Alfredo Thorne
alfredo@thorne-associates.com
Viernes 2 de febrero de 2024

Perú: Actualización quincenal

- **El sector portuario de Perú ha observado un notable crecimiento en los últimos años, principalmente con el ingreso del puerto del Callao en 2010, el cual es el cuarto puerto principal en América Latina.**
- **De todas maneras, el gobierno busca convertir al país en el principal Hub Portuario del Pacífico Sur de América Latina con el puerto de Chancay, así como en el avance en la cartera de proyectos restantes del sector.**
- **Entre los principales beneficios económicos, resaltamos cuatro: i) incremento en el tráfico de contenedores y reducción de costos de tiempo; ii) mayor dinamismo económico de las provincias aledañas; iii) atracción de proyectos de inversión privados; e iv) incremento de las obras públicas.**
- **Sin embargo, existen riesgos que podrían perjudicar o atrasar estos beneficios: i) la demora en la ejecución de obras públicas; ii) el menor incentivo para invertir por la incertidumbre en el país; iii) la posible leve tensión comercial con EU; y iv) oposición por el impacto ambiental.**

Inversión en puerto de Chancay y avance en la cartera de proyectos del sector permitirán convertir al país en el principal Hub Portuario del Pacífico Sur de América Latina. El sector portuario ha mostrado un notable crecimiento en los últimos años. Esto se observa con la mejora de indicadores como el tráfico de naves, de carga y de contenedores, principalmente desde 2010, con el inicio del puerto del Callao. Sin embargo, la inversión en el puerto de Chancay, complementado con otros proyectos en el sector, brindarán varios beneficios al sector y a la economía general. En primer lugar, entre los puertos de Chancay y Callao se llegará a alcanzar un tráfico de contenedores de hasta 5.2 millones de TEUs, superando a países como México, Panamá y Colombia en la costa Pacífico Sur. A ello se sumaría la conexión directa con Asia y la reducción en los tiempos de envíos. En segundo lugar, está el mayor dinamismo de las economías de provincias aledañas, que permitirá un impulso de sus productos especializados como la madera, el café, el aguaymanto, palta, entre otros. En tercer lugar, está la mayor atracción de la inversión privada: se impulsarán proyectos de inversión de parques industriales por alrededor de US$800 millones, y se creará una Zona Especial Económica en el puerto de Chancay que brindará beneficios tributarios y aduaneros. Por último, está el incremento de obras públicas, con el fin de conectar y dinamizar los puertos de Chancay y Callao. Sin embargo, vemos cuatro riesgos asociados: i) demora en la ejecución de las obras públicas; ii) menor incentivo para invertir ante la persistencia de la incertidumbre; iii) posibilidad de una leve tensión comercial con EU; y iv) oposición por el impacto ambiental.

Perú: Beneficios y riesgos del puerto de Chancay y de inversiones en el sector portuario

Beneficios	Características
1) Consolidación como el principal Hub Portuario del Pacífico Sur de América Latina	- El tráfico de contenedores entre los puertos de Chancay y Callao podría llegar a ser de hasta 5.2 millones de TEUs (el puerto de Chancay movilizaría entre 1.4 y 1.6 millones de TEUs, y la ampliación del muelle sur del puerto del Callao podría incrementar el tráfico total del puerto hasta 3.7 millones de TEUs). - Conexión directa con los países asiáticos, y un ahorro de tiempo en el transporte de carga de 8 a 12 días.
2) Mayor dinamismo de las economías de las provincias aledañas	- Incremento de la producción y exportación de los productos especializados en los nodos este (madera, café, cacao y palta), central (aguaymanto) y costero (palta, arándano)
3) Atracción de los proyectos de inversión privados	- Impulso de proyectos de inversión de parques industriales: Ancón, por US$753 millones; y Pucallpa, con US$50 millones). - Creación de una Zona Especial Económica en el puerto de Chancay.
4) Incremento de las obras públicas	- Impulso de una cartera de proyectos públicos, que asciendo a 94 obras por un monto de inversión de S/549 millones.
Riesgos	**Características**
1) Demora en la ejecución de obras públicas	- Demoras en la conexión entre los puertos de Chancay y Callao. - Retrasos en el avance de la segunda etapa del puerto de Chancay, así como de otras posibles inversiones.
2) Persistencia de la incertidumbre en el país	- Mayor incertidumbre política o económica podría generar un menor incentivo para invertir en el país.
3) Posible tensión comercial con EU	- Tensiones comerciales con EU, aunque con una baja probabilidad.
4) Oposición de organizaciones civiles	- Posibles movilizaciones por impacto ambiental negativo del puerto de Chancay, aunque a la fecha estas protestas han sido leves.

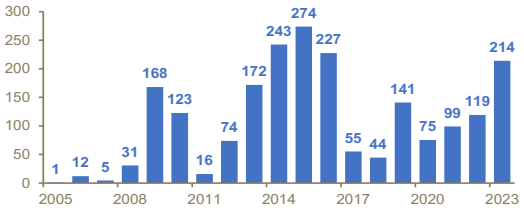
Fuente: Thorne & Associates

Sebastián Valverde
sebastian@thorne-associates.com
Fernando Tapia
fernando@thorne-associates.com

El gobierno peruano, a través de una serie de proyectos de inversión, busca convertir al país en el principal Hub Portuario de la Costa del Pacífico Sur de América Latina, y establecer una conexión directa con Asia. Para ello cuenta con una cartera de inversiones, donde resalta el megaproyecto del puerto de Chancay, con una inversión de cerca de US$3.5 mil millones.

Pero ¿cómo ha ido evolucionando el sector a la fecha? Es claro que ha habido un notable crecimiento en los últimos años. Según el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran) hay 8 terminales portuarios concesionados a nivel nacional. Dentro de este grupo, se ha realizado una inversión acumulada de US$2.1 mil millones hasta el cierre de 2023, que implica un avance del 61% del compromiso total de inversión de US$3.4 mil millones. En particular, se observa que los mayores niveles de inversión se dieron durante el periodo 2013-2016, debido a las ejecuciones de los proyectos en los terminales portuarios del Callao, Matarani y Paita. Sin embargo, en los últimos años se ha visto un incremento en el nivel de inversión, llegando hasta los US$214 millones en 2023 -un aumento de 80% respecto a 2022-, principalmente en el Nuevo Terminal de Contenedores del Muelle Sur en el Callao.

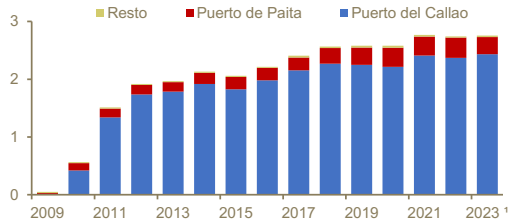
Perú: Inversiones en puertos concesionados
Millones de US$



Fuente: Ositran, Thorne & Associates

Estas inversiones han permitido una mejora en los distintos indicadores del sector, sobre todo desde la entrada en operaciones del puerto del Callao en 2010. Por ejemplo, el tráfico de naves en los puertos concesionados se ha incrementado considerablemente, pasando de 455 en 2019 hasta 4118 en 2022. De la misma manera, el tráfico de carga total se ha más que duplicado en el mismo periodo, de cerca de 25 millones a 53.6 millones de toneladas. Un indicador relevante es la evolución del tráfico de contenedores pues permite observar la capacidad que puede recibir cada puerto. En este sentido, se observa un crecimiento de 49 mil en 2009 a 2.7 millones de TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit, por sus siglas en inglés) en 2022 -en 2023, se registró 2.8 millones de TEUs hasta el mes de noviembre-, en donde cerca del 90% son recibidos en el puerto del Callao.

Perú: Tráfico de contenedores en puertos concesionados
Millones de TEU's



1/ Con información a noviembre de 2023.
Fuente: Ositran, Thorne & Associates

Si bien el crecimiento del sector ha sido significativo, el potencial sigue siendo amplio; tanto es así que la entrada en operaciones del puerto de Chancay permitiría convertir al país en el principal Hub Portuario de la región. Este proyecto cuenta con una inversión total de US$3.5 mil millones, cuyos accionistas son Cosco Shipping Ports Ltd. (60%) y Volcan S.A. (40%). Se prevé que la primera etapa -que abarca unos US$1.3 mil millones- esté concluida hacia finales de 2024, mientras que el resto se iría ejecutando progresivamente.

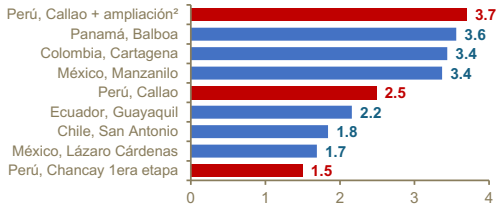
Sin embargo, la inversión en Chancay se complementaría con otros proyectos. Por ejemplo, restan por ejecutar inversiones valorizadas en US$1.3 mil millones en los puertos concesionados. Dentro de este monto, resalta la inversión por US$350 millones que viene realizando la empresa DP World Perú en la construcción del Proyecto Muelle Bicentenario para extender el terminal de contenedores del muelle sur en el Callao, la cual finalizaría en abril de este año. Asimismo, PROINVERSIÓN viene promoviendo dos proyectos: i) el Nuevo Terminal Portuario San Juan de Marcona, con

Alfredo Thorne
alfredo@thorne-associates.com

una inversión de US$405 millones, cuya construcción se proyecta que inicie en 2025 y finalice en 2029; y ii) el Terminal Portuario Internacional de Chimbote que, si bien aún no se tiene información de la fecha de inicio de construcción, tiene una inversión de US$180.

Ahora bien, ¿cuáles son los potenciales beneficios del desarrollo del puerto de Chancay? Más allá de los 7.5 mil empleos directos e indirectos que generará su construcción, el puerto tendría varias implicancias estructurales. En primer lugar, implicaría la consolidación del Perú como la principal línea marítima de la costa Pacífico de toda Latinoamérica. Actualmente, el puerto del Callao se encuentra en la cuarta posición, con un tráfico marítimo de 2.5 millones de TEUs en contenedores, detrás de Panamá, con el puerto Balboa -3.6 millones-; Colombia, con el puerto Cartagena -3.4 millones-; y México, con el puerto Manzanillo -3.4 millones-. El puerto de Chancay movilizaría en su primera etapa entre 1.4 y 1.6 millones. Adicional a ello, se encuentra la ampliación del muelle sur del terminal del Callao, que impulsaría el tráfico de contenedores de 1.4 a 2.7 millones de TEUs -con ello el tráfico en todo el puerto del Callao alcanzaría los 3.7 millones-. De esta manera, el tráfico total podría llegar a los 5.2 millones de TEUs, superando a países como México, Panamá y Colombia en la costa Pacífico Sur.

Latam: Tráfico marítimo en la costa Pacífico por puerto[1]
Millones de TEUs en contenedores por año



1/ Datos al 2021. Chancay 1era etapa es estimado de Narrea, O. (2022). 2/ Incluye la estimación de la empresa DP World sobre la capacidad del Muelle Sur del Callao.
Fuente: Ceplan, Cepal, Narrea, O. (2022), DP World, Thorne & Associates

Para el caso específico del comercio Asia-América del Sur, el puerto de Chancay convertiría al Perú en el único distribuidor de la carga procedente de los países sudamericanos de la costa Pacífico -Colombia, Ecuador y Chile- hacia Asia y viceversa, según el MEF. Esto por la ventaja comparativa en términos de tiempo de transporte generada por el puerto. En efecto, el MINCETUR estima un ahorro de tiempo de entre 8 a 12 días para la mercadería saliente de Perú hacia el Asia -actualmente, el tiempo de transporte es de 40 días-.

Como segundo beneficio, el puerto de Chancay dinamizará la economía de las provincias aledañas; en particular, de tres nodos productivos identificados en la zona de incidencia del puerto: el nodo este, el nodo central y el nodo costero. El puerto les servirá de punto de distribución marítima, beneficiando así la producción y exportación de los productos en los que se especializan, al reducir sus costos y tiempo de transporte, y al ampliar su acceso a los mercados nacionales e internacionales. Los productos beneficiados serían los siguiente: en el nodo este, madera, café, cacao y palta; en el central, aguaymanto; y en el costero, palta y arándano, entre otros productos de agroexportación. Esta dinamización supondrá la generación de empleo, el incremento de los ingresos y, en última instancia, la mejora del estándar de vida en las regiones implicadas.

Perú: Nodos productivos beneficiados por el puerto de Chancay

Nodo productivo	Este	Central	Costero
Corredores económicos que lo conectan con el puerto	Bellavista - Tingo María, Monzón - Tingo María, Pucallpa - Chancay	Pucallpa - Chancay	Costero
Regiones implicadas	Huánuco, San Martín, Lima, Pasco, Ucayali	Lima, Pasco, Ucayali	Lima, Áncash, La Libertad
Productos en los que se especializa	Madera, café, cacao, palta	Aguaymanto	Palta, arándano

Fuente: Narrea, O. (2022), Thorne & Associates

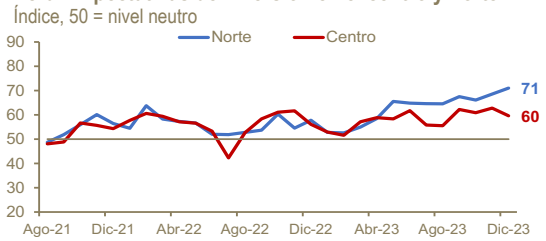
Un tercer beneficio, relacionado con el anterior, es la atracción de inversión privada, y de asociación público-privada, en estos nodos productivos, sobre todo en industrias relacionadas con la cadena de valor de los productos mencionados o derivados. Un ejemplo claro son los proyectos de inversión en parques industriales, como los de Ancón y Pucallpa, especializados en el procesamiento de madera y alimentos, con montos de inversión de US$753 M y US$25 M, y 50 mil y 7.5 mil empleos formales por generar,

Sebastián Valverde
sebastian@thorne-associates.com
Fernando Tapia
fernando@thorne-associates.com

respectivamente. De hecho, son siete los proyectos de parque industrial ubicados en la zona de incidencia del puerto, lo que hace visible su poder de atracción de inversión.

Todo este potencial inversor sería impulsado por la creación de una Zona Especial Económica; esto es, una zona con beneficios tributarios y aduaneros destinados a explotar el alto potencial comercial. Actualmente, el Perú cuenta con cuatro: Zofratacna, Tacna; Zed Paita, Piura; Zed Ilo, Moquegua; y Zed Matarani, Arequipa. El puerto de Chancay generaría las condiciones propicias para una quinta zona; de hecho, el MEF ya trabaja en su creación, según su titular. Por otro lado, el potencial inversor también sería impulsado por las buenas perspectivas empresariales en las zonas norte y centro. En específico, por las buenas expectativas de inversión, las cuales no solo se encuentran en terreno optimista, sino que presentan una tendencia creciente.

Perú: Expectativas de inversión en el centro y norte[1]
Índice, 50 = nivel neutro



1/ A 12 meses.
Fuente: BCRP, Thorne & Associates

Finalmente, como cuarto beneficio, se tiene la concentración de obra pública en infraestructura orientada al correcto funcionamiento del puerto de Chancay y, en general, del Hub Portuario. A la fecha, la cartera de estas obras asciende a 94 por un monto de inversión total de S/. 549 M, con una asignación de S/. 155.5 M en el presupuesto de 2024, abarcando los sectores educación, transporte, salud y saneamiento.

Perú: Obras de infraestructura destinados al hub portuario
Como se indica

Función	Número de obras	Monto de inversión (millones de S/.)	Asignación en presupuesto 2024 (millones de S/.)
Educación	45	269	99
Transporte	40	244	52
Salud	6	19	2
Saneamiento	3	17	2.5
Total	**94**	**549**	**155.5**

Fuente: MEF (2024), Thorne & Associates

Sin embargo, vemos algunos riesgos asociados a estos proyectos. El primero es la demora en la ejecución de las obras públicas en infraestructura relacionadas al Hub Portuario, como sucede con otros proyectos de inversión pública. Ello podría ocasionar una demora en la conexión de los puertos Chancay y Callao, así como generar retrasos en la segunda etapa de Chancay y de otras posibles inversiones. El segundo tiene que ver con la persistencia de la incertidumbre en el país. Si bien la construcción del puerto de Chancay generaría incentivos para invertir en el país, una mayor incertidumbre política o económica -como la presente en los últimos años- podría contrarrestarlos. El tercero tiene relación con las posibles leves tensiones en la relación comercial con EU. El puerto generaría un mayor flujo comercial con China y le haría perder cuota de mercado a EU, no solo en Perú, sino en toda la costa Pacífico de Latam, lo que le generaría preocupaciones, aunque no esperamos que esto escale a un grado mayor. Y como cuarto y último riesgo, se encuentra la oposición de algunas organizaciones civiles y ciudadanos de Chancay, quienes han señalado su preocupación respecto de la incidencia negativa del puerto en el humedal Santa Rosa. Tal oposición se ha traducido en movilizaciones, aunque de baja escala y pacíficas; no han incidido en el avance del proyecto.

En enero, las expectativas macroeconómicas de los agentes empresariales observaron una ligera recuperación. Las expectativas económicas a 3 meses subieron de 41.2 en diciembre de 2023 a 44 en enero de 2024. Por otro lado, las órdenes de compra con respecto al mes anterior de mantuvieron en 43, y los inventarios no deseados subieron de 12 dias a 14 en el mismo periodo. El que las expectativas macroeconómicas a 3 meses seguirían por debajo del nivel neutral de 50, y que la razón de órdenes de compra a inventarios haya caido indica que la economía aun no logra recuperarse en el primer trimestre del año.

Alfredo Thorne
alfredo@thorne-associates.com

Por su parte, el INEI publicará el dato de la producción nacional de diciembre de 2023 el próximo 15 de febrero de 2024. Tras la ligera recuperación de 0.3% en el mes de noviembre de 2023, estimamos que la economía habría vuelto a caer, a una tasa de -0.6%. En dicho mes, la pesca cayó a una tasa de 51.3% debido al lento avance de la segunda temporada de pesca de anchoveta. Además, la minería metálica se desaceleró de 10.6% en noviembre a 4.1% debido a la desaparición del efecto estadístico por el inicio de Quellaveco. Asimismo, estimamos que los sectores manufactura y construcción volverían a deteriorarse, aunque este último lo haría a un menor ritmo; y los sectores comercio y otros servicios seguirían débiles. En términos desestacionalizados, el PBI se contraería 1.2% respecto al mes previo.

Con el cierre de diciembre, el PBI trimestral habría caído, por cuarto trimestre consecutivo, a una tasa anual de -0.4% en el 4T23, aunque a un menor ritmo que el -1% del 3T23. En particular, el dinamismo del gasto privado habría presentado una ligera mejora, pero seguiría en rojo: la inversión privada pasaría de caer -6.2% en el 3T23 a -4.5% en el 4T23; mientras que el consumo privado se expandiría solo 0.3% en el 4T23, tras el -0.1% en el trimestre previo.

Por último, el 1 de marzo de 2024, el INEI publicará el dato de la inflación de Lima Metropolitana de febrero de 2024. Luego de que la inflación mensual registrara un incremento de solo 0.02% en enero de este año, esperamos que en febrero observe un aumento de 0.16%. En particular, el rubro de alimentos y bebidas no alcohólicas continuaría registrando una tasa mensual cercana a 0%, mientras que los combustibles volverían a caer. En cambio, el rubro de transporte y de bienes y servicios diversos presionarían al alza la inflación. Con ello, en el mes de febrero la tasa anual de inflación sería 2.89%, ubicándose dentro del rango meta de inflación de 1%-3% luego de 32 meses. En cuanto a la inflación sin alimentos ni combustibles, esperamos un repunte de su tasa mensual de 0.01% en enero a 0.25% en febrero, por lo que la tasa anual bajaría muy ligeramente, de 2.86% a 2.83%, respectivamente.

*El texto, data, información, imágenes y otros materiales contenidos en el presente correo o en cualquier producto, servicio, reporte o página web de propiedad de Thorne & Asociados S.A.C. ("Thorne & Asociados") constituye posesión de propiedad intelectual. Ningún material de ninguna parte del presente correo podrá ser transmitido, difundido, transferido, asignado, reproducido, o utilizado de alguna otra manera o diseminado en cualquier forma a ninguna persona o entidad, sin el consentimiento explícito y por escrito de Thorne & Asociados. Todas las reproducciones no autorizadas o cualquier otro uso se considerarán como infracción(es) deliberada(s) de copyright y cualquier otra propiedad intelectual, derechos de propiedad, incluyendo más no limitándose a derechos de privacidad de Thorne & Asociados. Thorne & Asociados expresamente se reserva todos los derechos de propiedad intelectual, incluyendo, pero no limitándose, el derecho de bloquear la transferencia de sus productos y servicios y/o hacerle seguimiento a los mismos, utilizando tecnología de seguimiento electrónico, así como cualquier otra forma lícita de hacerlo conocidos o por desarrollarse en el futuro. Thorne & Asociados se reserva el derecho, sin previo aviso, de utilizar todas las medidas de la ley para sancionar penal o civilmente la violación de sus derechos. Mientras Thorne & Asociados usará sus mejores esfuerzos comerciales para entregar información veraz a sus clientes, Thorne & Asociados no podrá garantizar la veracidad, precisión, relevancia y/o integridad de la información usada respecto a ello. Alguna de la información contenida en este correo podrá haber sido obtenida de otras fuentes y Thorne & Asociados no emite ninguna garantía de representación, implícita o expresa, con respecto a dicha información (o los resultados que se obtengan del mismo), y expresamente, renuncia a todas las garantías de originalidad, precisión, integridad, comerciabilidad o idoneidad para un propósito particular respecto a dicha información. Sin limitación alguna de lo anterior, en ningún caso Thorne & Asociados, o sus afiliadas o cualquier tercera parte envuelta o relacionada con el cumplimiento, informática o creación de la data será responsable por la pérdida o daño de ninguna naturaleza, incluyendo pero no limitándose a cualquier daño directo, indirecto o consecuencial, incluso si expresamente exista la posibilidad de dicho daño, que pueda surgir por el uso, del contenido de la información proveniente de este correo o cualquier error, omisión o imprecisiones en relación con los mismos.

Sebastián Valverde
sebastian@thorne-associates.com
Fernando Tapia
fernando@thorne-associates.com

Publicación de datos y proyecciones

Del 2 de febrero al 1 de marzo de 2024

Jue	**Confianza empresarial (50=neutral)**	**Nov-23**	**Dic-23**	**Ene-24**
08-feb	Expectativas de la economía a 3 meses	37.6	41.2	43.0
	Órdenes de compra con respecto al mes anterior	45.1	43.2	44.4
	Inventarios con respecto al mes anterior	43.4	44.5	45.7
	Política monetaria (%)	**Dic-23**	**Ene-24**	**Feb-24**
	Tasa de interés de referencia del BCRP	6.75	6.50	6.50
	Balanza comercial (% a/a, real)	**Oct-23**	**Nov-23**	**Dic-23**
	Exportaciones	5.1	10.0	8.0
	Importaciones	7.8	-5.2	-0.2
Jue	**Producto Bruto Interno Mensual (%, real)**	**Oct-23**	**Nov-23**	**Dic-23**
15-feb	PBI (a/a)	-0.8	0.3	-0.6
	PBI (m/m, desestacionalizado)	0.1	0.8	-1.2
	Operaciones del Sector Público No Financiero (% a/a, real)	**Nov-23**	**Dic-23**	**Ene-24**
	Ingresos corrientes	4.1	-6.3	-3.0
	Gastos no financieros	-4.9	-2.5	-6.0
Jue	**Crédito al sector privado (%, a/a)**	**Nov-23**	**Dic-23**	**Ene-24**
22-feb	Total	0.1	0.7	1.3
	A empresas	-4.6	-3.2	-1.8
	Producto Bruto Interno Mensual (% a/a, real)	2T23	3T23	4T23
	PBI	-0.5	-1.0	-0.4
	Consumo privado	0.4	-0.1	0.3
	Inversión privada	-8.5	-6.2	-4.5
Vie	**Índice de precios al consumidor (%)**	**Dic-23**	**Ene-24**	**Feb-24**
01-mar	Inflación - Lima Metropolitana (a/a)	3.24	3.03	2.89
	Inflación - Lima Metropolitana (m/m)	0.41	0.02	0.16
	Inflación sin alimentos ni energía - Lima Metropolitana (a/a)	2.90	2.86	2.83
	Inflación sin alimentos ni energía - Lima Metropolitana (m/m)	0.36	0.01	0.25

Fuentes: INEI, BCRP, estimaciones propias.

Revisión de datos del mes pasado

Jue	**Confianza empresarial (50=neutral)**	**Oct-23**	**Nov-23**	**Dic-23**	**Actual**
04-ene	Expectativas de la economía a 3 meses	38.7	37.6	-	*41.2*
	Órdenes de compra con respecto al mes anterior	43.3	45.1	-	*43.2*
	Inventarios con respecto al mes anterior	42.7	43.4	-	*44.5*
Jue	**Balanza comercial (% a/a, real)**	**Set-23**	**Oct-23**	**Nov-23**	**Actual**
11-ene	Exportaciones	-3.9	5.1	~~1.4~~	*10.0*
	Importaciones	0.8	7.8	~~8.9~~	*-5.2*
	Política monetaria (%)	**Nov-23**	**Dic-23**	**Ene-24**	**Actual**
	Tasa de interés de referencia del BCRP	7.00	6.75	~~6.75~~	*6.50*
Lun	**Producto Bruto Interno Mensual**	**Set-23**	**Oct-23**	**Nov-23**	**Actual**
15-ene	PBI (% a/a, real)	-1.3	-0.8	~~0.4~~	*0.3*
	PBI (% m/m, real, desestacionalizado)	0.0	0.1	~~0.5~~	*0.8*
Jue	**Operaciones del Sector Público No Financiero (% a/a, real)**	**Oct-23**	**Nov-23**	**Dic-23**	**Actual**
18-ene	Ingresos corrientes	-7.5	4.1	~~1.4~~	*-6.3*
	Gastos no financieros	-8.3	-4.9	~~-2.2~~	*-2.5*
Jue	**Crédito al sector privado (%, a/a)**	**Oct-23**	**Nov-23**	**Dic-23**	**Actual**
25-ene	Total	0.3	0.1	~~1.3~~	*0.7*
	A empresas	-4.8	-4.6	~~-2.8~~	*-3.2*
Jue	**Índice de precios al consumidor**	**Nov-23**	**Dic-23**	**Ene-24**	**Actual**
01-feb	Inflación - Lima Metropolitana (%, a/a)	3.64	3.24	~~3.13~~	*3.03*
	Inflación - Lima Metropolitana (%, m/m)	-0.16	0.41	~~0.13~~	*0.02*
	Inflación sin alimentos ni energía - Lima Metropolitana (%, a/a)	3.09	2.90	~~2.79~~	*2.86*
	Inflación sin alimentos ni energía - Lima Metropolitana (%, m/m)	0.00	0.36	~~-0.06~~	*0.01*

Fuentes: INEI, BCRP, estimaciones propias.