

Impacto del Megapuerto de Chancay se retrasa por indecisiones estatales

El impacto positivo del megapuerto de Chancay en la economía del país se está retrasando debido a la falta de decisión del Estado en tres temas cruciales: desarrollo urbano, infraestructura vial y seguridad, advierten la Cámara de Comercio de Lima (CCL) y el Consejo Consultivo de Chancay.

Según el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP), la operación de la primera etapa del megapuerto de Chancay puede aportar hasta un punto porcentual al crecimiento del PBI en el 2025, pero no se dará si las instituciones estatales permanecen en el letargo.

“De mantenerse sin resolver la incertidumbre urbanística, la congestión vial y la falta de garantías contra el crimen organizado en la zona de influencia del megapuerto, se retrasarían los beneficios tangibles esperados en términos de inversión, empleo y dinamismo logístico, por lo menos hasta el año 2026”, lamenta el presidente de la CCL, Roberto De La Tore.

LEE TAMBIÉN:

Megapuerto de Chancay movilizó productos por más de US\$ 777 millones en 5 meses

DESARROLLO URBANO

La ausencia de un Plan de Desarrollo Urbano (PDU) vigente en Chancay es una de las principales trabas para atraer la inversión privada. El PDU es un instrumento estratégico

imprescindible para garantizar un



Chancay requiere que se apruebe su Plan de Desarrollo Urbano.

crecimiento urbano ordenado, en un contexto donde se prevé la llegada de más de 150 000 nuevos residentes y una gran afluencia de inversionistas nacionales e internacionales. “Chancay cuenta con su PDU 2024– 2034, pero este no ha sido aprobado por la Municipalidad Provincial de Huaral. Esta dilación es injustificable”, sostiene el presidente de la CCL. De la Tore indica que el PDU contiene decisiones fundamentales como el trazo de la futura Vía de Evitamiento, que para Chancay, debe ir entre su distrito y el de Huaral, pero el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) pretende hacerlo por la costa del distrito (lo que traería traer impactos negativos en el ambiente y en el potencial turístico de la zona).

SEGURIDAD PARA CHANCAY

Mientras las entidades públicas no toman decisiones, las organizaciones criminales se están instalando con mayor rapidez. El presidente de la CCL informa que existe información de que tres organizaciones criminales se están disputando el control del Megapuerto de Chancay para extorsionar a los empresarios. Se trata de Los Pulpos de Trujillo, Los Monos de Quepepampa (Huaral) y Los Antitren o Puros Hermanos Sicarios.

“Según el Sistema informático de Denuncias Policiales de la Policía Nacional del Perú, los casos de extorsión en Chancay están creciendo de forma alarmante. En el 2023 se denunciaron 65 casos, y solo hasta abril de este año se han registrado 45”, detalla. “Urge una mayor infraestructura policial, que incluya no solo más comisarías, sino también un laboratorio especializado en criminología que permita investigar eficazmente las denuncias e identificar a los involucrados en los diversos hechos delictivos. Sin embargo, el Ministerio del Interior ha decidido dejar de lado la construcción de un complejo policial para Chancay, y en cambio solo priorizará la mejora de la comisaría existente, lo cual resulta totalmente insuficiente frente a la dimensión del reto”, advierte el líder empresarial.



CONGESTIÓN VIAL ALREDEDOR DEL MEGAPUERTO DE CHANCAY

La desidia estatal también está presente en la infraestructura vial y para muestra un botón: pasan los meses y todavía no existe un plan de reconstrucción del puente de Chancay que colapsó el pasado 13 de febrero. “Parece que no se entiende el impacto negativo de la ausencia de esta infraestructura. Actualmente, los vehículos transitan por una vía temporal, cuyo recorrido alternativo por Huaral puede tomar hasta dos horas en promedio, generando, según la Cámara Internacional de Transporte, sobrecostos innecesarios por el aumento en el consumo de combustible y los costos de peaje”, apuntó De La Tore.

Se prevé que en una primera etapa, transiten 2700 tráileres diarios. Si no se construye una nueva infraestructura que reemplace al puente paralelo que hoy se utiliza por turnos y se construye el reemplazo del puente caído, la cadena

logística en camino del megapuerto de Chancay podría colapsar.

Por su parte, el alcalde de Chancay, Juan Álvarez, informó que en su momento envió un oficio al Ministerio Público para que se autorice el levantamiento de escombros y así poder avanzar en la reconstrucción del puente, pero aún no se concluyen las investigaciones para determinar a los responsables del desplome de la estructura.

El presidente de la CCL refiere que si bien se respeta y respalda el trabajo que realiza el Ministerio Público, es indispensable que las diligencias se desarrollen con celeridad y sin dilatar otras acciones también urgentes. Además, existen otras medidas prioritarias como el forjar una infraestructura multimodal, articulando el desarrollo vial con corredores logísticos y proyectos ferroviarios como el Tren Lima–Barranca, de manera que se asegure el flujo eficiente de bienes hacia y desde los centros de producción del país.

CAPITAL HUMANO

De La Tore agrega que también es necesario asegurar el crecimiento del capital humano ante las exigencias que impone esta transformación logística. Para ello, se debe implementar programas de capacitación técnica especializada en gestión portuaria, operaciones logísticas, mantenimiento industrial y comercio exterior, así como promover alianzas con instituciones y centros de innovación tecnológica nacionales complementadas con alianzas estratégicas con China y países del Asia Pacífico, orientadas a la transferencia de conocimiento, desarrollo tecnológico y formación de talento competitivo.

ZONA ECONÓMICA ESPECIAL PRIVADA

En este mismo marco, la creación de una Zona Económica Especial Privada (ZEEP) cercana al Puerto de Chancay se vuelve una medida clave para atraer inversión, incentivar la industrialización y facilitar un entorno normativo ágil y competitivo. “Esta ZEEP permitiría establecer regímenes tributarios diferenciados y condiciones favorables para la instalación de empresas exportadoras, logísticas y manufactureras, consolidando a Chancay no solo como un puerto de tránsito, sino como un ecosistema productivo”, proyecta. “Lo he mencionado anteriormente, el megapuerto de Chancay no es una varita mágica, su éxito dependerá de que el Estado cumpla su rol con decisión y liderazgo”, menciona el presidente de la CCL.

LEE MÁS:

Mensaje de 28 de Julio: qué espera el empresariado

Puertos privados tienen nueva normativa para su operación

Formalización para la competitividad: camino clave hacia la OCDE