

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CREACIÓN DE LA ZONA ECONÓMICA ESPECIAL PRIVADA PORTUARIA PERMANENTE – ZEEPP MULTI PROPÓSITO DE HUARMEY EN EL DISTRITO DE CULEBRAS PROVINCIA DE HUARMEY DEPARTAMENTO DE ANCASH**

Los congresistas de la República que suscriben, a iniciativa del legislador **Pedro Edwin Martínez Talavera**, del grupo parlamentario Acción Popular, ejerciendo el derecho a iniciativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y en concordancia con los artículos 22, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente Proyecto de Ley.

**PROYECTO DE LEY**

El Congreso de la República;  
Ha dado la siguiente Ley:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CREACIÓN DE LA ZONA ECONÓMICA ESPECIAL PRIVADA PORTUARIA PERMANENTE – ZEEPP MULTI PROPÓSITO DE HUARMEY EN EL DISTRITO DE CULEBRAS PROVINCIA DE HUARMEY DEPARTAMENTO DE ANCASH**

**Artículo 1. Objeto de la Ley**

La presente Ley tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la creación de la Zona Económica Especial Privada Portuaria Permanente – ZEEPP multipropósito de Huarmey en el distrito de culebras provincia de Huarmey y departamento de Ancash, con la finalidad de promover el desarrollo industrial y generar valor agregado, generación de empleo directo e indirecto, diversificación de exportaciones de productos no tradicionales con desarrollo industrial y tecnológico.

**Artículo 2. Fines**

La ZEEPP Huarmey es Privada y tiene por objeto promover y atraer inversión nacional, extranjera privada, generación de empleo formal, encadenamientos productivos y exportaciones de mayor valor agregado, mediante la integración funcional de terminal portuario multipropósito, Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y Parque Industrial Exportador en un recinto aduanero continuo, con régimen aduanero y tributario especial conforme a la Ley N° 32449 y su reglamento.

### **Artículo 3. Creación de la Zona Económica Especial Privada**

Créase la zona franca permanente multiusos en la Manzana C Lote 29 de 23. 5206 has con un perímetro de 2 736.72 ml en el sector villa culebras del distrito de culebras de la provincia de Huarmey departamento de Ancash, que se instala para operar como empresa privada industrial, comercial y de servicios con personería jurídica con autonomía administrativa, técnica, económica, financiera y operativa de conformidad con las normas vigentes sobre la materia.

### **Artículo 4. Ingreso y permanencia de mercancías en la ZEEPP**

El ingreso de insumos y mercancías provenientes del exterior se realiza por el aeropuerto Jorge Chávez de Lima, el Puerto de Chimbote, Callao y Chancay y/o por los puertos del Norte del país, así como por cualquier punto comercial que se habilite en dicho departamento o los departamentos limítrofes de Ancash.

### **Artículo 5. Actividades económicas**

En la ZEEPP de Huarmey se desarrolla actividades industriales, actividades logísticas de almacenamiento de mercancías, de reparación, mantenimiento de mercancías, generación de telecomunicaciones, tecnologías de la información, de investigación y desarrollo científico, agricultura, y de servicios; con excepción de aquellas contenidas en el listado negativo de mercancías establecidas en la Ley 32449.

Dentro de las actividades industriales a desarrollar, se priorizará las siguientes acciones productivas:

- a) Agroindustria: La actividad agroindustrial proporcionara el incentivo necesario para que en la Región Ancash se desarrollen actividades agrícolas que conlleven a la ampliación de la frontera agrícola, diversificando esa actividad y encaminarla hacia la agricultura industrial
- b) Minería: En cuanto se refiere a la minería, es intención promover clusters mineros que respeten el medio ambiente, explotando y transformando los minerales que abundan en el departamento de Ancash y norte del Perú, lo que permitirá generar un importante número de puestos de trabajo directos e indirectos y protección del medio ambiente.
- c) Pesquería: Impulsar el desarrollo de las actividades pesqueras de gran importancia socioeconómica, oportunidad de incentivar la pesca artesanal, teniendo el respaldo de empresas dispuestas a implementar plantas de transformación de las especies marinas, desde el enfriado industrial, la factoría conservera y otras actividades que se adecuen a las especies piscícolas de la zona.

- d) Actividades complementarias: Promoción de actividades referentes al desarrollo científico y tecnológico, telecomunicaciones, tecnológica de la información e investigación señaladas en el Reglamento de la ZEEPP.

### **Artículo 6. Tratamiento especial tributario**

A la ZEEPP Huarmey le corresponde beneficios tributarios sobre el impuesto a la renta con una tasa del impuesto a la renta de 100% desde el inicio hasta los cinco años de funcionamiento y como máximo de 20 a 25 años de funcionamiento o inicio de operaciones del 15%, de conformidad a lo establecido en la Ley 32449 Ley que crea el tratamiento especial tributario y aduanero para las zonas económicas especiales privadas (ZEEP). La relación de actividades y de mercancías permitidas son elaboradas por el Ministerio de la Producción (PRODUCE) en coordinación con el MINCETUR y se aprueban mediante Decreto Supremo refrendado por los ministros de ambos sectores

### **Artículo 7. Beneficios tributarios a la ZEEPP**

A la ZEEPP Huarmey se le aplica el régimen aduanero especial de las ZEEPP que permitirá el ingreso y permanencia de las mercancías, así como sus salidas, debiendo la SUNAT evaluar los criterios de gestión de riesgo y perfiles de cumplimiento, pudiendo constituir garantías aduaneras para el cumplimiento de las obligaciones de la ZEEPP Huarmey. El régimen aduanero y/o exoneraciones se aprueban con opinión del Ministerio de Economía y Finanzas, en el marco de sus competencias establecidas en el Decreto Legislativo 183, Ley Orgánica del Sector Economía, Finanzas y Comercio

### **Artículo 8. Infracciones y sanciones ambientales administrativas**

Corresponden al Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) las acciones de fiscalización, supervisión, evaluación, control y sanción en materia ambiental, en el marco de la Ley 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, y normas reglamentarias y conexas.

### **Artículo 9. Plan maestro**

El operador Privado promotor presentará al MINCETUR el Plan Maestro definitivo (puerto, ZAL, parque, corredores técnicos, fases y KPIs), incluyendo instrumentos de gestión ambiental y social (EVAP/EIA-d o los que correspondan), para su aprobación en un plazo no mayor a 120 días hábiles de acuerdo a Ley 32449.

### **Artículo 10. Iniciativa Privada**

Reconócese al operador privado promotor en promover la iniciativa privada correspondiente, debiendo sujetarse al procedimiento establecido en la Ley N.º 32449. Sustentando técnicamente ante la comisión responsable.

### **Artículo 11. Presentación de solicitud**

La persona jurídica nacional y promotor de la ZEEP podrá presentar ante la autoridad competente solicitud para el establecimiento de Zonas Económicas Especiales Privadas Portuarias Permanentes, conforme a los requisitos establecidos en la legislación aplicable a las Zonas Económicas Especiales Privadas y su reglamento.

La solicitud deberá contener, como mínimo:

- identificación y delimitación del área propuesta
- plan maestro de desarrollo
- modelo de negocio y esquema operativo
- inversión proyectada
- cronograma de implementación
- los estudios técnicos, económicos y legales que establezca la normativa aplicable.

### **Artículo 12. Ventana inicial de presentación de proyectos**

Dentro de los primeros ciento veinte (120) días calendario contados desde la entrada en vigencia de la presente ley, e Operador privado promotor podrá presentar solicitud para el establecimiento de Zonas Económicas Especiales Privada Portuarias Permanentes. La *solicitud* presentada dentro de dicho plazo tendrán prioridad en su evaluación respecto de aquellas presentadas con posterioridad.

### **Artículo 13. Principio de prelación por orden de presentación**

La solicitud será admitida y evaluada conforme al orden de su presentación ante la autoridad competente.

La primera solicitud que cumpla con los requisitos de admisibilidad establecidos en la legislación aplicable a las Zonas Económicas Especiales Privadas y su reglamento tendrá prioridad en el proceso de evaluación administrativa respecto a la misma área o ámbito territorial.

### **Artículo 14. Reserva del área durante el proceso de evaluación**

Una vez admitida a trámite una solicitud para el establecimiento de una Zona Económica Especial Privada Portuaria Permanente, el área geográfica propuesta quedará reservada durante el proceso de evaluación.

Durante dicho período, la autoridad competente no admitirá solicitudes de terceros que se superpongan total o parcialmente con el área objeto de evaluación, hasta la emisión de la decisión administrativa correspondiente conforme al procedimiento establecido en la legislación aplicable a las Zonas Económicas Especiales Privadas.

## **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

## **PRIMERA. Autoridad Zonal-Portuaria**

Créase una Autoridad Zonal-Portuaria de carácter coordinador/consultivo (MINCETUR, SUNAT, APN/MTC, GORE Áncash, Municipalidad) para seguimiento de permisos, interoperabilidad aduanera y cumplimiento HSE, sin perjuicio de las competencias de cada entidad.

## **SEGUNDA. Plazos y fases**

El cronograma de referencia comprende: Fase 0 (12–18 meses): Plan Maestro, estudios, permisos clave y proyecto de ley; Fase 1 (años 1–3): ZAL, puerto inicial y 50–70 ha industriales; Fase 2 (años 3–7): expansión a 250 ha y refuerzos portuarios; Fase 3 (años 7–15): escalamiento modular hacia 400–500 ha bajo demanda.

## **TERCERA. Georeferenciación de la ZEEPP**

El MINCETUR emitirá el Decreto Supremo de georeferenciación de la ZEEPP Huarmey en un plazo no mayor a 60 días hábiles desde la entrada en vigencia del reglamento

## **CUARTA. Informe de desempeño**

El operador privado deberá presentar informes semestrales de desempeño (operativo, fiscal, HSE, social) al MINCETUR, SUNAT, APN/MTC, GORE y Municipalidad, publicando una versión ejecutiva.

Lima, marzo de 2026.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL

La presente iniciativa legislativa se sustenta en los artículos 58, 59 y 60 de la Constitución Política del Perú, que consagran:

- La economía social de mercado como principio rector del desarrollo nacional.
- La promoción de la iniciativa privada y la libre competencia.
- El rol subsidiario del Estado en la actividad empresarial.

Asimismo, el artículo 44 de la Constitución establece como deber del Estado promover el bienestar general y el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. En ese marco, el Congreso de la República puede declarar de interés nacional proyectos estratégicos que impulsen la descentralización productiva y la competitividad del país, sin invadir competencias del Poder Ejecutivo ni alterar el régimen legal vigente.

### II. CONTEXTO NORMATIVO: LEY N° 32449

La Ley N° 32449 creó el Tratamiento Especial Tributario y Aduanero para las Zonas Económicas Especiales Privadas (ZEEP), estableciendo un régimen general habilitante que permite su implementación en cualquier punto del territorio nacional donde se justifique su relevancia estratégica.

Dicha ley no restringe la posibilidad de que las ZEEP integren componentes logísticos o portuarios, siempre que se respeten:

- El procedimiento administrativo de autorización.
- La delimitación por Decreto Supremo.
- La supervisión a cargo de MINCETUR y SUNAT.
- Las competencias sectoriales correspondientes.

presente iniciativa no modifica el régimen tributario ni aduanero previsto en la Ley N.º 32449, ni crea beneficios adicionales. Se limita a reconocer una modalidad funcional de ZEEP con integración logística-portuaria y a declarar su desarrollo de interés nacional.

### III. NECESIDAD DE UNA MODALIDAD PERMANENTE CON COMPONENTE LOGÍSTICO-PORTUARIO

El sistema portuario peruano presenta una alta concentración de operaciones en el Callao, generando congestión, sobrecostos logísticos y desequilibrios territoriales.

La integración de:

- Terminal portuario multipropósito,
- Zona de Actividades Logísticas (ZAL),
- Parque Industrial Exportador,

dentro de un recinto aduanero continuo bajo el régimen ZEEP, constituye una herramienta moderna de política económica utilizada en diversas jurisdicciones internacionales para:

- Reducir costos logísticos.
- Impulsar manufactura de valor agregado.
- Fomentar exportaciones no tradicionales.
- Descentralizar la inversión productiva.

La modalidad permanente garantiza estabilidad regulatoria de largo plazo, condición esencial para atraer inversión privada nacional e internacional intensiva en capital.

#### **IV. JUSTIFICACIÓN TERRITORIAL: HUARMEY**

La provincia de Huarney, en el departamento de Áncash, presenta condiciones geográficas y estratégicas favorables:

- Ubicación en el eje logístico Lima–Áncash.
- Conectividad directa con la Panamericana Norte.
- Proximidad a corredores mineros y agroexportadores.
- Disponibilidad de suelo industrial.
- Potencial marítimo para infraestructura portuaria.

Actualmente, la región depende logísticamente de puertos externos, generando sobrecostos y pérdida de competitividad.

El desarrollo de una ZEEP con integración logística-portuaria en Huarney permitiría:

- Reducir costos de transporte.
- Desarrollar encadenamientos productivos.
- Diversificar la estructura económica regional.
- Generar empleo formal.
- Atraer inversión extranjera directa.

#### **V. RESPETO A COMPETENCIAS SECTORIALES**

La presente iniciativa:

- No crea automáticamente una ZEEP.

- No otorga concesiones portuarias.
- No sustituye el procedimiento administrativo previsto en la Ley 32449.
- No altera competencias del MINCETUR, MTC, APN, MEF ni SUNAT.

La eventual autorización y delimitación se realizará conforme al procedimiento vigente, culminando, de corresponder, con Decreto Supremo.

La infraestructura portuaria deberá tramitarse conforme a la Ley del Sistema Portuario Nacional.

## VI. IMPACTO ECONÓMICO Y FISCAL

La norma no irroga gasto público adicional ni crea beneficios tributarios distintos a los previstos en la Ley N.º 32449.

El impacto económico esperado incluye:

- Incremento de inversión privada.
- Generación de empleo formal.
- Mayor base imponible futura.
- Descentralización productiva.

El régimen especial opera bajo un esquema de incentivos condicionados a inversión efectiva y generación de valor agregado.

## VII. SEGURIDAD JURÍDICA Y PREVISIBILIDAD

La creación de una modalidad específica dentro del marco existente fortalece la seguridad jurídica al:

- Mantener coherencia con la Ley 32449.
- No fragmentar el régimen.
- Garantizar predictibilidad normativa.
- Respetar el principio de reserva de ley en materia tributaria.

## VIII. CONCLUSIÓN

La presente iniciativa:

- Es constitucional.
- Es compatible con la Ley 32449.
- No genera distorsiones tributarias.
- No invade competencias del Ejecutivo.
- Impulsa descentralización productiva.
- Contribuye a la competitividad nacional.

La creación de una modalidad de Zona Económica Especial Privada Permanente con componente logístico-portuario constituye un instrumento estratégico de desarrollo territorial y modernización logística del país.

### **Identificación del Problema**

Actualmente, Huarmey cuenta con infraestructura básica de transporte terrestre, telecomunicaciones y energía eléctrica, pero carece de infraestructura portuaria multipropósito.

El único muelle existente pertenece al sector minero y no está habilitado para operaciones comerciales, lo que obliga a los exportadores de la zona a trasladar su carga hacia los puertos de Chimbote o Callao, generando sobrecostos logísticos promedio de USD 35 a 50 por tonelada exportada.

El tiempo promedio de transporte terrestre desde Huarmey al Callao es de 5 a 6 horas, y hacia Chimbote de 3 horas, lo que limita la competitividad de las empresas agroindustriales, pesqueras y manufactureras locales.

El desarrollo de una infraestructura portuaria local, integrada a una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), reduciría los costos de transporte y los tiempos de despacho, potenciando la producción regional y el flujo de comercio exterior.

En términos de conectividad energética, Huarmey se encuentra próxima a la línea de transmisión Mantaro–Chimbote, con disponibilidad de energía de media y alta tensión, así como acceso a fuentes de gas natural desde el sistema de transporte de Camisea.

En comunicaciones, la cobertura de fibra óptica de la Red Dorsal Nacional llega al área urbana y puede extenderse fácilmente hacia el polígono industrial portuario. El sistema portuario del Perú presenta una alta concentración operativa en el Callao, que moviliza más del 60 % de la carga nacional. Esta centralización genera congestión, altos costos y demoras en la cadena logística. Los puertos regionales —Chimbote, Salaverry y Eten (proyecto)— operan con infraestructura limitada y sin zonas francas adyacentes que permitan el procesamiento o reexportación de mercancías.

Huarmey, pese a su posición estratégica, no cuenta con un puerto comercial operativo. La costa es profunda y estable, lo que permitiría el diseño de un terminal multipropósito de gran calado, sin necesidad de dragados intensivos ni rompeolas de gran longitud.

El frente costero al sur de la bahía de Huarmey ofrece una plataforma natural para un muelle tipo espigón o “T”, con condiciones técnicas similares a las de Punta de Bombón (Arequipa) o Pucusana (Lima).

La ausencia de infraestructura logística limita la capacidad exportadora de la región y encarece las operaciones mineras, pesqueras y agroindustriales. Por ello, la creación de una ZEPP permitiría integrar la operación marítima, la transformación industrial y el despacho aduanero en un solo punto, optimizando la eficiencia de toda la cadena logística del norte central.

### **Brechas estructurales y oportunidades**

Brechas principales:

1. Falta de infraestructura portuaria comercial y logística.
2. Alta dependencia de la minería extractiva.
3. Limitada capacidad institucional local para atraer inversión privada.

Oportunidades estratégicas:

1. Condiciones geográficas y marítimas idóneas para un puerto profundo natural.
2. Amplias áreas costeras planas disponibles para uso industrial y logístico.
3. Proximidad a corredores mineros y agrícolas exportadores.
4. Acceso a energía, gas y red vial nacional.
5. Marco legal favorable (Ley 32449) para la ZEE por iniciativa privada.

Estas condiciones convierten a Huarmey en uno de los escenarios más favorables del litoral peruano para la instalación de una Zona Económica Portuaria Permanente, capaz de operar con eficiencia logística y atraer capital nacional e internacional.

### **Ubicación de la ZEEPP- Huarmey**

La ZEEPP-Huarmey se desarrolla junto al futuro Puerto Huarmey sobre aproximadamente 3,394 ha con proyección al norte del distrito, asegurando contigüidad logística entre muelle, ZAL y parque industrial en un recinto aduanero continuo.

Su objetivo es crear un polo de industrialización y comercio exterior que integre un terminal portuario multipropósito, una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), un Parque Industrial Exportador y servicios urbanos/tecnológicos, apalancando la Panamericana Norte (km 291/293) y la cercanía al Puerto Huarmey.

La estrategia persigue: (i) diversificar la economía regional con manufactura y tecnología, (ii) reducir costos logísticos con un puerto adyacente a la zona, (iii) atraer Inversión Extranjera Directa (IED) y empresas ancla de alto contenido tecnológico, y (iv) alinear el proyecto con el nuevo régimen de Zonas Económicas Especiales Privadas (Ley N° 32449) para asegurar estabilidad regulatoria, fiscal y aduanera. La visión final es formar una ciudad industrial planificada, con ecosistemas de I+D, formación de talento y clústeres exportadores

El polígono propuesto abarca 3 mil 394 hectáreas con proyección al norte de Huarmey, con topografía plana, condiciones geotécnicas aptas y disponibilidad de

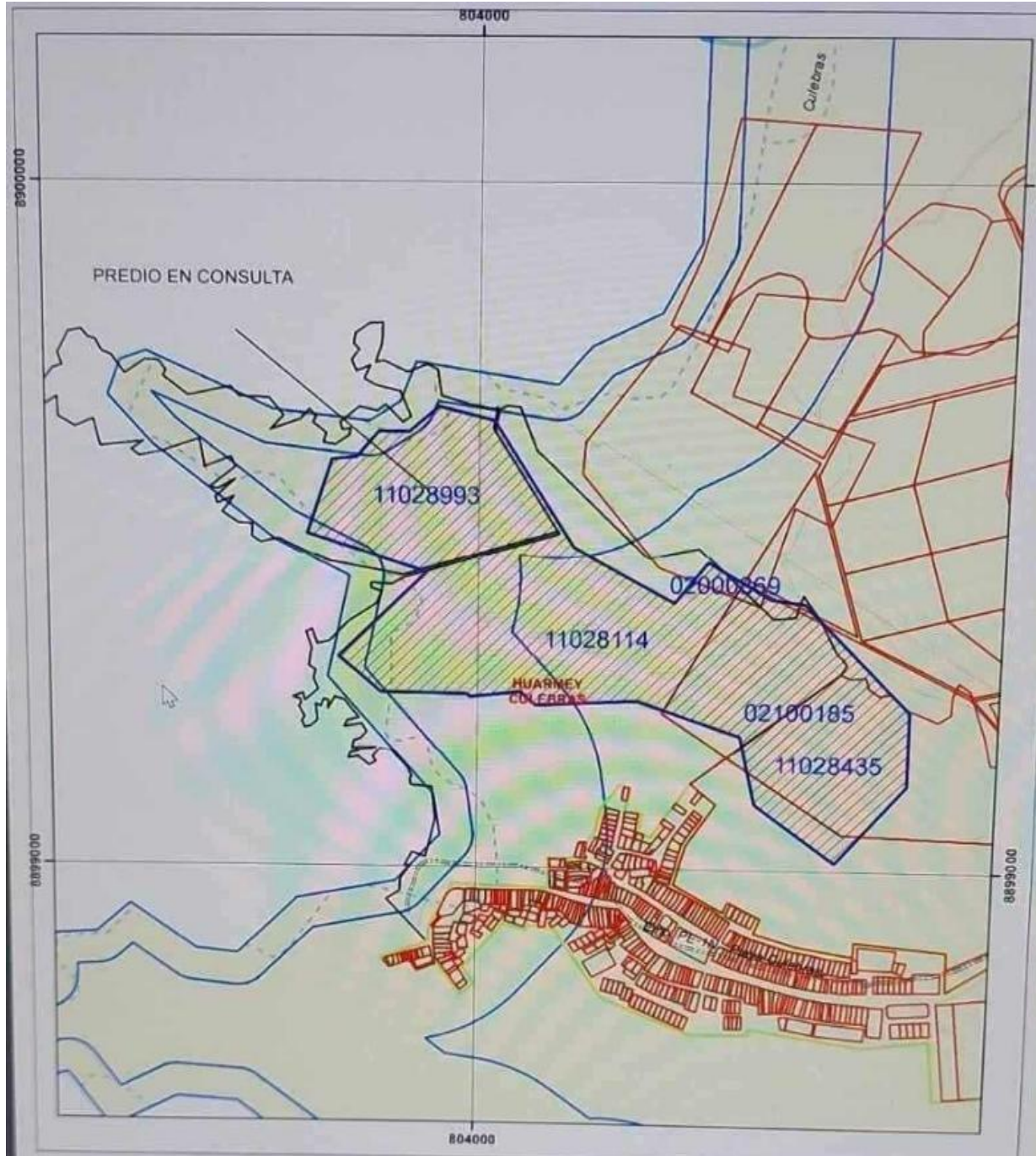
expansión. La Zonificación Funcional se organiza en cuatro piezas:

1. Terminal Portuario Multipropósito en el frente costero (Huarney), apto para contenedores, graneles y carga general.
2. Zona de Actividades Logísticas - ZAL (300 ha) con patios de contenedores, depósitos temporales, aduanas, consolidación/desconsolidación, y servicios 3PL/4PL.
3. Parque Industrial Exportador (250 ha iniciales) para manufactura avanzada, agroindustrial, metalmecánica, ensamblaje, electrónica/energía.
4. Servicios Complementarios Urbanos: vivienda técnica, capacitación, salud y soporte empresarial, con reservas para I+D y un hub de innovación.

Se establece un anillo vial industrial interno con accesos directos a la PE1N, áreas de servicios públicos (energía, agua, saneamiento, TIC), y reserva para posible aeródromo de carga en fases avanzadas.

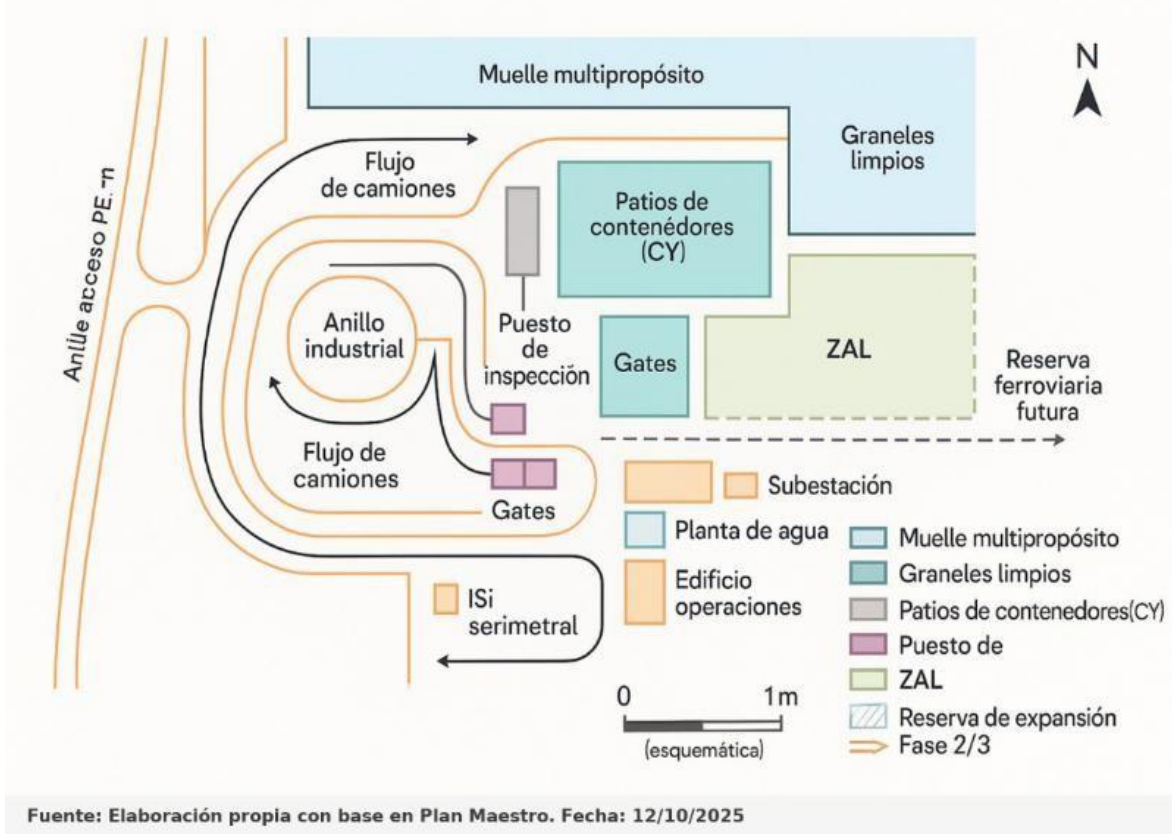
La conectividad territorial se robustece con: Panamericana Norte, rutas trasandinas Huarney– Aija–Recuay/Huaraz (integración costa-sierra), y la expectativa del Tren de la Costa (Tumbes– Tacna), cuyos estudios de factibilidad prevén paradas en la franja costera norte-centro. Chinecas aportará riego y producción agroexportadora en Áncash, aumentando oferta de insumos procesables en la ZEEPP. El sistema se concibe intermodal, con proyección a enlace ferroviario cuando el proyecto nacional madure. Desde el punto de vista territorial y registral, la tramitación de la georreferenciación se apoya en antecedentes catastrales y registrales sólidos. El informe técnico de SUNARP (noviembre de 2023) confirma la base gráfica y la consistencia de coordenadas UTM WGS84–17S para predios en el entorno de Huarney–Culebras, lo que respalda el proceso de delimitación del polígono maestro y el trazado de subzonas funcionales (puerto, ZAL, parque y servicios). Uno de los predios evaluados alcanza alrededor de 23,52 ha como referencia puntual; estos insumos sirven de apoyo cartográfico mientras se consolida la georreferenciación vía MINCETUR para la ZEEPP y, en paralelo, la ruta portuaria ante APN/MTC.





## ZEEPP Huarmey - Esquema de Ordenamiento y Flujos

Muelle multipropósito • CY • Granel limpio • ZAL • Gates • Anillo industrial • Reserva ferroviaria



### Viabilidad de la propuesta legislativa.

La creación de la Zona Económica Especial Portuaria Permanente de Huarmey (ZEEPP- Huarmey), se propone en el marco de la Ley N° 32449 – Ley de Zonas Económicas Especiales Privadas (ZEEP), proponiendo la emisión de una Ley Especial de Zona Económica Portuaria Permanente, se concibe como un complejo logístico-industrial portuario permanente, que articulará un terminal portuario multipropósito, una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y un Parque Industrial Exportador, bajo un régimen aduanero y tributario especial que incentive la inversión, las exportaciones y la industrialización descentralizada.

La creación de la ZEEPP-Huarmey responde a la necesidad de equilibrar la concentración portuaria y logística en el Callao, diversificando la oferta de infraestructura portuaria hacia zonas con alto potencial industrial, minero y agroexportador.

Huarmey, ubicado estratégicamente entre los puertos de Chimbote y Callao, posee una posición geográfica privilegiada para convertirse en un hub logístico portuario y manufacturero, con capacidad de conectar la producción regional con los mercados internacionales del Pacífico.

La Ley N° 32449 establece que las ZEEP son espacios geográficos delimitados del territorio nacional donde se otorga un tratamiento especial en materia tributaria, aduanera, laboral y administrativa, con el propósito de fomentar la competitividad, la innovación y el comercio exterior.

Entre sus aspectos más relevantes destacan:

- Creación por Ley y delimitación por Decreto Supremo, previa opinión favorable del MINCETUR, la SUNAT y el MEF.
- Administración privada, a cargo de un operador o promotor autorizado, con autonomía funcional y patrimonial.
- Régimen tributario y aduanero especial, que incluye exoneraciones temporales del Impuesto a la Renta, del IGV y de derechos arancelarios de importación, así como facilidades para la exportación y reexportación.
- Régimen laboral flexible y simplificado, sujeto al respeto de derechos fundamentales.
- Régimen de supervisión y control a cargo del MINCETUR y la SUNAT, en materia de comercio exterior y aduanas.
- Duración indefinida mientras se cumplan las condiciones de operación establecidas en la ley y en el contrato de administración.

En términos legales, el artículo 4 de la Ley 32449 permite la creación de zonas privadas “en cualquier punto del territorio nacional donde se justifique su relevancia estratégica, impacto económico y contribución al desarrollo regional”, sin restringir expresamente su aplicación al ámbito portuario, lo que habilita la figura de una Zona Económica Portuaria Permanente impulsadas por iniciativa privada.

La Ley N° 27943, que regula el Sistema Portuario Nacional (SPN), reconoce la participación del sector privado en la construcción, administración y operación de terminales portuarios mediante concesiones o autorizaciones especiales, bajo supervisión de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

El artículo 7 de dicha ley establece que las actividades portuarias pueden coexistir con otras de naturaleza logística o industrial, siempre que se garantice el cumplimiento de las normas de comercio exterior y aduanas. Asimismo, el artículo 14 autoriza la conformación de zonas logísticas adyacentes a puertos como parte

de los corredores económicos portuarios, lo que sienta la base jurídica para una zona franca portuaria.

La compatibilidad entre la Ley 27943 y la Ley 32449 se sustenta en tres principios:

1. No duplicidad de regímenes, sino integración funcional: el régimen portuario regula la operación marítima y logística, mientras que el régimen ZEEP regula los incentivos económicos y fiscales aplicables al área adyacente.
2. Complementariedad de competencias: la APN autoriza y fiscaliza la actividad portuaria; el MINCETUR regula el régimen de ZEE; y la SUNAT aplica los controles aduaneros y tributarios.
3. Subsidiariedad estatal: la Ley 32449 permite la creación de zonas impulsadas por iniciativa privada, coherente con el principio constitucional de economía social de mercado.

Por tanto, la ZEEPP-Huarmey se configura como una zona económica portuaria permanente, jurídicamente viable dentro del marco vigente, sin requerir modificación estructural del SPN, sino la emisión de una Ley Especial que precise su naturaleza portuaria y régimen de operación.

### **Articulación con la política nacional de competitividad y descentralización**

La creación de ZEE privadas de tipo portuario responde directamente a los objetivos del Plan Nacional de Competitividad y Productividad (PNCP) y del Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2021–2030, ambos emitidos por el Ministerio de la Producción y la Autoridad Portuaria Nacional, respectivamente.

El Eje Prioritario N° 4 del PNCP plantea la reducción de los costos logísticos al 25 % del PIB mediante la expansión de infraestructura intermodal y portuaria. Asimismo, el PNCP reconoce la necesidad de “puertos satélites” o nodos regionales que complementen al Callao y Chancay, facilitando el flujo de carga y descongestionando el sistema centralizado.

La ZEEPP-Huarmey se alinea plenamente con estos objetivos, al constituirse como instrumento de política pública para la descentralización productiva y logística, contribuyendo al fortalecimiento de la red portuaria nacional.

### **Beneficios de la creación de la ZEEP**

- Reducir significativamente los costos de transporte y tiempos de exportación.
- Establecer una plataforma para procesamiento, ensamblaje y reexportación de bienes.
- Atraer inversión extranjera directa en sectores de transformación industrial.
- Desarrollar encadenamientos productivos con pymes regionales.
- Generar empleo formal y valor agregado local.

El establecimiento de la ZEEPP-Huarmey transformará el perfil económico de la provincia, diversificando su base productiva, fortaleciendo el eje logístico norte y generando plusvalías urbanas equivalentes a un incremento anual del 1,5 % en el valor del suelo industrial y urbano.

La ZEEPP-Huarmey es económicamente viable, fiscalmente sostenible y socialmente rentable. La aprobación de una Ley Especial permitirá acelerar su implementación, reducir incertidumbre jurídica y atraer inversión internacional de manera inmediata. La zona contribuirá a la descentralización industrial del Perú, generando encadenamientos logísticos y productivos que aumentarán la competitividad de toda la macroregión centro-norte. El modelo es replicable en otras zonas costeras y constituye un precedente para la modernización del marco nacional de Zonas Económicas Especiales.

### **El modelo territorial propuesto para la ZEEPP-Huarmey contempla cuatro componentes complementarios:**

1. Terminal Portuario Multipropósito: muelle tipo espigón de 750 metros de largo, con 220 metros de ancho, capaz de atender naves de hasta 100 000 DWT, y un rompeolas de no más de 3 000 ml.
2. Zona de Actividades Logísticas (ZAL): 300 hectáreas destinadas a almacenamiento, consolidación, distribución y servicios intermodales.
3. Parque Industrial Exportador (PIE): 250 hectáreas para manufactura, ensamblaje, agroindustria, metalmecánica, biotecnología y producción de bienes intermedios.
4. Área de Servicios Complementarios: oficinas, aduanas, capacitación, vivienda técnica y equipamientos de apoyo.

La integración de estos componentes generará una sinergia logística e industrial, con un modelo de “puerto productivo” similar al de Liepāja (Letonia) o Kyaukphyu (Myanmar), donde la actividad portuaria es el catalizador de la producción local.

El flujo de carga estimado para el puerto de Huarmey es de 150.000 TEU en el año 5, con crecimiento sostenido de 5 % anual en la primera década. La operación plena proyecta 250 hectáreas ocupadas por industrias exportadoras hacia el año 20.

### **Impacto territorial y urbano**

La instalación de la ZEEPP-Huarmey generará un efecto transformador sobre la estructura territorial de la provincia. Se prevé:

- Revalorización de la tierra industrial y urbana en 1,5 % anual.

- Expansión del área urbana planificada en más de 1.200 hectáreas.
- Desarrollo de un polo de servicios portuarios, energéticos y tecnológicos.
- Mejora en la recaudación municipal y en la provisión de servicios básicos.

Además, la creación de un fideicomiso de gestión urbana y territorial permitirá reinvertir las plusvalías en infraestructura local, siguiendo el modelo de reinversión urbana aplicado en zonas portuarias internacionales como Hainan o Zamboanga.

El diagnóstico territorial y económico confirma que Huarmey reúne todas las condiciones técnicas, geográficas y legales para convertirse en el nuevo polo portuario e industrial del centro-norte del Perú.

Sus ventajas comparativas —profundidad marítima, disponibilidad de suelo, conectividad terrestre, acceso energético y régimen jurídico favorable— conforman un escenario ideal para la instalación de una Zona Económica Portuaria Permanente de iniciativa privada.

La ZEEPP-Huarmey permitirá integrar la logística, la industria y el comercio exterior en un solo ecosistema productivo, reduciendo brechas históricas y generando empleo, inversión y valor agregado sostenible. Este diagnóstico territorial constituye la base para las evaluaciones económicas, fiscales y beneficio–costo desarrolladas en este informe.

### **Ubicación estratégica de la ZEEP de Huarmey**

La creación de la Zona Económica Especies Permanente de Huarmey, se encuentra ubicada en El distrito y provincia de Huarmey, perteneciente al departamento de Áncash, se encuentra ubicado en el litoral central del Perú, aproximadamente a 290 kilómetros al norte de Lima. Su localización geográfica — en la transición entre el eje metropolitano de Lima–Callao y el corredor industrial y minero de Áncash— le otorga un valor estratégico excepcional para el desarrollo de una plataforma logística y portuaria de alcance regional.

El territorio de Huarmey posee un extenso frente costero con topografía plana, suelos aptos para infraestructura y una costa sin interferencias urbanas significativas, lo que facilita la instalación de grandes complejos industriales y logísticos. Su cercanía a la Carretera Panamericana Norte, la Red Vial Nacional PE-1N y las conexiones transversales con el corredor minero de Huaraz–Recuay–Antamina le confieren ventajas únicas en términos de accesibilidad y conectividad multimodal.

En la zona proyectada para la ZEEPP-Huarmey, el relieve es plano y de baja altitud, con condiciones geotécnicas estables y áreas disponibles de expansión. La franja costera adyacente al proyecto tiene una extensión superior a 3.394 hectáreas, de las cuales alrededor de 720 hectáreas son aptas para uso logístico, industrial o de apoyo portuario

En comunicaciones, la cobertura de fibra óptica de la Red Dorsal Nacional llega al área urbana y puede extenderse fácilmente hacia el polígono industrial portuario. La economía de Huarmey está dominada por tres sectores principales:

1. Minería y energía, con la presencia del gasoducto de Camisea y la operación minera Antamina, que utiliza la zona como punto de embarque para concentrado.
2. Pesca y procesamiento de productos hidrobiológicos, con pequeñas plantas en la franja costera, pero sin puerto industrial habilitado.
3. Agroindustria y manufactura ligera, en crecimiento, con potencial para exportar productos procesados, frutas, hortalizas y derivados pesqueros.

El valor bruto de producción provincial se estima en USD 1.100 millones anuales, de los cuales cerca del 70 % corresponde a la minería. Esta concentración en un solo sector representa un riesgo estructural que la ZEPP-Huarmey busca mitigar, impulsando la diversificación productiva mediante la instalación de industrias manufactureras, metalmecánicas, agroindustriales y logísticas.

El potencial de integración industrial se extiende hacia los departamentos de Áncash, La Libertad y Lima Provincias, generando una masa crítica de productores y exportadores que podrían beneficiarse del régimen de zona franca y de la infraestructura portuaria propuesta.

### **Beneficios de la ubicación de ZEPP de Huarmey**

El sistema portuario del Perú presenta una alta concentración operativa en el Callao, que moviliza más del 60 % de la carga nacional. Esta centralización genera congestión, altos costos y demoras en la cadena logística. Los puertos regionales —Chimbote, Salaverry y Eten (proyecto)— operan con infraestructura limitada y sin zonas francas adyacentes que permitan el procesamiento o reexportación de mercancías.

Huarmey, pese a su posición estratégica, no cuenta con un puerto comercial operativo. La costa es profunda y estable, lo que permitiría el diseño de un terminal multipropósito de gran calado, sin necesidad de dragados intensivos ni rompeolas de gran longitud.

El frente costero al sur de la bahía de Huarmey ofrece una plataforma natural para un muelle tipo espigón o “T”, con condiciones técnicas similares a las de Punta de Bombón (Arequipa) o Pucusana (Lima).

La ausencia de infraestructura logística limita la capacidad exportadora de la región y encarece las operaciones mineras, pesqueras y agroindustriales. Por ello, la creación de una ZEPP permitiría integrar la operación marítima, la transformación industrial y el despacho aduanero en un solo punto, optimizando la eficiencia de toda la cadena logística del norte central.

## Legislación Comprada de Zonas Económicas Portuarias:

**Colombia** Ley 1004 del 2005, Las zonas francas de Colombia se dividen en tres categorías principales:

- **Zonas francas permanentes:** Son áreas delimitadas que acogen a varios usuarios industriales y comerciales y se benefician de un régimen fiscal, aduanero y comercial especial. Para operar en una zona franca permanente, las empresas deben cumplir con los requisitos de inversión y creación de empleo durante los primeros cinco años del proyecto. Estos criterios varían en función del valor total de los activos de la empresa.
- **Zonas francas permanentes especiales:** En ellas solo puede operar un único usuario industrial, pero se mantienen las ventajas fiscales y aduaneras. Estas zonas están destinadas a proyectos de inversión que prometen tener un gran impacto económico y social. Los requisitos de inversión y creación de empleo deben cumplirse en un plazo de tres años a partir de la declaración de la zona franca.
- **Zonas francas temporales:** Estas zonas son importantes para ferias, exposiciones, seminarios y congresos relevantes para la economía y el comercio internacional.

Entre las ventajas de operar en una zona franca colombiana se encuentra un tipo impositivo fijo del 20 % para el impuesto de sociedades, muy por debajo del 35 % que se aplica en el resto del país. Además, las mercancías importadas a estas zonas están exentas del pago del impuesto sobre el valor añadido (normalmente del 19 %) y las importaciones permanecen libres de aranceles mientras se encuentren en las zonas francas.

**Chile** Ley 15.921 Zonas Francas de Iquique y Punta arenas. Funcionan como áreas exentas de ciertos tributos aduaneros y del IVA para impulsar el comercio, la inversión y el desarrollo en los extremos norte y sur del país. Permiten la comercialización, industrialización y almacenamiento de mercancías extranjeras con beneficios tributarios.

Tanto Iquique como Punta Arenas sirven como centros neurálgicos para las empresas que se dedican a la importación, compra, almacenamiento, procesamiento y comercio de mercancías, todo ello libre de impuestos. Estas zonas son auténticos paraísos para las compras, donde se ofrece de todo, desde perfumes hasta aparatos eléctricos, pasando por ropa y juguetes, a precios muy atractivos. Sin embargo, las generosas exenciones fiscales no se aplican a productos «más sofisticados», como los artículos de lujo, los productos pirotécnicos, el tabaco o las bebidas alcohólicas, que siguen estando sujetos a impuestos especiales.

**Argentina** Ley 24331/1994 Ley de Zonas Francas, establece que estas zonas son áreas estratégicamente delimitadas destinadas a promover el comercio internacional. En estas zonas, las empresas disfrutan de exenciones fiscales y pueden utilizar instalaciones especiales para el almacenamiento, la manipulación y la distribución, lo que facilita el comercio, el transbordo y la reexportación de mercancías. Entre los sectores más importantes de estas zonas se encuentran las tecnologías de la información, la industria automovilística, la industria textil, la industria química, la industria alimentaria y la logística.

**Bolivia** Decreto N° 2779 Zonas Francas Industriales y Zonas Francas Comerciales.

**Brasil** Más de 20 zonas francas, entre ellas una zona principal y varias zonas de procesamiento de exportaciones (Zonas de Processamento de Exportação, ZPE), creadas específicamente para reducir los impuestos y ofrecer una mayor libertad regulatoria. El objetivo de estas zonas es promover el desarrollo de diferentes regiones del país y, al mismo tiempo, maximizar la competitividad de las empresas brasileñas, ofreciéndoles incentivos a través de ubicaciones estratégicas para acceder a importantes mercados globales como América Latina, América del Norte, Europa y Asia. La más conocida de estas zonas es la Zona Franca de Manaus, que ofrece una serie de exenciones fiscales que reducen considerablemente la elevada presión fiscal de Brasil, especialmente en el ámbito de los impuestos sobre sociedades. Entre los incentivos más importantes se encuentran:

- Una reducción del impuesto de importación de hasta el 88 %.
- Una exención total del impuesto sobre productos industriales (IPI).
- Una reducción del 75 % en el impuesto de sociedades (IRPJ), que normalmente es del 34 %.
- Una exención de los impuestos PIS/Pasep y Cofins para las transacciones nacionales.

**Ecuador** Las zonas francas ecuatorianas se definen ahora como áreas geográficas claramente delimitadas dentro del territorio nacional y están sujetas a regímenes especiales en ámbitos como el comercio exterior, las aduanas, los impuestos, las finanzas, la agricultura, la tecnología y el tratamiento del capital.

Sin embargo, las actividades que dañan el medio ambiente están estrictamente prohibidas. Esto significa que ni la minería, ni la explotación de hidrocarburos, ni la producción de armas están permitidas dentro de estas zonas.

**Uruguay** Ley 15921 Ley de Zonas Francas. Las empresas disfrutan de total libertad para realizar una amplia gama de actividades, que van desde el comercio y el almacenamiento

hasta el montaje de mercancías. Esto se hace con total exención de todos los impuestos nacionales, tanto los existentes como los que puedan introducirse en el futuro.

Por lo tanto, las empresas que operan en las zonas francas uruguayas no tienen que preocuparse por los aranceles de importación y exportación ni por el impuesto sobre los ingresos de las actividades económicas, que normalmente ascendería al 25 % de la facturación neta. Asimismo, están exentas del impuesto sobre la distribución de dividendos (7 %), el impuesto sobre el patrimonio (1,5 %) y el impuesto sobre el valor añadido (22 % en el resto del país).

Sin embargo, la exención fiscal no se aplica a las cotizaciones a la seguridad social de los trabajadores locales. Estas deben pagarse según las normas vigentes en Uruguay, que oscilan entre el 18,1 % y el 23,1 % para los trabajadores, y el 12,625 % para los empleadores. Los empleados extranjeros pueden optar por tributar según el régimen fiscal de no residentes (12 % sobre sus salarios) y no pagar cotizaciones a la seguridad social.

Otra norma establece que las empresas que operan en zonas francas uruguayas deben contratar al menos al 75 % de su plantilla con ciudadanos uruguayos, ya sea por ciudadanía natural o jurídica. Al menos un empleado y una oficina deben estar ubicados dentro de una de las zonas francas

**México** Las empresas pueden beneficiarse tanto de las zonas francas como de las zonas económicas especiales (ZEE), diseñadas específicamente para promover el crecimiento económico mediante incentivos atractivos. Las ZEE ofrecen un entorno empresarial muy favorable, especialmente para sectores como la industria automovilística, la química, la agricultura, la electrónica y la tecnología. Entre las principales ventajas se incluyen:

- Reducción del impuesto de sociedades (30 %): las empresas de las ZEE disfrutan de una exención fiscal del 100 % durante los primeros 10 años y del 50 % durante los 5 años siguientes.
- IVA del 0 % (16 %): los bienes y servicios en las ZEE están sujetos a una imposición del 0 % siempre que sean proporcionados por empresas con sede en México.
- Incentivos para la seguridad social: créditos fiscales sobre las cotizaciones patronales, con un descuento del 50 % durante los primeros 10 años y del 25 % durante los 5 años siguientes.
- Régimen especial para las aduanas: exenciones fiscales para las importaciones y exportaciones, con procedimientos acelerados y tarifas reducidas.
- Exención del uso de propiedad federal: las empresas de las ZEE no tienen que pagar tasas por el uso de propiedad federal

## I. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no genera, ni ocasiona gasto el erario nacional toda vez que su ejecución se realiza dentro la Ley Ley 32449 Ley que crea el Tratamiento Tributario y Aduanero para las Zonas Económicas Especiales Privadas (ZEEP).

La Evaluación Económica demuestra que el proyecto presenta un Valor Neto Actual Económico (ENPV) de USD 3.320 millones, una Tasa Interna de Retorno Económica (EIRR) de 15,6 %, y una relación Beneficio–Costo (B/C) de 3,66.

El análisis de sensibilidad confirma la robustez del modelo: incluso con un incremento del 20 % en el CAPEX o una reducción del 25% en la demanda portuaria, la relación B/C se mantiene superior a 1,8.

En la Evaluación Beneficio–Costo de la Ley Especial, el valor neto regulatorio asciende a USD 980 millones, con una TIR regulatoria del 19,8 % y una relación B/C de 4,1, demostrando que la aprobación legislativa es económica y socialmente rentable.

- La ZEEPP-Huarmey generaría un valor agregado total de USD 5.180 millones a valor presente, equivalente al 0,18 % del PIB nacional acumulado durante el periodo de análisis.
- Se crearían 15.700 empleos formales (5.900 directos y 9.800 indirectos e inducidos), contribuyendo a elevar en 1,2 puntos porcentuales la tasa de formalidad del empleo en Áncash.
- La inversión total proyectada asciende a USD 280 millones en infraestructura portuaria, logística e industrial, con una inversión extranjera directa inducida superior a USD 1.250 millones.
- Las exportaciones anuales alcanzarían USD 700 millones hacia 2035, principalmente en agroindustria, metalmecánica y manufactura ligera.
- El ahorro logístico promedio sería de USD 22 por TEU y USD 6 por tonelada agroindustrial, reduciendo la brecha de competitividad logística del centro-norte peruano.

La instalación de la ZEEPP-Huarmey generará un efecto transformador sobre la estructura territorial de la provincia. Se prevé:

- Revalorización de la tierra industrial y urbana en 1,5 % anual.
- Expansión del área urbana planificada en más de 1.200 hectáreas.
- Desarrollo de un polo de servicios portuarios, energéticos y tecnológicos.
- Mejora en la recaudación municipal y en la provisión de servicios básicos.

Además, la creación de un fideicomiso de gestión urbana y territorial permitirá reinvertir las plusvalías en infraestructura local, siguiendo el modelo de reinversión urbana aplicado en zonas portuarias internacionales como Hainan o Zamboanga.

El diagnóstico territorial y económico confirma que Huarmey reúne todas las condiciones técnicas, geográficas y legales para convertirse en el nuevo polo portuario e industrial del centro-norte del Perú.

Sus ventajas comparativas —profundidad marítima, disponibilidad de suelo, conectividad terrestre, acceso energético y régimen jurídico favorable— conforman un escenario ideal para la instalación de una Zona Económica Portuaria Permanente de iniciativa privada.

La ZEEPP-Huarmey permitirá integrar la logística, la industria y el comercio exterior en un solo ecosistema productivo, reduciendo brechas históricas y generando empleo, inversión y valor agregado sostenible. Este diagnóstico territorial constituye la base para las evaluaciones económicas, fiscales y beneficio–costo desarrolladas en este informe.

## **II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

La proposición legislativa no afecta ni se contrapone con lo establecido por nuestra Carta Magna, ni con la normatividad vigente, por el contrario, su impacto será beneficioso, con la creación del proyecto de ZEEPP – Huarmey se fundamenta en los artículos 58, 59 y 60 de la Constitución Política del Perú, que establecen:

- La economía social de mercado como principio rector del desarrollo económico.
- La promoción de la iniciativa privada y la libre competencia.
- El rol subsidiario del Estado en la actividad empresarial.

La creación de la ZEEPP-Huarmey, bajo gestión privada, se ajusta plenamente a estos principios, pues no genera monopolios ni privilegios injustificados, sino que promueve inversión, empleo y desarrollo en áreas de bajo dinamismo económico.

Además, el proyecto respeta el principio de neutralidad fiscal, dado que las exoneraciones se compensan con los ingresos inducidos por las actividades económicas generadas, tal como se demostrará en este Informe.

## **III. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL**

La presente iniciativa legislativa guarda relación con los siguientes Políticas del Estado:

**Política 17:** Afirmación de la economía social de mercado

**Política 18:** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

**Política 19:** Desarrollo sostenible y gestión ambiental

**Política 20:** Desarrollo de la ciencia y la tecnología

**Política 22:** Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad.