

INVERSIÓN EN *STAND BY*

A siete meses de la inauguración del terminal, la tan ansiada ola de inversiones conexas sigue sin materializarse. Una serie de desacuerdos técnicos y políticos traban hasta hoy la aprobación de un plan de desarrollo urbano clave y, con ello, diversos proyectos industriales, inmobiliarios y hoteleros.



POR EDWARD ABARCA

La gran expectativa que generó hace siete meses la inauguración del Puerto de Chancay no está siendo acompañada por la ola prometida de inversiones conexas. Al día de hoy, el despliegue de capitales privados alrededor de la zona se mantiene en *stand by*, debido a las prolongadas demoras en la aprobación de un Plan de Desarrollo Urbano (PDU). La falta de este instrumento —clave para ordenar el crecimiento y definir los usos del suelo— ha dejado en suspenso proyectos industriales, inmobiliarios y hoteleros. E incluso entidades públicas, como la Sunat y la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN), están atadas de manos impedidas de avanzar en sus planes de inversión.

Discrepancias y demoras

El PDU de Chancay es la partida de nacimiento de sus nuevas zonas urbanas e industriales. Su aprobación permitiría formalizar el suelo y dar previsibilidad sobre qué se puede construir, dónde y con qué parámetros. La ausencia de este plan está impactando negativamente en la atracción de inversiones privadas alrededor del megapuerto”, advierte el presidente de la Cámara de Comercio de Lima, Roberto De La Tore.

La historia de la demora en la aprobación se remonta a hace casi medio año. En enero de 2025, el equipo técnico del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento (MVCS) culminó la elaboración del documento en coordinación con las autoridades de Huaral y Chancay. Pero, desde entonces, la aprobación se quedó atrapada en una serie de desavenencias políticas y técnicas. Estas últimas, principalmente relacionadas con el trazado de la vía de evitamiento Chancay—Chancayllo, una arteria clave para el distrito, de aproximadamente 18 kilómetros.

El Plan de Desarrollo Urbano propone que la vía borde los cerros por el este, evitando el litoral y preservando el acceso a las playas. Algo que generó la oposición del Ministerio de Transporte y Comunica-

ciones (MTC), que en un inicio defendía el trazo por la costa, incluido en el estudio de preinversión del proyecto. Hoy, el MTC evalúa otras alternativas, incluida la construcción de un viaducto elevado por la Panamericana Norte. “Se estima que la definición del trazo se concrete a más tardar en el cuarto trimestre del 2025”, anticipó el MTC a SEMANA económica.

Mientras no haya una definición oficial del MTC, sin embargo, el PDU corre el riesgo de seguir atrapado. Esta revista pudo conocer, a través de fuentes directamente involucradas en el proceso, que la Municipalidad de Chancay insiste en aprobar el PDU con el trazo propuesto por el MVCS, mientras que la Municipalidad Provincial de Huaral —la entidad competente para aprobar el documento— propone retirarlo hasta que el MTC se pronuncie. Ello por temor a futuras demandas de compensación de los propietarios afectados, si el trazo final resultara distinto.

El pasado viernes, la Municipalidad Distrital de Chancay le alcanzó a la Municipalidad Provincial de Huaral un cronograma de 45 días para levantar las observaciones al PDU, pero sin modificar el trazado de la vía. Aunque en el mejor escenario el Consejo Municipal de Huaral podría aprobar el plan sin el trazo en tres meses, lo que resulta claro es que el proceso se ha politizado. “Podría demorar más”, admite el subgerente de Obras Privadas y Desarrollo Territorial de la Municipalidad Provincial de Huaral, Jabel Ramos.

En compás de espera

Los efectos de esta demora sobre la inversión privada se hacen cada vez más

MONOPERÚ

CHANCAY

Mientras el MTC no defina el trazo de la vía de evitamiento Chancay - Chancayllo, el plan de desarrollo urbano seguiría entrampado

evidentes, sobre todo en el sector hotelero e inmobiliario. El Grupo BTH, por ejemplo, ha postergado su inversión de US\$4 millones para levantar un hotel en Chancay. "No hay certeza sobre dónde y qué se puede construir", reconoce el director fundador del Grupo BTH, Mario Figueroa. Casa Andina, por su parte, mantiene el interés en Chancay, pero la falta de un PDU y de demanda en la zona dificulta hoy la incorporación de un inversionista. "Tenemos planes más concretos en otras zonas", afirma el CEO de la cadena hotelera, Juan Stoessel.

El Estado tampoco se salva de los problemas que ocasiona la falta de un plan urbano para la zona. La Sunat, interesada en adquirir grandes terrenos para oficinas y almacenes, no puede avanzar sin una zonificación definida. Mientras que la ANIN le exige a la Municipalidad de Chancay contar con el PDU aprobado como condición para ejecutar el paquete de obras priorizadas por la PCM en el distrito, según comentó a esta revista una funcionaria municipal enterada de la problemática, sin autorización para declarar.

En el caso del *real estate* industrial

logístico, el freno es igual de palpable. Firmas como Fibra Prime, interesadas en administrar almacenes en Chancay, están optando hoy por otras zonas consolidadas, como Lurín o el Callao. "La verdadera dinámica va a empezar cuando grandes plantas y fábricas extranjeras se muevan a Chancay", refiere su CEO, Ignacio Mariátegui. Esta sensación es compartida por otros operadores logísticos e industriales que, aunque muestran interés por el distrito, "aún están lejos de trasladar o abrir nuevas plantas en Chancay", según el jefe de investigación de Binswanger Perú, Juan Ruiz.

Otro factor que sigue retrasando las inversiones es la indefinición de la Zona Económica Especial (ZEE) de Chancay. Si bien la Comisión de Economía del Congreso aprobó en mayo de este año el dictamen que crea dicha zona, este aún no ha sido debatido en el Pleno. "Hubo bastante *hype* alrededor de este puerto con su inauguración. Pero las inversiones extranjeras toman tiempo, todavía están a la espera de las ZEE", advierte el investigador del Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico, Leolino Dourado.

Dicha indefinición impacta, a la vez, en proyectos clave como Chancay Park, el complejo logístico-industrial de 842 hectáreas que Roque Global —subsidiaria de Volcan— planea desarrollar. Por ahora, este sigue siendo sólo un terreno. "Creemos que es un activo valiosísimo, pero no tenemos apuro en tomar una decisión. Las ZEE tienen un efecto dinamizador sobre las inversiones [...] Sin claridad sobre eso, no podemos decidir", explica el gerente general de Volcan, Luis Herrera.

Por ahora, sólo las inversiones directamente vinculadas al megapuerto han empezado a operar con dinamismo, como la oficina aduanera de Sharf, ubicada dentro del terminal. Los planes de expansión fuera, que involucran almacenes o la sede educativa de su Instituto de Logística (INLOG), siguen en espera. "Va a depender de cómo se mueva la industria. Es un tema de *timing*", reconoce el gerente general de Sharf, Pepe Ríos. ■

ESPECIAL
Bienestar corporativo

Cómo los ejecutivos y sus empresas están redefiniendo el éxito, la felicidad y su vínculo con el bienestar pleno (p. 23)



► **ELECCIONES 2026**

Las fallidas negociaciones de la derecha en busca de alianzas (p. 18)

► **PRECIO DEL DÓLAR**

El reajuste que avanza en las proyecciones locales de fin de año (p. 52)

MONOPERÚ

CHANCAY



PUERTO DE CHANCAY

Inversiones sin arranque

Con el terminal ya operativo, la tan anunciada ola de inversiones conexas sigue sin materializarse. Una serie de desacuerdos técnicos y políticos traban hasta hoy la aprobación de un plan de desarrollo urbano clave y, con ello, diversos proyectos industriales, inmobiliarios y hoteleros. (p. 14)