

Fecha: 07-04-2026

Medio: El Mercurio de Calama

Supl.: El Mercurio de Calama

Tipo: Columnas de Opinión

Título: Columnas de Opinión: Chancay y Ancón: el nuevo mapa logístico de Perú y su impacto en Chile

Pág.: 7

Cm2: 308,9

VPE: \$ 344.125

Tiraje:

Lectoría:

Favorabilidad:

2.400

7.200

☐ No Definida



Chancay y Ancón: el nuevo mapa logístico de Perú y su impacto en Chile



Alejandra Astorquiza Sáez

Académica de Ingeniería en Negocios Internacionales
Universidad Andrés Bello

Es sumamente interesante, y a la vez un tremendo llamado de atención, analizar lo que está pasando hoy en nuestra región. Perú está dando pasos agigantados para convertirse efectivamente en el gran referente logístico de Sudamérica. Y lo está haciendo a través de dos megaproyectos que van a cambiar las reglas del juego: el megapuerto de Chancay y el futuro Parque Industrial de Ancón (PIA). Pero, para entender bien el impacto de esto, primero debemos tener claro qué es cada cosa.

Por un lado, tenemos el Puerto de Chancay. No estamos hablando de un puerto cualquiera; es un megaproyecto liderado por capitales chinos que implica una inver-

sión gigante de más de 3.600 millones de dólares. Para ponerlo en simple: mientras nuestros puertos en Chile o el mismo Callao en Perú mueven unos 30 contenedores por hora, Chancay va a mover 50. Es un puerto automatizado, eléctrico y, lo más importante, le va a recortar hasta 12 días de viaje a los barcos que van a Asia.

Por otro lado, a pocos kilómetros de ahí, se va a construir el Parque Industrial de Ancón. Este proyecto es fascinante porque funcionará como el primer "puerto seco" de Perú. Son más de 1.300 hectáreas conectadas directamente con Chancay, el Callao y el aeropuerto de Lima. Aquí es importante mencionar el rol de Proinversión, que es la

"Históricamente, nosotros hemos tenido una ruta mucho más eficiente a Asia, pero con Chancay reduciendo los tiempos de viaje de 35 a 23 días, perdemos competitividad".

agencia del Estado peruano encargada de atraer a los privados. Ellos usan un modelo muy eficiente donde ponen en valor terrenos del Estado para que los privados inviertan y desarrollen. En Ancón, se espera que se instalen más de 230 empresas, generando unos 120.000 empleos. Básicamente, van a recibir la carga, procesarla ahí mismo y exportarla.

Si evaluamos esto a nivel de Latinoamérica, el impacto es monumental. Perú pasa a ser el puente principal entre Sudamérica y Asia. Países vecinos como Brasil, Colombia o Ecuador ya están mirando esta ruta porque les sale mucho más a cuenta. Se genera un nuevo eje comercial que va a mover miles de millones de

dólares al año y que, inevitablemente, reconfigura todas las rutas marítimas del Pacífico.

Pero el punto central aquí es ¿cómo nos afecta esto directamente a nosotros en Chile? Y la verdad es que nos golpea fuerte. Históricamente, nosotros hemos tenido una ruta mucho más eficiente a Asia, pero con Chancay reduciendo los tiempos de viaje de 35 a 23 días, perdemos competitividad.

El gran riesgo es que las navieras grandes decidan saltarse puertos chilenos como San Antonio, Talcahuano o Valparaíso. Si eso pasa, perdemos carga de transbordo, perdemos empleos y corremos el riesgo de transformarnos en simples intermediarios, don-

de la carga chilena tenga que ir primero a Perú para poder salir al mundo. De hecho, esto ya está generando ruido geopolítico, al punto que Estados Unidos está mirando con interés invertir en nuestros puertos para contrarrestar el peso chino en Perú.

Estos megaproyectos peruanos son una competencia real y muy potente. Nos obligan a despertar. Ya no basta con mirar lo que hace el vecino; tenemos que optimizar nuestros procesos aduaneros, mejorar la conectividad de nuestros puertos y evaluar cómo nos integramos a esta nueva red. Las inversiones están llegando a Sudamérica, pero el desafío para Chile hoy es asegurar que no nos quedemos abajo de este barco. 