la certificación ambiental contenida en la Resolución expedida por la respectiva autoridad competente.

5.4. RECONOCIMIENTO DE TÍTULOS EXTRANJEROS

El procedimiento administrativo del reconocimiento de títulos universitarios es realizado por la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria (SUNEDU). Este proceso reconoce la validez del Diploma obtenido en el extranjero y emitido por una institución de rango universitario.

En el caso de España, existe un Convenio de Reciprocidad Cultural que regula el reconocimiento de los Grados Académicos o Títulos profesionales universitarios. Los Títulos Oficiales de España son los expedidos en nombre del Rey.

En cuanto a los documentos a presentar como el Diploma y el Certificado de Estudios deben ser apostillados en el país de emisión. La Apostilla certifica la firma de la autoridad universitaria que expide los documentos. Se debe tener en cuenta que el plazo de entrega de la Resolución Directoral de Reconocimiento de Grado o Título es de 30 días hábiles.

En la actualidad, los Colegios de Ingenieros y Arquitectos peruanos vienen realizando un trato discriminatorio entre profesionales nacionales y extranjeros al momento de evaluar las solicitudes presentadas por éstos últimos para la obtención de una colegiatura en Perú. De esta manera, el reglamento de dichas instituciones viene imponiendo a los profesionales españoles (al igual que al resto de profesionales que no hayan obtenido su titulación en Perú) el acceso a una colegiatura “temporal”, y el ejercicio de la misma por un período de 0 a 2 años (730 días) como requisito para poder obtener una colegiatura definitiva. Esta colegiatura “temporal” puede conllevar costos de más de USD 3.000 USD al año por parte del solicitante.

Tanto la Embajada de España, como diferentes asociaciones y empresas españolas han realizado diversas gestiones para tratar de solventar este problema, incluso estando actualmente denunciada esta situación en el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), su persistencia dificulta actualmente el pleno ejercicio profesional de la mayor parte de los arquitectos e ingenieros españoles en el país. Estas dificultades vienen derivadas de la necesidad de que tanto arquitectos como ingenieros estén colegiados en Perú para que su firma tenga validez a la hora de la redacción de proyectos y la realización de supervisiones de obra.

5.5. ARANCELES, MARCO TRIBUTARIO Y FISCAL

La SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria) es el organismo encargado de la recaudación de impuestos en Perú. A continuación, se describen los diferentes tributos que gravan las importaciones de los productos de este informe:

- **Derechos *Ad Valorem*:** derecho arancelario que grava la importación de cualquier mercancía. La base imponible se calcula en base al valor CIF aduanero determinado según el Acuerdo del Valor de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Las tasas impositivas pueden ser del 11%, 6%, 4% y 0% como se refleja en la siguiente tabla:

Tabla 8 Estructura porcentual del arancel Ad Valorem

Nº de Subpartidas Nacionales	Tasa impositiva %	% de Subpartidas Nacionales
68	11	8.72%
1,546	6	19.82%
2	4	0.03%
5,574	0	71.43%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

- **Impuesto general a las ventas (IGV):** tributo que grava la importación de todos los bienes. Su base imponible se calcula en función del valor CIF aduanero determinado según el acuerdo del Valor de la OMC más los derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación.

Tabla 9 Estructura porcentual del arancel IGV

Nº de Subpartidas Nacionales	Tasa impositiva %	% de Subpartidas Nacionales
7,356	18	92.86%
580	0	7.31%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

- **Impuesto de promoción municipal (IPM):** tributo que grava la importación de los bienes afectos al IGV. Su base imponible es la misma que corresponde al IGV. Esta tasa impositiva es del 2%.
- **Impuesto selectivo al consumo (ISC):** es un impuesto indirecto que, a diferencia del IGV, solo grava determinados bienes.

Cabe mencionar que en el Perú no se utiliza el TARIC, el Arancel de Aduanas del Perú ha sido elaborado en base a la Nomenclatura Común de los Países Miembros de la Comunidad Andina (NANDINA), con la inclusión de subpartidas adicionales de conformidad a la facultad otorgada por el Artículo 4º de la Decisión 249 de la Comisión de la Comunidad Andina. La NANDINA está basada en la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías en su Versión

Única en Español, que tiene incorporada la Cuarta Recomendación de Enmienda del Sistema Armonizado.

Además de los anteriores impuestos, existen otros que se aplican a ciertas actividades como las transacciones financieras.

Tabla 10 Demás impuestos del Perú

Ingresos: rentas empresariales	Ingresos: dividendos	A las transacciones financieras	Impuesto Temporal a los Activos Netos
29.5% (general)	5%	0.05%	0.40% sobre la base que exceda 1 millón

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

En cuanto al marco legal, se debe tener en cuenta:

- Desde 1996, existe un Acuerdo de Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI) entre España y Perú, basado en el principio de trato justo y equitativo, es decir, no se podrá ofrecer un trato menos favorable al que se dé a las inversiones de un tercer país, según en principio de nación más favorecida. Dentro del sector de la construcción, es de especial importancia la limitación de actos de nacionalización o expropiación. Éstos deben aplicarse por razones de necesidad o utilidad pública sin ser, en ningún caso, discriminatorias. Además, la indemnización debe emitirse sin demora injustificada y en una moneda convertible y libremente transferible. Por último, existen cláusulas de compensación por pérdidas, transferencias, el principio de subrogación y los mecanismos de resolución de controversias.
- El 1 de marzo de 2013 entró en vigor el Acuerdo Comercial entre la Unión Europea y Perú, con el que se eliminaron los aranceles para muchas partidas y se programó la eliminación paulatina del resto en función de diversas categorías.
- Aún no existe Convenio de Doble Imposición Internacional entre España y Perú, lo que supone ciertos inconvenientes fiscales a la inversión española en el país, por lo que es conveniente un buen asesoramiento tributario en Perú y España, además de tener en cuenta las posibilidades de deducción de la doble imposición internacional que ofrece unilateralmente la normativa tributaria española (Artículos 31 y 32 de la Ley Impuesto Sociedades).

Asimismo, debe destacarse que, en esta coyuntura, la prestación de servicios transfronterizos por parte de empresas domiciliadas en España a sus clientes peruanos se encuentra gravada con un impuesto a la renta del 30% o 15%, dependiendo de las características del servicio prestado. En este sentido, el sujeto domiciliado se encontrará en la obligación de retener el 30% (o 15%) por Impuesto a la Renta en el momento en que éste registre contablemente el documento emitido por el sujeto no domiciliado (invoice, factura u otro), independientemente de si se pagan o no las respectivas contraprestaciones a los no domiciliados.

5.6. GARANTÍAS EXIGIDAS

Actualmente y como norma general, las garantías o fianzas que deben otorgar los postores adjudicatarios y/o contratistas exigidas que aceptan las Entidades del país deben ser incondicionales, solidarias, irrevocables y ejecutables a primer requerimiento y emitidas por un banco considerado de primera categoría internacional por la Superintendencia de Banca y Seguros peruana (SBS) (Artículo 33 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado).

A la fecha, la SBS considera únicamente a dos bancos españoles dentro de dicha categoría: BBVA y Banco Santander, lo que implica que en muchas ocasiones los avales presentados por las empresas españolas para poder acceder a diferentes proyectos en el país tienen que ser obtenidos en bancos peruanos o contravalados por éstos.

5.7. LIMITACIONES EN LA ADJUDICACIÓN DE PROYECTOS

Las trabas post-adjudicación representan un problema importante para el éxito en el desarrollo de proyectos de infraestructura en Perú. Estas trabas generan sobrecostos y retrasos en el cierre financiero e inicio de la construcción como ya ha sucedido en proyectos como la Línea 2 de Metro, el Aeropuerto Chinchero-Cusco o el Puerto San Martín de Pisco.

De acuerdo con la Contraloría General de la República y los Órganos de Control Institucional, a julio de 2018, el Gobierno Nacional y Regional tiene 867 obras paralizadas por un monto contratado de aproximadamente USD 4.988 millones.

La reciente aprobación del sistema Invierte.pe y la reforma de las APP tratan de prevenir algunas de las trabas que se enumeran a continuación:

- Trabas para la expropiación, saneamiento de terrenos, liberación de interferencias y generación de problemas sociales. En ocasiones, la entrega de los terrenos se retrasa, bien sea por no haber llevado a cabo la negociación con el propietario o porque los poseedores no cuentan con un título de propiedad, lo que ocasiona que el procedimiento expropiatorio genere conflictos sociales adicionales, además de sobrecostos y retrasos.
- Demoras por exceso de burocracia y permisología. La excesiva demora en la aprobación de los estudios y expedientes técnicos, tales como el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) o los informes de supervisión de obras, juegan un rol contrario al fomento de los proyectos de infraestructura nacional.
- Problemas con el diseño de los Contratos de Concesión y generación de adendas de bancabilidad para el cierre financiero. El nivel de predictibilidad de los ingresos de la futura infraestructura es una de las condiciones fundamentales para que un proyecto sea considerado viable. De acuerdo con ello, las instituciones financieras tendrán mayor certeza

en el retorno de sus inversiones y por tanto, exigirán menores costos de financiamiento y garantías al concesionario. Lamentablemente, en muchas ocasiones las cláusulas de los contratos no están bien especificadas o no son propuestas desde el inicio del contrato.

6. RELACIÓN COMERCIAL.

6.1. PERÚ- ESPAÑA

Perú es un país abierto al comercio y la inversión extranjera, fenómeno que se ha afianzado en la última década, en que esta política aperturista ha coincidido con un periodo de prosperidad sin precedentes recientes. España es un socio inversor natural para Perú, y es de hecho uno de los principales países emisores de inversión hacia Perú (el más importante si se atiende al stock de inversiones registradas). También tiene una activa política de cooperación al desarrollo con el país, siendo por ambos motivos un país relevante para la política exterior peruana.

Haciendo referencia a los acuerdos comerciales y bilaterales entre España (UE) y Perú, destaca el [Acuerdo Comercial entre Perú y la Unión Europea \(TLC Perú-UE\)](#) que ya ha sido nombrado en el anterior punto y que incluye todo el universo arancelario y aperturas parciales para productos de alta sensibilidad. A través de este TLC se ha logrado la desgravación inmediata del 99.3% de partidas arancelarias.

6.2. PERÚ - GALICIA

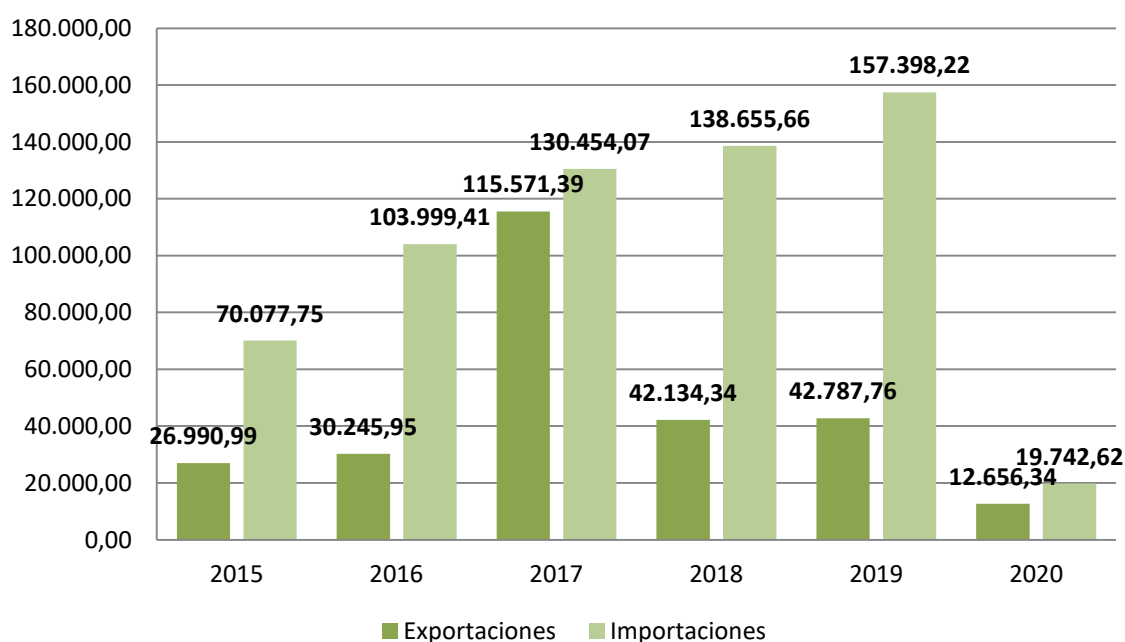
El mercado peruano es prioritario para las empresas gallegas, dado su elevado potencial de crecimiento, la abundante dotación de recursos naturales, y la todavía deficiente red de infraestructuras y nivel de desarrollo de algunas actividades económicas. Aspectos todos ellos que alientan la identificación de oportunidades de negocio en sectores en los que el estado de la técnica se encuentra atrasada.

Desde la Antena de IGAPE en Perú, se contacta mensualmente con importantes empresas peruanas que son representativas de los principales sectores del país, para conocer su interés en Galicia, sus necesidades de incorporación de productos y servicios de empresas gallegas, y sus intereses en cuanto a inversión en nuestra comunidad autónoma. La mayoría de las empresas contactadas conocen Galicia, y son muchas las que han estado (ya sea en ferias sectoriales, misiones o encuentros empresariales), y han creado lazos con Galicia. Todas las que tienen este conocimiento sobre nuestra región indican que Galicia debe exportar más productos al Perú y de manera más continua para que el consumidor se acostumbre a tenerlos como un fijo; también señalan que el producto gallego es de enorme calidad y diferenciación.

El Gráfico 18 refleja la totalidad del comercio exterior entre Galicia y Perú desde el 2015 hasta marzo del 2020 incluido. La balanza comercial está bastante a favor de Perú, pero se observa que van aumentando tanto las exportaciones como las importaciones a lo largo de los años.

Téngase en cuenta que en las cifras que se manejan en las estadísticas de exportación no tienen reflejo las exportaciones de servicios (incluidos en varios de los rubros anteriores) y quizás, hoy por hoy, es el macro sector más importante cuando hablamos de oportunidades en el país.

Gráfico 16 Comercio exterior total entre Galicia y Perú (Miles de euros).



Fuente: elaboración propia a partir de DATACOMEX.

7. OPORTUNIDADES DE NEGOCIO EN PERÚ.

7.1. PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA EL SECTOR

En el desarrollo de los proyectos de infraestructura, el sector público tiene un papel crucial en el fomento y ejecución de las obras, al tratarse de un sector en el que el principal demandante es el Estado. En el contexto peruano, el órgano central es el Gobierno Nacional, que se ocupa de las grandes obras de infraestructura del país. Éste se subdivide en 18 Ministerios, los cuales tienen la labor de proponer proyectos de construcción relacionados con sus áreas de competencia. Dada la temática de este estudio de mercado, destacan los siguientes Ministerios: Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC).

En un nivel inferior se encuentran los Gobiernos Regionales (GR), que son los encargados de la administración de cada uno de los 25 departamentos del país. Y por último, se encuentran 196 Gobiernos Locales (GL). Cada uno de estos órganos tiene poder para proponer y fomentar obras de infraestructura al nivel correspondiente realizando presupuestos e inversiones anuales.

7.1.1. Programación multianual de presupuesto 2019-2022

La Programación Multianual del Presupuesto 2019-2022 contiene las prioridades de gasto que las entidades del Estado proponen ejecutar en el marco de las políticas públicas. Comprende la estimación de los recursos necesarios para el financiamiento de diversas intervenciones a cargo de las entidades de los tres niveles de gobierno y tiene como objetivo garantizar el financiamiento que requieren los proyectos de inversión considerados en el Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2019, a cargo de las entidades del Gobierno Nacional (GN), GR y GL, en una perspectiva multianual para el periodo 2019-2022. La estimación del gasto de la inversión pública está orientada a la reducción de brechas, principalmente en los sectores prioritarios (agua y saneamiento, salud pública y seguridad ciudadana).

Financiación de organismos multilaterales

La financiación de las obras de infraestructura de transporte no es ajena a la participación de organismos multilaterales. Se describen a continuación los principales organismos internacionales que intervienen en la financiación de proyectos de infraestructura de transporte en Perú.

[Corporación Andina de Fomento/Banco de Desarrollo de América Latina \(CAF\)](#)

Apoyan operaciones orientadas al desarrollo del país en materia de infraestructura económica, agua y saneamiento, energía y movilidad urbana.

Actualmente interviene en la financiación de la construcción de la Línea 2 Ramal Avenida Faucett Gambeta. Se trata de un proyecto que dotará de un moderno sistema de transporte público masivo a Lima y Callao de tipo Metro subterráneo, de 35 km de extensión total, que comprenderá el Eje Vial Este – Oeste (Ate - Lima - Callao) y el ramal de conexión en la Av. Faucett hacia el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. El monto contratado asciende a USD 150 millones, de los que quedan por desembolsar cerca de USD 13 millones hasta el año 2023.

[Banco Mundial \(BM\)](#)

Ha participado en la financiación de varios proyectos de transporte, incluyendo infraestructura portuaria, ferroviaria y vial. Con el paso de los años los montos del financiamiento han ido en aumento aunque desde el año 2016 no han participado en nuevos proyectos de infraestructura para Perú. Se destaca la financiación en activo de los siguientes proyectos:

- **Construcción de la Línea 2 Ramal Av. Faucett.** Ya descrita en la financiación de la CAF. Aprobado en 2015, el monto a desembolsar asciende a USD 300 millones, a pagar en 15 años, con 6 años de periodo de gracia.
- **Mejoramiento del sistema de transporte de Cuzco,** con especial énfasis en el mejoramiento de la vía expresa y un plan de movilidad para el centro histórico de la ciudad. El compromiso del monto asciende a USD 120 millones hasta el año 2019, a pagar en 30 años. El plan de mejora será implementado por PER PLAN COPESCO del Gobierno Regional de Cuzco.

[Banco Interamericano de desarrollo \(BID\)](#)

Es uno de los principales agente de financiamiento, ha apoyado ofreciendo financiación a: Programa de Mejoramiento del Nivel de Transitabilidad de la Red Vial Nacional, Programa de Caminos Departamentales, Programa de Transporte Rural Descentralizado y Programa Quinquenal de Infraestructura de la Red Vial Nacional (2006 - 2010). Desde el año 2016 se han aprobado 5 proyectos, de los cuales, 4 se encuentran en periodo de implantación. Se destacan los siguientes:

- **Línea 2 del Metro de Lima.** El monto total comprometido asciende a USD 750 millones, consistentes en un préstamo de USD 300 millones con garantía soberana, USD 400 millones sin garantía soberana y hasta USD 50 millones con recursos del Fondo Chino de Cofinanciamiento para América Latina.
- **Carretera Longitudinal de la Sierra (Huánuco-Huallanca).** Incluye la pavimentación, ampliación del ancho de la vía, la mejora de las condiciones de seguridad vial y la conservación del corredor. Con una financiación que asciende a USD 80 millones.

7.1.2. Programa Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC)

En el año 2019, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) publicó a través del Decreto Supremo 238-2019-EF el [Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad \(PNIC\)](#) donde resalta la existencia de una brecha en infraestructura de 104.000 millones USD, que pretende atenuar con la priorización de 52 proyectos por un valor de casi 29.000 millones USD.

El Plan Nacional de Infraestructura representa el primer esfuerzo del Estado peruano por definir una visión y objetivos para el cierre de brechas en infraestructura, para ello se han priorizando esos 52 proyectos y articulado las inversiones para potenciar el crecimiento, la competitividad y el desarrollo en el país, desde una perspectiva sectorial y territorial.

La elaboración de este Plan ha incluido un constante proceso de socialización, con más de 350 actores del sector público, sector privado, multilaterales y la academia durante seis meses. Ello ha permitido recoger información vital para articular una estrategia de desarrollo consensuada con miras a crear un país más competitivo.

Tabla 11 Brecha de infraestructuras por sectores (millones de USD dólares).

Tipo de infraestructura	A corto plazo (5 años)	A largo plazo (20 años)
Transportes	10.277	45.988
Saneamiento	8.234	20.441
Salud	7.870	16.779
Telecomunicaciones	3.472	5.822
Hidráulico	1.908	4.179
Agua	1.720	6.927
Electricidad	-	2.017
Educación	-	1.691
Total	33.481	103.843

Fuente: Programa Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC)

Se observa que el sector transportes tiene la mayoría de los proyectos e incluye carreteras, aeropuertos, puertos, líneas de metros e hidrovías, las cuales tienen una enorme repercusión en los sectores productivos.

Adicionalmente, en la tabla siguiente se enumeran los proyectos más importantes por importe presupuestado (más de 500 millones USD) de la lista de proyectos priorizados por el MEF.

Tabla 12 Lista de proyectos más importantes priorizados para el PNIC.

Proyecto	Presupuesto (USD millones)	Sector	Fase	Modalidad
Programa de infraestructura vial para la competitividad regional - Proregión	1.749	Transportes y Comunicaciones	Formulación	Obra pública
Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	1.414	Transportes y Comunicaciones	Ejecución Contractual	Proyecto APP
Ampliación del Terminal Multipropósito Muelle Norte - Callao - APM Terminals Callao	857	Transportes y Comunicaciones	Ejecución Contractual	Proyecto APP
Ampliación del Terminal de Contenedores Muelle Sur - Callao - DP World Calla	601	Transportes y Comunicaciones	Ejecución Contractual	Proyecto APP
Mejoramiento y ampliación del servicio aeroportuario (Piura y Trujillo)	655	Transportes y Comunicaciones	Ejecución Contractual	Proyecto APP
Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambeta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	4.887	Transportes y Comunicaciones	Ejecución Contractual	Proyecto APP
Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancayo-Ayacucho-Andahuaylas - Pte. Sahuinto y dv. pisco - Ayacucho	2.818	Transportes y Comunicaciones	Estructuración	Proyecto APP
Chavimochic (Tercera Etapa)	900	Agricultura	Ejecución Contractual	Proyecto APP
Majes Siguan (Segunda Etapa)	577	Agricultura	Ejecución Contractual	Proyecto APP
Construcción del anillo vial periférico de la ciudad de Lima y Callao	1.935	Transportes y Comunicaciones	Estructuración	Proyecto APP
Mejoramiento y ampliación del servicio aeroportuario en la región Cusco mediante el	695	Transportes y Comunicaciones	Ejecución de obras	Obra pública

nuevo aeropuerto internacional de Chinchero-Cusco				
Mejoramiento y ampliación de los servicios de agua potable y alcantarillado en las ciudades de Puno, Juliaca y Pucallpa	509	Saneamiento	Expediente Técnico	Obra pública
Construcción y Mejoramiento de la Carretera Central, Tramo: Autopista puente los Ángeles - Ricardo Palma	663	Transportes y Comunicaciones	Viabilidad	Obra pública
Obras de cabecera y conducción para el abastecimiento de agua potable para Lima	718	Saneamiento	Estructuración	Proyecto APP
Línea 3 Red básica del metro de Lima, provincia de Lima, departamento de Lima	3.535	Transportes y Comunicaciones	Formulación	Obra pública
Total	22.513	-	-	-

Fuente: Programa Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC)

Se resalta que una gran parte del programa para reactivar la economía de Perú tras la pandemia de COVID-19 está ligada al desarrollo de la construcción, en obras públicas, tanto por el programa Arranca Perú, como por los acuerdos de Gobierno a Gobierno.

7.1.3. Plan Integral de Reconstrucción con Cambios (PIRCC)

El [Plan Integral para la Reconstrucción con Cambios \(PIRCC\)](#), fue elaborado por la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios (ARCC) tomando como insumo principal el catastro de daños reportados por los sectores estatales, luego de revisar, compilar y sistematizar la información alcanzada por el Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI), los municipios y gobiernos regionales.

Su misión es la de Implementar el Plan Integral de Reconstrucción con Cambios (PIRCC) para restituir toda la infraestructura física dañada y destruida por el Fenómeno de El Niño Costero en 13 regiones del país: Áncash, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Huancavelica, Ica, Junín, La Libertad, Lambayeque, Lima, Loreto, Piura y Tumbes.

La ARCC actúa como financiador de proyectos, monitoreando la ejecución de las obras en los sectores de salud, transportes, agricultura, saneamiento, educación y pistas y veredas, luego de realizar las transferencias a las entidades ejecutoras de los tres niveles de gobierno (nacional, regional y local). Además, también actúa como ejecutor de obras de gran envergadura y de impacto para la sociedad.

7.1.4. Programa Arranca Perú

Como se comenta anteriormente, una gran parte del programa para reactivar la economía de Perú tras la pandemia de COVID-19 está ligada al desarrollo de la construcción, como es el caso del [Programa Arranca Perú](#).

Este programa generará más de un millón de empleos (9,704 en el corto plazo) en 4 sectores: transportes y comunicaciones, vivienda, agricultura y trabajo, con una inversión pública de 6,436 millones de soles.

- En el **sector transportes y comunicaciones** se dará mantenimiento a las redes viales nacional y vecinal, generando 570,000 puestos de trabajo y destinándose como inversión 3,897 millones de soles.
- En el **sector vivienda** se planifica la construcción de 20,000 viviendas, generándose 80,000 empleos, así como la construcción y mejoramiento de pistas y veredas, creándose 57,079 empleos. Para ambos frentes el Gobierno autorizará la inversión de 535 millones y 937 millones de soles, respectivamente.
- En el **rubro de agricultura** se dispondrá la realización de canales de riego y mantenimiento de drenes, creándose 76,555 puestos de trabajo y cuya inversión será de 373 millones de soles.
- En el **sector trabajo**, si bien existe el programa "Trabaja Perú"; sin embargo se destinará alrededor de 694 millones de soles para el financiamiento de 226,070 empleos temporales.

7.1.5. Programa Techo Propio, Mivivienda Tradicional y Mivivienda Verde

El [Programa Techo Propio](#) está dirigido a las familias con ingresos familiares mensuales que no excedan el valor de S/ 3,715 para comprar y S/ 2,706 para construir o mejorar su vivienda, la misma que contará con servicios básicos de luz, agua, desagüe.

El [Programa Mivivienda Tradicional](#) es un crédito hipotecario que te permite comprar cualquier vivienda, construir en terreno propio o aires independizados y mejorar la vivienda. Financia viviendas entre S/60,000 hasta S/427,600 en un plazo de pago de 5 a 20 años.

En cuanto al [Bono Mivivienda Verde](#), es un beneficio para adquirir una vivienda que incorpora criterios de sostenibilidad en su diseño y construcción, disminuyendo así el impacto sobre el medio ambiente.

En este enlace se puede acceder a toda la información necesaria para promotores, constructores e inversionistas tanto nacionales como internacionales que estén interesados en el [Fondo Mivivienda](#).

7.2. OPORTUNIDADES PARA EMPRESAS GALLEGAS

Tal y como ocurre en otros sectores, el sector de la construcción en Perú ofrece oportunidades interesantes, debido principalmente al crecimiento de una incipiente clase media.

El sector de la construcción en Perú es un sector muy dinámico que ofrece oportunidades en varios ámbitos. Además, con el advenimiento de la pandemia de COVID-19 y las necesidades de

reconstrucción nacional y reactivación económica, este sector se convertirá en uno de los más destacados en lo que a destino de inversiones se refiere.

La capital sigue concentrando buena parte de la actividad económica del país (más del 50% del PIB peruano se genera en la región de Lima), además de englobar todos los poderes públicos y la práctica totalidad de los centros de decisión empresariales. Sin embargo, se observa la consolidación (a menor escala) de algunos otros polos de desarrollo, señaladamente Arequipa y las ciudades del norte del país (Chiclayo-Trujillo-Piura).

En la Conferencia Internacional Reactivación Económica Internacional del Sector Construcción, organizada por el Grupo Digamma, la revista Perú Construye y Digital Bricks, se señaló que desde CAPECO se ha presentado un plan de empleo y reactivación 2020-2022 con una serie de proyectos cuya inversión suma 22,600 millones de dólares tanto en obras de vivienda como infraestructura. También se comentó que en el sector falta trasladar las mejoras alcanzadas de proyecto a proyecto; se tiene una gran falta de monitoreo; se tiene muy baja colaboración con las subcontratistas (hay que tomar en cuenta que un contratista es un especialista). Además se tiene una cultura de compañía muy conservadora, en el que se piensa que la productividad está relacionada a otro tipo de empresas como la banca. Sin embargo hay que tomar en cuenta que la tecnología tiene entre un 14 a 15% mayor impacto potencial en la productividad, lo que viene siendo una oportunidad para las empresas tecnológicas del sector.

En cuanto a los materiales, cada vez son más las empresas que buscan mejorar la sostenibilidad y que apuestan por una elección de materiales eficientes, duraderos y fabricados siguiendo procesos más responsables con el medio ambiente.

También cada vez se busca más el utilizar la fabricación modular, aumentando así la construcción de prefabricados y fuera de lugar que reducen el tiempo y los costos de producción; además de emplear la integración tecnológica en el sector, tal y como se comentó antes.

Por otra parte, el Gobierno tiene el ánimo de reactivar la economía con una mayor asignación de presupuestos en programas prioritarios clave en los diferentes sectores, y que animan al sector construcción, mediante la puesta en marcha de inversiones públicas por más de 28,100 millones de soles a través del Plan de Reconstrucción con Cambios, el Programa Arranca Perú y el reinicio de obras en los sectores Transportes y Comunicaciones, y de Vivienda.

También se está reactivando un paquete de inversiones por 52,500 millones de soles mediante acuerdos Gobierno a Gobierno que se había anunciado en el anterior gobierno.

Finalmente y como conclusión, comentar que es necesario repensar las políticas públicas para encarar los desafíos sectoriales que la pandemia del COVID-19 ha desnudado: la construcción informal y el tráfico de tierras; la disfuncionalidad económica y la segregación socio-espacial de los centros urbanos; la ineficiencia, opacidad y permeabilidad frente a la corrupción del actual modelo

de gestión de infraestructuras y edificaciones públicas y la ruptura del círculo perverso del agua que tiene altos costos económicos, sociales y ambientales.

8. INFORMACIÓN PRÁCTICA.

8.1. PRINCIPALES INSTITUCIONES Y ORGANISMOS DE INTERÉS.

[MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES \(MTC\)](#): es el encargado de definir la política de promoción y desarrollo de infraestructuras.

En cuanto al transporte terrestre, el MTC es el ejecutor y/o promotor de iniciativas destinadas a la construcción de nuevas carreteras, así como de la puesta en marcha de grandes sistemas de transporte público. En el transporte aéreo, verifica el cumplimiento de la regulación de las líneas aéreas comerciales y el funcionamiento adecuado de los aeropuertos. En el transporte marítimo, a través de los órganos competentes, promueve la mejora de la infraestructura portuaria, teniendo como objetivo la mejora del servicio de traslado de personas y mercancías.

[MINISTERIO DE VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO](#): ente rector en materia de urbanismo, vivienda, construcción y saneamiento, responsable de diseñar, normar, promover, supervisar, evaluar y ejecutar la política sectorial, contribuyendo a la competitividad y al desarrollo territorial sostenible del país, en beneficio preferentemente de la población de menores recursos.

[MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS \(MEF\)](#): Impulsa el crecimiento económico sostenido, que contribuye a una mejor calidad de vida de los peruanos, garantizando una política fiscal responsable y transparente, en el marco de la estabilidad macroeconómica.

[CÁMARA DE COMERCIO DE LIMA \(CCL\)](#): tiene la misión de promover el desarrollo de la libre empresa haciendo respetar sus legítimos derechos, facilitando oportunidades de negocio, brindándole asistencia y servicios e impulsando su competitividad.

[Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo \(PROMPERU\)](#): PROMPERÚ se encuentra adscrito al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Es la entidad encargada de ejecutar estrategias y planes de exportación de bienes y servicios exportables.

[SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS \(SNI\)](#): Institución sin fines de lucro que promueve el desarrollo de la industria manufacturera, impulsa la economía de mercado y contribuye al desarrollo del país a través de propuestas técnicas sectoriales de carácter económico, laboral, tributario, entre otros.

Dentro de la SNI se encuentran los diferentes comités gremiales representativos de la economía peruana. Sus objetivos tienen como orientación fundamental la defensa de los intereses de los

industriales peruanos a través de la modernización de sus actividades y la representación y defensa de los intereses de sus asociados, en beneficio de la industria nacional en su conjunto.

[EL INSTITUTO NACIONAL DE CALIDAD \(INACAL\)](#): Es un Organismo público técnico especializado, adscrito al Ministerio de la Producción, con personería jurídica de derecho público, y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.

El INACAL es el ente rector y máxima autoridad técnico-normativa del Sistema Nacional para la Calidad. Tiene por finalidad promover y asegurar el cumplimiento de la Política Nacional para la Calidad con miras al desarrollo y la competitividad de las actividades económicas y la protección del consumidor.

[INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD](#)

[INTELECTUAL \(INDECOPI\)](#): Es el organismo encargado de la aplicación de las normas legales destinadas a proteger el mercado, de las prácticas monopólicas y restrictivas de la competencia, los derechos de propiedad intelectual o el cumplimiento de normativas técnicas de adecuación al mercado y competencia leal.

[Programa Nacional de Innovación para la Competitividad y Productividad \(INNOVATE PERÚ\)](#):

promociona concursos de fondos no reembolsables para el fortalecimiento tecnológico e innovación productiva de las empresas en general. Su ámbito de acción es multisectorial. Para el sector forestal maderable se ha promovido Fondos de Investigación Aplicada para Problemas de Interés Público; en específico las líneas de promoción de especies reforestadas como bolaina blanca y capirona. Es un Organismo Público Especializado de PRODUCE.

[Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público](#)

[\(OSITRAN\)](#): es un organismo público, descentralizado, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera. Tiene como funciones generales supervisar, regular, normar, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos, respecto de actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura de transporte de uso público y su mercado.

[Agencia de promoción de la inversión privada en Perú \(PROINVERSIÓN\)](#):

es un organismo público, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), con autonomía técnica, funcional, administrativa, económica y financiera. Conduce procesos de promoción, permitiendo la participación de la inversión privada en proyectos de infraestructura pública y/o sus servicios derivados, uniendo la fase constructiva con la de operación y mantenimiento, o solo involucrando la operación y mantenimiento de infraestructura existente.

[CÁMARA PERUANA DE LA CONSTRUCCIÓN \(CAPECO\)](#): Se trata de la principal agrupación de empresas que trabajan en el sector de la construcción en Perú. Entre sus actividades, se encarga de ofrecer una

serie de servicios que están disponibles para sus clientes y asociados como servicios de arbitraje, formación y acceso a publicaciones relacionadas con la actividad constructora en Perú.

[Dirección General de Transporte Acuático \(DGTA\)](#): parte del MTC, es un órgano de línea de ámbito nacional, tiene a su cargo el control, supervisión y facilitación de los sistemas de transporte acuáticos del país. Para realizar sus funciones, la DGTA cuenta con las siguientes direcciones:

- **Dirección de Infraestructura e Hidrovías:** es la unidad orgánica encargada de promover y ejecutar acciones orientadas a impulsar y fortalecer el desarrollo y modernización de las vías navegables en el país.
- **Dirección de Actividad Naviera:** es la unidad orgánica encargada de promover y administrar las actividades empresariales en el ámbito naviero y multimodal, las regula y otorga licencias y permisos de operación.

[Autoridad Portuaria Nacional \(APN\)](#): adscrita al MTC, está encargada del desarrollo del Sistema Portuario Nacional, el fomento de la inversión privada en los puertos y la coordinación de los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios.

[Empresa Nacional de Puertos \(ENAPU\)](#): es el administrador portuario que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública.

[Dirección General de Transporte Terrestre \(DGTT\)](#): es un órgano de línea de ámbito nacional del MTC. Está a cargo de regular y autorizar la prestación de servicios de transporte y tránsito terrestre por carretera. Entre otras, propone y ejecuta las políticas orientadas a la administración de los servicios de transporte terrestre de personas y de mercancías. Se divide en tres unidades orgánicas:

- **Dirección de Regulación y Normatividad:** regula el transporte terrestre, formula proyectos de normas, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con las actividades de transporte y tránsito terrestre así como estudios de investigación de su competencia.
- **Dirección de Servicios de Transporte Terrestre:** autoriza la prestación de servicios de transporte terrestre de personas y mercancías, de ámbito nacional e internacional, servicios complementarios y administra el Sistema Nacional de Registros del Transporte Terrestre.
- **Dirección de Circulación y seguridad Vial:** regula y supervisa el sistema de identificación vehicular y de homologación, promueve la educación y seguridad vial.

[Provías Nacional \(PN\)](#): la Red Vial Nacional (RVN) es competencia del MTC, a través de PN. Sus competencias incluyen la preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de inversión, conservación y seguridad de las carreteras y puentes de la red no concesionada.

[Provías Descentralizado \(PD\)](#): es la unidad ejecutora del MTC, responsable de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos y programas de infraestructura de transporte, por cuenta de los gobiernos regionales y municipalidades.

Registro Nacional de Carreteras (RENAC): es un instrumento de gestión de carácter oficial, en el cual se inscriben las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Este registro incluye, entre otros, información relacionada con sus longitudes y características generales de la superficie de rodadura. El RENAC es conducido por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF), perteneciente al MTC.

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC): es un órgano de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil en el Perú y se encarga de fomentar, regular y administrar el desarrollo de las actividades del transporte aéreo así como la navegación aérea civil dentro del territorio nacional. Entre otros, propone y ejecuta las políticas del sector en materia de aeronáutica civil, participa en la formulación, seguimiento y evaluación de planes de desarrollo en materia aérea y formula y aprueba el Plan Nacional de Navegación Aérea.

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC): proporciona las instalaciones, servicios y procedimientos para la navegación aérea, conformando así un sistema integrado. Ofrece todos los servicios necesarios para el tránsito efectivo de las aeronaves comerciales que utilizan el espacio aéreo peruano, así como los servicios relacionados para los pasajeros; estos servicios pueden agruparse por: servicios prestados a las aeronaves durante el vuelo y al momento de su aterrizaje, (control de tránsito aéreo) y servicios que se brindan exclusivamente en los aeropuertos (seguridad o capacitaciones).

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte (OSITRAN): supervisa y regula 18 aeropuertos concesionados ubicados en distintas ciudades del territorio peruano.

Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN): es el gremio empresarial que agrupa a las principales empresas concesionarias de infraestructura para servicios públicos en los sectores de energía, infraestructura de transporte, telecomunicaciones, saneamiento, riego e infraestructura social.

El Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado (OSCE), es un organismo técnico especializado adscrito al MEF. Es el órgano encargado del cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento. Administra el Registro Nacional de Proveedores (RNP) y el Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado (SEACE), resuelve consultas y aplica sanciones, además de designar árbitros en caso de controversias.

8.2. FERIAS Y EVENTOS SECTORIALES

En el presente punto se dan a conocer algunos de los eventos nacionales e internacionales del sector más destacados en el país. En la actualidad, debido a la crisis sanitaria a nivel mundial a causa del COVID-19, es de esperar que la gran mayoría de estos eventos, por no decir su totalidad, queden aplazados para el próximo año o se celebren vía telemática.

EXCON: Organizada por la Cámara Peruana de la Construcción (CAPECO), es considerada la principal actividad ferial de construcción en Perú y una de las más importantes de América Latina. Desde hace 23 años EXCON se convierte en un lugar de encuentro entre contratistas, comercializadores, distribuidores, ingenieros, arquitectos, maestros de obra, promotores de proyectos, entre otros actores del mundo de la construcción. La edición 2020 ha sido pospuesta por la COVID-19, y se está a la espera de una comunicación oficial para la edición de este 2021.

EXPOARCON: Organizado por el Grupo Digamma, se trata de un encuentro internacional anual de proveedores para la construcción, desarrollo de infraestructura, desarrollo inmobiliario, arquitectura e ingeniería. En él se analiza información sobre los proyectos más importantes de infraestructura para los próximos años con miras al Bicentenario, así como las nuevas obras que tienen en cartera las empresas constructoras y los desarrolladores inmobiliarios.

8.3. MEDIOS DE INFORMACIÓN

PERÚ CONSTRUYE: El GRUPO DIGAMMA, empresa especializada en el desarrollo de herramientas de negocios e información, lanza la revista Perú Construye, en la que incluye el Directorio de Proveedores de Construcción, donde se puede encontrar a las principales empresas, además de toda la oferta de productos, servicios y suministros para el sector.

CAPECO: Tiene el propósito de agrupar y representar a todos aquellos que trabajan en la actividad constructora en el país. Ofrece información y servicios para todas las empresas del gremio.

CONSTRUCTIVO: Equipo de profesionales dedicados a desarrollar medios de comunicación orientados a la difusión y promoción de la industria de la construcción. Ponen a su disposición información de gran valor para su desempeño profesional, manteniendo una constante y permanente entrega de servicios de calidad orientados a la excelencia.

PROMPERÚ: En la web de la Comisión del Perú para la Exportación y el Turismo, además del contenido actualizado del sector ya nombrado anteriormente, tenemos acceso al [SIICEX](#), que nos facilita estadísticas de exportaciones e importaciones del sector, ya sea por país o por partida arancelaria.

SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT): En esta completísima web se puede acceder tanto a estadísticas y estudios, como a información de comercio exterior. Además, y refiriéndonos también a estadísticas de exportaciones e importaciones, ya sea por partidas arancelarias de productos, por sectores y/o por países, este portal ofrece numerosas posibilidades en su apartado de [Operatividad Aduanera](#).

MARKET ACCES DATA BASE: Esta web proporciona información a las empresas que exportan desde la Unión Europea sobre las condiciones de importación en los mercados de terceros países, en este

caso a Perú. Facilita información sobre derechos e impuestos sobre las importaciones de productos, procedimientos y documentos necesarios para el despacho de aduanas en el país asociado, estadísticas sobre las corrientes comerciales de mercancías entre los países de la UE y los países no pertenecientes a la UE, barreras comerciales que afectan a sus exportaciones, medidas de seguridad alimentaria/salud animal/salud vegetal, acuerdos preferenciales y normas de origen, servicios para las PYMES e información comercial del país.

En el caso de que la empresa quisiese importar productos desde Perú a un país de la UE, tendría que utilizar la web de [TRADE HELPDESK](#) para recibir información sobre los requerimientos necesarios.

[PERÚ EXPORT](#): Es el portal oficial de promoción de las exportaciones del Perú. Al entrar en esta página ofrecen la posibilidad de acceder como exportador o como importador; en el primer caso se re direcciona al [Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior](#), y en el segundo a [PERUtradeNOW](#).

9. FUENTES DE INFORMACIÓN

- ACUERDOS COMERCIALES DEL PERÚ
http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=50&Itemid=73
- ADEX DATA TRADE
<http://www.adexdatatrade.com/>
- ASOCIACIÓN PERUANA DE EMPRESAS DE INTELIGENCIA DE MERCADOS (APEIM).
<http://apeim.com.pe/>
- BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ (BCRP)
<https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/anuales>
- BARRERAS COMERCIALES
<http://www.barrerascomerciales.es/gl-ES/paises/paginas/pais.aspx?pais=per%C3%BA>
- CÁMARA NACIONAL FORESTAL
<http://www.cnf.org.pe/>
- COMISIÓN DE PROMOCIÓN DEL PERÚ PARA LA EXPORTACIÓN Y TURISMO (PROMPERÚ)
<https://www.promperu.gob.pe/>
- EL PERUANO
<https://elperuano.pe/>
- ESTADÍSTICAS ESPAÑOLAS DE COMERCIO EXTERIOR (ESTACOM)
<https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estadisticas/sus-estadisticas-a-medida/estadisticas-espanolas-estacom/index.html>
- EXPORT TRADE HELP-DESK
<https://trade.ec.europa.eu/tradehelp/>
- FONDO MONETARIO INTERNACIONAL (FMI)
<https://www.imf.org/external/datamapper/profile/PER/WEO>
- ICEX ESPAÑA EXPORTACIÓN E INVERSIONES
<https://www.icex.es/>
- INNOVATE PERÚ
<https://www.innovateperu.gob.pe/>
- INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL (INDECOPI)
<https://www.indecopi.gob.pe/indecopi>
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA (INEI)
<https://www.inei.gob.pe/>
- INSTITUTO NACIONAL DE CALIDAD (INACAL)
<https://www.inacal.gob.pe/>
- MARKET ACCES DATA BASE
<https://madb.europa.eu/madb/indexPubli.htm>
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (MINCETUR)
<https://www.gob.pe/mincetur>

- MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN (PRODUCE)
<https://www.gob.pe/produce>
- PROMPERÚ
<https://www.promperu.gob.pe/>
- SENASA
<https://www.senasa.gob.pe/senasa/>
- SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR (SIICEX)
http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_page_=160.00000
- SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT)
<http://www.sunat.gob.pe/operatividadaduanera/>
- THE WORLD BANK-DATABANK
<https://data.worldbank.org/country/peru>

Informe realizado por



Enero 2021.

IGAPE

Instituto Gallego de Promoción Económica

Complejo administrativo de San Lázaro, s/n, 15703/ Santiago de Compostela/ A Coruña (España)

Tel. 0034 900 815 151 / 981 541 147/ Fax 0034 881 995 500

www.igape.es