



Reporte

PUERTO DE CHANCAY EN SU PRIMER AÑO

**CONECTADO AL MAR, ¿DE
ESPALDAS A LA CIUDAD?**

Enero 2026
Reporte N°3
ciup.up.edu.pe
cechap.up.edu.pe



**UNIVERSIDAD
DEL PACÍFICO**



Sobre el Observatorio de Chancay

El Observatorio de Chancay es una iniciativa que reúne a expertos del Centro de Investigación (CIUP) y el Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico (CECHAP) para abordar los impactos y oportunidades alrededor del puerto de Chancay. Este grupo multidisciplinario analiza desde perspectivas sociales, ambientales, económicas, logísticas, urbanas y geopolíticas, las implicancias de esta obra clave para el Perú y nuestra región.

El Observatorio de Chancay de la Universidad del Pacífico reafirma nuestro compromiso con el desarrollo sostenible del país, destacando la importancia de la investigación rigurosa y el diálogo informado como pilares para la construcción de un futuro en el que las grandes infraestructuras contribuyan al desarrollo nacional y regional.

Propósito del Reporte del Observatorio de Chancay

Los “Reportes del Observatorio de Chancay” buscan ofrecer una perspectiva de mediano y largo plazo sobre los desafíos que enfrenta el desarrollo de Chancay. Los reportes abordan las transformaciones impulsadas por el puerto de Chancay desde múltiples dimensiones —operativas, sociales, ambientales, geopolíticas y regulatorias— analizando su vinculación con el sistema portuario nacional y regional, así como su contribución al comercio exterior y otros sectores productivos y proyectos de infraestructura. En la medida que se genere más información de la etapa de operación del puerto, se incluirán nuevos tópicos y tendencias para contribuir al diseño de estrategias y a la toma de buenas decisiones públicas y de inversión privada.

Universidad del Pacífico. (2026). El Puerto de Chancay en su primer año: Conectado al mar, ¿de espaldas a la ciudad? Reporte N°3 del Observatorio de Chancay. Universidad del Pacífico.

Contenidos

Presentación del informe 6

Sección I - El contexto de la llegada del puerto 7

 Capítulo 1: El Puerto de Chancay en la última década de la red portuaria peruana 7

 Capítulo 2: ¿Cómo recibe Chancay la llegada del nuevo puerto? 9

 2.1. Nivel de pobreza, formación y capital humano 9

 2.2. Servicios urbanos y ambiente 11

 2.3. Conectividad: primera milla y conectividad a servicios sociales 11

 2.4. Retos adicionales de cara del crecimiento del puerto 12

Sección II - El primer año en el puerto: ¿qué pasó? 13

 Capítulo 3: El aporte de Chancay a la conectividad de la Costa Oeste de Sudamérica 13

 3.1. Servicios WSA y feeders: ¿qué papel cumplen las rutas que llegan a Chancay? 14

 3.2. Carga movilizada 16

 3.3. Implicancias sobre la carga terrestre 18

 3.4. El proceso de regular la competencia en el nuevo puerto 20

 Capítulo 4: Comercio exterior y relaciones con los socios comerciales 22

 4.1. Importaciones 22

 4.2. Exportaciones 27

 4.3. Balanza y relación comerciales 28

 Capítulo 5: Efectos de la recaudación de aduanas 30

 5.1. Participación de Renta de Aduanas (PRA) 30

 5.2. Fondo Social para el desarrollo de Chancay 31

Sección III - La respuesta del Estado durante el primer año 31

 Capítulo 6: Cambio institucional: nuevas reglas del juego 31

 6.1. Oportunidad de los cambios institucionales 32

 6.2. ¿Políticas para la transformación local o nacional? 33

 Capítulo 7: Infraestructura pendiente y desafíos institucionales en el primer año del Puerto de Chancay 34

 7.1. Cartera de Inversiones Estratégicas Territoriales (CIET) 34

 7.2. Grandes obras de conectividad impulsadas por Chancay 36

 7.2.1. Accesos viales metropolitanos de Chancay 36

 7.2.2. Corredores centro-selva y el rol de las regiones 37

 7.2.3. Agenda ferroviaria y articulación con el sistema logístico 38

 7.3. Planificación urbana y regulación del suelo 39

Sección IV - Balance y hoja de ruta 39

 Capítulo 8: Balance del primer año y agenda 39

 8.1. Avances, desafíos y brechas 40

 8.2. Indicadores y metas para el segundo año 40

 8.3. Ruta crítica para los próximos 180 días 41

Bibliografía 43

Lista de tablas

Tabla 1: Principales puertos según movimiento en toneladas métricas (millones) 7

Tabla 2: Principales puertos por el tipo de movimiento (2024) 8

Tabla 3: Capacidades Operativas de los Puertos Peruanos de contenedores 8

Tabla 4: Población Económicamente Activa por sectores económicos (% , 2024) 10

Tabla 5: Chancay — estructura de la Población Económicamente Activa (%) 10

Tabla 6: Conectividad vial — kilómetros y porcentaje de red asfaltada (2024) 11

Tabla 7: Rutas transpacificas 13

Tabla 8: Rutas alimentadoras (feeders) 14

Tabla 9: Operaciones por terminal portuaria, TEUS (noviembre 2024 – agosto 2025) 17

Tabla 10: Composición Chancay por su carga movilizada en TEU (noviembre 2024 –noviembre 2025) 18

Tabla 11: Principales Sub-partidas de importación: noviembre 2024- octubre 2025 23

Tabla 12: Principales socios importadores: noviembre 2024-octubre 2025 24

Tabla 13: Principales productos importados desde China mayores a US\$5 millones -noviembre 2024- octubre 2025 25

Tabla 14: Principales productos importados desde Argentina- noviembre 2024- octubre 2025 26

Tabla 15: Principales productos importados desde México - noviembre 2024- octubre 2025 26

Tabla 16: Principales productos importados desde EE. UU.- noviembre 2024- octubre 2025 26

Tabla 17: Composición de los principales países socios de importación- noviembre 2024- octubre 2025 27

Tabla 18: Principales 10 partidas de exportación: exportaciones desde Chancay y de Perú- noviembre 2024 a setiembre 2025 28

Tabla 19: Evolución mensual de la recaudación PRA- Chancay (nov 24 -nov 25) 30

Tabla 20: Distribución de 15 medidas por eje temático 32

Tabla 21: Hitos claves del puerto y línea de tiempo de los cambios institucionales 33

Tabla 22: CIET por sector y distrito/provincia 35

Tabla 23: Hitos normativos y presupuestales de la ANIN y la Cartera de Inversiones Estratégicas Territoriales (CIET) vinculados al hub portuario de Chancay 35

Tabla 24: Proyectos ferroviarios 38

Tabla 25: Propuesta de indicadores para el seguimiento de los impactos del puerto 41

Tabla 26: Tabla 26: Acción y horizonte temporal 42

Lista de gráficos y Cuadros

Gráfico 1: Número de barcos por mes según puertos (nov 2024-set 2025) 14

Gráfico 2: Composición de la carga transportada en TEUs de las rutas WSA3, WSA4 y WSA5 (noviembre 2024 –noviembre 2025) 15

Gráfico 3: Composición de la carga transportada en TEUs de las rutas de feeders (noviembre 2024 – noviembre 2025) 15

Gráfico 4: Evolución del movimiento de carga por terminal portuaria (noviembre 2024- agosto 2025) 16

Gráfico 5: Carga movilizada por el puerto de Chancay en TEUS: nov 2024-nov 2025 17

Gráfico 6: Carga movilizada por el puerto de Chancay en TM: nov 2024-oct 2025 17

Gráfico 7: TEU embarcados y descargados por mes (noviembre 2024 – noviembre 2025) 18

Gráfico 8: Número estimado de camiones requeridos para el transporte de carga no contenerizada (granel, fraccionada, rodante y general) 19

Gráfico 9: Número estimado de camiones requeridos para el transporte de carga contenerizada 19

Cuadro 1: Cronología de controversias regulatorias del puerto de Chancay 21

Gráfico 10: Evolución de los tipos de bienes de importación: noviembre 2024-octubre 2025 24

Gráfico 11: Gráfico Evolución mensual de exportaciones e importaciones: noviembre 2024-octubre 2025 (US\$) 29

Gráfico 12: Gráfico 12: Evolución del Tránsito de Vehículos Pesados por Peaje en la Red Vial N.º 5 (2003-2024) 37

Presentación del informe

El presente informe tiene como objetivo documentar la trayectoria del puerto de Chancay durante su primer año tras su inauguración. Debido a la disponibilidad de datos, se utiliza información de carga y recaudación desde noviembre de 2024 hasta noviembre de 2025, mientras que para el comercio se considera información hasta octubre de 2025. Este reporte no solo se centra en las operaciones al interior del puerto sino también en conocer cuáles son los retos para los vecinos de Chancay en su aspiración de tener mejores condiciones en su desarrollo humano, ciudad y economía. En ese sentido, genera evidencia para identificar los retos que plantea esta nueva infraestructura al modificar los flujos de carga, el comercio exterior y la red de servicios marítimos en el Pacífico.

El reporte se estructura en cuatro secciones complementarias: (I) Contexto, que ubica a Chancay dentro de la red portuaria peruana y recoge cómo la ciudad recibe la nueva infraestructura (capítulos 1 y 2); (II) Primer año operativo, que documenta la conectividad marítima, los flujos de comercio exterior y los efectos sobre la recaudación aduanera (capítulos 3, 4 y 5); (III) Respuesta del Estado, que examina los cambios institucionales y la persistente brecha de infraestructura en y más allá de la ciudad puerto (capítulos 6 y 7); y (IV) Balance y hoja de ruta, que sintetiza logros, limitaciones y prioridades para el segundo año de operaciones (capítulo 8). Esta organización permite a lectores no especializados avanzar desde el panorama general hacia la evidencia y, finalmente, hacia conclusiones accionables.

La elaboración del informe se sustenta en información oficial de la Autoridad Portuaria Nacional, bases de datos de líneas navieras internacionales y reportes de comercio exterior. El análisis se complementa además con estadísticas de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, desagregadas por capítulos y partidas. Para la información del desarrollo territorial se toma información de la sección de diagnóstico del Plan de Desarrollo Urbano de Chancay y de Huaral. Esta combinación de fuentes permite entregar un balance inicial sólido y útil para la discusión académica, empresarial y de políticas públicas.

Sección I - El contexto de la llegada del puerto

Para aprovechar el análisis del primer año de Chancay es indispensable mirar dos planos: una red portuaria peruana que se expandió y se especializó durante la última década, y la ciudad-puerto de Chancay, donde persisten necesidades sociales no resueltas. Los dos capítulos siguientes desarrollan estos contextos antes de evaluar el desempeño del nuevo terminal.

Capítulo 1: El Puerto de Chancay en la última década de la red portuaria peruana

Chancay, concebido como hub, irrumpe en un sistema que cambió de escala y consolidó funciones. Las inversiones de los últimos años elevaron sustancialmente el tonelaje movilizado y ordenaron la red en tres frentes: minería, agroexportación y comercio. Los clústeres minero y agroexportador —Matarani, Punta Lobitos-Antamina, Shougang y Transportadora Callao, por un lado; Paita y San Martín, por el otro— casi duplicaron sus volúmenes para acompañar el ciclo expansivo de ambos sectores. El complejo multipropósito del Callao también creció, aunque a un ritmo menor —en torno al 33%— porque su foco está en el comercio exterior e importaciones para el mercado urbano, además de ser el único puerto con transbordo significativo.

Tabla 1: Principales puertos según movimiento en toneladas métricas (millones)

Terminal Portuaria	Rol en la red	TM millones			
		2014	2019	2022	2024
DP World Callao	Comercio y hub	15.3	15.1	15.5	21.5
APM Callao	Comercio y hub	15.5	19.3	18.5	19.6
San Martín-Paracas	Exportación agro	1.6	1.5	2.8	3.7
TP Paita – TPE	Exportación agro	1.7	2.6	2.8	2.6
Matarani-TIRSUR	Exportación mineral	3.4	6.8	6.4	8.2
TP Punta Lobitos – Antamina	Exportación mineral	1.8	2.4	2.7	2.3
TP Shoughan Hierro Perú	Exportación mineral	11.9	17.3	20.1	21.4
Transportadora Callao	Exportación mineral	1.6	2.9	3.1	2.9

Fuente: APN (2025a, 2025c)
 Nota: Se toman los puertos más representativos por el volumen de carga y rol en la red.

El mencionado crecimiento se ha dado acorde con el apogeo productivo de las regiones. Por ello, los puertos de San Martín y Paita acompañaron el crecimiento de sus centros productivos enfocados en la agroexportación y productos marinos, lo que reflejó un movimiento exportador superior al importador. Esta dinámica se profundiza en los clústeres mineros donde las terminales Transportadora Callao, Matarani, Punta Lobitos y Shougang mueven principalmente embarques (exportaciones).

Tabla 2: Principales puertos por el tipo de movimiento (2024)

Terminal Portuaria	Rol en la red	Tipo de Movimiento (%)		
		Descarga	Embarque	Transbordo
DP World Callao	Comercio y hub	38%	33%	28%
APM Callao	Comercio y hub	65%	16%	15%
San Martín-Paracas	Exportación agro	44%	56%	0%
TP Paita - TPE	Exportación agro	34%	64%	0%
Matarani-TIRSUR	Exportación mineral	22%	70%	0%
TP Punta Lobitos - Antamina	Exportación mineral	0%	100%	0%
TP Shoughan Hierro Perú	Exportación mineral	0%	100%	0%
Transportadora Callao	Exportación mineral	0%	100%	0%

Fuente: APN (2025a, 2025c)

Esta red logística se complementa con el conglomerado portuario del Callao (DP World y APM) que además de ser un canal para la exportación permite la importación para la capital y, de forma distintiva, el transbordo de países vecinos. Hasta antes de Chancay, este último segmento aparecía primordialmente en estos dos terminales, los cuales, al haber movilizado cerca de 800 mil TEU en 2024, confirman el rol clave de Perú como hub para la costa oeste del Pacífico sudamericano.

La inauguración de Chancay en noviembre de 2024 reconfigura ese equilibrio. Aporta 1 millón de TEU de capacidad con dos muelles de contenedores y 6 millones de toneladas adicionales con dos muelles para carga a granel, general y rodante. La infraestructura y los equipos permiten procesos de automatización —como grúas y vehículos autónomos— que ofrecen mayor productividad en el servicio. Con ello, la red peruana amplía su alcance desde el eje nor-central y refuerza su propuesta para competir como hub de la costa oeste del Pacífico. En la tabla siguiente podemos observar que, considerando únicamente la Etapa I de inversión del Puerto de Chancay, su capacidad instalada es comparable a la de APM Terminal.

Tabla 3: Capacidades Operativas de los Puertos Peruanos de contenedores

Aspecto	Terminal Sur – Callao (DP World)	Terminal Norte – Callao (APM Terminals)	Puerto de Paita (TPE)	Puerto de Chancay (COSCO Shipping)
Etapas de inversión	Etapas II	Etapas III-B	Etapas III	Etapas I
N.º y tipo de muelles	1 muelle de contenedores (Muelle Sur) con 3 puestos de atraque simultáneos.	7 muelles multipropósito para carga contenerizada, general y granel.	2 muelles multipropósito : un muelle espigón (perpendicular) de 365 m y un muelle marginal de 360 m.	4 muelles multipropósito (Fase I): 2 muelles de contenedores y 2 muelles para carga general/granel/rodante.
Longitud total de muelles	1,050 m.	1,835 m.	725 m.	1,500 m.
Longitud muelles de contenedores	1,050 m.	950 m.	360 m.	860 m.
Calado máximo (profundidad)	16 m.	16 m.	14 m.	17.8 m.

Equipamiento principal	10 grúas pórtico STS (3 totalmente eléctricas); 37 grúas de patio (RTG, 12 eléctricas); 1.694 tomas para contenedores reefer; flota de tractores portuarios eléctricos y gates OCR digitalizado.	4 grúas pórtico STS Súper Post-Panamax; 4 grúas móviles portuarias para multipropósito; 14 grúas de patio RTG (12 eléctricas + 2 diesel); 1.550 enchufes reefer tras ampliación de Reefer Racks	5 grúas de muelle (STS y/o móviles, para contenedores y carga general); 6 grúas pórtico de patio RTG; 1.900 tomas reefer (alta capacidad para carga refrigerada).	6 grúas pórtico STS teledirigidas (3 especializadas en contenedores, 3 multipropósito) y 15 grúas de patio ARMG/ASC; sistema automatizado de patio con grúas ARMG y camiones eléctricos sin conductor; equipos ro-ro para vehículos. 1.300 tomas reefer para carga refrigerada.
Capacidad operativa	2,7 millones TEU/año	1,2 millones TEU/año	550,000 TEU/año	1 millón TEU/año.

Elaboración: propia. Fuente: Reportes de Desempeño de OSITRAN para los puertos citados.

Capítulo 2: ¿Cómo recibe Chancay la llegada del nuevo puerto?

En Chancay viven 65,127 personas y se tiene una proyección de 216,033 hacia el 2034 (PDU, 2024). La combinación de brechas de capital humano, viviendas precarias con déficits de servicios básicos, pasivos ambientales y conectividad vial insuficiente sugiere que el nuevo puerto puede canalizar flujos logísticos, pero la ciudad aún no está en condiciones de traducirlos en oportunidades amplias y sostenibles. Estas limitaciones que enfrenta Chancay son previas a la puesta en marcha del puerto: son condiciones que ya existían y que ahora se verán aún más acentuadas por el crecimiento que conlleva el desarrollo portuario.

2.1. Nivel de pobreza, formación y capital humano

En pobreza, Chancay se ubica por debajo del promedio nacional, pero por encima de sus vecinas Huacho y Huaral; frente a otros distritos portuarios, presenta un nivel similar al de Matarani y mejor que el de Paita (INEI, 2020). Este punto de partida importa porque condiciona el capital de trabajo de los hogares, la capacidad de inversión de los pequeños empresarios y la capacidad para invertir en formación, tres factores que determinan cuántas oportunidades pueden capturarse localmente.

Por lo anterior, no sorprende que Chancay conserve un sesgo hacia el sector terciario y tenga una participación muy limitada en el sector secundario. Esto se expresa en una mayor proporción de trabajadores en servicios y comercio, pero con escasez en manufactura y oficios técnicos. También en sectores tradicionales como pesca y agricultura existe una proporción importante de trabajadores. Esto contrasta con la demanda laboral que generará el puerto. Las carreras más requeridas incluyen Ingeniería Industrial, Informática y Ambiental, por su aporte en gestión de procesos, sistemas portuarios y cumplimiento normativo. También se necesitarán especialistas en comercio internacional y profesionales en seguridad portuaria. A nivel operativo y técnico, el puerto demandará operadores de maquinaria, técnicos de grúas, analistas de datos, gestores de proyectos y analistas de riesgo.

Tabla 4: Población Económicamente Activa por sectores económicos (% , 2024)

Distrito	Primario	Secundario	Terciario	PEA total
Chancay	22.9	15.8	61.3	27,505
Huaral	22.2	11.8	66.0	53,327

Fuente: PDU (2024).

El perfil ocupacional aumenta la brecha de habilidades en la PEA actual: los trabajadores no calificados alcanzan 32%, mientras que el núcleo técnico operativo (técnicos, operarios y oficios) suma 35%. A lo largo del eje Chancay–Huaral–Huacho ya existe un tejido productivo con plantas avícolas y empacadoras exportadoras que demandan perfiles laborales con certificaciones (cadena de frío, control de calidad, logística portuaria y mantenimiento electromecánico). Es decir, las empresas demandan trabajadores con competencias, pero la oferta laboral local todavía no cumple con los estándares (INEI, 2024).

Tabla 5: Chancay — estructura de la Población Económicamente Activa (%)

Categoría (agrupada)	% PEA
Técnicos y profesionales	12.8
Operarios/conductores y oficios de construcción/producción	22.0
Servicios y comercio	19.7
Agricultura y oficios calificados agro pesca	7.2
Administración pública y empleados administrativos	5.6
Militares y policiales	0.5
No calificados (servicios, peones, ambulantes y afines)	32.2
Total	100.0

Fuente: PDU (2024).

Lo anterior se vincula con el bajo nivel de logro educativo en Chancay y su provincia. A la fecha, en el distrito funciona un único instituto tecnológico público (IESTP Chancay), con programas vigentes de Contabilidad y Desarrollo de Sistemas de Información. Esta oferta no está plenamente alineada con los perfiles que ya demanda el eje Chancay–Huaral–Huacho (logística/cadena de frío, operación y mantenimiento electromecánico, control de calidad, seguridad industrial y gestión portuaria) y los que impulsarán la llegada del puerto.

Luego de la inauguración del puerto, han surgido iniciativas de diversos centros de conocimiento para incrementar la formación local. La Universidad Nacional de Ingeniería (UNI), se reunió con el alcalde distrital de Chancay para coordinar la posible entrega de dos terrenos donde se proyecta instalar un parque científico-tecnológico cerca del puerto y construir un Centro Preuniversitario (CEPRE UNI), además de laboratorios y capacitación técnica para la población (UNI, 2025). También, la Universidad Nacional Mayor de San Marcos inauguró una sede en Chancay, donde se ofrecen las carreras de Administración, Administración de Turismo, Administración de Negocios Internacionales y Administración Marítima y Portuaria, aprovechando el amplio terreno disponible para futuras expansiones e iniciativas académicas y productivas de mayor alcance (UNMSM, 2024). Complementariamente, la Universidad de Lima y el Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial (SENATI) han adquirido terrenos para construir sedes en Huaral y Chancay, respectivamente, con el fin de desarrollar carreras en logística, ingeniería naval, ingeniería industrial y ambiental, gestión portuaria, y mantenimiento industrial y electromecánica (SENATI, 2024).

2.2. Servicios urbanos y ambiente

Previo a la inauguración del puerto, el distrito enfrentaba grandes retos ambientales y urbano. Chancay cuenta con 16,701 viviendas (PDU, 2024) con estándares bajos: déficit habitacional de 14,989 viviendas (materiales precarios, hacinamiento y carencias de servicios). En 2024, 29,3% de la población carecía de acceso a agua por red pública, 38,8% no contaba con alcantarillado y 20,8% vivía sin electricidad (INEI, 2025). Estos déficits incrementan el gasto familiar en soluciones individuales (cisternas, pozos sépticos, generadores eléctricos), mientras que la ausencia de infraestructura de saneamiento contamina el territorio, lo que reduce la competitividad residencial frente a distritos vecinos y comprometiendo tanto la salud como el ambiente local.

La brecha en el acceso al agua potable compromete la salud y la calidad de vida de las familias, afectando desde la higiene básica hasta la preparación de alimentos. La brecha de infraestructura de alcantarillado impacta directamente la salud pública: en las temporadas 2023–2025, todas las playas de Chancay fueron calificadas “no saludable” por DIGESA (MINSA, Programa Verano Saludable), puesto que los vertederos usan las playas como puntos de descargas directas de aguas residuales.

La gestión ambiental enfrenta presiones críticas. El Área de Conservación Ambiental Humedales de Santa Rosa (78 hectáreas y 89 especies de aves) está amenazada por la expansión urbana, un antiguo botadero sin plan de cierre y siete puntos de vertimiento de aguas residuales. El relleno sanitario “Punta Grita Lobos” opera al límite: con capacidad de 13,140 t/año y vida útil de 10 años, recibió 17,405 t en 2023 (PDU, 2023). Esta situación exige ampliar capacidad de gestión de residuos e integrar la faja marginal del río y los humedales como infraestructura ecológica funcional para reducir riesgos sanitarios y ambientales.

Las brechas de energía y conectividad digital también afectan el bienestar: el 70% de viviendas carece de conexión a Internet (PDU, 2024), limitando el acceso a educación, salud, trámites y oportunidades laborales. Estas carencias también reducen la localización de actividades productivas vinculadas al puerto y el atractivo para las empresas de servicios.

2.3. Conectividad: primera milla y conectividad a servicios sociales

Para que el puerto irradie beneficios al territorio, la conectividad debe funcionar desde los centros productivos hasta la carretera troncal, no solo en los accesos inmediatos al terminal. Actualmente, la red vecinal (primera milla) presenta un asfaltado marginal: en Huaral solo el 4% (19 km) está pavimentado, en Barranca 1% (2 km) y en Huaura 2% (13 km). La red departamental muestra un mejor desempeño en Barranca (37%) y Huaura (8%), pero es crítica en Huaral (1%, 2 km). El resultado es evidente: no todos los productores podrán aprovechar eficientemente las oportunidades del puerto con la infraestructura vial vigente, especialmente en zonas rurales o de expansión urbana (MTC, 2024).

Tabla 6: Conectividad vial — kilómetros y porcentaje de red asfaltada (2024)

Departamento/Provincia	Red Vecinal (km)	Red Vecinal (%)	Red Departamental (km)	Red Departamental (%)
Lima departamento	161	4%	192	11%
Cajatambo	0	0%	0	0%
Barranca	2	1%	22	37%
Huaral	19	4%	2	1%
Huaura	13	2%	13	8%

Fuente: VUCE- MTC (2025)

La situación se agrava debido al estado crítico de la infraestructura de puentes en la provincia de Huaral: al menos cinco puentes presentan deterioro severo, incluyendo el puente de Chancay (que colapsó el 13 de febrero de 2025), el de Huaral (operativo, pero en riesgo) y el puente Rojo de Palpa (al borde del colapso). A pesar de la caída de un puente tan crítico para la cadena logística, aún no se construye uno nuevo definitivo, pese a la solución provisional instalada.

2.4. Retos adicionales de cara del crecimiento del puerto

La tendencia de crecimiento urbano de Chancay suma o profundiza nuevas presiones sobre los servicios, lo que afecta la calidad de vida. Se identifican tres retos urgentes:

- Salud. La Red de Salud Huaral–Chancay cuenta con 53 establecimientos, organizados en 6 microrredes, con dos nodos hospitalarios de categoría II 2, 23 establecimientos I 1, 16 I 2 y 12 I 3 (Gobierno Regional de Lima, 2024). A pesar de este número de locales, el Hospital de Chancay quedó saturado tras el colapso del puente en febrero de 2025, recibiendo 37 heridos y derivando pacientes a Huaral, Puente Piedra, Ancón y Huacho, e incluso a hospitales de Lima para atención especializada (MINSA, 2025).
- Seguridad ciudadana. La capacidad de seguridad en el eje Chancay–Huaral es insuficiente: en Chancay operan cinco comisarías con infraestructura y equipamiento precarios y solo 81 policías (PDU, 2024). A escala provincial, Huaral cuenta con menos de 400 policías para 12 distritos, además de 125 serenos, 11 camionetas y 25 cámaras operativas (TVPerú, 2024). En paralelo, los delitos se han acelerado: las denuncias por extorsión en Chancay pasaron de 9 (2018–2021) a 65 (2024) y ya sumaban 45 en 2025 (RPP, 2025). Este cuadro exige reforzar personal, equipamiento, videovigilancia e inteligencia operativa.
- Servicios industriales (agua, energía y gestión de residuos) para el eje Chancay–Huaral–Aucallama. La reciente Ley N° 32449 que crea el régimen de Zonas Económicas Especiales Privadas (ZEEP) eleva la probabilidad de la llegada de nuevas plantas y almacenes al entorno del puerto. Acorde a este nuevo rol, el Plan de Acondicionamiento Territorial de Huaral propone ampliar el área industrial de la provincia. Para que esta demanda de recursos sea compatible con el de la población, es necesario que los proyectos privados industriales consideren el modelo de infraestructura compartida, así como de sostenibilidad ambiental para un uso equitativo de los recursos.

Sección II - El primer año en el puerto: ¿qué pasó?

Capítulo 3: El aporte de Chancay a la conectividad de la Costa Oeste de Sudamérica

- Gracias a sus seis servicios marítimos, Chancay movilizó 286,255 TEU entre noviembre de 2024 y noviembre de 2025, consolidándose como la cuarta terminal del sistema portuario nacional.
- La red transpacífica abre mercado en Asia y refuerza el perfil exportador peruano: WSA5 (ruta directa Chancay–Shanghái) impulsa embarques, WSA3 y WSA4 traen descargas; todos estos servicios contribuyen al transbordo.
- Los servicios *feeders* que enlazan Chancay con los puertos de la costa oeste del Pacífico impulsan su rol de hub (90% es transbordo), con protagonismo de los servicios desde puertos del sur.
- Un motor de Chancay es el transbordo: 130,232 TEU (3.º del país, tras DP World y APM) frente a embarques/descargas menores (81,870 /55,781 TEU); por ello, su crecimiento depende no solo de exportadores e importadores peruanos, sino también de los flujos regionales y de las decisiones de navieras y cargadores en países vecinos.
- El flujo terrestre ya presiona la Panamericana Norte y accesos al puerto: hubo meses con 30,000 camiones, por lo que urge mejorar la conectividad crítica (incluido el puente provisional) ante el crecimiento de carga en el segundo año.

El puerto de Chancay cuenta con seis rutas marítimas regulares: tres servicios transpacíficos —WSA3, WSA4/ACSA1 y WSA5— y tres servicios alimentadores (*feeders*) —CHX, CPX/CHX-2 y WSX¹. Los WSA conectan Chancay con hubs asiáticos como Shanghái, Ningbo, Busan y Yokohama, con frecuencia semanal y naves de gran capacidad. Entre ellos, WSA5 es el único que ofrece tramo directo Chancay–Shanghái; WSA3 y WSA4/ACSA1 continúan su rotación por puertos latinoamericanos antes de cruzar a Asia.

En paralelo, los *feeders* integran Chancay con la red regional tanto en el norte como en el sur. La ruta CHX enlaza San Antonio y Lirquén (vía Callao) y CPX/CHX-2 conecta Iquique, Arica e Ilo/Matarani (vía Callao). El servicio WSX articula el arco norte (Paíta, Guayaquil y Balboa). Las frecuencias semanales son posibles gracias a la disponibilidad de buques de menor tamaño (menores a 2.000 TEU).

Tabla 7: Rutas transpacíficas

Servicio	Rotación (resumen en sentido de llegada/salida)	Tiempo a Asia (días)	Frecuencia
WSA5	Dalian > Ningbo > Shanghái > Qingdao > Ensenada > Manzanillo > Lázaro Cárdenas > Buenaventura > Guayaquil > Chancay > Shanghái > Dalian	Chancay > Shanghái: 23	Semanal
WSA3	Hong Kong > Nansha > Xiamen > Qingdao > Ningbo > Shanghái > Manzanillo > Chancay > San Antonio > Yokohama	Chancay > Yokohama: 40	Semanal
WSA4 / ACSA1	Busan > Shanghái > Ningbo > San Antonio > Chancay > Callao > Posorja > Yokohama	Chancay > Yokohama: 30	Semanal

Fuente: COSCO Shipping Lines (2025b); X-Press Feeders. (2025).
 Elaboración: propia

1 Para un mejor entendimiento de los términos de transporte marítimo se recomienda ver el informe del Observatorio de Chancay para los seis primeros meses (UP, 2025).

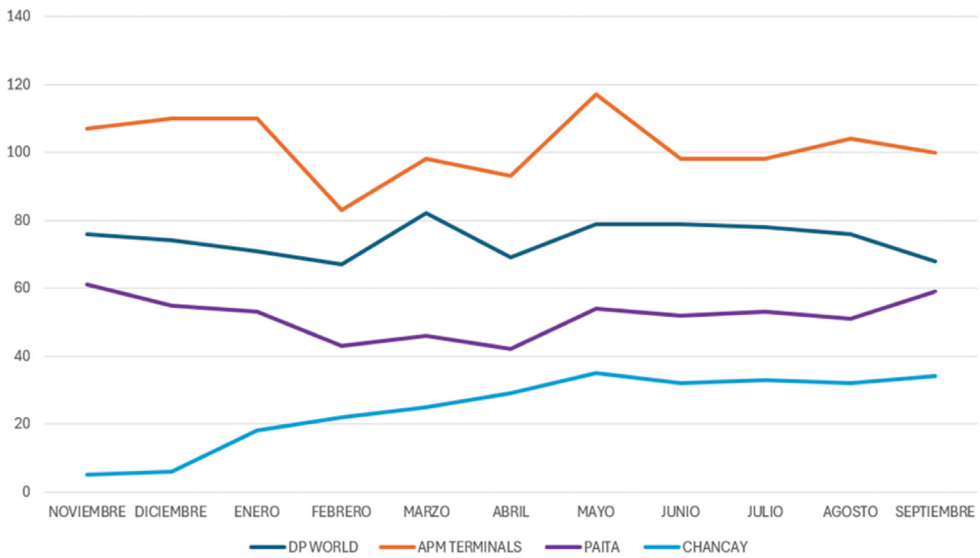
Tabla 8: Rutas alimentadoras (feeders)

Servicio	Rotación (llegada/salida)	Último(s) puerto(s) antes de Chancay	TT último tramo > Chancay	Frecuencia
CHX	San Antonio > Lirquén > Callao > Chancay	San Antonio / Lirquén	1–6 días (4 d desde San Antonio; 6 d desde Lirquén; < 1 d desde Callao)	Semanal
CPX / CHX 2	Iquique > Arica > (Ilo / Matarani, según semana) > Callao > Chancay	Matarani/Ilo · Arica · Iquique	2–8 días (2–3 d desde Matarani/Ilo; 5 d desde Arica; 8 d desde Iquique; < 1 d desde Callao)	Semanal
WSX	Balboa > Guayaquil > Paíta > Chancay > Callao	Paíta / Guayaquil / Balboa	2–7 días (2 d desde Paíta; 3–4 d desde Guayaquil; 6–7 d desde Balboa)	Semanal

Fuente: COSCO Shipping Lines (2025b); X-Press Feeders. (2025).
 Elaboración: propia

La existencia de cinco servicios navieros regulares, sumado a los servicios “charter” para carga a granel y de proyectos, ha impulsado el incremento progresivo del número mensual de arribos de barcos en Chancay, alcanzando un pico de 35 naves en setiembre. Usando datos entre noviembre del 2024 y setiembre 2025, el dinamismo en el número de embarcaciones le permite ubicarse en el cuarto puesto de arribos a nivel nacional, detrás de las terminales del Callao (APM Terminals y DP World) y del Puerto de Paíta. Sin embargo, en el primer año de operaciones, cabe indicar solo las terminales de DP World Callao (281), APM Rerminal (150), DP y Chancay (52) han recibido barcos mayores a 300 metros de eslora debido a la capacidad de sus muelles.

Gráfico 1: Número de barcos por mes según puertos (nov 2024-set 2025)



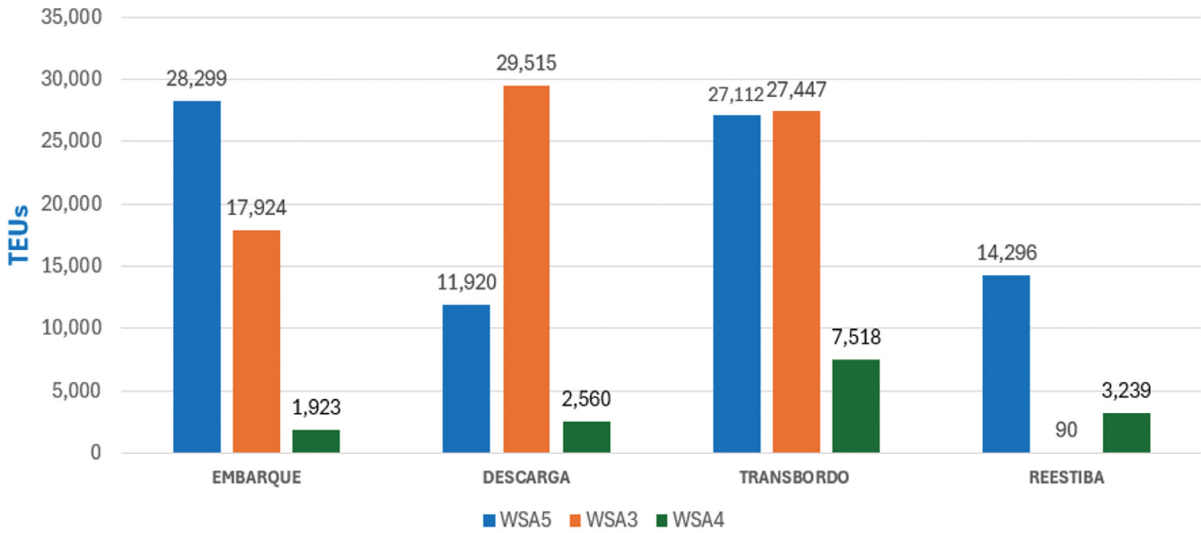
Fuente: APN (2025b)

3.1. Servicios WSA y feeders: ¿qué papel cumplen las rutas que llegan a Chancay?

Las tres rutas transpacificas cumplen funciones diferenciadas en la operación de Chancay. La WSA5, única con tramo directo Chancay–Shanghái, prioriza los embarques (exportaciones) y, en segundo término, el transbordo. En cambio, en la WSA3 y la WSA4/ACSA1 la descarga (importaciones) supera al transbordo y los embarques. Estratégicamente, la conexión directa con Asia está abriendo mercados

para la oferta exportadora y contribuye a moderar la dependencia de las importaciones. En conjunto, durante el semestre analizado, el transbordo representó alrededor del 45.5% de los TEU movilizados por Chancay.

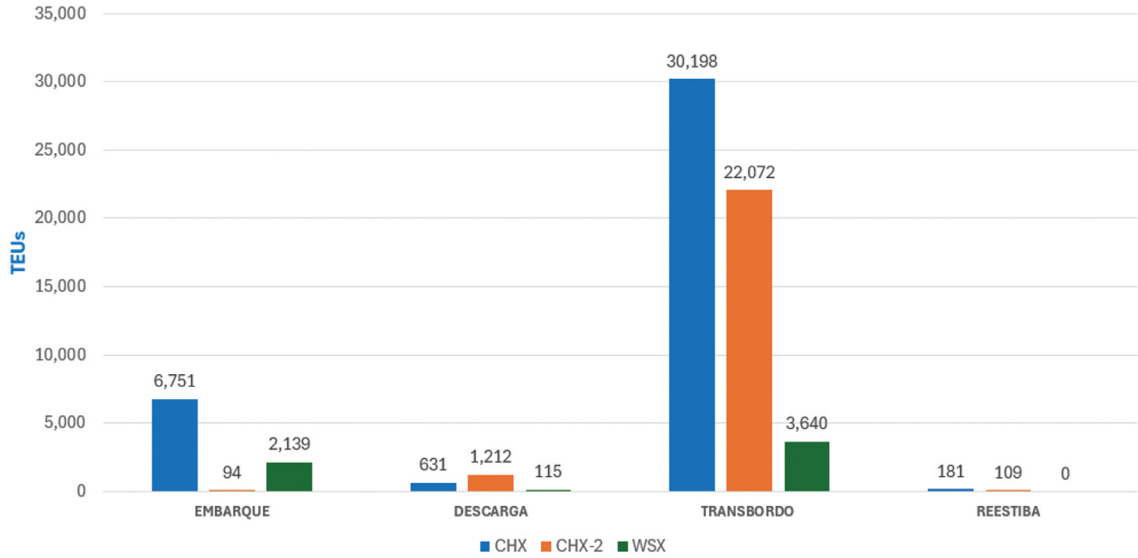
Gráfico 2: Composición de la carga transportada en TEUs de las rutas WSA3, WSA4 y WSA5 (noviembre 2024 –noviembre 2025)



Fuente: APN (2024-2025)

Las rutas feeder que conectan Chancay con Callao, Paíta, Iquique, Guayaquil y Balboa son el eslabón que convierte al puerto en un hub: cerca del 83 % de sus movimientos corresponde a transbordo. En TEU, estos servicios regionales ya movilizan volúmenes de transbordo comparables a las rutas WSA; destacan los alimentadores que llegan desde el sur, con 30,198 TEU en el CHX y 22,072 TEU en el CPX/CHX 2 en el periodo analizado. Además de replicar el dinamismo de los servicios de largo alcance, los feeders aseguran la conectividad subregional del puerto con su red de apoyo y habilitan flujos eficientes hacia y desde los principales nodos de la costa del Pacífico sudamericano.

Gráfico 3: Composición de la carga transportada en TEUs de las rutas de feeders (noviembre 2024 – noviembre 2025)



Fuente: APN (2024-2025)

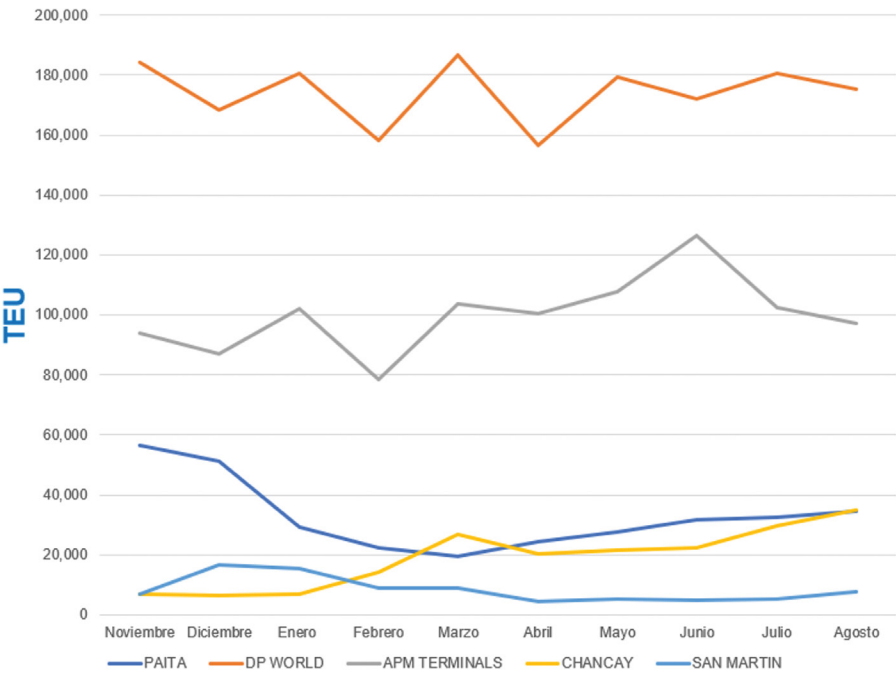
En conjunto, los datos evidencian que Chancay está desarrollando una doble función estratégica: como punto de conexión de las rutas transpacíficas (WSA) abriendo el mercado directo para las exportaciones y como centro redistribuidor regional a través de los feeders.

3.2. Carga movilizada

Entre noviembre de 2024 y noviembre de 2025, Chancay movilizó 286,255 TEU, consolidándose como el cuarto puerto del país en volumen de carga contenerizada². A este ritmo, ya superó su meta inicial de mover 200,000 TEU en su primer año. Este desempeño refleja su integración creciente dentro del sistema portuario nacional y las redes de la costa oeste sudamericana.

En comparación con los principales terminales del país —DP World Callao, APM Terminals, Paita y San Martín—, Chancay mantiene un ritmo ascendente que le ha permitido acercarse a los niveles de Paita. En agosto de 2025, alcanzó a movilizar su mayor carga mensual con 32,954 TEU, prácticamente igualando la cifra del puerto piurano, y muy por encima de San Martín, que se mantiene por debajo de los 10,000 TEU mensuales. Esta tendencia confirma su posicionamiento como la cuarta terminal del país.

Gráfico 4: Evolución del movimiento de carga por terminal portuaria (noviembre 2024- agosto 2025)

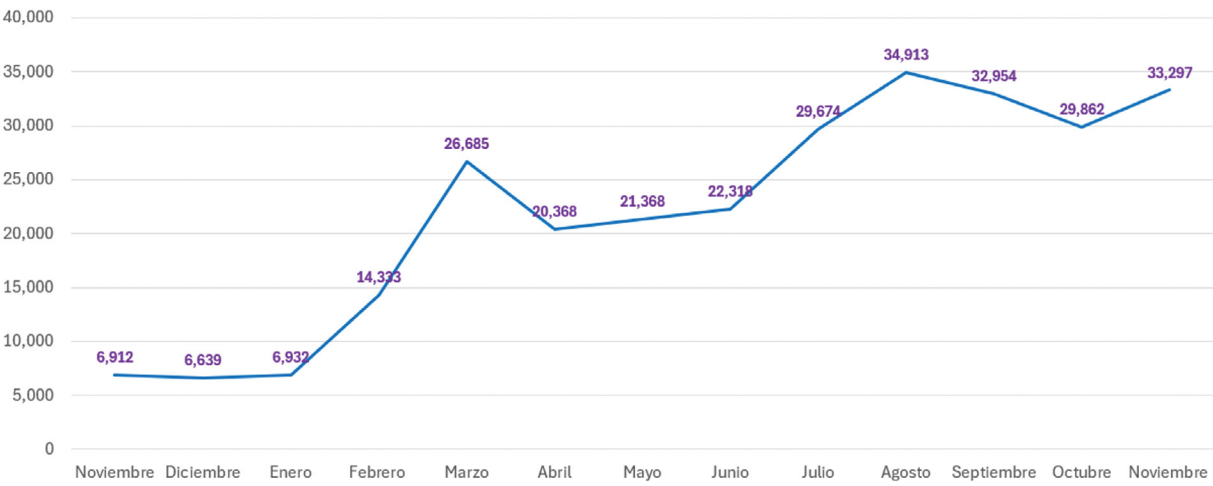


Fuente: APN (202a).

La evolución mensual del movimiento de carga revela una trayectoria ascendente desde los primeros meses de operación. En términos de contenedores, tras iniciar con 6,932 TEU en enero, el volumen se incrementó hasta el máximo de 34,913 TEU en agosto. De forma similar, el movimiento de carga total en toneladas métricas muestra una curva de crecimiento sostenido, alcanzando su máximo en octubre (632,939 TM), mes en el que coincidieron mayores operaciones de exportación y transbordo.

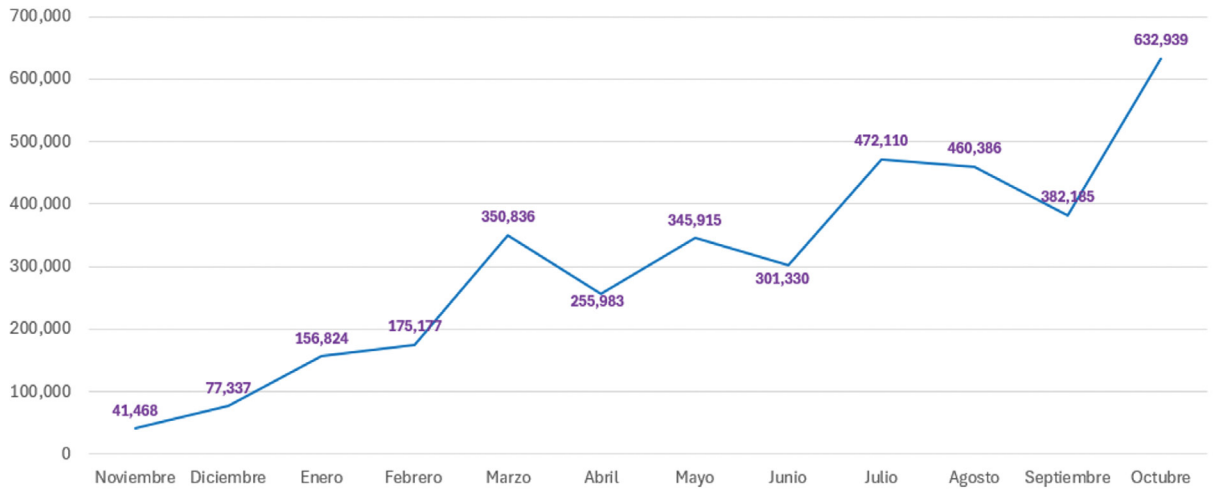
² Según los datos disponibles de la APN, el volumen movido entre noviembre de 2024 y octubre de 2025 fue de 3.6 millones de toneladas métricas.

Gráfico 5: Carga movilizada por el puerto de Chancay en TEUS: nov 2024-nov 2025



Fuente: APN (2024-2025)

Gráfico 6: Carga movilizada por el puerto de Chancay en TM: nov 2024-oct 2025



Fuente: APN (2024-2025)

En términos comparativos de volumen de carga, aún el volumen de embarque (62,797 TEU) y descarga (36,252 TEU) es mucho menor que Paita y los terminales del Callao (periodo noviembre-agosto ³ 2025). Sin embargo, Chancay, al igual que Paita y APM Terminals, lograron que las exportaciones vía contenedores sean superiores a las importaciones.

Tabla 9: Operaciones por terminal portuaria, TEUS (noviembre 2024 – agosto 2025)

Operación	Paita	DP World	APM Terminals	Chancay	San Martín
Embarque	155,667	587,040	353,241	62,797	36,712
Descarga	149,401	684,579	321,461	36,252	37,327
Transbordo	687	381,518	243,844	80,877	512
Restiba	9,271	88,196	61,403	10,216	2,966

Fuente: APN (2024-2025)

³ Dado que los datos disponibles de la APN no son homogéneos temporalmente para todas las terminales, se consideró información hasta agosto para realizar una comparación en el mismo intervalo temporal.

Chancay destaca por su intensa actividad de transbordo: con 80,877 movimientos entre noviembre de 2024 y agosto de 2025, Chancay se ubica como la tercera terminal del país en esta modalidad, solo por detrás de DP World Callao (381,518) y APM Terminals Callao (243,844). El alto peso del transbordo implica que su crecimiento no depende únicamente de exportadores e importadores peruanos, sino también de los flujos de carga y las decisiones de navieras y cargadores de países vecinos. Dado que puertos como Paita registran poco o nulo transbordo, la expansión de esta operación en Chancay podría acercarlo—y eventualmente permitirle superarlo en volumen total movilizado—si el transbordo continúa incrementándose.

Tabla 10: Composición Chancay por su carga movilizada en TEU (noviembre 2024 –noviembre 2025)

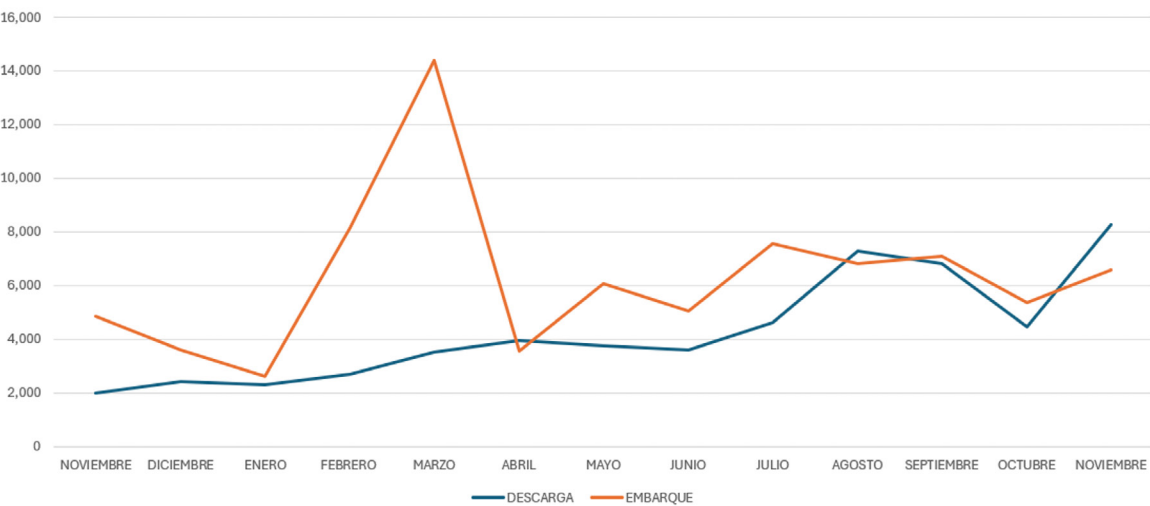
	Descarga	Embarque	Transbordo embarque	Transbordo descarga	Reestiba
Total	55,781	81,870	64,516	65,716	16,277
%	19.5%	28.6%	22.5%	23.0%	6.4%
			45.5%		

Fuente: APN (2024-2025)

3.3. Implicancias sobre la carga terrestre

El crecimiento del puerto ha generado una demanda creciente de transporte terrestre, especialmente de camiones de carga⁴. El crecimiento del puerto ha generado una demanda creciente de transporte terrestre, especialmente de camiones de carga. Mensualmente, en promedio, se descargan del puerto 4,291 contenedores y se embarcan 6,574. Los picos de embarques son en marzo y de descargas entre agosto y septiembre, lo que muestra cierta estacionalidad en las operaciones.

Gráfico 7: TEU embarcados y descargados por mes (noviembre 2024 – noviembre 2025)



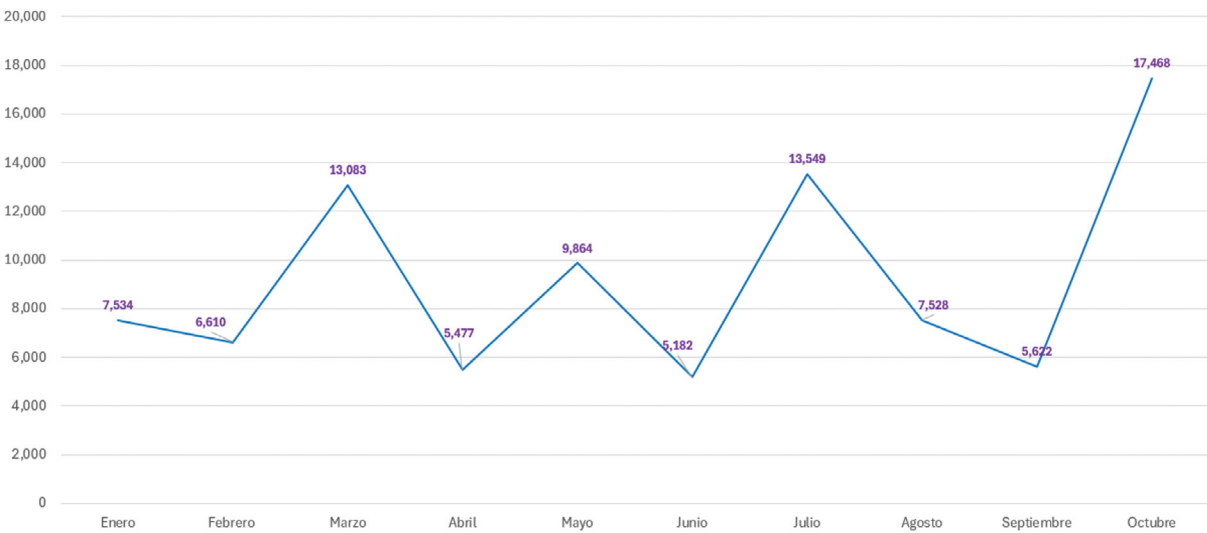
Fuente: APN (2024-2025)

En 2025, a partir de estimaciones realizadas con los datos de descarga y embarque de la Autoridad Portuaria Nacional, se observa que el número mensual de camiones necesarios para movilizar carga no contenerizada (granel, rodante, fraccionada) ha oscilado entre 6,000 y 17,500 unidades, con picos en

⁴ Con base en los estudios de Alphasider, se considera que, en promedio, cada contenedor moviliza 14 toneladas métricas. Además, se asume que un camión transporta un contenedor por viaje. Solo se considera carga de embarque y desembarque y se excluye el transbordo.

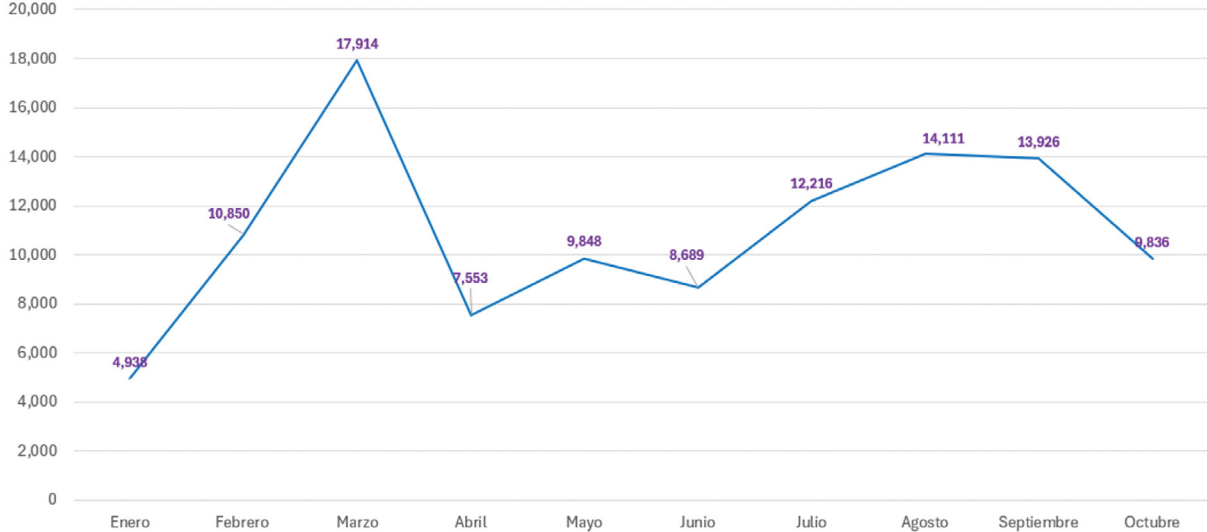
julio y octubre. En el caso de la carga contenerizada, el volumen fue aún mayor: entre 5,100 y 17,900 camiones mensuales, mostrando una tendencia clara al alza desde junio.

Gráfico 8: Número estimado de camiones requeridos para el transporte de carga no contenerizada (granel, fraccionada, rodante y general)



Fuente: APN (2024-2025)
 Elaboración: propia.

Gráfico 9: Número estimado de camiones requeridos para el transporte de carga contenerizada



Fuente: APN (2024-2025)
 Elaboración: propia.

La suma total de camiones mensuales superó las 30,000 unidades en algunos meses, con un mínimo de 13,000 vehículos. Este volumen de tráfico ejerce presión sobre la Panamericana Norte y las vías de acceso locales. Dado que se espera un incremento del volumen de carga a medida que el puerto avance en sus metas operativas, será necesario mejorar la infraestructura crítica de conectividad (como el puente provisional) para gestionar adecuadamente este creciente flujo de tráfico terrestre.

Esto lleva a la búsqueda de soluciones innovadoras basadas en estudiar el origen y destino de la carga. Por ejemplo, se puede evaluar el cabotaje marítimo de corta distancia para desviar parte de la carga contenerizada que se descarga en Chancay pues mayormente va a Lima y esto suma congestión a la

red de la Panamericana norte. Si bien la descarga de grano va, principalmente, a las empresas avícolas que quedan en la provincia de Huaral, los camiones pueden generar mucho tráfico alrededor del puerto y demorar la llegada al mismo. Esta búsqueda de soluciones debe ser articulada a infraestructura multimodal para así generar carteras de inversiones eficientes y que respondan a metas de accesibilidad, seguridad y logística.

3.4. El proceso de regular la competencia en el nuevo puerto

El desarrollo del puerto va acompañado de controversias legales y regulatorias que incluso comienzan antes de su inauguración (el 14 de noviembre de 2024). Al inicio, la discusión se centra en el derecho de exclusividad al interior del puerto. El hito inicial es el otorgamiento de la exclusividad (9 de febrero de 2021), cuando la Autoridad Portuaria Nacional (APN) otorga a COSCO la habilitación portuaria y, junto con ella, la exclusividad para prestar los servicios esenciales dentro del terminal. Esto significa que ningún otro operador puede competir en la carga, descarga o almacenamiento dentro del puerto, lo que despierta preocupaciones sobre un posible monopolio en una infraestructura privada, pero de uso público.

Esa decisión genera una cadena de impugnaciones. Primero, la intervención del MTC (24 de noviembre de 2023), cuando la Procuraduría Pública del Ministerio de Transportes y Comunicaciones demanda ante el Poder Judicial la nulidad de la cláusula de exclusividad por vulnerar la libre competencia. Luego, la intervención del OSITRAN (23 de febrero de 2024), a través de una denuncia informativa ante la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas del Indecopi, en la que el regulador advierte que la exclusividad podría contravenir los principios de libre competencia, no discriminación y neutralidad tarifaria previstos para puertos de uso público en la Ley del Sistema Portuario Nacional.

El primer frente del conflicto se resuelve políticamente poco antes de la inauguración. Con la intervención del Congreso (24 de junio de 2024), la Ley N.º 32048 modifica la normativa portuaria y legaliza expresamente la posibilidad de otorgar exclusividad en puertos privados de uso público, como Chancay. Este punto marca el momento en que la controversia por la exclusividad queda, en principio, zanjada: se blindan los derechos exclusivos del operador, pero bajo la premisa de que el Estado mantiene facultades para supervisar condiciones de acceso y tarifas. Después de esta reforma, el MTC retira su demanda y el puerto llega a su inauguración con la exclusividad formalmente respaldada por ley.

Sin embargo, la resolución de la controversia sobre la exclusividad interna no cerró el debate regulatorio. Una vez inaugurado el puerto, emergió una segunda controversia: si Chancay opera o no en un mercado competitivo con otros terminales portuarios nacionales. Esta distinción es crucial: mientras la exclusividad interna se refiere al monopolio de servicios dentro del puerto, la competencia interpuertos evalúa si Chancay enfrenta presión competitiva suficiente de otros puertos (principalmente el Callao) como para que sus tarifas se autodisciplinen sin regulación. Esta segunda controversia determinaría si el Estado debe regular los precios del puerto o si puede confiar en las fuerzas del mercado.

En diciembre de 2024, OSITRAN solicitó que se evalúen las condiciones de competencia en los servicios de atención de naves portacontenedores y de carga en contenedores en el puerto de Chancay. En abril de 2025, la Comisión de Libre Competencia del Indecopi emitió su informe sobre el puerto de Chancay y concluyó que no existen condiciones efectivas de competencia en los servicios que ofrece el terminal. Esa calificación tuvo una consecuencia jurídica inmediata sobre las tarifas. De acuerdo con el artículo 13 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, cuando un puerto de uso público no opera en régimen de libre competencia, el uso de su infraestructura debe someterse a un régimen tarifario regulado por

OSITRAN, a propuesta de la APN; solo si existiera competencia efectiva, los precios podrían fijarse libremente por el operador.

Con el pronunciamiento de Indecopi de abril de 2025 se activa el procedimiento para que APN y OSITRAN definan tarifas máximas para los servicios esenciales del puerto de Chancay. En primer lugar, corresponde a la APN elaborar una metodología para la determinación de las tarifas. Al recibir esta propuesta metodológica, OSITRAN tendrá 90 días para presentar su propuesta de tarifas, la cual deberá ser socializada ante los interesados y presentada en Audiencia Pública. Luego de este proceso, corresponderá al Consejo Directivo del OSITRAN tomar una decisión final.

Cuadro 1: Cronología de controversias regulatorias del puerto de Chancay

Fecha	Controversia	Hito	Descripción
Feb 2021	Exclusividad	APN otorga la exclusividad a COSCO	La APN concede la habilitación portuaria y la exclusividad para los servicios esenciales (carga, descarga, almacenamiento).
Nov 2023		MTC cuestiona la exclusividad	La Procuraduría del MTC interpone demanda de nulidad contra la cláusula de exclusividad por afectar la libre competencia.
Feb 2024		OSITRAN denuncia la exclusividad ante Indecopi	OSITRAN presenta ante Indecopi una denuncia informativa alertando que la exclusividad podría infringir los principios de libre competencia, no discriminación y neutralidad tarifaria.
Jun 2024		El Congreso interviene y cambia la ley	Se aprueba la Ley N.º 32048, que modifica el Sistema Portuario Nacional y legaliza expresamente la posibilidad de otorgar exclusividad en puertos privados de uso público. Tras esta reforma, el MTC retira su demanda.
Nov 2024	Inauguración del puerto		
Dic 2024	Competencia	OSITRAN solicita a Indecopi evaluar las condiciones de competencia	En diciembre de 2024, OSITRAN solicitó que se evalúen las condiciones de competencia en los servicios de atención de naves portacontenedores y de carga en contenedores en el puerto de Chancay.
Dic 2024		Inicio del primer servicio transpacífico: WSA3	Primer servicio transpacífico que conecta a Chancay con Asia. Incluye escalas en los puertos de Chancay, San Antonio, Manzanillo, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Nansha, Hong Kong, entre otros.
Mar 2025		Inicio del primer servicio feeder que conecta con los puertos del sur: CHX	Primer servicio feeder destinado principalmente al movimiento de carga de transbordo hacia los puertos de Chile. Conecta los puertos de Callao, Chancay, San Antonio y Lirquén.
Mar 2025		Inicio del servicio directo hacia Shanghai: WSA5	Inicia operaciones el primer servicio directo entre Chancay y Shanghai. Este servicio conecta con los puertos de Ensenada, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Buenaventura, Guayaquil, Chancay, Ningbo, Shanghai, entre otros.
Abr 2025		Indecopi define el mercado y declara "no existe competencia efectiva"	La Comisión de Libre Competencia del Indecopi emitió su informe sobre el puerto de Chancay y concluyó que no existen condiciones efectivas de competencia en los servicios que ofrece el terminal.
Jun 2025		El puerto recibe el permiso comercial	MTC otorgó la licencia portuaria dando fin a fase de prueba y marcando inicio de operaciones oficiales
Sep 2025		COSCO inicia acciones judiciales	COSCO interpone una demanda judicial cuestionando el análisis económico de Indecopi, lo que abre una nueva etapa de litigio: ¿Chancay debe ser tratado como monopolio?
Oct 2025		APN envía propuesta sobre metodología de tarifas a OSITRAN	APN remitió a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario, quien tendrá 90 días para presentar propuesta tarifaria a interesados quienes podrán emitir comentarios.
Nov 2025		Se inaugura el servicio Alpaca, que conecta el Callao con Asia	Servicio que conectará al puerto del Callao con Asia a través del puerto de Busan.

En ese sentido, al cumplirse el primer aniversario del puerto, aún se encuentra pendiente la decisión final sobre el régimen tarifario. Cabe destacar que este proceso regulatorio se desarrolló en paralelo al año final de construcción y al primer año de operaciones del puerto. Durante este periodo, no solo se inauguró el terminal (noviembre 2024) y posteriormente se otorgó el permiso de operaciones comerciales (junio 2025), sino que también comenzaron a operar en Chancay seis líneas navieras. Además, en noviembre de 2025 se inauguró en el Callao una ruta directa a Asia, lo que introduce un nuevo elemento de competencia interpuertos. El desarrollo acelerado de servicios navieros durante el primer año de operaciones plantea interrogantes sobre la vigencia futura del análisis de Indecopi.

En síntesis, el primer año del puerto de Chancay revela la complejidad de regular una infraestructura privada de uso público en un mercado en transformación. Mientras la controversia sobre la exclusividad interna se resolvió mediante intervención legislativa, la controversia sobre la competencia inter-puertos permanece abierta a la fecha de publicación de este reporte y se mantiene sujeta a litigio judicial. La decisión final sobre el régimen tarifario no solo determinará los costos que enfrentarán exportadores y navieras, sino que también establecerá precedentes importantes para futuros proyectos portuarios en el país. El caso de Chancay subraya la necesidad de marcos regulatorios claros que balanceen la protección de la inversión privada con la garantía de acceso competitivo a infraestructura esencial, especialmente en contextos de rápida evolución tecnológica y comercial.

Capítulo 4: Comercio exterior y relaciones con los socios comerciales

- El flujo comercial acumulado por Chancay ya supera lo invertido en la construcción del Puerto: exportaciones US\$ 900 millones e importaciones US\$ 1,194 millones, lo que equivale a US\$ 0,8 exportados por cada dólar importado.
- En las importaciones predominan los bienes de capital e intermedios. Los productos principales incluyen maíz duro amarillo (15%), vehículos, maquinaria y volquetes. China es el principal origen de las importaciones, representando el 68% del valor FOB, muy por encima de Argentina (14%), que es el segundo ubicado.
- Las exportaciones por Chancay sumaron US\$ 900 millones (FOB) y muestran una alta concentración (las 10 principales subpartidas explican 83%). El agro de alto valor lidera (paltas 30%, arándanos 13%, cítricos 7%), por lo que dentro de ese bloque las exportaciones no tradicionales representan el 80% y 49% del valor requiere cadena de frío.
- El valor por tonelada exportada (US\$1,973) duplica al de la importada (US\$672), lo que confirma una canasta exportadora con mayor densidad de valor.

4.1. Importaciones⁵

Entre noviembre del 2024 y octubre del 2025, las importaciones por Chancay sumaron US\$ 1,194 millones. La canasta no se caracteriza por una alta concentración: las diez principales partidas representan el 42% del total, mientras que el resto se atomiza en valores unitarios menores a US\$ 13 millones. La estructura importadora refleja la infraestructura del puerto: 2 muelles para granos y carga

5 Según la Aduana del Perú, los registros de bienes se separan entre los regímenes de importaciones, exportaciones y transbordos. En el régimen de importaciones se registra solo la mercancía que ingresa al país para ser utilizada, distribuida o consumida dentro del territorio nacional. Por otro lado, el régimen de transbordo se refiere específicamente a la carga que llega a un puerto únicamente como punto de tránsito para ser inmediatamente redirigida hacia otro destino internacional, sin ingresar realmente al mercado local.

rodante, y 2 muelles de contenedores.

La sub partida “maíz duro amarillo”, comprado en Argentina, lidera las importaciones con 15% del total, lo cual es coherente con la demanda de la industria avícola del entorno. Le siguen vehículos de pasajeros (gasolina y diésel), volquetes fuera de carretera y maquinaria pesada con superestructura giratoria —bienes vinculados a renovación de flotas y proyectos de construcción y minería—. Completan el top 10 de sub-partidas: partes y accesorios automotores, derivados de soya (tortas y residuos), pólvoras y equipos eléctricos y de imagen.

Tabla 11: Principales Sub-partidas de importación: noviembre 2024- octubre 2025

Subpartida	Descripción	Monto	%
1005901100	Maíz duro amarillo	178,945,245	15%
8703229020	Los demás vehículos ensamblados con motor de embolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa	76,563,102	6%
8704100000	Volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras	53,719,599	4%
8429520000	Máquinas cuya superestructura pueda girar 360	38,700,679	3%
8701210000	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios	32,084,413	3%
2304000000	Tortas y demás residuos sólidos de la extracción de aceite de soja (soya), incluye molidos	30,744,306	3%
8703239020	Los demás vehículos con motor de embolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa de cilindrada	30,734,153	3%
8541430000	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen.	20,557,573	2%
3602002010	Pólvoras y explosivos	17,830,134	1%
8704211010	Los demás vehículos con motor de embolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi - diésel)	17,677,639	1%
Otras partidas		697,197,015	58%
Total partidas		1,194,754,988	100%

Fuente: SUNAT (2025d)

El patrón de origen concentra el comercio en diez países y confirma la apertura hacia Asia. China representa 68% de las importaciones, seguida de Argentina (14%), Estados Unidos (5%) y México (4%). Con participaciones menores figuran Rusia (3%), Paraguay (2%) y, con 1% cada uno, Brasil, Chile y Tailandia. Si bien el maíz amarillo proveniente de Argentina es la principal sub-partida importada, en términos agregados China es el mayor socio importador, dada la mayor variedad de otros productos que importamos desde ese país.

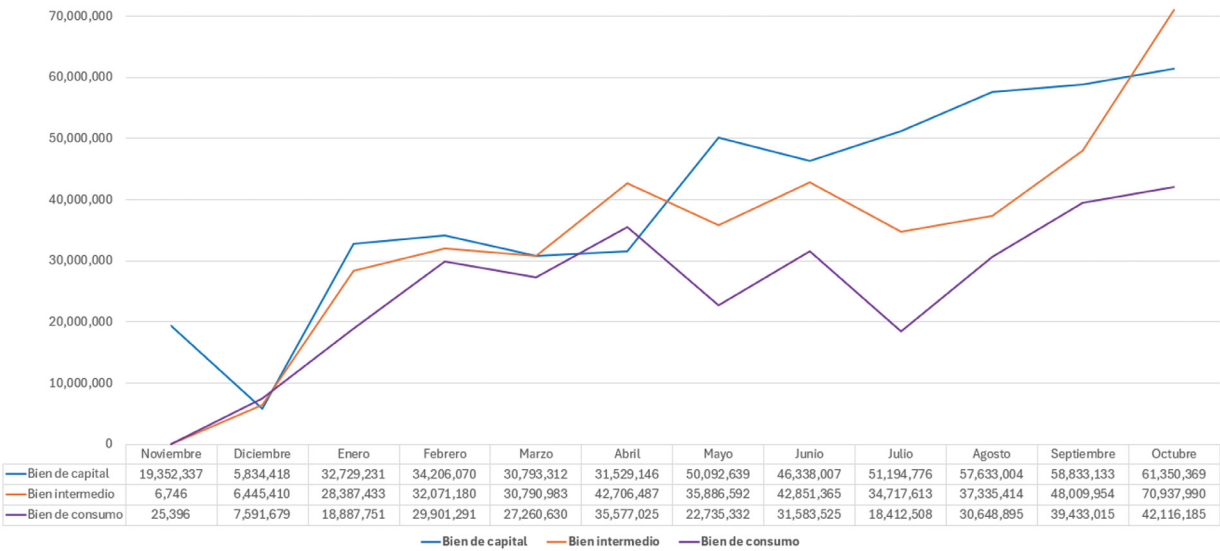
Tabla 12: Principales socios importadores: noviembre 2024-octubre 2025

País	Monto	%
China	807,386,532	68%
Argentina	167,911,763	14%
Estados Unidos	54,933,600	5%
México	43,271,601	4%
Rusia	30,779,513	3%
Paraguay	25,318,552	2%
Chile	12,404,419	1%
Brasil	10,598,982	1%
Vietnam	10,069,789	1%
Tailandia	9,882,286	1%
Otros	22,196,821	2%
Total	1,194,754,988	100%

Fuente: SUNAT (2025d)

La estructura de importaciones confirma que las importaciones no son solo bienes de consumo sino también de suministro para las empresas. Los bienes de capital lideran con US\$ 479 millones (40% del total), seguidos por bienes intermedios (US\$ 410 millones, 34%) y bienes de consumo (US\$ 304 millones, 26%). Este patrón confirma el rol de Chancay como nodo de aprovisionamiento para los sectores agropecuarios y la industria nacional, con un fuerte énfasis en maquinaria, equipamiento y suministros. Desde mayo de 2025, los bienes de capital superaron a los intermedios, consolidando el vínculo entre las importaciones y la cadena de suministros.

Gráfico 10: Evolución de los tipos de bienes de importación: noviembre 2024-octubre 2025



Fuente: SUNAT (2025d)

China exhibe la cartera más diversificada con 2,476 subpartidas importadas desde noviembre 2024. Las 20 subpartidas principales (montos superiores a US\$ 5 millones) concentran el 44% del valor importado desde ese país, mientras que 145 subpartidas superan el millón de dólares. Lideran vehículos a gasolina (US\$ 76 millones), maquinaria pesada (US\$ 38 millones), electrónica, telecomunicaciones y electrodomésticos. Calzado y jabón aparecen marginalmente en la canasta de principales importaciones dominada por bienes de capital e intermedios, con escasa presencia de bienes de consumo.

Tabla 13: Principales productos importados desde China mayores a US\$5 millones -noviembre 2024- octubre 2025

Partida	Descripción	Monto	%
8703229020	Los demás vehículos ensamblados con motor de embolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa	76,563,102	9%
8429520000	Maquinas cuya superestructura pueda girar 360_	38,660,429	5%
8703239020	Los demás vehículos con motor de embolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa de cilindrada	30,734,153	4%
8541430000	Maquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen	20,557,573	3%
8704100000	Volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras	18,154,482	2%
8704211010	Los demás vehículos con motor de embolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi - diésel)	17,677,639	2%
8528720000	Los demás aparatos receptores de televisión, en colores	16,040,324	2%
6402999000	Los demás calzados	11,646,044	1%
8517622000	Aparatos de telecomunicación por corriente portadora o telecomunicación digital	11,193,020	1%
8702902010	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios	9,385,393	1%
8418109000	Combinación de refrigerador y congelador con puertas exteriores separadas de volumen superior o igual	9,300,364	1%
8309900000	Tapones y tapas, capsulas para botellas, y demás accesorios para envases, de metal común	8,484,301	1%
6404190000	Los demás calzados con parte superior de materia textil y suela de caucho o plástico	8,369,391	1%
7326110000	Bolas y artículos similares para molinos forjadas de hierro o acero	8,309,097	1%
8429510000	Cargadoras y palas cargadoras de carga frontal	7,063,833	1%
8450200000	Máquinas para lavar ropa de capacidad unitaria, expresada en peso de ropa seca > 10kg	7,039,614	1%
8418102000	combinación de refrigerador y congelador con puertas exteriores separadas de volumen superior o igual	6,961,355	1%
8429200000	Niveladoras	6,833,771	1%
8544499090	Los demás de los demás conductores eléctricos para una tensión inferior o igual a 1.000 v	5,916,141	1%
3402500000	Jabón, agentes de superficie orgánicos, preparaciones para lavar, preparaciones lubricantes, ceras artificiales, ceras preparadas, productos de limpieza, velas y artículos similares, pastas para modelar, cera	5,914,938	1%
	Otras partidas	482,581,570	56%
	Total	807,386,532	100%

Fuente: SUNAT (2025d)

La cartera de importaciones de socios latinoamericanos revela perfiles comerciales diferenciados. Argentina, segundo país de origen, concentra su flujo casi exclusivamente en maíz y tortas de soya, lo cual es coherente con su especialización en commodities agrícolas. México, en contraste, exporta productos de mayor valor agregado: sus US\$ 43 millones en importaciones se concentran en tractores, carrocerías, productos fitosanitarios y químicos industriales.

Tabla 14: Principales productos importados desde Argentina- noviembre 2024- octubre 2025

Partida	Descripción	Monto	%
1005901100	Maíz duro amarillo	155,226,659	92.4%
2304000000	Tortas y demás residuos sólidos de la extracción. de aceite de soja (soya), incluye molidos	12,097,891	7.2%
1201900000	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forraje	453,389	0.3%
3602001100	Dinamitas	133,824	0.1%

Fuente: Aduana (2025d)

Tabla 15: Principales productos importados desde México - noviembre 2024- octubre 2025

Partida	Descripción	Monto	%
8701210000	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios	32,084,413	74%
3808939900	Productos diversos de las industrias químicas	4,599,298	11%
3824999999	Productos diversos de las industrias químicas	1,925,145	4%
8707909000	Carrocerías de vehículos, incluida las cabinas de las partidas 8701,8704, 8705	1,077,918	2%
3105909000	Los demás abonos	823,879	2%
8704230000	Vehículos diésel para transporte de mercancías con carga > 20 t	762,838	2%
3101009000	Abono de origen animal o vegetal - los demás	526,250	1%
8705300000	Camiones de bomberos	260,221	1%
3305900000	Las demás preparaciones capilares	249,530	1%
8437801100	Máquinas y aparatos para molienda de cereales	226,170	1%

Fuente: SUNAT (2025d)

Finalmente, Estados Unidos envió mercancías por un valor de US\$ 54 millones. Su cartera de productos combina commodities agrícolas (habas de soya, maíz) con bienes de mayor valor agregado: maquinaria pesada, grupos electrógenos y materiales metálicos. Aunque su participación es menor, destaca la especialización en bienes de infraestructura energética y maquinaria para obras, orientados a las inversión en capital fijo e instalaciones industriales.

Tabla 16: Principales productos importados desde EE. UU.- noviembre 2024- octubre 2025

Partida	Descripción	Monto	%
8704100000	Volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras	35,565,117	64.7%
1201900000	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forraje	9,084,100	16.5%
1005901100	Maíz duro amarillo	6,471,788	11.8%
8502131000	Grupos electrógenos petroleros, de corriente alterna, potencia >375kva	1,566,360	2.9%
8481804000	Válvulas esféricas	1,096,758	2.0%
9026101200	Indicadores de nivel eléctricos o electrónicos	171,936	0.3%
7607190000	Las demás hojas y tiras de aluminio	114,308	0.2%
9026109000	Los demás instrumentos y aparatos que no sean eléctricos o electrónicos para medida o control	106,372	0.2%
7326909000	Las demás manufacturas de hierro o acero no expresadas ni comprendidas en otra parte	89,912	0.2%
8414901000	Partes de compresores	88,132	0.2%

Fuente: SUNAT (2025d)

La tabla siguiente resume las especializaciones por socio importador. China abastece principalmente bienes de capital e intermedios, con participación acotada de consumo. Argentina se concentra casi exclusivamente en bienes de consumo alimentario (maíz y derivados de soya). México aporta predominantemente capital vinculado al complejo automotor y, en menor medida, intermedios. Estados Unidos presenta la canasta más equilibrada: lidera en bienes de capital y mantiene participaciones relevantes en intermedios y consumo.

Tabla 17: Composición de los principales países socios de importación- noviembre 2024- octubre 2025

Tipo de bien	China	Argentina	México	USA
Bien de consumo	110,633,939	155,226,659	289,139	6,471,788
Bien intermedio	293,992,082	12,685,104	8,274,203	9,582,393
Bien de capital	402,760,511	0	34,708,259	38,879,419
Total	807,386,532	167,911,763	43,271,601	54,933,600

Fuente: SUNAT (2025d)

4.2. Exportaciones

Entre noviembre de 2024 y octubre de 2025, las exportaciones por el Puerto de Chancay alcanzaron US\$ 900 millones (valor FOB). La canasta exportadora presenta mayor concentración que las importaciones: mientras las exportaciones comprenden 135 subpartidas, las importaciones alcanzan 2,525. Además, los 10 primeros productos exportados concentran el 83% del valor FOB, frente al 43% de las importaciones.

Las exportaciones por Chancay están lideradas por agroindustria de diverso perfil: frutas frescas de alto valor -paltas (30%), arándanos (13%) y cítricos (7%)—, además de aceite de palma (10%) como commodity agrícola a granel; les siguen plata (9%), harina de pescado (6%), pólvoras y explosivos (3%), pescados y mariscos (2%), cobre (2%) y arvejas (2%).

Dentro de este bloque de diez productos, las exportaciones no tradicionales representan aproximadamente el 80% frente al 20% tradicional, evidenciando una canasta diversificada que incluye productos con alto valor. Aproximadamente, el 49% del valor exportado corresponde a productos que requieren cadena de frío (paltas, arándanos y cítricos).

El nuevo terminal portuario se ha convertido en punto de salida relevante para algunos de los 10 principales productos de la canasta exportadora. Tres productos destacan por su concentración⁶: aceite de palma (80% de sus exportaciones nacionales), pólvoras y explosivos (74%) y arvejas (42%). Para otros productos como cítricos (22%) y paltas (20%), Chancay representa un puerto de salida importante, aunque con menor participación relativa en sus exportaciones totales.

6 Datos a septiembre de 2025

Tabla 18: Principales 10 partidas de exportación: exportaciones desde Chancay y de Perú-noviembre 2024 a setiembre 2025

Partida	Descripción	Monto X por Chancay en la subpartida	% X Chancay (1)	Monto X Perú en la subpartida	% X Perú
804400000	Aguacates (paltas), frescas o secas	267,087,748	30%	1,346,908,493	19.6%
810400000	Arándanos rojos, mirtalos y demás frutos del género vaccinium, frescos	116,730,825	13%	1,831,048,606	4.5%
1511100000	Aceite de palma en bruto	88,076,206	10%	83,981,934	79.9%
2616100000	Minerales de plata y sus concentrados	78,494,689	9%	1,412,452,482	4.2%
805299000	Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías	58,563,551	7%	236,829,769	22%
2301201100	Harina, polvo y <<pellets>>, de pescado con un contenido de grasa superior a 2% en peso	53,923,341	6%	1,765,187,278	3%
3602002090	Pólvoras y explosivos; artículos de pirotecnia; fósforos (cerillas); aleaciones pirofóricas; materias inflamables	30,134,776	3%	38,156,945	74.5%
703209000	Los demás ajos frescos o refrigerados	21,055,522	2%	39,042,045	53.9%
708100000	Arvejas (guisantes, chicharos) frescas o refrigeradas	17,246,042	2%	34,774,982	42.1%
307430000	Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos	16,709,577	2%	881,764,199	1.7%

Fuente: SUNAT (2025c) para monto exportado por subpartida; ADEX (2025) para monto exportado por Perú para la subpartida.
 Nota: (1) El porcentaje que representa la subpartida desde Chancay en todas las exportaciones en la aduana de Chancay; (2) El porcentaje que representa la subpartida exportada por Chancay sobre el total de la subpartida a nivel nacional.

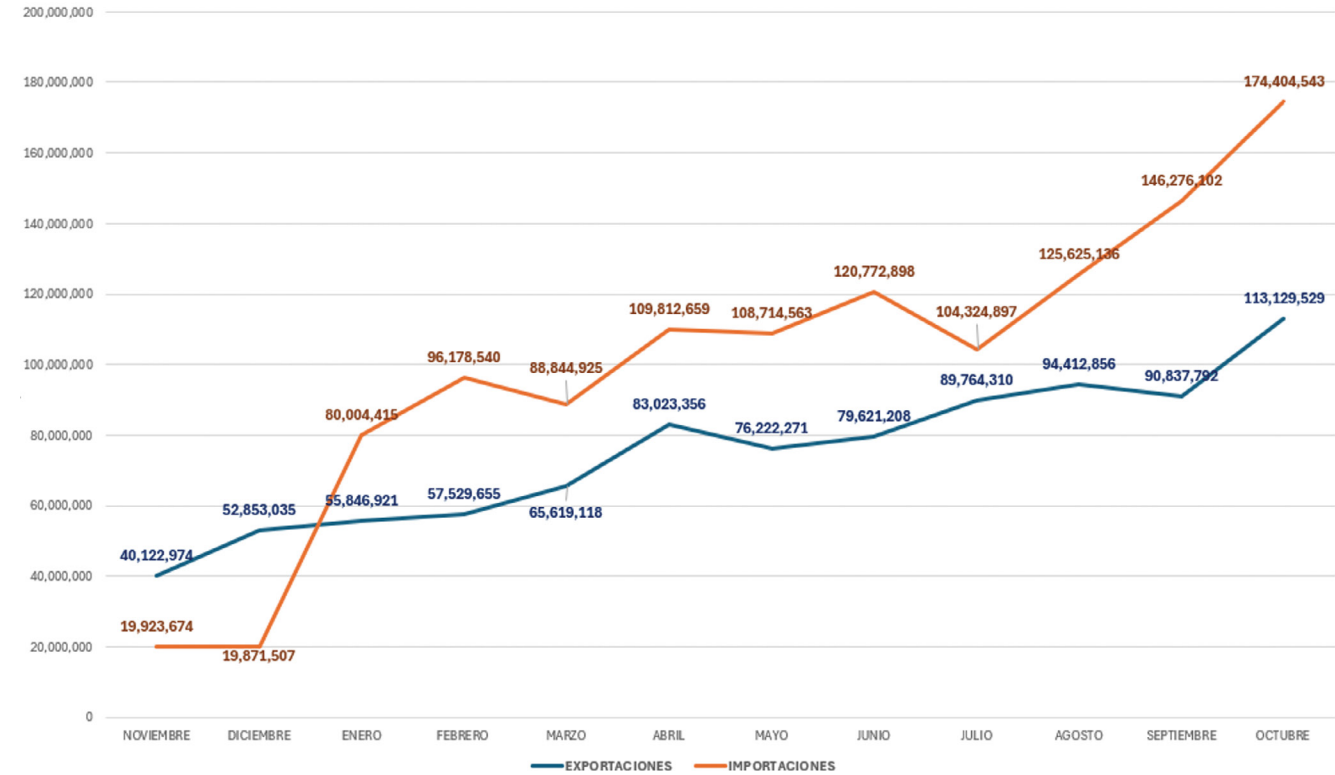
Según los registros para el 2025 de la Aduana de Chancay para los embarques desde su puerto, China es el principal destino, con envíos por aproximadamente US\$ 469 millones FOB⁷. Del total, el agro aporta el 38% (US\$ 259 millones), los minerales el 22% (US\$ 149 millones) y la pesca el 13% (US\$ 87 millones). Esto sugiere que, si bien el puerto de Chancay está facilitando la salida de productos agroexportables de mayor valor, todavía con este socio persiste una participación importante de productos tradicionales —mineros y pesqueros-. Conforme se cuente con series mensuales completas, se podrá profundizar el análisis para China y compararlo con los demás destinos.

4.3. Balanza y relación comerciales

Caracterizando los flujos comerciales que transitan por el Puerto de Chancay, entre noviembre de 2024 y octubre de 2025, se registran exportaciones por US\$ 900 millones e importaciones por US\$ 1,194 millones, con un saldo negativo de US\$ 294 millones. El ratio Exportaciones/Importaciones de 0,75 indica que se exportan US\$ 0,8 por cada US\$ 1 importado. Este desempeño es consistente con lo observado en el avance semestral y se asemeja al patrón del Puerto del Callao, entendido como nodo mixto (salida e ingreso) más que exclusivamente exportador o importador.

7 Este dato incluye octubre del 2025 y no presenta información del 2024.

Gráfico 11: Gráfico Evolución mensual de exportaciones e importaciones: noviembre 2024-octubre 2025 (US\$)



Fuente: SUNAT (2025c, 2025d).

En el mismo periodo el valor por tonelada exportada es US\$1,973 y el de la tonelada importada US\$672. La diferencia se refleja en canastas de producto y modalidades de carga distintas: exportaciones con mayor densidad de valor (agroalimentarios en contenedor/refrigerado) frente a importaciones con presencia de graneles, vehículos y equipos. A escala país, el superávit comercial se explica principalmente por las exportaciones mineras. En Chancay, en este primer año, el núcleo exportador es mayormente agroalimentario y el núcleo importador está dominado por automóviles, equipamiento y granos. Por tanto, los flujos comerciales que transitan por el Puerto de Chancay no replican la estructura nacional promedio.

La dinámica de comercio exterior del puerto de Chancay se caracteriza por una fuerte concentración en pocos socios comerciales, siendo China el caso más relevante durante el primer año de operaciones: se ha consolidado como nuestro principal socio tanto en importaciones como en exportaciones. Si bien la cartera exportadora hacia este país incluye productos de valor agregado, los productos tradicionales —minería y pesca— aún mantienen un peso relevante en los envíos desde Chancay. En contraste, las importaciones de China están compuestas principalmente por bienes de mayor valor agregado. Dado que uno de los objetivos que acompaña la mejora logística transpacífica es la diversificación productiva, resulta prioritario para el segundo año aumentar la participación de productos no tradicionales de mayor valor agregado en las exportaciones hacia China.

Para la operación portuaria, el desempeño comercial descansa en el uso diferenciado de la infraestructura: en importaciones, predominan los muelles de granel, rodantes (RO-RO) y contenedores; en exportaciones, el uso es intensivo en contenedores. Dado que las exportaciones en contenedores refrigerados presentan picos estacionales, una prioridad será gestionar las ventanas y capacidades por temporada para atender la demanda de embarque y desembarque. En síntesis, la balanza de flujos por

Chancay refleja una infraestructura de creciente exigencia que debe organizarse para el segundo año, con una meta de mayor movimiento de carga no solo el comercio exterior, sino también en el transbordo.

Capítulo 5: Efectos de la recaudación de aduanas

- La Intendencia de Aduana de Chancay recaudó S/ 939.7 millones, con tendencia creciente y alcanzando el máximo mensual de S/ 121 millones en octubre. La PRA de Chancay acumuló S/ 23.6 millones. De ese monto, 20% corresponde al Fondo Social de Chancay y 80% a los distritos de Huaral.
- Medidas como las ZEEP y la incorporación de Chancay al régimen tributario de la Amazonía podrían reducir los tributos aduaneros y, con ello, la PRA y el Fondo Social; es necesario monitorear su impacto en las principales subpartidas de importación para proteger el financiamiento local.

5.1. Participación de Renta de Aduanas (PRA)

La participación de Renta de Aduanas en Chancay considera el Impuesto General a las Ventas, el ad valorem y el Impuesto Selectivo al Consumo aplicados a las importaciones. A partir del 29 de mayo de 2025, la participación por renta de aduanas se incrementó del 2% al 3%, según el reglamento de la Ley 27613. Con el aumento sostenido de las importaciones entre noviembre de 2024 y noviembre de 2025, la Intendencia de Aduana de Chancay alcanzó una recaudación de S/ 939.7 millones. El crecimiento de esta recaudación muestra una trayectoria ascendente: desde niveles marginales al inicio de las operaciones hasta superar los S/ 100 millones mensuales en agosto, en línea con el aumento de los arribos y la diversificación de las importaciones.

Tabla 19: Evolución mensual de la recaudación PRA–Chancay (nov 24–nov 25)

Mes	Recaudación Intendencia de Aduana de Chancay	PRA de
Nov-24	3,586,847	71,737
Dic-24	31,126,849	622,537
Ene-25	30,016,463	600,329
Feb-25	67,001,557	1,340,031
Mar-25	55,736,071	1,114,721
Abr-25	68,761,869	1,226,709
May-25	84,414,391	1,503,222
Jun-25	94,264,861	2,267,425
Jul-25	63,088,425	1,667,820
Ago-25	112,868,158	3,386,045*
Set-25	105,356,268	3,160,688*
Oct-25	121,321,609	3,639,648*
Nov-25	102,156,760	3,064,703*
Total	939,700,128	23,665,615

Fuente: SUNAT (2025a, 2025b)

Nota: De diciembre a julio 2025, los datos de recaudación y PRA vienen de SUNAT

De agosto a noviembre de 2025, la recaudación proviene de Aduana de Chancay y la PRA es estimada con una tasa de 3% según ley 27613.

5.2. Fondo Social para el desarrollo de Chancay

Según la Ley 32278, la PRA se destina en un 20% al Fondo Social para el Desarrollo de Chancay⁸ y el 80% restante a los distritos de la provincia de Huaral. La PRA entre noviembre 2024 y noviembre 2025 se estima en S/ 23.6 millones, lo que representa el hito de superar los S/ 3 millones mensuales en agosto, en concordancia con el alto nivel de importaciones. Con ese monto de PRA, el equivalente al Fondo Social para Chancay se estima en alrededor de S/ 4.7 millones en el periodo evaluado. Cabe señalar que Paita, Salaverry y Paracas también cuentan con Fondos Sociales asociados a sus terminales portuarios, los cuales les permiten atender necesidades puntuales de las comunidades cercanas a los puertos.

Dado que las tasas aplicadas a las importaciones tienen un impacto directo en la recaudación, la PRA y el Fondo Social, resulta relevante analizar el efecto de medidas que busquen ajustes tributarios. En ese marco, se ha identificado que la futura implementación de la Ley de Zonas Económicas Especiales Privadas y la eventual oficialización de Chancay como aduana de la Amazonía⁹ podrían afectar el gravamen a las importaciones. Contando con información sobre los bienes más relevantes en las importaciones vía Chancay, es necesario evaluar cómo estos nuevos marcos para la atracción de inversiones y el fomento empresarial podrían impactar dichas subpartidas de importación.

Sección III - La respuesta del Estado durante el primer año

La expectativa generada por el nuevo puerto puso en la agenda varios cambios necesarios para aprovechar las oportunidades, pero también para los mitigar efectos que generará un mayor tráfico. Los siguientes capítulos exploran el esfuerzo del Estado por avanzar con una agenda y analizan su compromiso.

Capítulo 6: Cambio institucional: nuevas reglas del juego

- Entre junio de 2024 y septiembre de 2025 se implementaron 15 medidas institucionales claves para aprovechar el impulso del nuevo puerto. El cambio normativo priorizó la infraestructura logística (40%), seguido de acciones para ciudad y ciudadanos (27%), gobernanza (20%) y sector empresarial (13%).
- La mayoría de las normas se aprobó en los meses previos a la inauguración (noviembre de 2024), lo que revela una reacción tardía del Estado frente al ritmo de la obra. Destacan la prórroga de concesiones portuarias y la creación de la Intendencia de Aduana de Chancay.
- Las medidas para el territorio y la población avanzan más lento: el Fondo Social (20% PRA) y la Cartera de Inversiones Estratégicas Territoriales (S/ 820 millones) aún no logran ejecutar proyectos.
- En materia de gobernanza, la creación de la Autoridad Autónoma de Chancay y la nueva Intendencia de Aduana avanzan a distinta velocidad. La primera necesita ganar apoyo político para asumir un

8 El Fondo Social para el Desarrollo de Chancay es un fondo creado para financiar cierre de brechas de infraestructura, acceso a servicios públicos y proyectos de carácter social dirigidos a la población ubicada en el área de influencia del Terminal Portuario de Chancay

9 Esto habilita a Chancay como punto de ingreso (indirecto) para mercancías con destino a la Amazonía exoneradas del IGV, facilitando el comercio exterior para esta región.

liderazgo entre actores claves como PCM-MEF-MTC.

La necesidad de transformaciones normativas e institucionales para aprovechar los beneficios del futuro puerto, así como mitigar los riesgos potenciales de un incremento considerable en la actividad económica, no fue a la misma velocidad que la construcción del puerto. Se mapearon 15 medidas que empezaron recién a pocos meses antes de la inauguración (junio de 2024) hasta septiembre de 2025. Clasificamos estas medidas en 4 ejes temáticos para explorar su incidencia en la zona de influencia directa de Chancay (eje ciudad y ciudadanos), condiciones habilitantes (inversión y cadena logística) y una nueva organización institucional (gobernanza).

Tabla 20: Distribución de 15 medidas por eje temático

Ciudad y ciudadanos (4)
Fondo Social Chancay (20% PRA)
Facultades Autoridad Nacional de Infraestructura para invertir en Chancay
Cartera de Inversiones Estratégicas Territoriales (S/ 820 millones)
Convenio proyecto PTAR con CAF.
Cadena logística (6)
Prórroga de concesiones portuarias (hasta 30 años)
Inversiones en infraestructura fuera de área portuaria concesionada
Apertura del cabotaje marítimo
Accesos viales metropolitanos en Chancay
Corredores centro-selva
Agenda ferroviaria
Inversión (2)
Chancay como aduana de la Amazonía
Zonas Económicas Especiales Privadas (ZEEP)
Gobernanza (3)
Intendencia de Aduana Chancay
Autoridad Autónoma de Chancay
Planes urbanos (PDU Chancay, PDU Auca Ilima, PAT Huaral)

6.1. Oportunidad de los cambios institucionales

La concentración de medidas en los meses inmediatamente previos a la inauguración (14/11/2024) revela un comportamiento reactivo: entre junio y octubre de 2024 se aprueban los marcos logísticos fundamentales (prórroga de concesiones portuarias, cabotaje) y la gobernanza básica (Intendencia de Aduana y Autoridad Autónoma). Esta urgencia contrasta con la rapidez con que se tomó la etapa de construcción del puerto, lo que evidencia el Estado llegó tarde al ordenamiento institucional del hub portuario.

Tabla 21: Hitos claves del puerto y línea de tiempo de los cambios institucionales

Fecha	Hito y cambios institucionales	Eje
06/06/2024	Ley 32048: Ley prórroga de 30 años las concesiones portuarias y permite inversión fuera del área portuaria.	Logístico
22/05/2024	Ley 32049 (cabotaje) + DS 022-2024-MTC	Logístico
12/07/2024	Creación de Intendencia de Aduana Chancay	Gobernanza
02/10/2024	DL 1689: Autoridad Nacional Autónoma de Chancay	Gobernanza
19/09/2024	DL 1659: Facultades ANIN en zonas de influencia	Ciudad/Ciudadanos
14/11/2024 Inauguración del puerto de Chancay		
21/03/2025	Aprobación Cartera de Inversiones Estratégicas Territoriales (CIET): 21 proyectos; S/ 820 millones	Ciudad/Ciudadanos
28/05/2025	Ley 32278: Fondo Social Chancay (20% PRA) + DS 104-2025-EF	Ciudad/Ciudadanos
01/06/2025 APN otorgó la licencia de operación comercial al puerto		
04/07/2025	Reglamento que operativiza: prórroga de concesiones e inversión fuera del área portuaria	Logístico
07/2025	Exoneraciones a empresa de la Amazonía que importen por Chancay	Inversión
09/2025	Zonas Económicas Especiales Privadas	Inversión

Tras obtener el permiso comercial de operación (01/06/2025), el cambio institucional no aceleró, sino que se concentró en lo económico: en julio y septiembre se aprueban reglamentos operativos y beneficios empresariales (aduana Amazonía y ZEEP), pero las inversiones con impacto directo en Chancay pierden impulso. La Cartera CIET (S/ 820 millones), aprobada 3 meses antes del permiso comercial, lleva 7 meses sin ejecutarse a la fecha de este informe. Esto sugiere que el Estado priorizó crear condiciones para que el nuevo puerto y la red portuaria peruana mejoren su competitividad, pero no mantuvo el mismo entusiasmo con acciones que redistribuyan beneficios hacia la población local.

6.2. ¿Políticas para la transformación local o nacional?

El paquete regulatorio opera en dos planos. La capa de impacto directo en Chancay ancla capacidades y recursos en el territorio: la Intendencia de Aduana, el Fondo Social financiado con 20% de la PRA, la cartera CIET (21 proyectos por S/ 820 millones), los accesos viales metropolitanos (Par Vial Serpentin–Pasamayo y variante Chancay–Chancayllo), la Autoridad Autónoma, los planes de desarrollo urbano y los estudios Ministerio de Vivienda–CAF para agua y saneamiento. No obstante, el avance en estas iniciativas es heterogénea: la nueva aduana y el Fondo Social avanzan; la CIET no inicia en la ejecución de obras y la Autoridad y los PDU no cuentan con apoyo institucional para lograr acuerdos.

La capa de alcance nacional —prórroga de concesiones portuarias y posibilidad de invertir fuera del área portuaria, apertura del cabotaje, ZEEP, corredores centro–selva y agenda ferroviaria— actúa como habilitador sistémico para la red portuaria nacional y el rol de Chancay como hub. Pero su beneficio local es condicionado: depende de decisiones privadas, de la eficiencia pública (grandes proyectos del MTC) y de horizontes largos (5–10 años). Este vacío crea una brecha de “última milla” entre el dinamismo logístico nacional y una ciudad puerto aún poco preparada para el crecimiento comercial y productivo.

Capítulo 7: Infraestructura pendiente y desafíos institucionales en el primer año del Puerto de Chancay

- CIET sin avanzar. Los 21 proyectos por S/ 820 millones se organizaron en 5 paquetes de obra que aún no han sido licitados. Este retraso prolongará su culminación al menos 2 años adicionales. Solo 8 proyectos del CIET se ejecutarán en Chancay.
- Puente provisional insuficiente. Tras el colapso del puente original, se instaló uno modular con capacidad para 14,000 vehículos diarios, insuficiente para una demanda vehicular en crecimiento.
- Vías para evitar la congestión sin avances. La Vía de Evitamiento Chancay-Chancayllo (que sacaría camiones del centro) sigue en controversia por su trazo. El Par Vial Serpentin-Variante Pasamayo aún está en estudios de ingeniería, sin fecha de inicio de las obras.
- Trenes costosos con puestas en operación muy lejanas. Los proyectos ferroviarios Lima-Barranca, Lima-Ica y Pucallpa-Chancay demandan inversiones gigantescas (suman US\$ 25 mil millones) con largos plazos de ejecución.
- Instrumentos de planificación urbana sin aprobar. Los instrumentos para planificar el crecimiento urbano y el uso de tierras (PDU Chancay, PDU Huaral y PAT Huaral) siguen sin aprobarse, lo cual retrasa la toma de decisiones para ejecutar proyectos públicos e inversiones privadas.

Si bien existió un discurso desde el Estado para impulsar proyectos y procesos que mejoren la planificación del territorio, en el primer año de operación del puerto, estos no se tradujeron en acciones concretas. Se identifican tres caminos donde se deben reforzar las voluntades y esfuerzos públicos.

7.1. Cartera de Inversiones Estratégicas Territoriales (CIET)

Dentro de las 15 medidas, una se enfocó en crear una cartera de proyectos para mejorar las condiciones de vida en Chancay y sus distritos vecinos. Recién dos meses antes de la inauguración del Puerto de Chancay (14 de noviembre de 2024), el Gobierno encargó a la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) la definición de una cartera de inversiones en la zona de influencia del hub portuario. La primera tarea de la ANIN fue estructurar, en coordinación con las municipalidades de la provincia de Huaral, el Gobierno Regional de Lima y con ministerios clave, una Cartera de Inversiones Estratégicas Territoriales (CIET) de 21 proyectos en salud, agua y saneamiento, seguridad ciudadana, capitania y transportes por S/ 820 millones.

Tabla 22: CIET por sector y distrito/provincia

Sector	Huaral			Huaaura		Barranca		Canta		Total (Nº)
	Chancay	Aucallama	Atavillos Alto	Huaaura	Hualmay	Santa Leonor	Barranca	Supé	Arahuay	
Transportes / Movilidad	4	1	0	1	1	1	0	0	1	9
Orden público y seguridad	2	1	0	0	1	0	1	0	0	5
Salud	1	0	1	1	0	0	0	0	0	3
Saneamiento	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
Agricultura y riego	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Capitania de puertos	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
TOTAL	8	4	1	2	2	1	1	1	1	21

Fuente: ANIN (2025)

Los procedimientos especiales de contratación de la ANIN, así como su facultad normativa para utilizar contratos estándar internacionales —por ejemplo, el New Engineering Contract, versión 4 (NEC4)— están diseñados para superar las barreras de ejecución que suelen enfrentar los gobiernos subnacionales. El avance heterogéneo de los expedientes en la cartera seleccionada obligó a agrupar cinco paquetes licitables bajo la modalidad NEC4. Según la programación inicial, tras la adjudicación se estimaban casi dos años para ejecutar la totalidad de los paquetes.

Tabla 23: Hitos normativos y presupuestales de la ANIN y la Cartera de Inversiones Estratégicas Territoriales (CIET) vinculados al hub portuario de Chancay

Fecha	Hito	Detalle
21/07/2023	Creación de la ANIN (Ley N.º 31841)	Nace la entidad responsable de acelerar inversiones públicas de infraestructura.
01/01/2024	Presupuesto Público 2024	ANIN recibe S/3,300 millones para proyectos heredados de la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios (ARCC).
19/09/2024	Decreto Legislativo (DL) 1659	Otorga a ANIN facultades para inversiones en zonas de influencia de Chancay.
14/11/2024	Inauguración del Puerto de Chancay	Inicio de operaciones del puerto
01/01/2025	Presupuesto Público 2025	ANIN recibe S/ 3,131 millones, menor a lo requerido para la cartera heredada.
21/03/2025	Resolución Ministerial (RM) 054 2025 PCM	Aprobación de la CIET por PCM
02/05/2025	Anuncio de la PCM	Costo de la CIET: S/ 820 millones.
06/2025	Ordenamiento de cartera	ANIN agrupa en 5 paquetes para licitar bajo NEC4
08/2025	Solicitud de recursos	ANIN solicita al MEF recursos adicionales para la cartera heredada y la CIET.
11/2025	Estado de la licitación	No se han licitado los cinco paquetes de la CIET.

Elaboración: propia

El avance de la CIET no puede evaluarse sin el contexto presupuestario y operativo de la ANIN. En 2024, su primer año de funcionamiento, la entidad heredó las intervenciones de la Autoridad de la Reconstrucción (ARCC) con una carga contractual significativa y recursos por debajo de lo requerido.

En 2025, con un presupuesto aún más ajustado, se aprueba en marzo la CIET (RM 054 2025 PCM) y en mayo la PCM anuncia su costo. Así, a la ANIN le correspondió desarrollar dicha cartera sin recursos presupuestados.

El resultado fue un descalce entre la planificación de la CIET y los recursos disponibles. La estrategia de ejecutar cinco paquetes no se materializó. En agosto de 2025, la ANIN solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) un crédito adicional, sin obtener respuesta. Así, durante el primer año de operaciones del puerto, ninguno de los cinco paquetes de la CIET ha sido licitado.

7.2. Grandes obras de conectividad impulsadas por Chancay

El “efecto Chancay” colocó en el debate público la urgencia de acelerar las obras de conectividad. A continuación, se presentan el avance de las más relevantes, así como sus retos.

7.2.1. Accesos viales metropolitanos de Chancay

Durante la construcción del puerto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) concluyó los pasos a desnivel del kilómetro 79 de la Panamericana Norte para separar flujos locales del tráfico pesado de entrada y salida al puerto.

La Vía de Evitamiento Chancay–Chancayllo, concebida para desviar camiones del centro del distrito, sigue en controversia entre el MTC y la Municipalidad de Chancay, ya que el trazo propuesto afectaría áreas de expansión urbana contempladas en el PDU. La vía se divide en dos tramos: el primero (Peralvillo) no presenta problemas, pero el segundo (Chancayllo) es donde se genera la controversia. En el primer tramo, el MTC y el dueño del terreno (el puerto) pudieron llegar a un acuerdo, mientras que en el segundo tramo se han efectuado múltiples reuniones sin lograr progresos.

El proyecto Par Vial Serpentin–Variante Pasamayo busca mejorar seguridad y capacidad en la Panamericana Norte separando flujos: intervenciones en el Serpentin (km 0–22) y la habilitación de un tercer carril en la Variante entre los km 44–75 (sentido Sur–Norte) para conformar el “par vial” y descongestionar el acceso a Lima. El MTC informó que el perfil reforzado estaría listo a fines de 3T 2024; sin embargo, a la fecha del informe el proyecto sigue sin ingresar a fase de obra, pese a ser una pieza clave para el tráfico pesado asociado a Chancay.

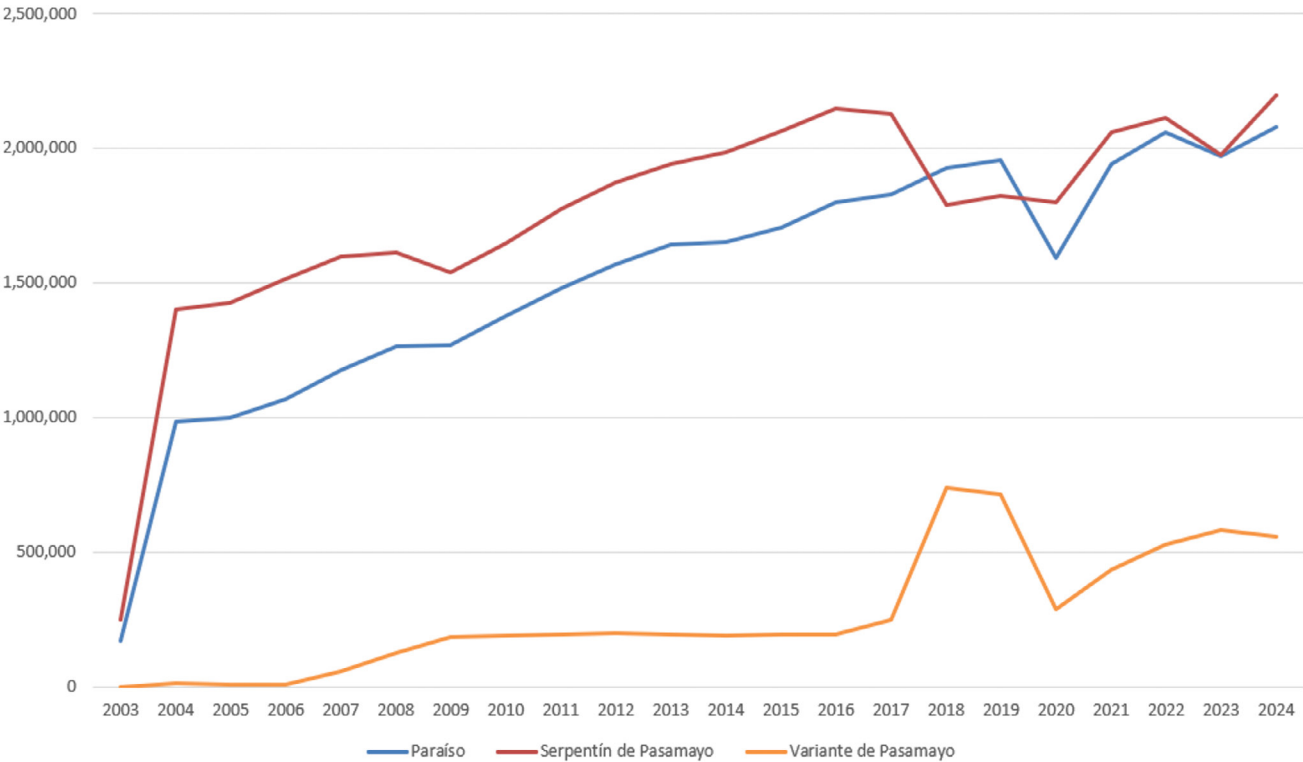
Tras el colapso del puente sobre el río Chancay el 14 de febrero de 2025, el MTC y la concesionaria Norvial restablecieron la transitabilidad con puentes modulares tipo Bailey: el primero quedó operativo el 23 de febrero en la Panamericana Norte (km 75) que luego fue reemplazado por un segundo habilitado en julio, permitiendo flujo en ambos sentidos mientras se elabora el expediente de la solución definitiva a cargo de la concesionario de la Red Vial N° 5: Ancón–Huacho–Pativilca. Las estructuras temporales están dimensionadas para 14,000 vehículos/día (MTC 2025), lo cual preocupa porque el tráfico vehicular de la concesión registró 11,5 millones de vehículos en 2023 lo que da un promedio de 31,507 vehículos/día (OSITRAN, 2024) y se espera que con el nuevo puerto enfrentará más flujo vehicular.

El impacto del Puerto de Chancay debe analizarse considerando que la Red Vial N.º 5 ya presenta un crecimiento sostenido y elevado del tránsito pesado, especialmente en los peajes ubicados en los tramos críticos hacia Lima. Entre 2003 y 2024, el flujo de vehículos pesados en el peaje Serpentin de Pasamayo, que es la principal ruta utilizada por camiones, pasó de 248,571 unidades a 2,198,676, lo que implica un incremento de 784 %. En el peaje Paraíso (Huacho), el tránsito pesado aumentó de

171,669 a 2,078,328. Incluso en la Variante de Pasamayo, que históricamente ha recibido menos carga pesada, los vehículos pesados crecieron de 2,728 a 561,558, un aumento de 20,480 % (OSITRAN, 2024).

Este crecimiento estructural del transporte pesado se verá amplificado con el incremento de camiones conforme aumente la carga manejada por Chancay, lo que encrudecerá la congestión tanto en carretera como en los peajes y elevará el costo del tiempo de viaje (VSTV) para todos los transportistas que usen la Red Vial número 5. Esto refuerza la necesidad de evaluar mejoras viales para asegurar que el corredor pueda absorber la nueva demanda sin deteriorar los niveles de servicio. Esto pasa por generar información técnica para negociar con NORVIAL para ampliar los carriles desde Chancay hacia Lima acorde a los nuevos flujos logísticos.

Gráfico 12: Gráfico 12: Evolución del Tránsito de Vehículos Pesados por Peaje en la Red Vial N.º 5 (2003–2024)



Fuente: OSITRAN, 2024

7.2.2. Corredores centro–selva y el rol de las regiones

Ya existe una cartera de tramos priorizados que buscan articular la producción del centro y la selva con Chancay. En la sierra central se prioriza el corredor Oyón–Ambo (con el tramo 3 desvío Chacayán–Ambo en estudios definitivos) y el tramo Acos–Antajirca–Huayllay (en estudios definitivos de ingeniería), mientras que para la selva se impulsa la articulación del eje Pucallpa–Chancay a través de un ferrocarril que apenas inicia estudios preliminares. Sin embargo, su avance es disperso y descoordinado entre el MTC y los gobiernos regionales, lo que dificulta una implementación coherente.

Estos corredores son estratégicos porque los centros productivos del centro y la selva ven en Chancay una salida competitiva hacia mercados de alto valor. Para productos perecibles —como frutas, hortalizas y productos agroindustriales— combinar buena conectividad vial una con cadena de frío continua puede

reducir significativamente las mermas, preservando tanto el valor del producto como la reputación del exportador. No obstante, los proyectos priorizados adolecen de una visión de mercado: se enfocan exclusivamente en la accesibilidad vial, ignorando que una carretera sin infraestructura complementaria no garantiza competitividad logística.

Es necesario concebir cada tramo junto con infraestructura logística y energética complementaria: patios y centros de consolidación con refrigeración, estaciones de pesaje dinámico (weigh-in-motion), puertos secos con servicios de aduana y sanidad agraria, y Zonas de Integración Logística en cabeceras provinciales. Estos nodos requieren infraestructura eléctrica robusta —conexiones trifásicas, enchufes para contenedores refrigerados, grupos electrógenos y subestaciones de media tensión donde se justifique—. Sin un respaldo eléctrico confiable, la cadena de frío se rompe en los puntos críticos donde más se necesita estabilidad.

7. 2. 3. Agenda ferroviaria y articulación con el sistema logístico

Los proyectos ferroviarios Lima–Barranca, Lima–Ica y Pucallpa–Chancay concentran atención mediática y política por su escala, pero sus horizontes largos y CAPEX muy altos implican un riesgo evidente: absorber recursos y foco de gestión mientras se postergan intervenciones de alto impacto y rápida materialización en la competitividad del puerto y su hinterland (accesos, puente definitivo, nodos de frío/energía).

Tabla 24: Proyectos ferroviarios

Proyecto	Extensión	Inversión estimada	Estado actual (MTC)	Operación estimada*
Lima–Barranca	246 km	US\$ 4,393 m	Elaboración de perfil (buena pro del estudio en feb 2024)	Obra de km similares suele requerir 10 años tras cerrar ingeniería y financiamiento
Lima–Ica	280 km	US\$ 6,542 m	Viable (perfil concluido)	Pendiente de definición del esquema APP por el MEF
Pucallpa–Chancay	≈ 904 km	> US\$ 14,000 m	MTC anunció TDR listos y convocatoria de estudio de preinversión en 4T 2025	> 2035 (no oficial) dada longitud y fase temprana

Fuente: MTC (2025)

La cartera oficial del MTC estima presupuestos bastantes altos: Lima–Ica (US\$ 6,542 millones) y Lima–Barranca (US\$ 4,393 m) y Pucallpa–Chancay (≈ US\$ 14,380 m). Por ende, la programación del gasto exige un manejo adecuado de sus costos como de su financiamiento, lo que supone un reto financiero y de priorización para no tensionar la sostenibilidad fiscal. Programar gasto e ingeniería de manera escalonada y condicionada a demanda de pasajeros y carga será clave para que la estructuración política y técnica no distraiga esfuerzos de proyectos urgentes en la zona cercana a Chancay (puente definitivo, accesos viales metropolitanos, nodos logísticos con cadena de frío y respaldo eléctrico).

En el plano regional, en julio del 2024, Brasil y China firmaron un memorándum de entendimiento para avanzar con el proyecto del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC). Este proyecto busca conectar los puertos de Ilhéus, en la costa atlántica brasileña, con el futuro puerto de Chancay, en el litoral peruano del Pacífico. Sin embargo, persisten serios cuestionamientos sobre la viabilidad técnica

y económica del tramo que conecta los estados fronterizos brasileiros con el Perú. Estas dudas surgen debido a la complejidad del trazo amazónico y a la ausencia de estudios concluyentes sobre definiciones de ingeniería, costos y beneficios (Ojo Público, 2024). En ese sentido, aunque el proyecto cuenta con un fuerte soporte político, su materialización demandará grandes esfuerzos y la realización de estudios profundos para sustentar de manera sólida las fuentes de financiamiento necesarias.

7.3. Planificación urbana y regulación del suelo

En el 2024 el Gobierno central inició el acompañamiento de la elaboración de los PDU de Chancay, Huaral y Aucallama y el Plan de Acondicionamiento Territorial de Huaral, además de estudios de agua y saneamiento. La no aprobación oportuna de los instrumentos de planificación mantiene una normativa desfasada para ordenar el territorio: en lo urbano persisten permisos que limitan las alturas máximas a 4–5 pisos y a nivel de suelo se restringe el espacio para los proyectos industriales.

Sin instrumentos vigentes, las grandes obras aterrizan a ciegas. Los PDU deben fijar estándares de espacio público, movilidad y gestión ambiental para anillos viales, reservas de derecho de vía, estaciones intermodales y Zonas de Integración Logística (ZIL). También permiten los parámetros para diseñar mecanismos de captura de valor —contribuciones, plusvalías, canje de suelo por obra— para financiar parte de las intervenciones y evitar que la presión inmobiliaria desplace a la población de menores ingresos.

Un ejemplo de este desfase es que mientras que en el Ministerio de Transporte se hacen los estudios para el Tren de Cercanías Barranca–Lima, no se aprovechan los datos del PDU para saber cuál es el mejor lugar para las estaciones. En síntesis, la conectividad y la planificación solo liberaran sinergias si se tratan como un portafolio integrado: tramos viales, nodos logísticos con energía asegurada y reglas urbanas claras que permitan materializar el valor del hub en la ciudad-puerto. Con indefinición de los planes se retrae inversión, encarece la gestión predial y frena la propuesta local de expandir la ciudad hacia el norte para desarrollar el “Gran Chancay” (PDU, 2024).

Además, la CAF viene desarrollando la “Hoja de Ruta del Ámbito de Desarrollo Integral (ADI) de Chancay”, un marco técnico que incluye lineamientos de ordenación territorial, desarrollo urbano y gestión del suelo para el Norte Chico. Este trabajo abarca proyectos urbanos piloto en Chancay, Ancón y Callao, la definición de áreas de actividad económica, la preparación de instrumentos para zonas industriales y logísticas y el fortalecimiento de la gobernanza territorial del corredor Chancay–Callao (CAF, 2025). Su incorporación es relevante porque complementa los PDU en elaboración y aporta criterios de planificación urbana que pueden orientar la regulación del suelo, evitar la expansión desordenada y articular la infraestructura logística con el desarrollo urbano local.

Sección IV - Balance y hoja de ruta

Capítulo 8: Balance del primer año y agenda

El primer año de operaciones del Puerto de Chancay marca un punto de inflexión para la red portuaria peruana. Más allá de su éxito en mejorar la conectividad del país con los mercados asiáticos, este balance destaca la necesidad de que la ciudad-puerto también se conecte a las oportunidades que genera el crecimiento del comercio. Este capítulo ofrece una evaluación de los avances, desafíos y brechas del primer año, y propone una hoja de ruta para consolidar su desempeño en el segundo año.

8.1. Avances, desafíos y brechas

Avances. Chancay superó su meta inicial de 200 mil TEU y alcanzó 286,255 TEU entre noviembre de 2024 y noviembre de 2025. El puerto se consolidó como el cuarto terminal de contenedores del país, impulsado por el dinamismo del agro de alto valor (paltas, arándanos, cítricos) y por su papel creciente en el transbordo regional (43.6%). Además, entre noviembre de 2024 y noviembre 2025, la Recaudación de la Intendencia de Aduana de Chancay (S/ 939 millones) y la PRA (estimada en S/ 23 millones) fortalecieron los recursos del Fondo Social de Chancay. A nivel nacional el impulso de Chancay también sirvió para diseñar iniciativas de promoción de inversiones tanto para las concesiones portuarias como en el sector industrial.

Desafíos. Los flujos comerciales que transitan por el Puerto de Chancay registran exportaciones por US\$ 900 millones e importaciones por US\$ 1,194 millones dando un saldo comercial aún negativo con dependencia de bienes de capital y equipamiento importado. La presión terrestre también aumentó: el flujo mensual de camiones llegó a superar las 30,000 unidades, tensionando la Panamericana Norte y los accesos locales. Pese a la creación de nuevas instituciones, la Cartera de Inversiones Estratégicas Territoriales (CIET) por S/ 820 millones sigue sin licitar, lo que retrasa los beneficios tangibles para la población.

Brechas. Las obras clave de conectividad, como el puente definitivo sobre el río Chancay, la Vía de Evitamiento Chancay–Chancayllo y las mejoras en el acceso a Lima por la Red Vial N.º 5 —incluyendo el Par Vial Serpentin–Variante Pasamayo y la ampliación del tramo Ancón–Huacho–Pativilca, continúan pendientes. La respuesta institucional del Estado ha sido reactiva y fragmentada, con múltiples actores sin compromiso político a pesar de haberse creado una Autoridad Autónoma para Chancay. Si estas demoras persisten, el ritmo de crecimiento del puerto podría superar la capacidad urbana y vial de su entorno inmediato, debilitando la conexión entre la infraestructura marítima y las oportunidades territoriales.

8.2. Indicadores y metas para el segundo año

El progreso del primer año dejó bases sólidas para fijar metas concretas y medibles en el segundo año de operación. Esta sección traduce los resultados observados en indicadores estratégicos que permitan monitorear el desempeño logístico, fiscal y territorial del puerto. Las metas buscan no solo aumentar la eficiencia portuaria, sino también garantizar que los beneficios del comercio exterior se extiendan a la ciudad-puerto y su población.

En su segundo año, Cosco Shipping Ports Chancay buscará aumentar la carga en el periodo 2025-26 (entre 300,000 y 350,000 anual) bajo la dinámica de mantener una participación importante de la carga de trasbordo (entre 40% y 45%) para fortalecer su rol de hub. Los actores públicos deben alinear sus metas a dichos resultados para aprovechar recursos fiscales (recaudación y Fondo Social) así como mejorar el valor de las exportaciones y controlar el tráfico que se genere con el aumento de la carga. En la siguiente tabla se proponen algunos indicadores de resultados que el estado debería impulsar:

Tabla 25: Propuesta de indicadores para el seguimiento de los impactos del puerto

Indicador	Resultado 2024-2025	Indicador de seguimiento 2025-2026	Responsable principal
Principales sub-partida exportadas con cadena de frío (% total exportaciones FOB)	51%	≥50% y ampliar nuevos productos	Agroexportadores/Gremios/ MINCETUR
Recaudación PRA (S/)	23.6 millones	30 millones	SUNAT / MEF
Fondo Social Chancay (S/)	3.3 millones	4.5 millones	PCM / Gobiernos locales
Tráfico promedio mensual de camiones	>30,000	Reducir en 20% tiempos de acceso a Chancay	MTC / Norvial

8.3. Ruta crítica para los próximos 180 días

Con el propósito de pasar del diagnóstico a la acción, se propone esta ruta crítica que identifica los hitos inmediatos que deben cumplirse en los próximos doce meses. La estrategia se organiza en los cuatro ejes temáticos identificados como parte de los cambios institucionales para alinear el crecimiento del puerto con el desarrollo urbano y social del territorio. Esto está sujeto a los cambios que puedan ocurrir con posterioridad al periodo analizado del primer año de operación del puerto¹⁰.

Eje 1. Ciudad y ciudadanos

- Acelerar los proyectos de PTAR Chancay y seguridad ciudadana.
- Ejecutar los paquetes CIET en Chancay y Aucallama y definir la cartera del Fondo Social con criterios de impacto y transparencia.
- Fortalecer la formación técnica: modernizar el IESTP Chancay y articular programas duales con demanda portuario-logística.
- Destruabar la Vía de Evitamiento Chancay–Chancayllo para retirar camiones del centro urbano.

Eje 2. Inversión

- Programar los cinco paquetes NEC4 de la CIET, coordinando con MEF la disponibilidad presupuestal de 2026 para lanzar las licitaciones.
- Aterrizar la estrategia de las ZEEP en el territorio con una cartera de proyectos de servicios industriales —agua, energía y residuos— que atienda tanto las necesidades de los polos industriales como las brechas locales.
- Monitorear el efecto de las exoneración de subpartidas de importación en las ZEEP sobre la PRA para proteger el financiamiento local.

Eje 3. Cadena logística

- Concluir el expediente e iniciar obras del puente definitivo sobre el río Chancay.

10 Por ejemplo, luego del primer aniversario del puerto se dio la buena pro del Parque Industrial de Ancón a un consorcio chino luego de un concurso público con cuatro postores.

- Iniciar la ingeniería del Par Vial Serpentin–Pasamayo.
- Integrar en el diseño de los corredores centro-selva con nodos de energía y cadena de frío para facilitar el transporte de carga refrigerada de alto valor hacia Chancay

Eje 4. Gobernanza

- Empoderar a la Autoridad de Chancay para articular MTC, PCM, ANIN, gobiernos locales y el sector privado en torno a la hoja de ruta.
- Autoridad de Chancay acompañando a los municipios para la aprobación de los PDU de Chancay, Huaral y Aucallama para diseñar estrategias territoriales.
- Crear un tablero de control en ANIN con indicadores trimestrales de carga, recaudación y ejecución de obras para informar a MEF y acelerar sus decisiones.

Dada la escasez de recursos y los amplios esfuerzos que requieren las acciones anteriormente identificadas, se recomienda una discusión entre los actores involucrados bajo el liderazgo de la Autoridad Autónoma de Chancay para que esta gestione los recursos con las entidades correspondientes, respaldada por el compromiso político de los actores. A continuación, se presenta un ejemplo de cómo se podrían priorizar las acciones según el esfuerzo que requieren.

Tabla 26: Tabla 26: Acción y horizonte temporal

Indicador	Resultado 2024-2025	Indicador de seguimiento 2025-2026
Eje 1. Ciudad y ciudadanos	Acelerar los proyectos de PTAR Chancay y seguridad ciudadana	Corto plazo
	Ejecutar los paquetes CIET en Chancay y Aucallama; definir cartera del Fondo Social	Corto plazo
	Fortalecer la formación técnica: modernizar el IESTP Chancay y articular programas logístico-portuarios	Mediano plazo
	Destrabar la Vía de Evitamiento Chancay–Chancayllo para retirar camiones del centro urbano	Corto plazo
Eje 2. Inversión	Programar los cinco paquetes NEC4 de la CIET, coordinando disponibilidad presupuestal 2026	Corto plazo
	Aterrizar la estrategia de las ZEEP con cartera de proyectos de agua, energía y residuos	Mediano plazo
	Monitorear impacto de exoneraciones a importación sobre PRA para proteger financiamiento local	Mediano plazo
Eje 3. Cadena logística	Concluir expediente e iniciar obras del puente definitivo sobre el río Chancay	Corto plazo
	Iniciar ingeniería del Par Vial Serpentin–Pasamayo	Mediano plazo
	Integrar corredores centro-selva con nodos de energía y cadena de frío	Largo plazo
Eje 4. Gobernanza	Empoderar a la Autoridad de Chancay para articular MTC, PCM, ANIN, gobiernos locales y sector privado	Corto plazo
	Acompañar a municipios para aprobación de PDU de Chancay, Huaral y Aucallama	Corto plazo
	Crear tablero de control en ANIN con indicadores trimestrales de carga y ejecución	Corto plazo

Bibliografía

- Alphaliner. (2012). Alphaliner TOP 100: How it works? <https://alphaliner.axsmarine.com/documents/Alphaliner-TOP100.pdf>
- Asociación de Exportadores (ADEX). (2025). Exportaciones peruanas por partida arancelaria [Conjunto de datos]. ADEX Data Trade. <https://www.adexdatatrade.com>
- Autoridad Portuaria Nacional (APN). (2024–2025). Terminal Portuario Chancay — datos mensuales, nov. 2024–sept. 2025 [Conjunto de datos en Excel no publicado].
- Autoridad Portuaria Nacional (APN). (2025a). BD_Mov_contenedores_TP público–privado 2010–2025 [Hoja de cálculo de Microsoft Excel].
- Autoridad Portuaria Nacional. (2025b). Registro de naves recepcionadas y despachadas en puertos peruanos [Base de datos].
- Autoridad Portuaria Nacional (APN). (2025c). BD_Mov_TM_TP público–privado 2010–2025.
- Business for Social Responsibility (BSR). (2015). Clean Cargo Working Group carbon emissions accounting methodology: The Clean Cargo Working Group standard methodology for credible and comparable CO₂ emissions calculations and benchmarking in the ocean container shipping sector (June 2015). Business for Social Responsibility (BSR).
- COSCO Shipping (y X-Press Feeders). (2025b, 23 de febrero). COSCO and X-Press Feeders launch new Chancay Express / Chile X-Press (CHX) [nota de prensa]. <https://www.linerlytica.com/post/cosco-and-x-press-feeders-launch-new-chancay-express-chile-x-press-chx/>
- COSCO Shipping Lines. (2025a, September 19). West Coast South America schedule [PDF schedule]. https://world.lines.coscoshipping.com/lines_resource/local/japan/defaultContentAttachment/20250919/exp_SOUTH_AMERICA.pdf
- Energiminas. (2025, 1 de septiembre). MTC alista plan vial y ferroviario para potenciar conectividad con puerto de Chancay. (Menciona convocatoria del estudio de preinversión de Pucallpa–Chancay para 4T-2025). <https://energiminas.com/2025/09/01/mtc-alista-plan-vial-y-ferroviario-para-potenciar-conectividad-con-puerto-de-chancay/>
- El Comercio. (2025). Universidad de Lima prepara instituto tecnológico en Chancay para impulsar formación portuaria, elcomercio.pe.
- <https://elcomercio.pe/economia/peru/universidad-de-lima-prepara-centro-tecnologico-en-chancay-para-impulsar-formacion-portuaria-invertiria-s100-millones-puerto-patricia-stuart-noticia/>
- Gobierno Regional de Lima. (2024, ago. 2). Resolución Ejecutiva Regional N.º 381-2024-GOB (oficializa 7 RIS en la región Lima). <https://www.gob.pe/institucion/regionlima/normas-legales/5847763-381-2024-gob>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2020). Mapa de pobreza provincial y distrital 2018 (Libro). INEI. <https://www.gob.pe/institucion/inei/informes-publicaciones/3204872-ma-pa-de-pobreza-provincial-y-distrital-2018>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2024). Indicadores de empleo y PEA

- (EPEN/ENAH0): series y definiciones 2024 [Portal estadístico]. INEI. <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/ocupacion-y-vivienda/>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2025, junio 3). Acceso a los servicios básicos en el Perú, 2024 [Informe]. INEI. <https://www.gob.pe/institucion/inei/informes-publicaciones/6847826-acceso-a-los-servicios-basicos-en-el-peru-2024>
 - Logística 360. (s. f.). Tren Lima-Ica: construcción iniciaría en el 2026 y finalizaría en el 2032. (Cita al ministro del MTC en RPP). <https://logistica360.pe/tren-lima-ica-construccion-iniciaria-en-el-2026-y-finalizaria-en-2032/>
 - Logística 360. (2024, 20 de noviembre). El tren Lima-Ica reducirá el viaje a 1 hora y 15 minutos: construcción iniciará en 2026. <https://logistica360.pe/el-tren-lima-ica-reducira-el-viaje-a-1-hora-y-15-minutos-construccion-iniciara-en-2026/>
 - Ministerio de Salud del Perú. (s. f.). Verano Saludable [Portal web]. Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria (DIGESA). <https://veranosaludable.minsa.gob.pe/>
 - Ministerio de Salud del Perú. (2025, febrero 14). Minsa registra 20 pacientes hospitalizados tras caída del puente de Chancay [Nota de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/1109775-minsa-registra-20-pacientes-hospitalizados-tras-caida-del-puente-de-chancay>
 - Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2025, 11 de julio). En menos de 15 días, MTC pone en servicio puente modular en Chancay que restablece el tránsito en la zona. Plataforma Digital del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1207372-en-menos-de-15-dias-mtc-pone-en-servicio-puente-modular-en-chancay-que-restablece-el-transito-en-la-zona>
 - Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2025, 25 de febrero). Cartera de proyectos ferroviarios [Presentación]. Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes. <https://info.investinperu.pe/wp-content/uploads/2025/02/4.-MTC-PROYECTOS-FERROVIARIOS.pdf>
 - Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2025, 25 de febrero). MTC impulsa una cartera de proyectos ferroviarios por más de US\$ 43 000 millones [Nota de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1116128-mtc-impulsa-una-cartera-de-proyectos-ferroviarios-por-mas-de-us-43-000-millones>
 - Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2024, 22 de enero). MVCS, gobierno provincial de Huaral y gobiernos distritales de Chancay y Aucallama suscriben convenio para elaborar instrumentos de gestión urbana. <https://www.gob.pe/institucion/vivienda/noticias/899381-mvcs-gobierno-provincial-de-huaral-y-gobiernos-distritales-de-chancay-y-aucallama-suscriben-convenio-para-elaborar-instrumentos-de-gestion-urbana>
 - Municipalidad Provincial de Huaral. (2024, octubre 10). Plan de Desarrollo Urbano de Chancay 2024–2034 (versión en consulta pública). Gob.pe.
 - Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público. (2024). Reporte de desempeño OSITRAN 2023. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/08/reporte-desempeno-ositran-2023.pdf>

- SENATI (2024). Educación técnica: La clave para aprovechar el potencial del Puerto de Chancay. <https://blogconexion.senati.edu.pe/tendencias/educacion-tecnica-la-clave-para-aprovechar-el-potencial-del-puerto-de-chancay/>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), Intendencia de Aduana de Chancay. (2025a, agosto–septiembre). Participación de rentas de la Aduana de Chancay: agosto–septiembre de 2025 [Conjunto de datos en Excel no accesible públicamente; recibido vía Portal de Transparencia Estándar].
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), Intendencia de Aduana de Chancay. (2025b). Participación en renta de aduanas (PRA) noviembre 2024-julio 2025. Aduana Chancay [Presentación de PowerPoint].
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), Intendencia de Aduana de Chancay. (2025c, octubre 21). Requerimiento de exportaciones – 21/10/2025 [Conjunto de datos en Excel]. Portal de Transparencia.
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), Intendencia de Aduana de Chancay. (2025d, octubre 21). Requerimiento de importaciones – 21/10/2025 [Conjunto de datos en Excel]. Portal de Transparencia.
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), Intendencia de Aduana de Chancay. (2025e, diciembre). Boletín Ejecutivo N° 9 (enero-noviembre 2025).
- TVPerú. (2024, feb. 24). Huaral cuenta con menos de 400 policías para 12 distritos y 200 mil habitantes [Nota]. <https://tvperu.gob.pe/noticias/nacionales/huaral-cuenta-con-menos-de-400-policias-para-12-distritos-y-200-mil-habitantes>
- VUCE/MTC. (2025). Observatorio Logístico. Estado de la red vial vecinal. <https://landing.vuce.gob.pe/olce-wp/indicador/estado-de-la-red-vial-vecinal>
- Universidad del Pacífico. (2025). El efecto Chancay: Cambios en la carga, el comercio y la red de puertos. Reporte N°1 del Observatorio de Chancay <https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/InformeChancay-1.pdf>
- Universidad Nacional de Ingeniería. (2025). Autoridades de la UNI visitan Chancay para la construcción del CEPRE y el parque científico tecnológico. https://portal.uni.edu.pe/index.php/rss/item/7755?fbclid=IwY2xjawO30rhleHRuA2FlbQlxMABicmlkETF4NX-VQV0Zhb0pRRFRnZVRRc3J0YwZhchBfaWQQMjlyMDM5MTc4ODlwMDg5MgAB-Hopb4kHjml5m2KsAl5cd9JBo_N7GGADoPoSCSuOfYKD7hP-cxBIH2lg27-wc_aem_l9jl2Cwnule5kHYGL3w2_g
- Universidad Nacional Mayor de San Marcos (2024). Chancay: colocan primera piedra en nueva sede de la UNMSM que estará lista en marzo de 2025. https://www.unmsm.edu.pe/noticias-y-eventos/noticias/noticia-detalle/chancay-colocan-primera-piedra-en-nueva-sede-de-la-unmsm-que-estara-lista-en-marzo-de-2025?utm_source=chatgpt.com
- X-Press Feeders. (2025). Services & Schedules: Chile X-Press (CHX). <https://www.x-pressfeeders.com/services-and-schedules/servicio-regional-hacia-chile-a-partir-de-marzo/>



**UNIVERSIDAD
DEL PACÍFICO**

**Jr. Sánchez Cerro 2141
Jesús María, Lima, Perú
T. (511) 219 0100**

Encuéntranos en:



www.up.edu.pe