

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

PROYECTO DE LEY N°
13304/2025-CR RU 2138775

21 NOVIEMBRE 2025 03:15 p. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: EBOHORQUEZ

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE
INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA CREACIÓN DEL PUERTO
LOGÍSTICO MULTIPROPÓSITO DE
GRAN CALADO DE HUARMY**

Los Congresistas de la República, integrantes del **GRUPO PARLAMENTARIO PODEMOS PERÚ** que suscriben, a iniciativa del congresista **JHAEC DARWIN ESPINOZA VARGAS**, en ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de leyes que le confiere los artículos 102° y 107° de la Constitución Política del Perú en concordancia con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA
CREACIÓN DEL PUERTO LOGÍSTICO MULTIPROPÓSITO DE GRAN CALADO DE
HUARMY**

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la creación, desarrollo e implementación del **Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey**, destinado a fortalecer la infraestructura portuaria y logística del país, y a impulsar actividades productivas vinculadas a la pesca, la minería, la agroexportación, la industria y el comercio exterior, en beneficio de la región Áncash y del Perú en su conjunto.

Artículo 2.- Finalidad de la Ley

La finalidad de la presente Ley es promover la diversificación y complementariedad del sistema portuario nacional mediante la implementación de una infraestructura logística multipropósito en el litoral de Huarmey, que contribuya a la descongestión de los puertos principales, reduzca los costos logísticos, incremente la competitividad del comercio exterior peruano y dinamice el desarrollo territorial del corredor Santa-Casma-Huarmey.

Artículo 3.- Encargo al Poder Ejecutivo

Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional (APN), el inicio y priorización de los estudios de

preinversión, viabilidad, diseño, financiamiento y ejecución necesarios para la creación del Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey, pudiendo articularse con mecanismos de inversión pública, privada, asociaciones público-privadas y otros instrumentos previstos en la normativa vigente.

Artículo 4.- Prioridad en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones

El proyecto derivado de la presente Ley es de **prioridad estratégica** para su evaluación e incorporación en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), a fin de garantizar la continuidad de las fases de preinversión, inversión y operación del Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey.

Artículo 5.- Financiamiento

La implementación de la presente Ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público en la fase inmediata, y podrá complementarse con recursos provenientes de la inversión privada, cooperación internacional, asociaciones público-privadas y otras modalidades legalmente permitidas.

Disposición Complementaria Final

Única.- Articulación territorial y productiva

El Poder Ejecutivo, a través de los sectores competentes, promueve la articulación del Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey con el **Corredor Logístico Áncash Costa**, el **Terminal Marítimo Modernizado de Chimbote**, el **CITE Productivo de Casma** y otros nodos productivos de la región Áncash, con la finalidad de consolidar un sistema logístico integral que impulse el desarrollo económico, social y territorial del litoral norte-centro del país.

Lima, 18 de noviembre del 2025

Congresista Darwin Espinoza Vargas

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. INTRODUCCIÓN

El Perú atraviesa un momento decisivo en materia de infraestructura portuaria, logística y competitividad económica. En las últimas décadas, el crecimiento del comercio exterior, la expansión de la agroexportación, el dinamismo de la minería, la consolidación de la pesca industrial y artesanal, así como el auge de nuevas cadenas productivas regionales, han puesto en evidencia una realidad incontestable: **nuestro país necesita puertos modernos, eficientes, diversificados y territorialmente equilibrados** si aspira a sostener su desarrollo en el tiempo.

Sin embargo, el modelo portuario peruano ha descansado históricamente en una fuerte concentración de las operaciones en un número limitado de terminales. El Callao ha asumido, por décadas, el rol de principal puerta marítima del país, con una participación altamente mayoritaria en el movimiento de contenedores y carga general.

A ello se suma la emergencia de infraestructuras de gran escala, como el puerto de Chancay, que sin duda representan una oportunidad para el Perú, pero que, por sí solas, **no resuelven el problema de la centralización logística ni garantizan la resiliencia del sistema portuario nacional.**

En este contexto, la región Áncash, y en particular el litoral de la provincia de Huarmey, se presentan como un espacio estratégico todavía subaprovechado. Áncash es, al mismo tiempo, región minera, pesquera, agroexportadora e industrial; concentra corredores viales que conectan la sierra con la costa y el norte con el centro del país; alberga una de las franjas marítimas con mejores condiciones naturales del litoral peruano; y mantiene un potencial enorme para convertirse en un nodo logístico de relevancia nacional e internacional.

El litoral de Huarmey ofrece una característica que lo diferencia de la mayoría de puertos peruanos: **una profundidad natural considerable, con zonas de gran calado próximas a la costa**, lo que permite proyectar operaciones marítimas con menores necesidades de dragado y con mejores condiciones para la atención de embarcaciones de mediano y gran tonelaje.

Esta ventaja natural, sumada a la menor sedimentación, la estabilidad marítima y la disponibilidad de territorio para áreas logísticas e industriales, convierte a Huarmey en un candidato idóneo para la implementación de un **Puerto Logístico Multipropósito**

de **Gran Calado**, orientado a la atención de carga pesquera, minera, agroindustrial, carga general y contenedores en escala regional y nacional.

El proyecto que se propone mediante la presente iniciativa legislativa **no persigue competir con el Callao ni con el puerto de Chancay**, ni plantea una sustitución de los ejes portuarios actualmente consolidados. Por el contrario, **busca complementarlos**, integrarse a la red portuaria nacional como un nodo adicional de carácter multipropósito, y contribuir a la descongestión, diversificación y fortalecimiento del sistema logístico del país. La lógica que inspira esta propuesta es la misma que han seguido los países que han alcanzado altos niveles de competitividad: contar con **múltiples puertos con funciones diferenciadas**, articulados entre sí y conectados a corredores productivos territoriales.

Desde una perspectiva social y territorial, la creación del Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey constituye una oportunidad para saldar una deuda histórica con la población ancashina. Las provincias del Santa, Casma y Huarmey han sido, durante décadas, espacios de producción intensiva de riqueza —pesca, agroindustria, minería, industria metalmecánica, comercio y servicios— que, sin embargo, no se ha traducido en el mismo nivel de infraestructura pública que otras zonas del país.

La región ha visto salir, por sus carreteras y sus costas, millones de toneladas de productos sin que se consolide un gran nodo logístico que ordene, potencie y encadene estas actividades en beneficio directo de su población.

En esa línea, el Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey se concibe como **una herramienta de justicia territorial y de desarrollo equilibrado**. La infraestructura portuaria no es un fin en sí mismo: es un medio para crear empleo digno, impulsar cadenas de valor, mejorar ingresos familiares, fomentar la formalización productiva, abrir nuevas oportunidades para jóvenes técnicos y profesionales, y generar condiciones para que la población se quede en su territorio con perspectivas reales de futuro. Cada muelle, cada patio de contenedores, cada área logística que se proyecte en Huarmey debe entenderse como una inversión concreta en el bienestar de miles de familias ancashinas.

El proyecto se inserta, además, en una visión más amplia de desarrollo regional que incluye iniciativas complementarias como el **Terminal Marítimo Modernizado de Chimbote**, el **CITE Productivo de Casma** y el **Corredor Logístico Áncash Costa**. Ninguna de estas obras tiene sentido aislada; todas forman parte de un **ecosistema logístico-productivo** que busca articular la sierra y la costa, las actividades

tradicionales y la innovación tecnológica, la producción de materias primas y el valor agregado para la exportación. El Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey es, en este entramado, el eslabón que permite conectar la región con el mercado global y con las grandes rutas del Pacífico.

El momento para impulsar este tipo de proyectos es ahora. El comercio internacional se reconfigura en torno a nuevas cadenas de suministro, la Cuenca del Pacífico consolida su rol como eje neurálgico de la economía mundial, y países vecinos como Chile, Colombia y Ecuador han avanzado decididamente en el fortalecimiento y diversificación de su infraestructura portuaria. Si el Perú no acelera su propio proceso de adecuación logística, corre el riesgo de perder oportunidades, inversiones y mercados que podrían sostener el crecimiento nacional en las próximas décadas.

La presente iniciativa legislativa, por tanto, **no es un gesto aislado ni un listado de buenas intenciones**. Es una respuesta concreta, integral y estratégica a un conjunto de desafíos que afectan tanto al país como a la región Áncash: la necesidad de diversificar la red portuaria nacional; la urgencia de reducir brechas logísticas; la obligación de aprovechar ventajas naturales y geográficas únicas; y el deber político y ético de convertir los recursos y potencialidades de la región en oportunidades reales para sus habitantes.

Desde el punto de vista jurídico, la propuesta se enmarca en la Constitución Política del Perú y en la legislación relativa al Sistema Portuario Nacional, a la promoción de la inversión privada en infraestructura, a la planificación logística y al desarrollo regional. La **naturaleza declarativa** de la Ley garantiza que no se generan gastos inmediatos al Tesoro Público, pero sí establece con claridad la **prioridad política y técnica** que el Estado debe otorgar al desarrollo del Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey, habilitando la articulación interinstitucional necesaria para llevar adelante los estudios y procesos que exige un proyecto de esta envergadura.

Finalmente, la iniciativa recoge una demanda sentida de autoridades regionales y locales, de organizaciones sociales, de gremios productivos y de la ciudadanía ancashina en general, que reclama una mirada de largo plazo y una verdadera apuesta por el desarrollo integral del litoral norte-centro del país. El Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey no es solo infraestructura: es una **decisión estratégica de país** y una **señal clara de que el Estado reconoce el rol protagónico que Áncash está llamado a cumplir en el futuro del Perú**.

II. ANTECEDENTES

El desarrollo portuario en el Perú ha seguido, desde inicios del siglo XX, una lógica predominantemente centralista, concentrando la mayor parte de la infraestructura y operación en un número reducido de terminales. El **Puerto del Callao**, por ejemplo, se consolidó como el eje principal del sistema portuario nacional, llegando a concentrar más del 80% del movimiento de contenedores del país durante décadas. Esta hegemonía logística ha generado una dependencia estructural que, si bien permitió afrontar los retos del comercio exterior en su momento, hoy constituye un riesgo para la competitividad del Perú.

A esto se suma que, desde la década de 1990, el Estado peruano inició un proceso de modernización y concesión de terminales portuarios con el objetivo de reducir brechas, atraer inversión privada y mejorar la eficiencia operativa. Sin embargo, estos esfuerzos no fueron suficientes para descentralizar la actividad portuaria. Los puertos de Paita, Salaverry, Ilo, Matarani y otros han tenido mejoras, pero no han alcanzado el impacto estructural necesario para diversificar adecuadamente la red logística del país.

En este marco, uno de los hitos más importantes de la infraestructura portuaria moderna es la construcción del **Puerto de Chancay**, una instalación de gran envergadura concebida para operar como un hub regional de comercio entre Sudamérica y Asia. Su construcción representa una importante oportunidad para el Perú, pero también deja claro un desafío: **no puede existir un solo gran nodo logístico del Pacífico peruano**, pues ello incrementaría la vulnerabilidad del país ante contingencias operativas, sobrecarga de demanda, eventos sísmicos, cierres por oleajes anómalos, o interrupciones globales en las cadenas de suministro. La experiencia internacional demuestra que los países competitivos cuentan con **múltiples puertos complementarios**, diversificados por especialización, ubicación y tipo de carga.

En este contexto, la región Áncash —a pesar de su relevancia productiva y estratégica— ha sido históricamente marginada de los principales procesos de inversión portuaria. Durante décadas, Áncash ha sido un importante corredor productivo para la minería (Antamina, Huarney, Huari, Recuay, Corongo), la pesca industrial y artesanal (Santa y Chimbote), la agroindustria (Casma), la manufactura metalmecánica (Chimbote) y los servicios logísticos. Sin embargo, esta intensa actividad económica no se ha traducido en el desarrollo de un gran nodo portuario moderno que ordene y potencie la salida de sus productos hacia los mercados internacionales.

Los estudios realizados sobre el litoral de Huarmey —tanto por entidades estatales como por empresas privadas y especialistas marítimos— han destacado, desde inicios de los años 2000, una característica excepcional: **la existencia de zonas de gran calado natural muy próximas a la costa**, con profundidades superiores a 40 metros en algunas áreas, baja sedimentación, condiciones marítimas estables y la presencia de amplias zonas adyacentes con potencial para ser destinadas a actividades logísticas, industriales y de servicios. Estas condiciones naturales colocan a Huarmey en un nivel de ventaja frente a otros puertos del país, que requieren dragados periódicos, mantenimiento intensivo y mayores inversiones para operar buques de calado medio o profundo.

En el plano territorial, el litoral ancashino forma parte de un corredor estratégico que une el norte y el centro del país, facilitando la interconexión comercial entre La Libertad, Áncash y Lima. En particular, la provincia de Huarmey se ubica geográficamente en un eje óptimo que permitiría atender tanto el flujo hacia el sur (Callao–Chancay–Huaura) como hacia el norte (Casma–Santa–Chimbote–Virú–Trujillo). A ello se suman conexiones transversales hacia la sierra, especialmente hacia los corredores mineros y agroproductivos que podrían beneficiarse de una salida portuaria cercana, eficiente y competitiva.

La pesca, por su parte, ha tenido un protagonismo decisivo en la estructura económica de la región Áncash. La bahía de Chimbote fue, durante la segunda mitad del siglo XX, uno de los centros pesqueros e industriales más importantes de Sudamérica. Sin embargo, el deterioro de su infraestructura portuaria, la falta de modernización del terminal marítimo, y la ausencia de un plan territorial sostenido provocaron que la región pierda competitividad, empleo industrial y capacidad exportadora. En la actualidad, la pesca ancashina se encuentra en un proceso de reconversión y diversificación, donde la existencia de un puerto multipropósito cercano y moderno permitiría reactivar capacidades productivas, mejorar la cadena de frío, facilitar exportaciones y reducir costos operativos.

En cuanto a la agroexportación, la provincia de Casma se ha consolidado como un polo regional con gran potencial para la producción de frutales, hortalizas y productos con valor agregado. El crecimiento de esta actividad enfrenta limitaciones logísticas por la falta de infraestructura portuaria cercana con servicios adecuados para el traslado rápido y eficiente de productos perecibles. Un puerto multipropósito en Huarmey permitiría mejorar la competitividad del agro casmeño, atraer inversiones en plantas de procesamiento, ampliar mercados y dinamizar el empleo rural.

En el caso de la minería, la región Áncash es una de las más relevantes del país. La exportación de concentrados y subproductos mineros ha exigido históricamente soluciones logísticas especializadas, y las empresas del sector requieren infraestructura moderna, de alto tonelaje, segura y predecible. La instalación de un puerto multipropósito de gran calado en Huarmey abre la posibilidad de articular cadenas productivas mineras de manera más eficiente, reducir la dependencia de puertos lejanos y contribuir a la sostenibilidad operativa del sector.

Asimismo, en los últimos años, la región Áncash ha sido escenario de múltiples iniciativas empresariales, estudios técnicos y evaluaciones privadas que identifican al litoral de Huarmey como un área óptima para el desarrollo de infraestructura portuaria moderna. Diversos informes han señalado que Huarmey no solo posee características naturales favorables, sino también una ubicación estratégica para absorber parte del crecimiento logístico que traerá consigo el comercio asiático y la integración del Perú en nuevos mercados internacionales. Todo ello refuerza la necesidad de planificar el territorio ancashino para convertirlo en un nodo de articulación logística de importancia nacional.

No puede olvidarse que Huarmey, además, cuenta con una población joven en expansión, con altas expectativas de empleo, capacitación técnica y oportunidades productivas. El desarrollo de infraestructura portuaria genera externalidades positivas en sectores como transporte, hotelería, servicios industriales, metalmecánica, construcción y mantenimiento naval, entre otros. El efecto multiplicador de una obra de esta magnitud contribuirá a mejorar las condiciones de vida de las familias huarmeyanas, casmeñas y santinas, y fortalecerá la cohesión territorial del corredor costero.

Finalmente, desde una perspectiva política y social, la región Áncash ha venido demandando proyectos de desarrollo estructural que permitan superar décadas de abandono, centralismo y brechas territoriales. La creación del Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey se constituye como una respuesta del Estado a esas demandas históricas, reconociendo que el país no puede crecer de manera equilibrada si no distribuye su infraestructura, inversiones y oportunidades de forma más equitativa. La ciudadanía ancashina reclama, con razón, un rol protagónico en el futuro económico del país, y esta iniciativa constituye un paso decisivo en esa dirección.

III. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El sistema portuario peruano enfrenta un conjunto de limitaciones estructurales que afectan directamente la competitividad del país, la eficiencia del comercio exterior y el desarrollo territorial de las regiones productivas. Estas limitaciones se expresan en brechas de infraestructura, centralización operativa, déficit de articulación logística, altos costos de transporte, cuellos de botella operativos y vulnerabilidad ante eventos naturales o disrupciones globales en las cadenas de suministro. En este contexto, la región Áncash presenta una situación crítica: **carece de un puerto moderno multipropósito que responda a sus necesidades productivas, logísticas y de desarrollo económico**, a pesar de su relevancia estratégica en el mapa productivo del Perú.

La primera gran problemática identificada es la **centralización del sistema portuario nacional**, que depende en exceso de un reducido número de terminales. El Puerto del Callao concentra la mayor parte del flujo de contenedores y carga general, lo que genera congestión, altos costos, saturación de servicios y vulnerabilidad operativa. La entrada en operación del terminal de Chancay aliviará parte de esta presión, pero no cambia el hecho fundamental: **el Perú continúa operando bajo un modelo logístico altamente centralizado**, que no distribuye adecuadamente las cargas ni potencia las capacidades territoriales del país. Esta dependencia excesiva significa que cualquier interrupción —oleajes anómalos, sismos, retrasos operativos, conflictos laborales o crisis internacionales— puede afectar gravemente al comercio exterior peruano.

Un segundo problema estructural es la **falta de diversificación portuaria en el litoral norte-centro del país**, especialmente en regiones altamente productivas como Áncash. A pesar de contar con importantes cadenas de valor en minería, pesca industrial y artesanal, agroexportación, manufactura y metalmecánica, la región carece de infraestructura portuaria moderna que permita potenciar estas actividades y reducir los costos logísticos asociados. Esta ausencia de infraestructura provoca que los productores y empresas ancashinas deban depender de terminales ubicados a cientos de kilómetros, incrementando los tiempos de transporte, afectando la competitividad de los productos y encareciendo las operaciones de exportación e importación.

El tercer problema radica en la **ineficiencia logística derivada de la falta de articulación entre las actividades productivas de Áncash y la infraestructura portuaria existente**. Las cadenas pesqueras, industriales, mineras y agroexportadoras requieren puertos especializados, con patios de contenedores, sistemas de cadena de frío, zonas de carga y descarga eficiente, seguridad portuaria, fiscalización sanitaria,

áreas logísticas y servicios complementarios. La carencia de estas condiciones ha generado retrasos, pérdidas económicas, pérdida de competitividad y un estancamiento en la capacidad exportadora de la región. Sin una infraestructura adecuada, Áncash no puede convertirse en un verdadero corredor logístico productivo.

Un cuarto problema es la **pérdida sostenida de competitividad pesquera e industrial en el litoral ancashino**, especialmente en Chimbote, donde la falta de modernización del terminal marítimo y la obsolescencia de las infraestructuras portuarias han limitado la capacidad operativa de la industria. La pesca industrial y artesanal enfrenta desafíos significativos en términos de desembarque, manejo, procesamiento y exportación de productos hidrobiológicos. La ausencia de un puerto multipropósito moderno cercano impide aprovechar el potencial de la cadena de valor pesquera y reduce la eficiencia comercial de un sector que históricamente ha sido motor económico de la región.

Un quinto elemento clave es la **brecha de infraestructura que impide el desarrollo de un corredor logístico integrado**. La región Áncash requiere una infraestructura portuaria que articule al litoral con la sierra, y que permita conectar de manera eficiente las actividades mineras, agroindustriales y pesqueras con los mercados nacionales e internacionales. Hoy, esta articulación es limitada, porque no existe un nodo portuario de gran calado moderno en el litoral ancashino que funcione como punto de salida y entrada de mercancías. La falta de esta infraestructura genera fragmentación logística, incremento de tiempos y costos, y desaprovechamiento del potencial productivo de la región.

Un sexto problema es la **vulnerabilidad del sistema portuario peruano ante eventos naturales y perturbaciones externas**. El Callao y Chancay se encuentran ubicados en zonas altamente susceptibles a oleajes anómalos recurrentes, congestión vial y limitaciones de territorio para expansión. Confiar únicamente en estos puertos coloca al país en una situación de riesgo sistémico. La experiencia internacional demuestra que los países que concentran su infraestructura crítica en pocos puntos geográficos son más vulnerables a crisis operativas, conflictos globales y eventos climáticos. La falta de un puerto complementario de gran calado en Áncash amplifica esta vulnerabilidad nacional.

Un séptimo elemento crítico es la **desconexión entre el potencial natural del litoral de Huarney y su uso logístico actual**. Huarney posee una de las pocas zonas del litoral peruano donde existen profundidades naturales extraordinarias muy cercanas a la costa, lo que reduciría significativamente los costos operativos y de mantenimiento de

un puerto multipropósito. Sin embargo, esta ventaja geográfica no ha sido aprovechada, perdiendo oportunidades para atraer inversión privada, desarrollar infraestructura moderna y potenciar sectores productivos locales. La ausencia de infraestructura portuaria en esta zona constituye una pérdida estratégica para el país.

Un octavo problema relevante es la **limitada capacidad del Estado para ordenar el territorio y planificar infraestructuras de largo plazo**. La región Áncash no ha contado con un plan integral que integre puertos, carreteras, zonas logísticas, áreas industriales y nodos tecnológicos. Esta falta de planificación impide aprovechar las sinergias productivas entre provincias como Santa, Casma y Huarney, y limita la capacidad de la región para insertarse competitivamente en cadenas globales de valor. El puerto propuesto permitiría avanzar hacia un modelo más coherente de planificación territorial y articulación logística.

No se puede obviar un último problema: la **brecha social y de oportunidades que afecta a la población ancashina**, especialmente a los jóvenes, pescadores, agricultores, transportistas y trabajadores industriales. La falta de infraestructura portuaria moderna limita la creación de empleo, la llegada de inversiones, la formalización de actividades productivas y la mejora de ingresos familiares. Las provincias del litoral han visto cómo, año tras año, se exportan recursos naturales y productos con poco valor agregado sin que estas actividades generen el desarrollo integral que la población demanda. Esta brecha social es un problema estructural que debe abordarse con políticas públicas que promuevan proyectos de infraestructura como el Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarney.

En síntesis, la problematización central que enfrenta la región Áncash es clara: **un territorio con enorme potencial productivo, geográfico y logístico, pero que carece de la infraestructura portuaria moderna que permita convertir ese potencial en desarrollo real**. Esta ausencia limita la competitividad regional, incrementa los costos logísticos, reduce la capacidad exportadora, profundiza el centralismo portuario, y afecta directamente la calidad de vida de la población.

El desarrollo del Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarney busca resolver esta problemática estructural, ofreciendo una solución estratégica, sostenible y territorialmente equitativa para la región y para el país.

IV. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La presente iniciativa legislativa se justifica plenamente en razones **económicas, logísticas, sociales, estratégicas, territoriales y ambientales**, que hacen necesaria la creación del **Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarney** como elemento fundamental para el desarrollo de la región Áncash y para la modernización del sistema portuario nacional.

La propuesta no solo responde a una necesidad identificada hace décadas, sino que constituye una oportunidad histórica para cerrar brechas estructurales, impulsar la competitividad regional y nacional, y promover el equilibrio territorial en el desarrollo de infraestructura estratégica. A continuación, se exponen los fundamentos principales que justifican esta iniciativa.

4.1 Justificación Económica

El Perú es una economía profundamente integrada al comercio internacional, con una participación creciente en mercados globales, especialmente en sectores como la minería, pesca, agroindustria, metalmecánica, productos químicos y manufacturas varias. Sin embargo, esta integración enfrenta importantes barreras derivadas de los **altos costos logísticos**, la centralización portuaria y las limitaciones en capacidad operativa.

Un puerto multipropósito de gran calado en Huarney permitiría:

✓ Reducir costos de transporte y logística

Un puerto cercano a los principales centros productivos de Áncash disminuiría significativamente los costos de transporte por carretera, reduciría tiempos de tránsito y optimizaría la cadena de suministro.

✓ Aumentar competitividad de sectores estratégicos

- Minerías con grandes volúmenes de exportación.
- Pesca industrial y artesanal.
- Agroexportación de la provincia de Casma.
- Manufactura y metalmecánica en Santa y Chimbote.

Todos estos sectores requieren infraestructura eficiente para competir en mercados internacionales.

✓ Atraer inversiones privadas nacionales y extranjeras

La disponibilidad de infraestructura logística moderna genera condiciones favorables para inversiones en:

- Plantas de procesamiento.

- Zonas industriales y logísticas.
- Servicios portuarios y marítimos.
- Almacenes, patios de contenedores y transporte multimodal.

Áncash podría convertirse en un eje de inversión similar al crecimiento visto en puertos modernos de Chile, Colombia y México.

4.2 Justificación Logística

La logística moderna requiere **puertos complementarios**, con especializaciones diferenciadas y ubicados estratégicamente. El Perú, sin embargo, depende en exceso de Callao y, próximamente, de Chancay.

El Puerto Logístico Multipropósito de Huarmey contribuiría a:

✓ Descongestionar el sistema portuario nacional

Al diversificar los puntos de atención de carga, el país reduce cuellos de botella y aumenta su resiliencia ante contingencias climáticas, operativas o globales.

✓ Optimizar la cadena logística del corredor norte-centro

Santa-Casma-Huarmey conforman un corredor productivo que hoy depende de infraestructura portuaria lejana. El puerto permitirá:

- Menores tiempos de carga/descarga.
- Menor uso de rutas saturadas.
- Mayor eficiencia en exportaciones perecibles.

✓ Atender múltiples tipos de carga

Un puerto multipropósito con zonas diferenciadas puede manejar:

- Contenedores medianos.
- Carga pesquera.
- Carga minera.
- Agroexportación.
- Graneles sólidos y líquidos.
- Cabotaje.

Esto diversifica la oferta y reduce riesgos.

✓ Articular la logística marítima con la terrestre

El puerto operaría como nodo articulador del **Corredor Logístico Áncash Costa**, permitiendo integración con:

- Carretera Panamericana Norte.
- Corredores transversales hacia la sierra.
- Terminal de Chimbote modernizado.

- CITE de Casma y nodos productivos.

4.3 Justificación Social

La implementación del puerto representa una herramienta poderosa para combatir las brechas sociales y económicas que afectan a la población ancashina.

✓ Generación de empleo

Un puerto moderno crea un importante número de empleos directos e indirectos en:

- Construcción
- Operación portuaria
- Logística y transporte
- Servicios industriales
- Mantenimiento y metalmecánica
- Comercio y hospedaje

Esto contribuye a reducir la informalidad y mejorar los ingresos familiares.

✓ Formalización productiva

Las cadenas pesquera, agroindustrial y minera podrán integrarse a circuitos formales con mayor facilidad, accediendo a certificaciones, infraestructura y servicios especializados.

✓ Mejor acceso a oportunidades

Las provincias de Huarney, Casma y Santa tienen una población joven que requiere oportunidades laborales reales. Un puerto multipropósito se convierte en un catalizador para:

- Formación técnica.
- Inserción laboral juvenil.
- Creación de pequeñas y medianas empresas.

✓ Reducción de desigualdades territoriales

Mientras regiones como Lima han concentrado inversiones portuarias, Áncash ha quedado relegada. Con este proyecto se avanza hacia un desarrollo más equilibrado.

4.4 Justificación Territorial

El litoral ancashino posee ventajas naturales excepcionales:

- Profundidades naturales superiores a 40 metros cerca de la costa.
- Baja sedimentación y menor necesidad de dragado.
- Condiciones marítimas favorables.
- Amplias áreas para expansión logística e industrial.

Estas características colocan a Huarmey en un nivel de ventaja frente a otros puertos del país, convirtiéndolo en un punto ideal para un desarrollo portuario moderno.

✓ Ubicación estratégica

Huarmey se encuentra en el centro del eje:

- Norte: Santa, Chimbote, Trujillo
- Sur: Lima, Chancay, Barranca
- Sierra: Recuay, Huaraz, Huari, Corongo

Esta posición permite un equilibrio logístico y facilita el tránsito de carga hacia múltiples destinos.

✓ Conexión con el Corredor Logístico Áncash Costa

El puerto no funcionará de manera aislada, sino como componente central de la integración:

- Puerto → Carretera → CITE → Industria → Exportación

Ese encadenamiento territorial transforma el corredor en un polo de desarrollo.

4.5 Justificación Estratégica

El desarrollo del puerto se alinea con objetivos nacionales de largo plazo:

✓ Fortalece la seguridad económica del país

Un país no puede depender de dos puertos para sostener su comercio exterior. Se requiere diversificación territorial.

✓ Complementa, no compite con Chancay

En vez de usar el término "megapuerto", esta propuesta crea un puerto multipropósito complementario:

- especializado
- flexible
- territorialmente equilibrado

✓ Potencia la integración al Asia-Pacífico

Huarmey se integra a las principales rutas del Pacífico, fortaleciendo la presencia peruana en mercados asiáticos.

✓ Protege al país ante riesgos globales

Diversificar puertos es una medida estratégica ante:

- cambios en rutas marítimas
- crisis internacionales
- oleajes anómalos
- congestión portuaria

4.6 Justificación Jurídica

La Constitución reconoce el rol del Estado en:

- Fomentar infraestructura
- Promover la inversión
- Asegurar la competitividad
- Garantizar el desarrollo equilibrado del país

La Ley del Sistema Portuario Nacional permite declarar interés nacional proyectos estratégicos, sin generar gasto inmediato al Estado, lo que otorga **viabilidad legal** a esta iniciativa.

4.7 Síntesis

El Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey se justifica porque:

- ✓ Responde a una necesidad nacional urgente.
- ✓ Aprovecha una ventaja natural única.
- ✓ Genera empleo, inversión y competitividad.
- ✓ Descentraliza el sistema portuario del Perú.
- ✓ Articula el corredor productivo Áncash Costa.
- ✓ Reduce brechas sociales y territoriales.
- ✓ Complementa y fortalece la red portuaria existente.

Es, en suma, una **decisión estratégica para el desarrollo de Áncash y del país.**

V. MARCO NORMATIVO

El desarrollo del **Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey** se sustenta en un marco constitucional, legal, institucional y técnico que otorga viabilidad jurídica plena a la presente iniciativa legislativa. A continuación, se detalla la normativa relevante que respalda la propuesta.

5.1. Constitución Política del Perú

La Constitución establece los principios fundamentales para la intervención del Estado en la promoción del desarrollo económico y la infraestructura:

✓ Artículo 58 – Economía Social de Mercado

Reconoce que el Estado actúa en las áreas de promoción del empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

✓ **Artículo 59 – Competitividad y desarrollo**

El Estado estimula la creación de riqueza, garantiza la libertad de empresa y promueve el desarrollo económico. La construcción de infraestructura portuaria es una actividad esencial para asegurar la competitividad.

✓ **Artículo 60 – Actividad empresarial del Estado**

Permite la participación del Estado en actividades empresariales de carácter subsidiario, lo cual incluye la promoción de infraestructura pública.

✓ **Artículo 70 – Propiedad y desarrollo económico**

La infraestructura portuaria contribuye al aprovechamiento eficiente del territorio y de los recursos productivos del país.

✓ **Artículo 88 – Soberanía ampliada en espacios marítimos**

El Estado promueve el uso sostenible y estratégico del dominio marítimo, que incluye la infraestructura portuaria y logística.

En conjunto, estos artículos sustentan la competencia del Estado para promover infraestructura estratégica, facilitar la inversión y asegurar el desarrollo equilibrado del territorio.

5.2. Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley N.º 27943

Esta es la norma principal que regula la planificación, desarrollo y modernización de los puertos del país.

Sus principios relevantes incluyen:

✓ **Artículo 3 – Principios del Sistema Portuario Nacional**

- Competitividad
- Seguridad portuaria
- Protección del medio ambiente
- Eficiencia en el uso de infraestructura

La creación de un puerto multipropósito de gran calado en Huarmey se alinea plenamente con estos principios.

✓ **Artículo 5 – Rol del Estado**

El Estado promueve el desarrollo portuario mediante:

- inversión estatal
- concesiones
- asociaciones público–privadas
- mecanismos de cooperación

Esto habilita legalmente la intervención estatal mediante estudios, declaratorias de interés y políticas de promoción.

✓ **Artículo 6 – Infraestructura portuaria**

Define la infraestructura portuaria como parte esencial de la logística nacional.

✓ **Planes de Desarrollo Portuario**

La APN establece lineamientos para el crecimiento portuario, los cuales permiten la incorporación de nuevos proyectos estratégicos cuando existe justificación técnica.

Conclusión

jurídica:

La Ley del Sistema Portuario autoriza al Estado a declarar prioritario el desarrollo de puertos estratégicos como Huarmey.

5.3. Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre – Ley N.º 27181

Esta ley articula el uso de infraestructura logística con el sistema de transporte terrestre.

✓ **Integración puerto-carretera**

El artículo 3 establece que el transporte debe ser integrado, eficiente y articulado con la infraestructura logística.

El Puerto Multipropósito de Huarmey se integra directamente al Corredor Logístico Áncash Costa y a la Panamericana Norte, cumpliendo este mandato.

5.4. Decreto Legislativo N.º 1012 – Marco de APP y Proyectos de Inversión

El desarrollo de puertos puede realizarse mediante:

- APP autosostenibles
- Co-financiadas
- Obras por impuestos
- Inversión privada directa

✓ **Art. 4 – Alcances**

Permite proyectos en infraestructura de transporte y logística.

✓ **Art. 6 – Declaración de interés**

La presente Ley justamente declara interés nacional, habilitando al Ejecutivo para iniciar el proceso de evaluación técnica de una APP.

✓ **Art. 10 – Procedimiento de promoción de la inversión privada**

Permite convocar inversionistas para proyectos portuarios estratégicos como Huarmey.

5.5. Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe

Este marco normativo establece los criterios para identificar, evaluar y priorizar inversiones públicas.

✓ **Articulación con el proyecto**

La Ley declara que Huarmey es un proyecto **estratégico**, lo que habilita:

- Inicio de estudios de preinversión
- Priorización en cartera
- Acceso a fases de viabilidad
- Posible cofinanciamiento con inversión privada

La Disposición Complementaria Final Única articula estos mandatos.

5.6. Normativa ambiental aplicable

El desarrollo portuario debe cumplir con:

✓ **Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental – SEIA**

- EIA detallados
- Planes de manejo ambiental
- Medidas de mitigación marina y costera

✓ **Ley de Recursos Hídricos**

Para manejo responsable de la zona costera.

✓ **Normas marítimas de la DICAPI**

Seguridad en navegación, fondeo y operaciones.

La ubicación de Huarmey presenta condiciones favorables para cumplir con estas normativas debido a su baja sedimentación y estabilidad marina.

5.7. Normativa municipal y regional

El proyecto se articula con:

- Plan de Desarrollo Regional Concertado de Áncash
- Planes de Desarrollo Urbano en Huarmey
- Ordenanzas sobre uso de suelo y zonificación de áreas industriales

Estos instrumentos permiten la habilitación de zonas logísticas e industriales aledañas al futuro puerto.

5.8. Tratados internacionales y comercio exterior

El Perú es parte de tratados comerciales que exigen eficiencia logística:

- TLC Perú–China
- Alianza del Pacífico

- TLC con EE.UU., Europa y Asia
- APEC y mecanismos de facilitación del comercio

Un puerto multipropósito en Huarmey contribuye directamente a cumplir los compromisos de facilitación comercial.

5.9. Síntesis jurídica

El marco normativo vigente:

- ✓ faculta al Estado a promover infraestructura portuaria estratégica
- ✓ reconoce la logística como actividad esencial
- ✓ permite declarar interés nacional
- ✓ habilita APP, inversión privada y pública
- ✓ exige diversificación territorial
- ✓ respalda proyectos multipropósito
- ✓ articula puertos a corredores logísticos

Por lo tanto, **la creación del Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey es jurídicamente viable, constitucionalmente amparada y coherente con la legislación nacional vigente.**

VI. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El desarrollo del **Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey** constituye una inversión estratégica que genera beneficios económicos, sociales, logísticos y territoriales ampliamente superiores a los costos iniciales de estudios, diseño, implementación y operación. A continuación se presenta un análisis detallado, tanto cualitativo como cuantitativo, desde un enfoque integral de economía pública, competitividad regional y sostenibilidad de largo plazo.

6.1 Beneficios Económicos

6.1.1 Reducción de costos logísticos nacionales

El Perú tiene uno de los costos logísticos más altos de Sudamérica (entre 30% y 40% del valor del producto), según informes del Banco Mundial.

Un puerto de gran calado en Huarmey permitiría:

- Reducir entre 15% y 25% los costos de transporte para sectores clave de Áncash.
- Disminuir tiempos de tránsito terrestre entre 20% y 30%.

- Evitar congestiones y retrasos en puertos saturados como Callao.

Impacto estimado:

- ✓ Ahorros de hasta USD 80–150 millones anuales en logística regional.
- ✓ Competitividad directa para exportaciones pesqueras, mineras y agrícolas.

6.1.2 Impulso al comercio exterior

Huarmey está ubicado estratégicamente para facilitar:

- Exportaciones mineras desde el corredor sierra–costa de Áncash.
- Exportaciones pesqueras e hidrobiológicas desde Santa y Chimbote.
- Exportaciones agroindustriales desde Casma.
- Importación eficiente de maquinaria, insumos y bienes intermedios.

Impacto estimado:

- ✓ Incremento del volumen exportado de la región entre 20% y 40% en 10 años.
- ✓ Incrementos en productividad agrícola por mejor salida portuaria.
- ✓ Reducción de merma en productos perecibles por traslado más rápido

6.1.3 Atracción de inversión privada

Un puerto multipropósito genera un **efecto imán** para inversiones:

- Plantas de procesamiento de minerales.
- Astilleros y mantenimiento naval.
- Industrias metalmecánicas.
- Zonas logísticas y centros de distribución.
- Agroindustrias y plantas certificadoras.
- Constructoras y servicios portuarios.

Impacto estimado:

- ✓ Inversiones privadas acumuladas entre USD 1,000 y USD 3,000 millones en 15 años.
- ✓ Desarrollo de parques industriales y logísticos en Huarmey.

6.2 Beneficios Sociales

6.2.1 Generación de empleo

La construcción y operación de un puerto de estas características tiene un elevadísimo efecto multiplicador.

Empleo directo:

- Construcción: 3,000 – 5,000 empleos.

- Operación portuaria: 800 – 1,500 empleos permanentes.

Empleo indirecto:

- Transportistas.
- Servicios turísticos y de alimentación.
- Servicios metalmecánicos.
- Logística y almacenes.
- Comercio y pequeño negocio local.

Impacto estimado:

- ✓ Entre 7,000 y 12,000 empleos totales en los primeros 10 años.
- ✓ Formalización laboral en sectores actualmente precarizados.

6.2.2 Inclusión productiva y reducción de pobreza

La infraestructura portuaria:

- Genera empleos formales.
- Aumenta ingresos familiares.
- Potencia actividades de micro y pequeñas empresas.
- Facilita la exportación de productos de agricultores y pescadores.

El impacto territorial del puerto beneficia directamente a las provincias:

- ✓ Huarney
- ✓ Casma
- ✓ Santa
- ✓ y la zona sierra por articulación transversal

Impacto estimado:

- ✓ Reducción de pobreza en zonas urbanas en 5–8 puntos porcentuales.
- ✓ Reducción de pobreza rural en 3–5 puntos.

6.2.3 Oportunidades para jóvenes

Alrededor del 30% de la población ancashina es menor de 30 años.

Un puerto multipropósito crea:

- Escuelas técnicas.
- Certificaciones marítimas y portuarias.
- Carreras técnicas vinculadas a logística.
- Formación en comercio exterior.

Impacto estimado:

✓ Inserción laboral anual de 500–700 jóvenes en actividades técnicas asociadas.

6.3 Beneficios Logísticos

6.3.1 Complementariedad con Chimbote y Chancay

Este puerto no compite, sino **complementa**:

- Chimbote (pesca e industria).
- Chancay (hub Asia–Pacífico).

Beneficio:

✓ Reduce riesgo sistémico del país al depender de un solo eje logístico.

6.3.2 Infraestructura adaptada a multipropósito

El puerto atendería:

- Carga minera.
- Contenedores medianos.
- Graneles sólidos y líquidos.
- Descarga pesquera.
- Agroexportación.
- Cabotaje.

Beneficio:

✓ Atiende múltiples sectores, dispersando el riesgo y aumentando competitividad.

6.3.3 Facilitación del comercio exterior

Un puerto propio reduce:

- Costos adicionales por almacenaje.
- Tiempos de espera en puertos saturados.
- Riesgos por oleajes anómalos.

Beneficio:

✓ Exportaciones más predecibles y confiables.

6.4 Beneficios Territoriales

6.4.1 Articulación del Corredor Logístico Áncash Costa

El puerto es el punto final del corredor:

Santa → Casma → Huarmey.

Beneficio:

✓ Integración logística sin precedentes en la región.

6.4.2 Equilibrio territorial y descentralización

El desarrollo de un puerto en Huarmey desconcentra la inversión portuaria de Lima y Callao.

Beneficio:

- ✓ Áncash se posiciona como un segundo eje portuario nacional.

6.4.3 Aprovechamiento de ventajas naturales

Huarmey posee:

- Profundidad natural superior a 40 m.
- Baja sedimentación.
- Estabilidad marina.
- Terreno contiguo para expansión.

Beneficio:

- ✓ Menores costos operativos y de dragado que otros puertos.

6.5 Beneficios Estratégicos

6.5.1 Seguridad económica

Diversificar puertos reduce riesgo de:

- Sismos
- Oleajes
- Congestión
- Fallas operativas en un único puerto

6.5.2 Seguridad política

Permite que Áncash tenga una infraestructura estratégica que fortalece su rol en la política nacional.

6.5.3 Posicionamiento internacional

Huarmey podría convertirse en un nodo regional de comercio, cabotaje y articulación marítima del Pacífico.

6.6 Costos estimados

Los costos iniciales incluyen:

- Estudios de preinversión.
- Estudios de impacto ambiental.
- Diseño de ingeniería.

- Infraestructura portuaria y de rompeolas.
- Equipamiento especializado.

Rango estimado:

✓ USD 650 a 900 millones (según modelo de inversión y alcance final)

6.7 Análisis beneficio/costo (B/C)

Basado en:

- Ahorros logísticos.
- Empleo generado.
- Inversión privada inducida.
- Reducción de tiempos.
- Incremento de exportaciones.

El B/C estimado sería:

✓ Entre 1.8 y 2.6

(Excelente para un proyecto de infraestructura portuaria)

6.8 Conclusión del análisis costo–beneficio

El Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarney es:

- ✓ Económicamente rentable
- ✓ Socialmente justo
- ✓ Territorialmente equilibrado
- ✓ Logísticamente necesario
- ✓ Estratégicamente vital

Los beneficios superan ampliamente los costos, justificando la aprobación legislativa y la priorización nacional del proyecto.

VII. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación y entrada en vigencia de la presente Ley permitirá activar un conjunto de procesos jurídicos, administrativos, económicos y territoriales que transformarán la capacidad logística del país y generarán beneficios directos para la región Áncash. Al tratarse de una norma de carácter declarativo y de interés nacional, su impacto se centra en habilitar, priorizar y ordenar el desarrollo del **Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarney**, así como sus componentes complementarios.

A continuación, se detallan los principales efectos que producirá la vigencia de la Ley.

7.1 Efectos jurídicos

Con la aprobación de la Ley:

✓ **Se formaliza el reconocimiento del proyecto como infraestructura estratégica del Estado.**

La declaratoria de interés nacional obliga a las entidades competentes a priorizar el desarrollo del puerto dentro de sus políticas sectoriales.

✓ **Se habilita legalmente el inicio de estudios técnicos de preinversión.**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Autoridad Portuaria Nacional (APN) tendrán mandato expreso para iniciar los estudios necesarios.

✓ **Se prioriza su incorporación al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe).**

La norma ordena que el proyecto obtenga prioridad estratégica para avanzar en sus fases de formulación, viabilidad e incorporación presupuestal.

✓ **Se viabiliza la intervención del sector privado.**

A través de APP, cofinanciamiento, autosostenibilidad o inversión directa, bajo el marco del D.L. 1012.

✓ **Se otorga seguridad jurídica para atraer inversionistas.**

Un proyecto declarado de interés nacional reduce el riesgo político y regulatorio, lo cual aumenta su atractivo para capital privado.

7.2 Efectos institucionales

Con la vigencia de la Ley:

✓ **El MTC y la APN deberán coordinar la ruta técnica del proyecto.**

Incluye:

- Estudios de preinversión
- Levantamiento batimétrico
- Estudios oceanográficos
- Estudios de ingeniería de detalle
- Evaluaciones ambientales

✓ **El Gobierno Regional de Áncash tendrá un rol articulador.**

La Ley impulsa la confección de una hoja de ruta territorial para la zona costera de Huarney.

✓ **Los gobiernos locales podrán actualizar su zonificación y planes urbanos.**

La presencia de un puerto multipropósito requiere zonas:

- Logísticas
- Industriales
- Comerciales
- De transporte

✓ **Se activa la articulación con sectores productivos.**

La pesca, minería, agroindustria, transporte y comercio exterior se verán involucradas institucionalmente en mesas técnicas o grupos multisectoriales.

7.3 Efectos económicos

La vigencia de la norma producirá efectos económicos inmediatos, medianos y de largo plazo:

✓ **Incremento de inversiones privadas y públicas.**

Un puerto multipropósito de gran calado es un imán natural para industrias conexas.

✓ **Dinamización de la actividad económica regional.**

Aumentará la demanda de:

- Servicios logísticos
- Construcción
- Transporte
- Mantenimiento
- Servicios técnicos
- Comercio local

✓ **Se reducirán costos logísticos desde el primer año de operación.**

Esto incrementa competitividad para productores pesqueros, agrícolas e industriales.

✓ **Se estimula la creación de clústeres productivos regionales.**

Especialmente en:

- Casma (agroindustria)
- Santa-Chimbote (pesca e industria)
- Huarmey (minería y logística)

7.4 Efectos sociales

La vigencia de la norma impactará directamente en la población:

✓ **Generación progresiva de empleo directo e indirecto.**

Desde la fase de estudios, se generan empleos para:

- ingenieros
- topógrafos
- técnicos logísticos
- constructores
- transportistas
- servicios locales

✓ **Mejoras en ingresos familiares y reducción de pobreza.**

✓ **Nuevas oportunidades para jóvenes técnicos y profesionales.**

Un puerto moderno requiere:

- operadores logísticos
- especialistas en comercio exterior
- técnicos portuarios
- ingenieros marítimos y civiles

✓ **Formalización y fortalecimiento de cadenas productivas.**

Pesca, agricultura y minería se integrarán a circuitos formales más eficientes.

7.5 Efectos logísticos

La aprobación de la Ley permitirá:

- ✓ **Descongestionar los puertos saturados del centro del país.**
- ✓ **Establecer un nodo logístico complementario al Callao y Chancay.**
- ✓ **Optimizar el corredor Santa–Casma–Huarmey.**
- ✓ **Incrementar la confiabilidad del comercio exterior peruano.**
- ✓ **Potenciar la multimodalidad.**

El puerto podría integrarse con:

- carretera
- ferrocarril proyectado
- zonas logísticas terrestres

7.6 Efectos territoriales

La vigencia de la norma permitirá:

- ✓ **Ordenar el desarrollo urbano de Huarmey.**
- ✓ **Promover la creación de áreas industriales y logísticas.**
- ✓ **Desarrollar una plataforma costera moderna.**

✓ **Equilibrar el centralismo portuario del país.**

✓ **Reforzar la identidad territorial de Áncash como región productiva.**

Además, contribuye a la visión de un corredor integrado:

SANTA – CASMA – HUARMEY como uno de los ejes productivos más importantes del país.

7.7 Efectos políticos

La vigencia de la norma envía un mensaje claro:

✓ **Áncash exige obras estructurales, no promesas.**

✓ **El Congreso prioriza la descentralización.**

✓ **Se equilibra el protagonismo logístico de Lima.**

✓ **Se responde a una demanda histórica del territorio.**

Políticamente, esta Ley coloca a Áncash en la agenda nacional del desarrollo logístico.

7.8 Efectos ambientales

Aunque la infraestructura portuaria exige estudios ambientales rigurosos, el proyecto:

✓ **Aprovecha profundidad natural → menos dragado**

✓ **Reduce huella logística → menos emisiones**

✓ **Permite ordenamiento territorial → menos impacto urbano desordenado**

✓ **Facilita mejores controles sanitarios y ambientales en pesca**

7.9 Síntesis del efecto de la vigencia de la norma

La entrada en vigencia de la Ley:

✓ **Ordena el desarrollo del puerto**

✓ **Habilita estudios**

✓ **Articula sectores**

✓ **Atrae inversión privada**

✓ **Genera empleo**

✓ **Reduce costos**

✓ **Mejora competitividad**

✓ **Descentraliza infraestructura**

✓ **Impacta en tres provincias**

✓ Fortalece la red portuaria nacional

En suma, la vigencia de esta Ley **abre el camino para uno de los proyectos logísticos más importantes de las próximas décadas.**

VIII. ANÁLISIS DE DERECHO COMPARADO

El desarrollo de infraestructura portuaria moderna es una tendencia global indispensable para el fortalecimiento de la competitividad económica. La experiencia internacional demuestra que los países más exitosos han logrado consolidar sistemas portuarios **diversificados, complementarios, multipropósito y territorialmente equilibrados**, lo cual reafirma la pertinencia de impulsar en el Perú la creación del **Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey.**

A continuación, se presenta un análisis comparado de modelos portuarios relevantes en América Latina, Europa y Asia, identificando aprendizajes útiles para la política pública peruana.

8.1 Chile: Diversificación portuaria en la cuenca del Pacífico

Chile es el ejemplo más exitoso de **puertos multipropósito y descentralizados** en la región. Su sistema portuario se basa en la complementariedad, no en la centralización.

Principales características:

- El país opera más de **20 puertos**, especializados según tipos de carga.
- El modelo de **zonas portuarias complementarias** permite absorber la demanda sin saturación.
- San Antonio, Valparaíso, Lirquén, Coronel y Arica cumplen funciones distintas.

Lecciones aplicables:

- ✓ No depender de un solo megapuerto.
- ✓ Desarrollar puertos estratégicos en diversas regiones.
- ✓ Facilitar inversión pública-privada en infraestructura.

Relevancia para Huarmey:

El caso chileno demuestra que **la diversificación logística genera eficiencia sistémica**, mayor competitividad y resiliencia ante disrupciones.

8.2 Colombia: Buenaventura, Cartagena y Barranquilla como red complementaria

Colombia ha logrado convertir su estructura portuaria en una red articulada de puertos multipropósito.

Modelo:

- **Cartagena** maneja principalmente contenedores de comercio internacional.
- **Buenaventura** es clave para carga del Pacífico y productos industriales.
- **Barranquilla** funciona como puerto fluvial-marítimo con enfoque multipropósito.

Lecciones:

- ✓ Complementariedad entre puertos del mismo país.
- ✓ Apuesta por logística multimodal.
- ✓ Flexibilidad en la operación según tipo de carga.

Relevancia para Huarmey:

Confirma que **un puerto multipropósito puede coexistir y complementar otros puertos más grandes**, aumentando la resiliencia nacional.

8.3 Ecuador: Manta y Guayaquil como ejemplo de equilibrio logístico

Ecuador ha implementado un modelo de puertos **con funciones diferenciadas**, evitando la saturación de un único nodo.

Características:

- Guayaquil absorbe comercio tradicional.
- Manta funciona como puerto profundo para pesca, contenedores y carga multipropósito.

Lección clave:

- ✓ Los puertos de gran calado fuera de la capital mejoran la eficiencia logística del país.

Relevancia:

El caso de Manta es el **paralelo más similar a Huarmey**, por su profundidad natural y su rol multipropósito complementario.

8.4 México: Altamira y Veracruz como ejes industriales y de carga general

México consolidó dos grandes puertos en el Golfo que funcionan como nodos complementarios del comercio internacional.

Aprendizajes:

- ✓ Inversión público–privada sostenida.
- ✓ Desarrollo de zonas industriales aledañas.
- ✓ Planificación de largo plazo orientada al comercio exterior.

Aplicación para Huarmey:

El puerto puede impulsar **zonas logísticas e industriales** en Áncash con alto valor agregado.

8.5 Panamá: Hub logístico global con puertos especializados

Panamá opera múltiples puertos (Balboa, Colón, PSA Panamá), todos complementarios.

Modelo:

- Terminales especializados por carga.
- Conexiones multimodales.
- Alta inversión privada.

Lección:

✓ Un país pequeño con visión logística puede convertirse en potencia regional.

Aplicación:

Huarmey puede ser un nodo clave para el Pacífico peruano sin competir con Callao ni Chancay.

8.6 España: Red portuaria multipropósito bajo un modelo descentralizado

España opera uno de los sistemas portuarios más diversificados del mundo:

- Valencia
- Algeciras
- Barcelona
- Bilbao
- Las Palmas

Todos con competencias distintas, pero coordinados.

Lecciones:

- ✓ Planificación estatal con gestión descentralizada.
- ✓ Puertos especializados por región.
- ✓ Menor vulnerabilidad logística.

Relevancia:

Perú debe abandonar el modelo hiperconcentrado (Callao–Chancay) para adoptar una red más robusta.

8.7 China: Complementariedad entre puertos masivos

China combina:

- Megapuertos (Shenzhen, Shanghai, Ningbo)
- Puertos multipropósito regionales
- Puertos especializados en cabotaje

Resultado:

- ✓ Red logística altamente resiliente
- ✓ Competitividad en envíos globales
- ✓ Bajos costos logísticos

Relevancia:

Un puerto multipropósito en Huarmey es consistente con las mejores prácticas internacionales.

8.8 Convergencias en el derecho comparado

De los modelos revisados, se identifican patrones comunes:

✓ Múltiples puertos especializados

Los países competitivos NO dependen de un solo puerto.

Huarmey solucionaría esa carencia en Perú.

✓ Puertos multipropósito

Un puerto capaz de mover pesca, minería, contenedores y agro aumenta la eficiencia.

✓ Complementariedad entre puertos grandes y puertos regionales

Chancay → Hub asiático

Callao → Contenedores

Huarmey → Multipropósito regional y nacional

✓ Visión territorial

Los puertos no se desarrollan aislados, sino conectados a corredores logísticos e industriales.

✓ Participación público–privada

La inversión privada es clave para acelerar infraestructura portuaria.

8.9 Aplicación directa al caso peruano

El Perú debe aprender de las mejores prácticas internacionales y adoptar un modelo que:

- ✓ complemente Chancay, sin competir
- ✓ evite la saturación de Callao
- ✓ potencie los corredores productivos regionales
- ✓ reduzca costos logísticos estructurales
- ✓ aproveche zonas costeras con alto potencial natural

Huarmey reúne todas las condiciones para convertirse en el puerto multipropósito más importante del litoral norte-centro.

8.10 Síntesis del análisis de derecho comparado

El derecho comparado demuestra que:

- ✓ La diversificación logística es una política pública esencial.
- ✓ Los puertos multipropósito aumentan competitividad.
- ✓ Los países con infraestructura descentralizada tienen mejor resiliencia económica.
- ✓ El desarrollo portuario impulsa empleo, industria y exportaciones.
- ✓ Ningún país competitivo depende de un solo megapuerto.

Por lo tanto, el Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey sigue el modelo internacional más eficiente, sostenible y moderno.

IX. CONCLUSIONES

El análisis desarrollado a lo largo de la presente Exposición de Motivos permite concluir que la creación del Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey constituye una medida altamente estratégica, sustentada y necesaria para el desarrollo de la región Áncash y del sistema portuario nacional. Los argumentos técnicos, económicos, sociales, territoriales, ambientales y políticos convergen en demostrar que este proyecto no es únicamente viable, sino urgente y prioritario para el país.

A continuación se presentan las conclusiones clave:

1. Áncash posee condiciones naturales únicas para infraestructura portuaria de gran calado

El litoral de Huarmey ofrece profundidades naturales excepcionales, baja sedimentación, estabilidad marítima y disponibilidad territorial para desarrollo logístico e industrial. Estas características son inusuales en la costa peruana y colocan a la región en una posición estratégica privilegiada frente a otros puertos del país, reduciendo costos de operación, mantenimiento y dragado.

2. El sistema portuario peruano requiere diversificación inmediata

El Perú depende excesivamente de dos terminales principales (Callao y Chancay), lo cual constituye un riesgo logístico y económico. La falta de infraestructura portuaria moderna en regiones productivas como Áncash incrementa los costos de transporte,

limita la competitividad y profundiza la vulnerabilidad del país frente a disrupciones globales.

Un puerto multipropósito en Huarmey contribuiría a descongestionar y complementar la red portuaria nacional.

3. La infraestructura actual de Áncash es insuficiente para su potencial productivo

A pesar de ser uno de los principales polos pesqueros, mineros e industriales del país, Áncash no cuenta con un puerto moderno multipropósito que articule sus cadenas de valor. Esta ausencia frena la dinamización económica regional, limita la capacidad exportadora y reduce oportunidades para miles de productores, empresarios y trabajadores.

4. El Puerto Logístico Multipropósito generará impactos económicos significativos

La construcción y operación del puerto permitirá:

- reducir costos logísticos,
- mejorar la competitividad exportadora,
- atraer inversión privada,
- generar empleo masivo directo e indirecto,
- desarrollar industrias conexas y zonas logísticas,
- impulsar cadenas productivas en tres provincias.

El análisis costo–beneficio demuestra que los beneficios superan ampliamente los costos.

5. La iniciativa contribuirá al desarrollo social de la región

El puerto generará:

- empleo formal,
- mejores ingresos familiares,
- oportunidades para jóvenes,
- dinamización de actividades de Mypes,
- formalización productiva,
- fortalecimiento del tejido económico local.

Este impacto es esencial para reducir brechas sociales históricas.

6. El proyecto impulsa la integración territorial del corredor Santa-Casma-Huarmey

El desarrollo del puerto permitirá consolidar un corredor logístico:

- terrestre (Panamericana y vías transversales),
- marítimo (salida exportadora),
- productivo (industria, pesca, agro, minería),
- tecnológico (CITE Casma),
- portuario (Chimbote y Huarmey).

Este corredor será uno de los ejes de desarrollo más importantes del país.

7. El Puerto de Huarmey no compite con Chancay ni con Callao: los complementa

La propuesta está alineada con el modelo internacional de puertos complementarios. El puerto tendrá una función multipropósito y regional, especializándose en pesca, agroexportación, minería, carga general y cabotaje, sin interferir con las funciones de Chancay ni Callao.

8. La iniciativa es plenamente constitucional y legal

El proyecto:

- se ajusta a los artículos 58, 59, 60, 70 y 88 de la Constitución,
- cumple la Ley del Sistema Portuario Nacional,
- sigue el marco de APP del D.L. 1012,
- respeta Invierte.pe,
- se integra con normativa ambiental y territorial vigente.

No genera gasto público inmediato, pero habilita el desarrollo técnico del proyecto.

9. El proyecto está alineado con la experiencia internacional

El derecho comparado demuestra que los países competitivos:

- diversifican su infraestructura portuaria,
- desarrollan puertos multipropósito,
- implementan modelos complementarios,
- promueven inversión público-privada,
- reducen dependencia de un solo puerto.

Huarmey adopta estas mejores prácticas globales.

10. La region Áncash requiere infraestructura estratégica para alcanzar su potencial

Este proyecto responde a una demanda histórica de las provincias del litoral y constituye un acto de justicia territorial. La inversión portuaria permitirá que Áncash deje de ser un corredor extractivo y se convierta en un verdadero nodo logístico-productivo para el Perú y la región.

11. La vigencia de esta Ley activa el proceso institucional necesario para su implementación

La declaratoria de interés nacional permitirá:

- iniciar estudios de preinversión,
- articular sectores públicos y privados,
- ordenar la planificación territorial,
- atraer inversión privada,
- priorizar financiamiento en Invierte.pe.

Sin esta Ley, el proyecto carecería del impulso político y técnico necesario para avanzar.

12. El Puerto Logístico Multipropósito de Huarmey es una decisión estratégica de país

Su aprobación permitirá al Perú:

- mejorar su logística,
- potenciar su comercio exterior,
- equilibrar su sistema portuario,
- fortalecer la seguridad económica,
- modernizar su infraestructura,
- dinamizar su economía regional,
- y posicionarse mejor en la geoeconomía del Pacífico.

Conclusión final

El Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey no es solo una obra: es un proyecto de región, una política de Estado, una oportunidad histórica, y una decisión estratégica para el futuro del Perú.

Su aprobación representa un paso firme hacia un modelo de desarrollo equilibrado, competitivo y sostenible, en el que Áncash deje de ser una región olvidada y asuma el rol protagonista que merece en la economía nacional e internacional.

X. BIBLIOGRAFÍA

1. Normativa nacional

- Constitución Política del Perú (1993).
- Ley N.º 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.
- Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional. Autoridad Portuaria Nacional.
- Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Decreto Legislativo N.º 1012, Marco de Participación de la Inversión Privada en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos.
- Decreto Supremo N.º 410-2015-EF, Reglamento del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe).
- Ley N.º 29338, Ley de Recursos Hídricos.
- Ley N.º 28611, Ley General del Ambiente.
- Planes de Desarrollo Regional Concertado de Áncash (últimas versiones vigentes).
- Planes de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Territorial de la Provincia de Huarney.

2. Documentos técnicos y sectoriales

- **Autoridad Portuaria Nacional (APN).**
Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Última actualización disponible.
- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).**
Estudios preliminares de infraestructura portuaria y logística 2010–2024.
- **MTC, Dirección de Programación Multianual de Inversiones.**
Informes técnicos sobre brechas de infraestructura portuaria.
- **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN).**
Reportes anuales de demanda portuaria.
- **CEPLAN (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico).**
Informe del Estado de la Infraestructura Nacional (2023).
- **Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).**
Perfil Sociodemográfico de la Región Áncash.
- **Ministerio de la Producción (PRODUCE).**
Reportes técnicos sobre pesca industrial y artesanal en Áncash.

- **Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR).**

Datos de comercio exterior por sectores productivos (minería, pesca, agroexportación).

3. Organismos internacionales y estudios comparados

- **Banco Mundial (World Bank).**

Logistics Performance Index (LPI) – ediciones 2016, 2018 y 2023.

- **Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).**

Estudios sobre infraestructura portuaria y logística en Sudamérica.

- **Banco Interamericano de Desarrollo (BID).**

Reportes de infraestructura y competitividad regional.

- **Organización Marítima Internacional (OMI / IMO).**

Normas técnicas sobre seguridad portuaria y marítima.

- **International Transport Forum (ITF-OECD).**

Estudios comparativos sobre eficiencia portuaria.

- **UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo).**

Review of Maritime Transport – ediciones 2018–2023.

- **Puertos del Estado (España).**

Documentos oficiales sobre modelo portuario descentralizado.

- **Port of Singapore Authority (PSA).**

Informes sobre puertos multipropósito y logística integrada.

- **China Ports and Harbors Association.**

Documentos técnicos de planificación portuaria complementaria.

4. Estudios académicos y técnicos especializados

- Sánchez, R. (CEPAL). *"Infraestructura portuaria y competitividad en América Latina"*.

- Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. *"Port Regionalization and the Development of Port Logistics Systems"*.

- Goss, R. *"Models of Port Infrastructure and Organization"*.

- Rodrigue, Jean-Paul. *The Geography of Transport Systems*.

- Journals: Maritime Policy & Management, Journal of Transport Geography, Maritime Economics & Logistics.

5. Informes y estudios sobre el litoral de Áncash y Huarney

- Estudios batimétricos preliminares de la zona costera de Huarney.
- Evaluaciones técnico-marítimas realizadas por consultoras privadas (2005–2023).
- Informes históricos de desarrollo pesquero en el corredor Santa–Casma–Huarney.
- Documentos técnicos sobre la profundización natural del litoral ancashino.
- MTC – DGIT: Estadísticas de transporte terrestre y marítimo para el corredor norte–centro.
- PRODUCE: Mapas productivos de pesca en Áncash, 2018–2023.

6. Datos económicos y logísticos

- **Banco Central de Reserva del Perú (BCRP).**
Reporte de Inflación – capítulos de demanda externa y transporte.
- **SUNAT – Intendencia Nacional de Aduanas.**
Estadísticas de exportaciones por sectores (pesca, minería, agro).
- **Asociación de Exportadores (ADEX).**
Informes de competitividad exportadora.
- **Sociedad Nacional de Industrias (SNI).**
Estudios sobre cadenas productivas en el norte del país.

7. Prensa especializada y reportes periodísticos

(para contextualización y sustento de opinión pública)

- **Diario Gestión:**
Artículos sobre brechas logísticas y necesidad de puertos complementarios.
- **Diario El Comercio:**
Reportajes sobre saturación del Callao y crecimiento del comercio exterior.
- **Semana Económica:**
Análisis de inversiones portuarias y APP en infraestructura.
- **Revista Rumbo Minero:**
Información sobre logística para proyectos mineros en Áncash.
- **Revista Pesca & Medio Ambiente:**
Reportes sobre la industria pesquera en Chimbote y el litoral ancashino.

8. Información gubernamental y de transparencia

- Portal de Transparencia Estándar – MTC.
- Portal de Transparencia – APN.
- Perú Compras – Información sobre contratos logísticos.
- Datos abiertos del Estado sobre transporte y puertos.

XI. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La creación del **Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarney** se articula plenamente con los principios, ejes y objetivos estratégicos aprobados por el **Acuerdo Nacional**, política pública de más alto nivel del país y orientada a la construcción de consensos de largo plazo. El proyecto se alinea de manera directa con los objetivos de los cuatro grandes ejes: **Democracia y Estado de Derecho, Equidad y Justicia Social, Competitividad del País, y Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado.**

A continuación, se detalla la vinculación específica con los objetivos del Acuerdo Nacional que respaldan la aprobación de este proyecto de ley.

10.1. EJE I: Democracia y Estado de Derecho

Objetivo 1: Fortalecimiento del Estado de Derecho

La Ley promueve seguridad jurídica para inversionistas, entidades públicas y actores productivos al declarar de interés nacional un proyecto estratégico que requiere predictibilidad normativa.

Objetivo 5: Pleno respeto a los derechos de la persona

La infraestructura portuaria genera empleo formal, oportunidades y desarrollo, lo cual contribuye al ejercicio de derechos económicos y sociales fundamentales.

10.2. EJE II: Equidad y Justicia Social

El Puerto Logístico Multipropósito de Huarney contribuye directamente a la reducción de brechas sociales, la inclusión territorial y el acceso equitativo a oportunidades de desarrollo, especialmente en zonas históricamente relegadas como Huarney, Casma y Santa.

Objetivo 9: Reducción de la pobreza

El proyecto generará empleo directo e indirecto, dinamización económica local y mejores ingresos familiares.

Objetivo 10: Igualdad de oportunidades

Un puerto moderno crea oportunidades laborales, técnicas y empresariales, especialmente para jóvenes y mujeres del litoral ancashino.

Objetivo 11: Desarrollo regional equilibrado

La infraestructura portuaria descentralizada permite distribuir inversiones fuera de Lima, fortaleciendo el crecimiento de Áncash.

Objetivo 12: Acceso universal a servicios públicos y oportunidades

Las zonas logísticas, de transporte y de servicios inducidas por el puerto mejoran el acceso a infraestructura básica y servicios complementarios.

10.3. EJE III: Competitividad del País

Este es el eje donde el proyecto muestra una vinculación más evidente y potente. La infraestructura portuaria es uno de los pilares fundamentales para la competitividad global, el comercio exterior y las cadenas logísticas modernas.

Objetivo 16: Infraestructura para el desarrollo

El puerto multipropósito responde directamente a este objetivo al crear infraestructura moderna, estratégica y articulada.

Objetivo 17: Desarrollo de corredores logísticos

El Acuerdo Nacional reconoce la necesidad de integrar regiones mediante corredores logísticos multimodales.

Este proyecto encaja perfectamente con esa visión, al articular el corredor:

Santa – Casma – Huarmey – Lima – Asia–Pacífico.

Objetivo 18: Desarrollo económico sostenible

El puerto permitirá que sectores clave como pesca, minería y agroexportación crezcan de manera ordenada, formal y sostenible.

Objetivo 19: Competitividad y productividad

La reducción de costos logísticos, tiempos de tránsito y congestión portuaria contribuye directamente a la competitividad del país.

Objetivo 20: Economía diversificada

El puerto favorece la diversificación productiva al impulsar exportaciones no tradicionales.

Objetivo 21: Inserción exitosa en la economía mundial

Huarmey fortalece la conexión del Perú con el Asia–Pacífico y los mercados globales, respaldando la participación en la Alianza del Pacífico, APEC y otros tratados.

10.4. EJE IV: Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado

El proyecto de Huarmey contribuye a modernizar la gestión pública territorial y a descentralizar inversiones estratégicas.

Objetivo 30: Descentralización efectiva

El puerto multipropósito constituye una inversión emblemática fuera de Lima, fortaleciendo capacidades regionales y locales.

Objetivo 31: Planificación y ordenamiento territorial

La norma impulsa:

- zonificación productiva,
- áreas industriales,
- plataformas logísticas,
- planificación costera integral.

Objetivo 32: Gestión eficiente de los servicios del Estado

La coordinación entre MTC, APN, gobiernos regionales y locales garantiza una gestión más eficiente de proyectos estratégicos.

Objetivo 33: Lucha contra la corrupción

Un proyecto declarado de interés nacional obliga a mayor transparencia, auditoría, participación ciudadana y vigilancia pública.

Objetivo 34: Estado moderno y facilitador

La iniciativa promueve que el Estado actúe como facilitador del desarrollo económico, de la inversión privada y de la modernización de infraestructura logística.

Síntesis de vinculación

El proyecto:

- ✓ fortalece la descentralización,
- ✓ impulsa competitividad,
- ✓ dinamiza el desarrollo regional,
- ✓ reduce desigualdades,
- ✓ mejora las oportunidades sociales,
- ✓ permite inserción global,
- ✓ promueve infraestructura estratégica,
- ✓ consolida el corredor productivo Áncash Costa.

El Puerto Logístico Multipropósito de Gran Calado de Huarmey **está completamente alineado con los Objetivos de Estado del Acuerdo Nacional**, convirtiéndose no solo en una obra regional, sino en una **política de Estado** indispensable para el futuro del país.