



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA MODERNIZACIÓN, AMPLIACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO MULTIPROPÓSITO DE CHIMBOTE, EN LA PROVINCIA DEL SANTA, REGIÓN ÁNCASH

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 MODERNIZACIÓN, AMPLIACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO MULTIPROPÓSITO DE CHIMBOTE, EN LA PROVINCIA DEL SANTA, REGIÓN ÁNCASH

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto declarar de interés nacional y de necesidad pública la modernización, ampliación e implementación del **Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote**, con el fin de fortalecer la competitividad logística del país, promover el desarrollo industrial y pesquero del litoral de Áncash, dinamizar la economía regional y mejorar la infraestructura portuaria nacional.

Artículo 2.- Declaratoria de interés nacional y necesidad pública

Declárase de interés nacional y necesidad pública la modernización, ampliación, rehabilitación y puesta en valor del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote, ubicado en la provincia del Santa, región Áncash, por su importancia estratégica para la industria, la pesca, el comercio y la articulación logística del corredor costero ancashino.

Artículo 3.- Coordinación interinstitucional

La **Presidencia del Consejo de Ministros**, en coordinación con el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, la **Autoridad Portuaria Nacional**, el **Ministerio de la Producción**, el **Gobierno Regional de Áncash**, la **Municipalidad Provincial del Santa** y el sector privado, prioriza las acciones técnicas, normativas y administrativas necesarias para viabilizar la modernización del Terminal Marítimo de Chimbote, pudiendo evaluar mecanismos de inversión pública, privada o asociaciones público-privadas.

Artículo 4.- Naturaleza de la Ley

La presente Ley es de carácter declarativo, no genera gasto adicional al erario nacional y orienta las políticas públicas de infraestructura portuaria y desarrollo productivo en beneficio de la región Áncash.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Rol de la Autoridad Portuaria Nacional

La Autoridad Portuaria Nacional (APN) evalúa la incorporación del Terminal Marítimo Modernizado de Chimbote en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

Segunda.- Participación de ProlInversión

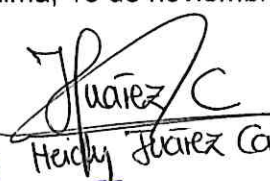
ProlInversión puede evaluar la pertinencia de promover mecanismos de inversión privada, concesiones o asociaciones público-privadas para la modernización del terminal.

Tercera.- Vigencia

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación.

Lima, 18 de noviembre del 2025


Francisco J. Paredes


Juan Carlos
Heidy Juárez Calle.


Congresista Darwin Espinoza Vargas


Carlos Zelai



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. INTRODUCCIÓN

La provincia del Santa, con su capital Chimbote, ha sido históricamente uno de los principales pilares industriales, pesqueros y logísticos del país. Desde mediados del siglo XX, Chimbote se consolidó como un puerto estratégico para la actividad pesquera, la siderurgia, la metalmecánica y el comercio, convirtiéndose en un motor económico para Áncash y para todo el Perú. Su bahía alberga una de las flotas pesqueras más importantes del territorio nacional y concentra un alto porcentaje de la producción de harina y aceite de pescado, además de una creciente actividad de procesamiento, congelado, manufactura, comercio e industria.

Sin embargo, a pesar de esta importancia estratégica, la infraestructura portuaria de Chimbote ha quedado rezagada frente a las necesidades actuales del comercio marítimo y de la economía regional. El terminal existente presenta limitaciones funcionales, operativas y tecnológicas que dificultan el adecuado desarrollo de las actividades industriales, pesqueras y logísticas. La falta de modernización ha generado un cuello de botella que afecta la competitividad del sector productivo, encarece los costos logísticos, limita la diversificación económica y frena la articulación comercial de Áncash con los mercados nacionales e internacionales.

La región Áncash, además, se encuentra en un proceso de transformación económica. Nuevas actividades industriales, agroindustriales, pesqueras y de servicios están emergiendo en Chimbote, Nuevo Chimbote, Samanco y Coishco. En simultáneo, se vienen impulsando iniciativas para fortalecer la innovación productiva en Casma y proyectos estratégicos para dinamizar la infraestructura logística del litoral, como la eventual construcción de un megapuerto en Huarmey. En este escenario, Chimbote debe recuperar su lugar como nodo industrial y portuario del corredor costero norte-centro, asegurando que su infraestructura marítima esté a la altura de los nuevos desafíos del comercio exterior y del crecimiento económico de Áncash.

El Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote tiene la capacidad de convertirse en un eje estratégico para el desarrollo regional si es modernizado y ampliado adecuadamente. Su ubicación privilegiada, la cercanía a zonas industriales y pesqueras, la presencia de mano de obra calificada y la conexión directa con la Red Vial N.º 4, lo convierten en un punto fundamental para el flujo de mercancías, la consolidación de la cadena productiva regional y la generación de empleo digno en toda la provincia del Santa.

No obstante, para que este potencial se materialice, es indispensable contar con infraestructura portuaria moderna, eficiente y competitiva, que permita la operación de un terminal multipropósito capaz de atender carga industrial, pesquera, agrícola, contenedores en escala media, cabotaje y servicios logísticos complementarios. La modernización del terminal, con estándares internacionales, beneficiará no solo a Chimbote, sino también a miles de productores, pescadores, empresarios, Mypes y trabajadores del corredor Santa-Casma-Huarmey, integrando la economía regional a un sistema portuario más sólido y articulado.

Por estas razones, la presente iniciativa legislativa busca declarar de interés nacional y de necesidad pública la modernización, ampliación e implementación del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote, como un paso indispensable para garantizar el desarrollo portuario de la región Áncash, fortalecer su industria pesquera, impulsar su comercio exterior, mejorar su competitividad logística y consolidar un corredor económico que articule de manera sostenible a las provincias del Santa, Casma y Huarmey con el resto del país y del mundo.

II. ANTECEDENTES

Chimbote posee una de las tradiciones portuarias e industriales más importantes del Perú. Desde mediados del siglo XX, la bahía del Santa se consolidó como un enclave estratégico para el desarrollo de la pesca industrial y artesanal, la siderurgia, la metalmecánica y la cadena de valor pesquero, generando décadas de crecimiento económico que posicionaron a la ciudad como uno de los principales polos productivos del país. De hecho, durante gran parte del siglo XX, Chimbote llegó a albergar la mayor concentración de plantas pesqueras del mundo, siendo un referente global en la producción de harina y aceite de pescado.

El Terminal Marítimo de Chimbote fue concebido originalmente para atender la carga pesquera, industrial y comercial que generaban la siderúrgica, las conservas y las plantas procesadoras. Sin embargo, con el paso de los años, la infraestructura portuaria no ha recibido el nivel de modernización requerido para adaptarse a los nuevos estándares del comercio marítimo, la cadena de frío, el transporte de contenedores, la logística moderna y las operaciones multipropósito que hoy demandan las actividades económicas del norte y centro del país.

En la actualidad, Chimbote registra un incremento en la actividad industrial, pesquera, manufacturera y logística que supera la capacidad operativa de su infraestructura portuaria. La flota pesquera artesanal y comercial, una de las más grandes del Perú,

enfrenta limitaciones en servicios portuarios, zonas de desembarque, cadenas de frío, áreas de procesamiento y condiciones sanitarias. Asimismo, el terminal presenta restricciones para atender carga diversa, contenedores, cabotaje y operaciones logísticas que se requieren para un desarrollo portuario moderno.

El crecimiento del sector agroindustrial y manufacturero en el corredor Santa-Casma-Huarmey, sumado al dinamismo de la actividad pesquera y al avance de proyectos productivos impulsados por el Estado y la inversión privada, demanda una infraestructura portuaria capaz de brindar servicios de calidad, seguridad, eficiencia y competitividad. No obstante, el terminal de Chimbote se mantiene con capacidades limitadas, infraestructura subutilizada, espacios reducidos y tecnología insuficiente frente a las exigencias actuales del comercio marítimo nacional e internacional.

A ello se suma que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) viene impulsando la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en el cual se reconoce la necesidad de fortalecer los terminales multipropósito regionales mediante esquemas de inversión pública, concesiones o asociaciones público-privadas (APP). En este marco, la modernización del Terminal Marítimo de Chimbote se alinea plenamente con los lineamientos de fortalecimiento de la infraestructura portuaria secundaria y regional.

De igual forma, las recientes inversiones en puertos estratégicos del país —como la modernización del Terminal Portuario de Salaverry, la ampliación de Paita, las inversiones en Matarani y, especialmente, la construcción del Megapuerto de Chancay— han creado un nuevo escenario logístico en el que los terminales regionales deben adaptarse para no quedar rezagados. Chimbote, por su ubicación estratégica en el eje Lima-Áncash-La Libertad, no puede mantenerse al margen de estas transformaciones, ya que la falta de infraestructura moderna limita el desarrollo económico de toda la región.

Asimismo, los municipios, gremios pesqueros, cámaras de comercio, empresas industriales, asociaciones de transporte y organizaciones civiles de Chimbote han expresado reiteradamente la necesidad de modernizar la infraestructura portuaria, debido a que el terminal actual no responde a la magnitud de la demanda regional ni a los volúmenes de carga que podrían movilizarse con un puerto modernizado. Este reclamo ha sido constante durante los últimos años, reflejando una demanda social pendiente de atención.

Por su parte, la región Áncash ha iniciado un proceso de diversificación productiva que requiere infraestructura adecuada para promover comercio exterior, exportaciones

pesqueras, agroindustriales y manufacturas. La eventual construcción del Megapuerto de Huarmey —en evaluación estatal y de interés geopolítico y económico— refuerza la importancia de contar con un terminal modernizado en Chimbote que actúe como plataforma industrial, pesquera y logística complementaria.

En ese contexto, la modernización del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote no es solo una aspiración regional, sino una necesidad estratégica para el país, dado que permite fortalecer un nodo industrial histórico, dinamizar la actividad económica del Santa y consolidar la integración logística de Áncash con el resto del Perú y con los mercados internacionales.

III. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El Terminal Marítimo de Chimbote enfrenta serias limitaciones estructurales, operativas y tecnológicas que impiden su correcto funcionamiento como infraestructura portuaria moderna y restringen el desarrollo económico de la provincia del Santa y de la región Áncash. La infraestructura actual no responde a las necesidades del comercio marítimo contemporáneo, ni satisface los requerimientos logísticos de los sectores pesquero, industrial, manufacturero y agroexportador que operan en la zona.

A continuación, se identifican los principales problemas que justifican la intervención del Estado:

1. Infraestructura portuaria obsoleta y limitada

El terminal marítimo de Chimbote no ha sido sometido a un proceso integral de modernización durante décadas. Esto ha generado:

- muelles deteriorados o insuficientes,
- limitado calado disponible para embarcaciones de mayor tamaño,
- deficiente infraestructura para carga general y contenedores,
- insuficientes áreas de almacenamiento y patios operativos,
- falta de mecanización y equipamiento moderno.

La consecuencia directa es que **el terminal solo puede atender un volumen reducido de carga**, lo que restringe su competitividad frente a otros puertos del país.

2. Incapacidad para atender operaciones multipropósito

A diferencia de los puertos modernos, el terminal de Chimbote **no cuenta con infraestructura adecuada para operaciones diversificadas** como:

- carga industrial,

- contenedores en escala media,
- granel sólido o líquido,
- cabotaje,
- carga de proyectos,
- servicios logísticos especializados.

Esto obliga a que las empresas de la zona dependan de puertos fuera de Áncash (Callao, Salaverry, Paita), generando **costos logísticos más altos** y pérdida de competitividad regional.

3. Servicios portuarios insuficientes para la pesca artesanal e industrial

A pesar de ser una de las capitales pesqueras del Perú, el terminal presenta:

- áreas de desembarque limitadas,
- infraestructura deficiente para frío y conservación,
- insuficiente cadena de frío y servicios sanitarios,
- congestión de embarcaciones,
- falta de zonas ordenadas de procesamiento primario.

Ello afecta directamente a:

- miles de pescadores artesanales,
- plantas pesqueras,
- empresas conserveras,
- comercializadores y exportadores.

La falta de un puerto moderno restringe la productividad y rentabilidad del sector pesquero.

4. Congestión y falta de ordenamiento marítimo-logístico

El diseño del terminal no permite operar con eficiencia:

- no existe un ordenamiento moderno del flujo de embarcaciones,
- ausencia de zonas diferenciadas para pesca, carga general y contenedores,
- deficiente señalización náutica,
- falta de infraestructura para seguridad portuaria.

Esto genera pérdidas de tiempo, riesgos operativos y retrasos en la cadena logística.

5. Limitada articulación con la industria local y la cadena productiva regional

La infraestructura actual no permite responder a la demanda de:

- empresas metalmecánicas,

- manufacturas,
- agroindustria del Santa y Casma,
- comercio y distribución,
- actividades logísticas regionales.

Como resultado, las empresas deben:

- transportar carga hacia otros puertos más lejanos,
- asumir sobrecostos en transporte y almacenamiento,
- enfrentar demoras en exportaciones e importaciones.

Estos sobrecostos reducen la competitividad del corredor Santa–Casma–Huarney.

6. Imposibilidad de captar nuevas inversiones privadas

El estado actual del terminal desincentiva:

- nuevas industrias,
- proyectos pesqueros de valor agregado,
- inversiones logísticas,
- cadenas de frío modernas,
- empresas que requieran infraestructura portuaria eficiente.

La falta de certeza sobre la modernización del puerto limita la capacidad de Chimbote para atraer inversiones y generar empleo formal.

7. Ausencia de un puerto moderno afecta la integración con proyectos estratégicos de Áncash

Áncash está entrando en una etapa de desarrollo decisivo:

- CITE Productivo de Casma (innovación y valor agregado),
- potencial creación del Megapuerto Internacional de Huarney,
- crecimiento del corredor productivo costero,
- dinamismo en pesca, agroindustria e industria metalmecánica.

Sin un terminal marítimo actualizado, Chimbote **queda rezagado** y no puede integrarse plenamente a la cadena logística regional.

8. Riesgo de pérdida de competitividad frente a otros puertos del país

Mientras puertos como Chancay, Callao, Salaverry, Paita, Matarani e Ilo se modernizan o amplían, Chimbote mantiene infraestructura antigua y limitada. Esto genera:

- pérdida de volumen de carga,
- fuga de operaciones hacia otros puertos,

- reducción de empleo portuario y pesquero,
- declive económico local.

La falta de modernización compromete la posición histórica de Chimbote como nodo portuario regional.

9. Demanda social insatisfecha y necesidad histórica pendiente

Durante más de dos décadas, gremios pesqueros, cámaras de comercio, sindicatos, empresas industriales y organizaciones sociales han solicitado:

- un terminal portuario moderno,
- muelles adecuados,
- zonas de desembarque ordenadas,
- infraestructura sanitaria,
- mejoras para la pesca artesanal,
- mayor capacidad logística.

El Estado no ha atendido esta demanda histórica, profundizando brechas y retrasando el desarrollo de la provincia del Santa.

Conclusión del problema

El Terminal Marítimo de Chimbote opera bajo condiciones que ya no responden a la realidad económica de la región ni a los estándares del comercio marítimo moderno. Su obsolescencia limita la capacidad productiva del Santa, genera sobrecostos logísticos, afecta a miles de pescadores e industrias, frena la competitividad del corredor costero de Áncash y obstaculiza el crecimiento económico regional.

La modernización del terminal es, por tanto, **una necesidad urgente, estratégica y de interés nacional**, indispensable para recuperar el liderazgo portuario, industrial y pesquero de Chimbote.

IV. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La modernización, ampliación e implementación del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote constituye una medida estratégica, necesaria y urgente para garantizar el desarrollo económico del litoral de Áncash y fortalecer la competitividad logística del país. Esta propuesta se justifica en razones técnicas, económicas, sociales, logísticas, territoriales y políticas que evidencian la importancia de contar con infraestructura portuaria moderna en la provincia del Santa.

A continuación se exponen los fundamentos que sustentan la necesidad de aprobar esta iniciativa legislativa:

1. Recuperar el rol histórico de Chimbote como capital industrial y pesquera del Perú

Durante décadas, Chimbote fue el principal motor industrial y pesquero del país. Su puerto dinamizó:

- la industria pesquera,
- la siderurgia,
- la metalmecánica,
- la actividad conservera,
- el comercio regional.

Sin embargo, la ausencia de modernización portuaria ha debilitado su posición estratégica. La actualización de su terminal es indispensable para recuperar su importancia histórica y reactivar su liderazgo económico.

2. Necesidad de infraestructura portuaria moderna frente a nuevas exigencias del comercio marítimo

El comercio internacional demanda puertos:

- eficientes,
- seguros,
- multipropósito,
- con cadena de frío,
- capacidad para contenedores,
- servicios logísticos integrados.

El terminal actual no cumple estos estándares. Modernizarlo permite:

- reducir tiempos de operación,
- mejorar la productividad,
- atraer nuevas actividades económicas,
- facilitar exportaciones e importaciones.

3. Impulsar la industria pesquera y artesanal, pilar económico de Chimbote

Miles de pescadores artesanales e industriales dependen del terminal marítimo.

La infraestructura actual limita:

- el desembarque ordenado,
- la cadena de frío,

- la conservación sanitaria,
- la competitividad de sus productos,
- el cumplimiento de estándares internacionales.

Un terminal modernizado permitirá:

- mejores condiciones laborales y sanitarias,
- fortalecimiento de la pesca artesanal,
- más valor agregado en el sector,
- mayor capacidad logística para exportación.

4. Dinamizar la economía del Santa y generar empleo masivo

Un terminal modernizado no solo beneficia al sector pesquero, sino también a:

- Mypes industriales,
- metalmecánica,
- manufactura,
- logística,
- transportistas,
- servicios complementarios.

La inversión portuaria incrementa:

- el empleo directo,
- el empleo indirecto,
- el movimiento comercial,
- la actividad empresarial local.

Chimbote tiene la mano de obra, la experiencia industrial y la vocación productiva para potenciar esta cadena económica.

5. Articular el corredor logístico Áncash Costa: Santa – Casma – Huarney

La modernización del terminal de Chimbote complementa un sistema territorial estratégico que está en proceso:

- ✓ CITE Productivo Casma (innovación, tecnología, valor agregado)
- ✓ Terminal Marítimo de Chimbote (industria, pesca, carga multipropósito)
- ✓ Megapuerto de Huarney (puerto hub internacional, carga de gran escala)

Este modelo integrador:

- dinamiza la producción de toda la costa ancashina,
- permite conectar agroindustria, pesca e industria,

- crea un corredor logístico competitivo frente a otros ejes del país,
- facilita exportaciones y comercio interno.

Chimbote no puede quedar fuera del nuevo mapa portuario y logístico del Perú.

6. Reducir los costos logísticos que afectan a empresarios, productores y Mypes

La falta de infraestructura moderna genera:

- sobrecostos logísticos,
- demoras operativas,
- pérdidas económicas,
- dependencia de puertos lejanos (Callao, Salaverry).

La modernización del terminal permitirá:

- reducir costos de transporte,
- procesar más carga regional en Áncash,
- mejorar la eficiencia de importaciones y exportaciones,
- hacer competitiva a la industria local.

7. Atraer inversión privada y promover asociaciones público–privadas (APP)

Un terminal modernizado crea un entorno favorable para:

- empresas logísticas,
- cadenas de valor,
- inversión portuaria complementaria,
- plataformas de frío,
- plantas de procesamiento,
- centros de almacenamiento,
- transporte multimodal.

El modelo APP ha demostrado ser exitoso en puertos como Salaverry, Matarani y Paita. Chimbote puede replicar esta experiencia.

8. Preparar a Chimbote frente al nuevo escenario portuario nacional (Chancay y Huarmey)

Con la entrada en operación del Megapuerto de Chancay y la potencial construcción del Megapuerto de Huarmey, el sistema portuario peruano está entrando en una nueva etapa.

En este contexto:

✗ **Chimbote no puede seguir con infraestructura obsoleta.**

✓ **Debe posicionarse como nodo industrial y logístico complementario.**

Un puerto moderno permitirá que Chimbote:

- se integre al corredor logístico del Pacífico,
- comparta cargas industriales y pesqueras,
- atienda operaciones multipropósito,
- desarrolle servicios portuarios especializados,
- capture oportunidades de comercio internacional.

9. Responder a una demanda histórica de Chimbote y Nuevo Chimbote

Gremios pesqueros, empresas industriales, cámaras de comercio, sindicatos portuarios y comerciantes han solicitado durante años una modernización integral del terminal.

La demanda se basa en:

- déficit logístico,
- precariedad operativa,
- falta de cadena de frío,
- infraestructura insuficiente,
- impacto en la pesca y en la industria.

Esta ley responde al clamor social del Santa y formaliza un compromiso estatal de desarrollo territorial.

10. Contribuir al desarrollo equilibrado y descentralizado del país

El fortalecimiento de terminales regionales permite:

- reducir la centralización logística en Callao,
- mejorar la resiliencia del sistema portuario,
- descentralizar comercio exterior,
- dinamizar economías territoriales,
- fortalecer la seguridad alimentaria,
- generar nuevas oportunidades en provincias.

Un terminal moderno en Chimbote equilibra la infraestructura portuaria del norte-centro del país.

Conclusión de la Justificación

La modernización del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote es un paso indispensable para impulsar el desarrollo económico del Santa, fortalecer la pesca e industria regional, dinamizar el corredor productivo del litoral ancashino y garantizar que la región tenga un rol protagónico en la infraestructura portuaria del país. La propuesta

es viable, necesaria, urgente y coherente con las políticas nacionales de competitividad, logística, inversión y desarrollo territorial.

V. MARCO NORMATIVO

El presente Proyecto de Ley se enmarca en la Constitución Política del Perú, en la normativa del Sistema Portuario Nacional, en las políticas de competitividad y productividad del país, así como en el marco legal que regula la inversión pública, la inversión privada y el desarrollo de infraestructura para el comercio exterior. A continuación, se describen las disposiciones normativas relevantes:

1. Constitución Política del Perú

Artículo 2

Reconoce el derecho de toda persona a participar en la vida económica, lo cual implica la obligación del Estado de remover trabas estructurales que afecten el desarrollo de actividades industriales, pesqueras, logísticas y comerciales.

Artículo 58

Establece que la iniciativa privada es libre y se ejerce en una economía social de mercado, dentro de la cual el Estado actúa principalmente en áreas de promoción del empleo, la salud, la educación, la seguridad, los servicios públicos e infraestructura.

Artículo 59

Dispone que el Estado orienta el desarrollo del país y actúa principalmente en la promoción del empleo, la infraestructura básica y los servicios públicos, garantizando el acceso a mercados internos y externos.

Artículo 60

Establece que el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial cuando así lo requiera el interés público o la seguridad nacional, lo que incluye infraestructura crítica como la portuaria.

Artículo 65

Reconoce la responsabilidad del Estado en promover la competencia y velar por los intereses de los consumidores, lo cual incluye reducir los sobrecostos logísticos derivados de infraestructura obsoleta.

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

Esta norma establece los principios, objetivos y estructura del sistema portuario del país.

Artículo 4 – Principios del Sistema Portuario Nacional

Define que la infraestructura portuaria debe garantizar eficiencia, competitividad, calidad y seguridad, principios que hoy el terminal de Chimbote no puede cumplir debido a su obsolescencia.

Artículo 5 – Objetivos del Sistema Portuario Nacional

Entre ellos:

- desarrollar infraestructura portuaria moderna,
- asegurar la intermodalidad,
- promover la inversión pública y privada,
- mejorar la competitividad logística del país.

Artículo 7 – Rol de la Autoridad Portuaria Nacional (APN)

Encarga a la APN la planificación, regulación y supervisión de la infraestructura portuaria.

La modernización del terminal de Chimbote se ajusta plenamente a sus funciones.

3. Ley N.º 28816 – Ley de Fortalecimiento del Sistema Portuario Nacional

Dispone que la infraestructura portuaria debe desarrollarse de acuerdo con criterios de eficiencia económica y competitividad internacional.

La rehabilitación de terminales estratégicos regionales —como Chimbote— es parte del mandato del Estado.

4. Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP)

Emitido por la Autoridad Portuaria Nacional, reconoce:

- la necesidad de fortalecer terminales marítimos regionales,
- la importancia de desarrollar puertos multipropósito,
- la prioridad de mejorar servicios para apoyar pesca, industria y agroexportación,
- la obligación estatal de promover inversiones bajo esquemas públicos, privados o APP.

La modernización del terminal de Chimbote **se adecua perfectamente** a estos lineamientos.

5. Decreto Legislativo N.º 1012 – Marco de las Asociaciones Público–Privadas (APP)

Promueve la participación privada en infraestructura y servicios públicos, permitiendo que proyectos como la modernización del terminal marítimo de Chimbote puedan ejecutarse bajo:

- modalidad APP,
- concesiones,
- obras por impuestos,
- obras públicas cofinanciadas.

Este proyecto de ley genera el sustento político para activar un proceso de inversión.

6. Ley N.º 30556 – Ley que establece la Reconstrucción con Cambios

Si bien no regula directamente el ámbito portuario, establece lineamientos de intervención para infraestructura resiliente y moderna, compatible con la necesidad de rehabilitar y modernizar instalaciones estratégicas como las portuarias, especialmente en zonas expuestas a riesgos naturales como el litoral del Santa.

7. Ley N.º 27690 – Ley que Promueve la Inversión en Infraestructura y Servicios Públicos

Plantea que el Estado debe impulsar infraestructura logística y portuaria para mejorar la competitividad nacional y el acceso a mercados.

8. Política Nacional de Competitividad y Productividad (DS N.º 345-2018-EF)

Esta política establece como uno de sus objetivos:

- mejorar la infraestructura logística y de transporte,
- reducir sobrecostos logísticos,
- promover la infraestructura portuaria moderna y eficiente,
- impulsar cadenas productivas regionales para competir en mercados globales.

La modernización del terminal de Chimbote contribuye directamente a este objetivo.

9. Política Nacional del Sector Transportes 2019–2030 (DS N.º 012-2019-MTC)

Reconoce la necesidad de:

- mejorar infraestructura portuaria regional,
- fortalecer servicios de transporte marítimo,
- promover nodos logísticos para la competitividad,
- integrar corredores productivos al sistema portuario nacional.

10. Otras normas relevantes

- Ley General de Pesca (DL N.º 25977) — exige infraestructura adecuada para el desembarque pesquero y para garantizar inocuidad alimentaria.

- Ley de Modernización de la Gestión del Estado (Ley N.º 27658) — impulsa eficiencia y calidad en servicios públicos, aplicable al sistema portuario.
- Ley Orgánica de Gobiernos Regionales (Ley N.º 27867) — asigna competencias de coordinación en infraestructura económica regional.
- Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N.º 27972) — reconoce facultades complementarias para el desarrollo local y servicios públicos vinculados a infraestructura territorial.

Conclusión del Marco Normativo

El proyecto se encuentra plenamente alineado con la Constitución, con la Ley del Sistema Portuario Nacional, con las políticas de competitividad, con los lineamientos de la APN, con la normativa sobre inversión pública y APP, y con las políticas nacionales que promueven infraestructura portuaria moderna, eficiente y estratégica.

VI. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente iniciativa, al ser una norma de carácter declarativo, **no genera gastos adicionales al presupuesto público** y constituye un instrumento que orienta las políticas estatales hacia la modernización y ampliación del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote. La ley establece la necesidad pública y el interés nacional de contar con infraestructura portuaria adecuada sin implicar ejecución presupuestal inmediata. Sin embargo, permite que las entidades competentes prioricen acciones, estudios, mecanismos de inversión y esquemas de financiamiento que impulsen la rehabilitación del terminal.

A continuación, se evalúan los costos y beneficios asociados a la implementación de esta ley.

A. Costos

1. Costos directos para el Estado

La presente norma:

- **No autoriza gasto público,**
- **No crea nuevas estructuras administrativas,**
- **No genera obligaciones presupuestarias,**
- **No dispone transferencias ni partidas presupuestales,**
- **No obliga a inversiones inmediatas.**

Por lo tanto, **el costo directo es nulo**, ya que su finalidad es establecer el marco legal para orientar la acción estatal hacia la modernización del terminal mediante inversión pública, privada o APP.

2. Costos futuros (eventuales)

De implementarse proyectos derivados de esta declaración, estos podrían canalizarse mediante:

- inversión privada,
- concesiones,
- asociaciones público–privadas,
- obras por impuestos,
- inversión pública programada en el PIP o Invierte.pe.

En consecuencia, los costos futuros no recaen necesariamente sobre el erario nacional y dependerán de los estudios técnicos que realicen las entidades competentes.

B. Beneficios

Los beneficios de modernizar el Terminal Marítimo de Chimbote son amplios, sostenidos y de alto impacto económico, industrial, social y logístico.

1. Beneficios económicos directos

1.1. Reducción de costos logísticos

La modernización del terminal permitirá:

- disminuir los costos de transporte de mercancías,
- reducir tiempos de embarque y desembarque,
- mejorar la eficiencia operativa,
- aumentar la rotación de carga,
- permitir que empresas locales exporten desde Áncash y no desde puertos lejanos.

Esto beneficia directamente a:

- agroindustria del Santa y Casma,
- pesca artesanal e industrial,
- metalmecánicas,
- manufacturas,
- comercio y servicios,
- Mypes y empresas proveedoras.

1.2. Aumento de la competitividad regional

Un puerto modernizado fortalece la competitividad del corredor productivo Santa-Casma-Huarmey, permitiendo que Áncash se conecte de manera más eficiente con mercados nacionales e internacionales.

2. Beneficios sociales y laborales

2.1. Generación de empleo

La modernización del terminal impacta en:

- empleo directo (operadores portuarios, técnicos, servicios),
- empleo indirecto (transporte, servicios, comercio),
- empleo inducido (actividades económicas complementarias).

Miles de trabajadores de Chimbote, Coishco, Nuevo Chimbote y alrededores se verán beneficiados.

2.2. Mejora en condiciones de trabajo para pescadores e industriales

La infraestructura portuaria moderna permitirá:

- zonas de desembarque adecuadas,
- cadena de frío eficiente,
- servicios sanitarios y logísticos apropiados,
- menor congestión y mayores estándares de seguridad.

3. Beneficios industriales y productivos

3.1. Fortalecimiento de la industria pesquera

La pesca artesanal e industrial es uno de los pilares económicos del Santa.

Un terminal modernizado permitirá:

- desembarque ordenado,
- mayor capacidad operativa,
- mejores estándares sanitarios,
- acceso a mercados especializados,
- mayor valor agregado.

3.2. Impulso a la industria metalmecánica y manufacturera

Chimbote tiene una tradición industrial consolidada.

Un puerto eficiente permite:

- abastecimiento competitivo de insumos,
- exportación de manufacturas,
- mayor demanda de servicios industriales,

- disminución de costos operativos para empresas locales.

4. Beneficios logísticos y territoriales

4.1. Articulación con el CITE Productivo Casma

El CITE permitirá generar valor agregado para productos agroindustriales, pesqueros y manufacturados que **saldrán vía el puerto modernizado**.

4.2. Integración con el Megapuerto de Huarney

El terminal de Chimbote se convertirá en:

- nodo industrial,
- plataforma logística secundaria,
- centro de servicios portuarios complementarios,
- zona de transferencia de carga,
- soporte para operaciones multipropósito.

La región gana un sistema portuario completo.

5. Beneficios macroeconómicos

5.1. Incremento del flujo comercial

La mejora de infraestructura portuaria genera:

- mayor dinamismo en importaciones,
- incremento en exportaciones pesqueras, agroindustriales e industriales,
- reducción de tiempos logísticos,
- mayor flujo de mercancías en el corredor costero.

5.2. Aumento del PBI regional y nacional

La experiencia en modernización portuaria (Salaverry, Paíta, Ilo, Matarani) muestra que la inversión en terminales marítimos tiene efecto multiplicador en:

- crecimiento económico,
- formalización laboral,
- inversión privada,
- competitividad del país.

6. Beneficios institucionales

La declaración normativa permitirá:

- que la APN evalúe la inclusión del terminal en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario,
- priorización de estudios técnicos,

- apertura a esquemas APP,
- coordinación entre MTC, PRODUCE, MEF y gobiernos subnacionales,
- respaldo político para atraer inversionistas.

Conclusión del Análisis Costo–Beneficio

La modernización del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote presenta **beneficios económicos, sociales, logísticos, industriales y territoriales ampliamente superiores a cualquier costo** que pudiera derivarse de su ejecución futura. La iniciativa no genera gasto público inmediato y habilita la ruta normativa para que el Estado, el sector privado y los gobiernos subnacionales impulsen un proyecto portuario estratégico para Áncash y para el país.

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

La aprobación del presente Proyecto de Ley no genera modificaciones, derogaciones ni incompatibilidades con el ordenamiento jurídico vigente. Al tratarse de una norma de carácter declarativo, su finalidad es expresar el interés nacional y la necesidad pública respecto de la modernización, ampliación e implementación del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote, orientando la acción del Estado y promoviendo la coordinación multisectorial para el desarrollo portuario de la región Áncash.

A continuación, se detallan los principales efectos normativos asociados a la vigencia de la ley:

1. No modifica leyes ni reglamentos vigentes

La propuesta:

- **No altera la Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley N.º 27943).**
- **No modifica competencias de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).**
- **No crea ni reforma normas del MTC, PRODUCE, MEF, gobiernos regionales o municipalidades.**
- **No interfiere en los lineamientos de la Ley de Asociaciones Público–Privadas (DL N.º 1012).**

La ley se limita a declarar la relevancia estratégica de la modernización del terminal.

2. Refuerza y complementa el marco normativo existente

La norma complementa y fortalece los principios y objetivos de:

- el Sistema Portuario Nacional,

- la Política Nacional de Competitividad,
- la Política Nacional del Sector Transportes,
- el Plan Nacional de Desarrollo Portuario,
- la normativa de inversión pública y privada (Invierte.pe y APP).

De este modo, se consolida un respaldo jurídico y político para priorizar la modernización del terminal de Chimbote dentro de la planificación portuaria del Estado.

3. No crea obligaciones económicas para el Estado

La vigencia de esta ley:

- **No implica gasto público inmediato,**
- **No autoriza créditos suplementarios,**
- **No dispone partidas presupuestales,**
- **No crea órganos, empresas o dependencias nuevas.**

Por ser declarativa, la norma se limita a orientar la política pública sin generar obligaciones financieras ni administrativas adicionales.

4. Genera habilitación política para acciones interinstitucionales

Aunque no modifica leyes, sí **activa la obligación de coordinación** entre:

- la Presidencia del Consejo de Ministros,
- el Ministerio de Transportes y Comunicaciones,
- la Autoridad Portuaria Nacional,
- el Ministerio de la Producción,
- ProInversión,
- el Gobierno Regional de Áncash,
- la Municipalidad Provincial del Santa.

Esto permite que las entidades evalúen estudios, proyectos de inversión, APP y estrategias de modernización del terminal.

5. Permite la priorización del proyecto en la planificación estatal

Con la vigencia de la ley:

- La APN puede considerar la inclusión del terminal en las actualizaciones del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
- El MTC puede priorizar estudios de perfil o prefactibilidad.
- ProInversión puede evaluar la promoción de una APP o concesión.

- PRODUCE puede impulsar infraestructura complementaria para pesca artesanal e industrial.

La norma no modifica leyes, pero **sí abre el camino regulatorio para que el proyecto ingrese a la agenda portuaria formal del país.**

6. Es plenamente compatible con la descentralización y la normativa territorial

La ley respeta y complementa:

- la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales (Ley N.º 27867),
- la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N.º 27972),
- las competencias de las autoridades pesqueras, ambientales y de infraestructura.

La norma **no invade competencias** y permite colaboración entre niveles de gobierno.

7. No genera conflictos con normas ambientales o de ordenamiento territorial

Al no disponer la ejecución inmediata del proyecto, sino solo declarar su importancia, **no afecta ni contradice:**

- normas de evaluación ambiental (SEIA),
- permisos del terminal pesquero,
- competencias del Ministerio del Ambiente,
- ordenamiento marítimo costero,
- autorizaciones de DICAPI.

Las obligaciones ambientales se aplicarán posteriormente en la etapa de formulación y ejecución del proyecto.

Conclusión del efecto normativo

La vigencia de esta ley:

- **no modifica** el marco legal vigente,
- **no deroga** ninguna norma,
- **no genera impactos negativos**,
- **no altera competencias**,
- **no afecta el presupuesto público**,
- **es plenamente compatible** con la normativa portuaria, de inversión, logística y territorial del Perú.

Su efecto principal es **orientar la acción del Estado**, habilitar la priorización del proyecto y respaldar políticamente la modernización del Terminal Marítimo

Multipropósito de Chimbote como una infraestructura estratégica para Áncash y para el país.

VIII. ANÁLISIS DE DERECHO COMPARADO

El desarrollo y modernización de terminales marítimos multipropósito es una práctica común en diversos países que buscan fortalecer su competitividad logística, diversificar su comercio exterior, dinamizar sus economías regionales y descentralizar sus sistemas portuarios. La experiencia internacional muestra que los puertos regionales modernizados —aunque no sean megapuertos— cumplen un rol esencial como plataformas logísticas intermedias, nodos industriales o centros pesqueros altamente eficientes.

A continuación se presentan casos relevantes en América Latina, Europa y Asia que demuestran la importancia estratégica de contar con terminales multipropósito similares al modelo propuesto para Chimbote.

1. Chile: Terminales regionales eficientes que complementan puertos mayores

El sistema portuario chileno es uno de los más competitivos de la región. Aunque Valparaíso y San Antonio son los principales hubs, existen puertos multipropósito modernizados en regiones que cumplen funciones esenciales:

a. Puerto de Coquimbo

Es un terminal multipropósito que atiende carga general, graneles, contenedores en escala media y pasajeros.

Su modernización ha dinamizado la minería y el comercio regional, sin necesidad de ser un megapuerto.

b. Puerto de Arica

Opera cargas de Bolivia, agroexportación y graneles.

Su rol multipropósito demuestra que puertos intermedios pueden ser exitosos con infraestructura adecuada.

c. Puerto de Antofagasta

Moderno, multipropósito y clave para minería y carga regional.

Es un ejemplo claro de integración logística territorial.

→ PARÁLELO CON CHIMBOTE:

Chimbote, al igual que Coquimbo o Antofagasta, puede fortalecer industrias locales (pesca, metalmecánica, agroindustria) sin ser un megapuerto, pero sí un terminal eficiente y moderno.

2. Colombia: Terminales regionales modernizados para economía local

Colombia ha impulsado una red portuaria diversificada:

a. Puerto de Buenaventura (hub), complementado por terminales multipropósito:

- Santa Marta
- Barranquilla
- Cartagena (zonas internas)

Estos puertos permiten:

- carga refrigerada,
- contenedores,
- carga general,
- agroexportación,
- servicios multipropósito.

Incluso los terminales más pequeños, como los de Santa Marta, tienen un rol clave en agroexportación gracias a su infraestructura moderna.

→ PARÁLELO CON CHIMBOTE:

Un puerto regional modernizado puede articularse con un megapuerto mayor (Huarney) sin competir con él.

3. Ecuador: Puertos intermedios que impulsan cadenas productivas regionales

a. Puerto de Manta

Multipropósito, con dragado eficiente y enfocado en pesca, turismo y comercio, sin ser el principal del país.

Es un caso emblemático de cómo un puerto pesquero puede transformarse en plataforma logística.

b. Puerto de Esmeraldas

Modernizado para carga general y graneles, clave para industrias regionales.

→ PARÁLELO CON CHIMBOTE:

Chimbote puede seguir la línea de Manta: pesca + industria + contenedores en escala media.

4. España: Puertos medianos altamente eficientes

España gestiona su sistema portuario bajo la red estatal de **Puertos del Estado**, donde existen terminales multipropósito modernos que no son megapuertos pero sí son esenciales:

a. Puerto de Gijón

Multipropósito, con pesca, contenedores y graneles.
Ha dinamizado la economía asturiana.

b. Puerto de Vigo

Uno de los puertos pesqueros más importantes de Europa, con un terminal modernizado y especializado.

No compite con megapuertos como Valencia, pero es un líder sectorial.

c. Puerto de Cádiz

Con terminales logísticos especializados sin ser un hub global.

→ **PARÁLELO CON CHIMBOTE:**

Chimbote puede convertirse en un puerto pesquero-industrial de referencia en la costa del Pacífico, igual que Vigo en Europa.

5. Perú: Puertos regionales modernizados vía APP

El propio Perú ofrece ejemplos claros:

a. Puerto de Salaverry (La Libertad)

Modernizado vía concesión APP.

Hoy es un caso exitoso de cómo un terminal regional multipropósito impulsa agroexportación, minería, industria y comercio.

b. Puerto de Paita

Ampliado y modernizado, con terminal de contenedores eficiente.

c. Puerto de Ilo y Matarani

Infraestructura modernizada que dinamiza minería, industria y cabotaje.

→ **PARÁLELO CON CHIMBOTE:**

Si Salaverry —muy similar a Chimbote en escala— se modernizó con éxito, Chimbote también puede hacerlo.

Conclusión del Derecho Comparado

La evidencia internacional y regional demuestra que:

1. **Los terminales multipropósito modernizados cumplen roles esenciales**, incluso sin ser megapuertos.
2. **Incrementan la competitividad local**, disminuyen costos logísticos y fortalecen cadenas productivas.
3. **Son base fundamental para desarrollo pesquero e industrial** en ciudades costeras intermedias.
4. **Se articulan eficazmente con megapuertos cercanos**, formando corredores logísticos regionales.

5. Pueden financiarse mediante **APP, concesiones o inversión privada**, reduciendo presión sobre el Estado.

En consecuencia, la modernización del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote se alinea con las mejores prácticas internacionales y regionales en infraestructura portuaria, resultando una medida viable, pertinente y altamente beneficiosa para el país.

IX. CONCLUSIONES

1. El Terminal Marítimo de Chimbote constituye una **infraestructura estratégica para el desarrollo económico, pesquero, industrial y logístico del país**, especialmente para la región Áncash y el corredor productivo Santa-Casma-Huarmey.
2. La infraestructura portuaria existente presenta **obsolescencia, capacidad limitada, falta de mecanización moderna, instalaciones insuficientes y deficiencias técnicas** que impiden atender adecuadamente operaciones multipropósito y restringen la competitividad de los sectores productivos de la zona.
3. La falta de modernización del terminal genera **sobrecostos logísticos, pérdida de competitividad, congestión operativa, limitaciones para la pesca artesanal e industrial, dificultades para la exportación regional** y menor capacidad para captar inversiones y generar empleo formal.
4. La modernización del terminal se justifica en la necesidad de **recuperar el rol histórico de Chimbote como capital pesquera e industrial**, dotándola de infraestructura portuaria eficiente, segura, moderna y alineada con los estándares del comercio marítimo contemporáneo.
5. El proyecto fortalece el **corredor logístico del litoral de Áncash**, permitiendo la integración entre el Terminal de Chimbote, el CITE Productivo de Casma y el proyectado Megapuerto de Huarmey, lo que posiciona a la región como un eje logístico-productivo clave para el país.
6. La modernización del terminal beneficiará directamente a **miles de pescadores artesanales, trabajadores industriales, Mypes, comerciantes, transportistas, empresas agroexportadoras y metalmecánicas**, reactivando la economía local y generando nuevas oportunidades laborales.
7. La evidencia internacional demuestra que **los terminales multipropósito regionales modernizados** —como los de Chile, Colombia, Ecuador, España y

Perú— cumplen un papel esencial en la dinamización productiva, incluso sin ser megapuertos, lo que confirma la viabilidad técnica del proyecto para Chimbote.

8. La presente iniciativa **no modifica ni deroga normas vigentes**, no afecta competencias institucionales, es plenamente compatible con la Ley del Sistema Portuario Nacional y con las políticas de competitividad, transporte e inversión del Estado peruano.
9. Al ser una norma declarativa, **no genera costos para el erario nacional** ni compromete recursos públicos. En cambio, habilita la posibilidad de promover mecanismos de inversión privada, asociaciones público–privadas o inversiones programadas por las entidades competentes.
10. La ley constituye una **respuesta a una demanda histórica** de la población de Chimbote, los gremios pesqueros, las cámaras de comercio, el sector industrial, los trabajadores portuarios y la ciudadanía del Santa, quienes han reclamado por décadas una modernización integral del terminal.
11. La aprobación de esta ley permitirá al Estado **priorizar estudios, coordinar multisectorialmente, promover inversiones y planificar el desarrollo portuario**, consolidando un nodo marítimo moderno que impulse el crecimiento económico del norte del país.
12. En conclusión, la modernización del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote **es una medida necesaria, urgente, viable y estratégica**, que contribuye a la descentralización económica, mejora la competitividad regional, fortalece el sistema portuario nacional y genera beneficios directos para miles de familias en la región Áncash y en el resto del país.

X. BIBLIOGRAFÍA

1. Normativa Nacional

- Constitución Política del Perú (1993).
- Ley N.º 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional.
- Ley N.º 28816 – Ley de Fortalecimiento del Sistema Portuario Nacional.
- Ley N.º 27690 – Ley que Promueve la Inversión en Infraestructura y Servicios Públicos.
- Decreto Legislativo N.º 1012 – Marco de las Asociaciones Público–Privadas (APP).
- Ley Orgánica de Gobiernos Regionales – Ley N.º 27867.

- Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N.º 27972.
- Decreto Supremo N.º 345-2018-EF – Política Nacional de Competitividad y Productividad.
- Decreto Supremo N.º 012-2019-MTC – Política Nacional del Sector Transportes 2019–2030.
- Decreto Ley N.º 25977 – Ley General de Pesca.

2. Documentos Técnicos e Institucionales

- Autoridad Portuaria Nacional (APN). *Plan Nacional de Desarrollo Portuario*. Última actualización.
- APN. *Reporte Anual de Estadísticas Portuarias*.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). *Lineamientos de Desarrollo Portuario*.
- Ministerio de la Producción (PRODUCE). *Informe del Sector Pesquero 2023–2024*.
- PRODUCE. *Plan Nacional de Desarrollo Industrial*.
- ProInversión. *Cartera de Proyectos APP – Infraestructura Portuaria*.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). *Compendio Estadístico Regional de Áncash*.
- INEI. *Producción Pesquera Nacional*.
- Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe). *Directivas y lineamientos de inversión en infraestructura económica*.

3. Informes Sectoriales y Económicos

- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). *Logística y Competitividad Portuaria en América Latina*.
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). *Infraestructura para el Desarrollo Sostenible en América Latina*.
- Banco Mundial. *Conectividad, Costos Logísticos y Comercio Exterior*.
- CAF – Banco de Desarrollo de América Latina. *Puertos y Logística Portuaria en Sudamérica*.
- Organización Marítima Internacional (OMI). *Tendencias del Transporte Marítimo Mundial*.

4. Estudios y Publicaciones Especializadas

- Yáñez, J. (2021). *Infraestructura Portuaria y Desarrollo Regional en Economías Marítimas*.
- Sánchez, R. (CEPAL). *Puertos Multipropósito: Nuevos Modelos de Gestión Portuaria en América Latina*.
- Cerrón, L. (2019). *Competitividad Logística en el Perú: Brechas y Oportunidades*.
- Landa, M. (2022). *Mercado Pesquero Peruano: Retos y Perspectivas para el Desarrollo Portuario*.

5. Comparativos Internacionales

- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. *Sistema Portuario Nacional – Informe 2023*.
- Ministerio de Transporte de Colombia. *Desarrollo Portuario Regional y APP*.
- Autoridad Portuaria de España – Puertos del Estado. *Memoria Anual – Puertos Multipropósito*.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador. *Modelo Portuario Ecuatoriano – Caso Manta y Esmeraldas*.

6. Fuentes Periodísticas y de Actualidad

(Útiles para reforzar narrativa política y actualidad portuaria)

- Diario Gestión. *"El impacto de la modernización de los puertos regionales en la economía peruana"*.
- Diario El Comercio. *"El rol de los puertos en la cadena logística nacional"*.
- Diario Correo – Edición Áncash. *Informes sobre pesca e industria en Chimbote*.
- Andina. *"Infraestructura portuaria y competitividad del Perú"*.
- La Industria (Trujillo). *"Caso de éxito: Modernización del Puerto de Salaverry"*.
- RPP Noticias. *"Desafíos logísticos en las regiones del norte y centro del país"*.

7. Datos Complementarios

- Cámara de Comercio del Santa. *Reportes económicos sobre Chimbote y Nuevo Chimbote*.
- Sociedad Nacional de Industrias (SNI). *Informe sobre cadenas productivas y logística regional*.
- Sociedad Nacional de Pesquería (SNP). *Datos sobre actividad pesquera en el litoral norte-centro*.

- Cámara Peruana de Logística. *Brechas logísticas y puertos regionales en el Perú.*

X. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa guarda plena concordancia con las **Políticas de Estado del Acuerdo Nacional**, instrumento que orienta la visión estratégica del país al 2050. La modernización del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote contribuye de manera directa al cumplimiento de diversos compromisos nacionales en materia de desarrollo regional, competitividad, infraestructura, descentralización, inclusión económica y aprovechamiento sostenible de los recursos productivos del Perú. A continuación, se detallan las principales políticas del Acuerdo Nacional vinculadas a esta propuesta:

1. Política de Estado N.º 1: Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de Derecho

La iniciativa respalda la institucionalidad promoviendo:

- transparencia en la gestión de infraestructura pública,
- participación de entidades competentes (APN, MTC, PRODUCE, MEF),
- seguridad jurídica para inversionistas privados,
- fortalecimiento del marco normativo portuario.

La modernización de un terminal portuario estratégico se enmarca en el fortalecimiento del Estado como proveedor de infraestructura para el desarrollo.

2. Política de Estado N.º 3: Afirmación de la Identidad Nacional

Chimbote es uno de los polos históricos de la pesca y la industria peruana. La modernización de su terminal contribuye a preservar y potenciar actividades productivas que forman parte de la identidad económica y social del país, especialmente en el litoral norte-centro.

3. Política de Estado N.º 12: Desarrollo de la ciencia y tecnología e innovación productiva

La modernización portuaria permite:

- incorporar tecnología de punta en operaciones marino-portuarias,
- integrar cadena de frío, trazabilidad, digitalización y control logístico,
- impulsar innovación productiva en pesca, industria y agroexportación,

- articular con el CITE Productivo de Casma para valor agregado.

Esto se alinea con el objetivo de promover infraestructura moderna y servicios competitivos.

4. Política de Estado N.º 13: Acceso a servicios públicos y a la infraestructura

La propuesta contribuye a garantizar:

- servicios portuarios eficientes,
- infraestructura moderna y competitiva,
- acceso a transporte marítimo de calidad,
- conectividad logística regional.

El Acuerdo Nacional señala que la infraestructura es un pilar esencial para el desarrollo económico.

5. Política de Estado N.º 19: Desarrollo sostenible y gestión ambiental

La modernización del terminal permitirá:

- operaciones más seguras y controladas,
- tecnología con estándares ambientales,
- reducción de riesgos por infraestructura deteriorada,
- mejores condiciones para la pesca responsable.

Todo ello se articula con los principios de sostenibilidad ambiental del país.

6. Política de Estado N.º 21: Desarrollo de las regiones y descentralización

El proyecto promueve:

- desconcentración logística,
- dinamización del corredor costero Santa–Casma–Huarmey,
- fortalecimiento del rol productivo de Áncash,
- reducción de brechas regionales en infraestructura portuaria.

El Acuerdo Nacional impulsa el desarrollo equilibrado del territorio, lo que se ve directamente favorecido con esta iniciativa.

7. Política de Estado N.º 23: Promoción de la inversión privada y desarrollo empresarial

La modernización del terminal facilita:

- asociaciones público–privadas (APP),
- concesiones portuarias,

- inversiones en cadena de frío, logística e industria,
- ampliación de servicios portuarios.

Esto fortalece la confianza empresarial y la competitividad del país.

8. Política de Estado N.º 24: Política de Comercio Exterior para el Desarrollo Nacional

Un terminal modernizado:

- mejora la capacidad exportadora,
- permite diversificar mercados y productos,
- reduce costos logísticos,
- facilita la inserción internacional de Mypes, empresas pesqueras e industrias locales.

Esta iniciativa concuerda plenamente con la visión exportadora del país.

9. Política de Estado N.º 29: Gestión del Riesgo de Desastres

La infraestructura moderna y adecuada:

- reduce vulnerabilidades,
- mejora la resiliencia ante eventos climáticos,
- fortalece la seguridad de pescadores e industriales,
- cumple con estándares de ingeniería actualizados.

Conclusión de la Vinculación con el Acuerdo Nacional

El proyecto de ley se articula con las principales Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, contribuyendo al:

- desarrollo económico descentralizado,
- competitividad logística del país,
- fortalecimiento de actividades productivas estratégicas,
- integración territorial del litoral ancashino,
- reducción de brechas en infraestructura portuaria,
- sostenibilidad y modernización nacional.

La modernización del Terminal Marítimo Multipropósito de Chimbote **se alinea plenamente con la visión de desarrollo nacional al 2050**, generando beneficios directos para Áncash y para todo el Perú.