



NILZA MERLY CHACÓN TRUJILLO
Congresista de la República

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA
DE NECESIDAD PÚBLICA E
INTERÉS NACIONAL EL NUEVO
TERMINAL PORTUARIO DE
CHIMBOTE, UBICADO EN EL
DEPARTAMENTO DE ÁNCASH.**

El Grupo Parlamentario **FUERZA POPULAR**, a iniciativa de la congresista **NILZA MERLY CHACÓN TRUJILLO**, en ejercicio del derecho a iniciativa de formación de leyes que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y en concordancia con los artículos 22° inciso c), 67°, 74°, 75° y, 76° del Reglamento del Congreso de la República, ponen a consideración el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE, UBICADO EN EL DEPARTAMENTO DE ÁNCASH.

ARTÍCULO ÚNICO. DECLARACIÓN DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL.

Declárase de necesidad pública e interés nacional el Nuevo Terminal Portuario de Chimbote, ubicado en la Provincia del Santa, departamento de Áncash, por su importancia estratégica para el fortalecimiento de la infraestructura portuaria nacional, la competitividad logística, el comercio exterior, la integración productiva de la macro región centro norte y el desarrollo económico y social del país.

Lima, 7 de mayo de 2026

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El departamento de Áncash posee una ubicación estratégica dentro del corredor económico centro norte del país. Su territorio articula las actividades mineras, pesqueras, agroindustriales, manufactureras, comerciales y logísticas que requieren de una infraestructura portuaria moderna, eficiente y competitiva. Sin embargo, la capacidad actual del puerto de Chimbote no responde plenamente al potencial productivo de la región ni a las necesidades de una economía nacional cada vez más vinculada al comercio exterior, a la exportación de productos con mayor valor agregado y a la integración de cadenas logísticas regionales.

En ese orden de ideas, el Nuevo Terminal Portuario de Chimbote constituye una oportunidad concreta para superar esta limitación histórica. Según la información difundida por PROINVERSIÓN el pasado 4 de mayo¹, el proyecto será desarrollado bajo la modalidad de Asociación Público-Privada y se encuentra dentro de la cartera de proyectos de infraestructura portuaria promovidos por el Estado. La ficha oficial de PROINVERSIÓN registra el proyecto “TP Chimbote” como una APP ubicada en Áncash, con una inversión estimada de US\$ 353.8 millones y adjudicación directa prevista para el tercer trimestre de 2026².

La importancia del proyecto ha sido reforzada por PROINVERSIÓN al informar que el Nuevo Terminal Portuario de Chimbote debe ser declarado de interés nacional a la brevedad, destacando que permitirá multiplicar por 900 la capacidad de atención de carga “contenedorizada del puerto” y fortalecer sectores como la minería, la pesca y la agroindustria. Esta información confirma que no se trata de una obra aislada, sino de una infraestructura logística de alcance nacional, con impacto directo en la competitividad de Áncash y de otras zonas productivas vinculadas al centro y norte del país.

El diario Gestión también ha registrado en su edición del 5 de mayo, la importancia económica del proyecto, señalando que el puerto de Chimbote “entra al radar mundial” y que la iniciativa contempla una inversión cercana a los US\$ 300 millones, incluyendo la modernización integral del muelle actual, la construcción de un muelle especializado para contenedores, grúas pórtico modernas y nuevos patios de almacenamiento. La difusión en un medio económico especializado evidencia que el proyecto ya no solo tiene relevancia regional, sino que comienza a ser observado como una oportunidad de inversión portuaria dentro del mercado logístico nacional e internacional.

¹ PROINVERSIÓN. (2026, 4 de mayo). *Nuevo Terminal Portuario de Chimbote será declarado de interés en mayo*. Gobierno del Perú.

<https://www.gob.pe/institucion/proinversion/noticias/1387034-proinversion-nuevo-terminal-portuario-de-chimbote-sera-declarado-de-interes-en-mayo>

² PROINVERSIÓN. (s. f.). *TP Chimbote – ficha del proyecto*. Invest in Peru.
<https://info.investinperu.pe/proyectos-mapa-event/tp-chimbote/>

Actualmente, el Perú enfrenta el desafío de consolidar una red portuaria más equilibrada. El desarrollo de grandes infraestructuras como el puerto de Chancay, el Callao, Paita, Matarani y otros terminales ha demostrado que la competitividad del país depende de su capacidad para reducir costos logísticos, ampliar la oferta portuaria, desconcentrar operaciones y conectar zonas productivas con mercados internacionales.

En ese contexto, Chimbote puede convertirse en un nodo estratégico para la salida de carga minera, pesquera, agroindustrial e industrial, especialmente si se articula con corredores viales, zonas productivas, parques industriales y cadenas de exportación.

II. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El problema público que le da un sustento válido a la presente iniciativa radica en la insuficiente capacidad logística y portuaria de Chimbote frente al potencial productivo de Áncash y de la macro región centro norte. A pesar de que Chimbote posee una ubicación privilegiada y una tradición económica vinculada a la pesca, la industria, la minería y el comercio, su infraestructura portuaria requiere de una urgente modernización para responder a las demandas actuales del comercio exterior, y de las cadenas logísticas modernas.

La falta de un terminal portuario moderno genera efectos negativos en varios niveles. En primer lugar, limita la capacidad de Áncash para insertarse de manera más competitiva en los mercados internacionales. En segundo lugar, incrementa la dependencia de otros terminales portuarios, lo que puede elevar costos logísticos, ampliar tiempos de traslado y reducir la eficiencia de los productores regionales. En tercer lugar, impide aprovechar plenamente el potencial exportador de sectores como la agroindustria, la pesca, la minería y la manufactura. En cuarto lugar, restringe la posibilidad de convertir a Chimbote en un verdadero eje de integración económica entre la costa, la sierra y la selva centro norte.

La problemática también tiene una dimensión territorial. Áncash no puede seguir siendo vista únicamente como una región productora de recursos, sino como un territorio con capacidad de generar infraestructura estratégica, empleo, inversión privada, servicios logísticos, encadenamientos productivos y mayor valor agregado. Para ello, necesita infraestructura habilitante. Un puerto moderno no solo sirve para embarcar o desembarcar carga; también ordena el territorio, atrae inversión, mejora la conectividad, crea servicios auxiliares, impulsa almacenes, transporte, comercio, industria y empleo formal.

El Estado ya ha reconocido la importancia del proyecto al incorporarlo dentro del portafolio de PROINVERSIÓN y al impulsarlo bajo la modalidad APP (asociación público-privada). Sin embargo, una declaración legal de necesidad pública e interés nacional permitiría reforzar el respaldo político e institucional del Congreso de la República, sin sustituir la función técnica de las entidades competentes.

Se trata de una norma declarativa, de naturaleza promocional, que expresa una prioridad pública y contribuye a la predictibilidad del proyecto frente a inversionistas, autoridades nacionales, gobiernos regionales, locales y la ciudadanía.



Foto extraída del diario Gestión.

Diario Gestión. (2026, 5 de mayo). *Puerto de Chimbote entra al radar mundial: proyecto será declarado de interés este mes*. Gestión. <https://gestion.pe/economia/puerto-de-chimbote-entra-al-radar-mundial-proyecto-sera-declarado-de-interes-este-mes-noticia/>

III. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La presente iniciativa legislativa se justifica porque el Nuevo Terminal Portuario de Chimbote representa una infraestructura estratégica para el desarrollo nacional. Su ejecución permitiría ampliar la capacidad portuaria del país, mejorar la competitividad logística de Áncash, fortalecer el comercio exterior y generar mejores condiciones para la inversión privada. La declaratoria de necesidad pública e interés nacional resulta pertinente porque coloca al proyecto dentro de las prioridades públicas del Estado, sin ordenar gasto, sin modificar competencias sectoriales y sin imponer obligaciones operativas específicas al Poder Ejecutivo.

El carácter declarativo de la propuesta es jurídicamente viable. La fórmula legal contiene un solo artículo, conforme a la naturaleza de este tipo de iniciativas, y se limita a

reconocer la importancia pública del proyecto³. No crea una entidad, no autoriza transferencias presupuestales, no establece procedimientos administrativos, no modifica contratos, no aprueba estudios técnicos ni sustituye las competencias de PROINVERSIÓN, la Autoridad Portuaria Nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones u otras entidades competentes.

La iniciativa también es oportuna. PROINVERSIÓN ha informado que el proyecto será declarado de interés en mayo y que su adjudicación directa está prevista para el tercer trimestre de 2026. Por tanto, el pronunciamiento legislativo puede acompañar institucionalmente una etapa decisiva del proceso de promoción de la inversión privada, fortaleciendo la señal de respaldo público al proyecto.

La propuesta, además, tiene una alta rentabilidad social potencial. Un puerto moderno puede contribuir a reducir costos logísticos, mejorar tiempos de atención de carga, atraer operadores especializados, impulsar empleo directo e indirecto, dinamizar servicios conexos, fortalecer la recaudación asociada a mayor actividad económica y consolidar a Chimbote como un nodo logístico de alcance Macroregional.

En términos políticos y territoriales, la iniciativa permite reivindicar el rol de Áncash en la agenda nacional de infraestructura. La finalidad de la propuesta es promover su priorización institucional, visibilizar su importancia estratégica y reforzar su tratamiento como infraestructura clave para el desarrollo económico nacional, sin crear obligaciones presupuestales directas ni invadir competencias del Poder Ejecutivo.

IV. MARCO LEGAL

La presente iniciativa se sustenta en el siguiente marco normativo:

1. Constitución Política del Perú.

- Artículo 58. Reconoce la economía social de mercado y establece que la iniciativa privada es libre.
- Artículo 59. Dispone que el Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de empresa, comercio e industria.
- Artículo 60. Reconoce el rol subsidiario del Estado y la posibilidad de promover actividad empresarial bajo condiciones constitucionales.
- Artículo 73. Regula los bienes de dominio público, entre los cuales se encuentran las infraestructuras portuarias sujetas a régimen especial.
- Artículo 107. Reconoce el derecho de iniciativa legislativa de los congresistas de la República.

³ Congreso de la República del Perú. (2021). *Manual de Técnica Legislativa* (3.ª ed.). Congreso de la República del Perú. <https://www.congreso.gob.pe/Docs/biblioteca/files/manual-tecnica-legislativa-3aedicion.pdf>

2. Decreto Legislativo 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos.

- Norma que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público-Privadas (APP) y Proyectos en Activos, aplicable a proyectos de infraestructura y servicios públicos promovidos por el Estado.

3. Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

- Establece el marco general para el desarrollo, administración, operación y promoción del sistema portuario nacional, reconociendo la importancia de la infraestructura portuaria para el comercio exterior, la competitividad y el desarrollo económico del país.

4. Plan Nacional de Desarrollo Portuario

- Instrumento de planificación sectorial que orienta el desarrollo del sistema portuario nacional y la articulación de la infraestructura portuaria con las necesidades logísticas, productivas y comerciales del país.

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

No se ha encontrado en el portal del congreso de la República ningún proyecto que colisione ni con el objeto ni con la finalidad de la presente iniciativa legislativa.

Proyecto de Ley	Fecha de Presentación	Título	Estado
13305/2025-CR	21/11/2025	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	EN COMISIÓN
01857/2021-CR	26/04/2022	LEY QUE PROMUEVE LA INVERSIÓN EN LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE	Orden del Día

VI. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

La propuesta contiene un artículo único mediante el cual se declara de necesidad pública e interés nacional el Nuevo Terminal Portuario de Chimbote, ubicado en el departamento de Áncash.

La fórmula legal ha sido redactada en presente indicativo, con lenguaje claro, preciso y directo, conforme a los criterios del Manual de Técnica Legislativa, que recomienda claridad, sencillez, concisión y precisión en el contenido de la ley.

La declaración se sustenta en su importancia estratégica para el fortalecimiento de la infraestructura portuaria nacional, la competitividad logística, el comercio exterior, la integración productiva de la macro región centro norte y el desarrollo económico y social del país.

VII. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Involucrados	Beneficios	Costos
Estado peruano	Refuerza la priorización de un proyecto estratégico de infraestructura portuaria. Mejora la señal institucional frente a inversionistas y entidades públicas involucradas. Contribuye a la política nacional de competitividad logística y promoción de inversión privada.	No genera gasto público directo, pues la norma es declarativa y no dispone asignaciones presupuestales.
PROINVERSIÓN	Fortalece la visibilidad institucional del proyecto dentro del portafolio APP. Contribuye a generar mayor interés de potenciales inversionistas nacionales e internacionales.	No genera costos adicionales, porque la entidad mantiene sus competencias ordinarias conforme al marco APP.
Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Autoridad Portuaria Nacional	Refuerza el alineamiento político-institucional de un proyecto portuario estratégico. Contribuye a la planificación del sistema portuario nacional.	No impone nuevas obligaciones operativas ni presupuestales.
Gobierno Regional de Áncash y gobiernos locales vinculados	Mejora la posición territorial de Áncash como eje logístico, productivo y comercial. Puede favorecer futuras inversiones complementarias en accesos, servicios, ordenamiento urbano e infraestructura conexas.	No genera gasto obligatorio; cualquier intervención futura deberá sujetarse a disponibilidad presupuestal y normativa vigente.
Sector privado e inversionistas	Mayor predictibilidad política e institucional respecto de la relevancia pública del proyecto. Posibilidad de participar en un proyecto APP de impacto nacional.	No genera costos normativos directos.
Productores mineros, pesqueros, agroindustriales e industriales	Potencial reducción de costos logísticos, mejor acceso a servicios portuarios modernos y mayor competitividad exportadora.	No genera costos directos por la aprobación de la ley.

Involucrados	Beneficios	Costos
Ciudadanía de Chimbote y Áncash	Potencial generación de empleo, dinamización económica, mayores servicios conexos y fortalecimiento del rol económico de Chimbote.	No genera costos directos para la ciudadanía.

Análisis del costo beneficio:

La propuesta presenta un balance altamente favorable, ya que, al tratarse de una ley declarativa, no genera gasto público directo ni crea nuevas cargas administrativas. Sus beneficios se expresan en el fortalecimiento institucional, la visibilidad estratégica del proyecto, la promoción de inversión privada, la articulación territorial y la mejora de expectativas económicas para Áncash y el país.

El costo fiscal directo es inexistente, mientras que los beneficios potenciales son significativos en términos de competitividad, empleo, comercio exterior e integración logística.

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

La presente iniciativa no modifica, deroga ni suspende ninguna norma vigente. Su efecto es declarativo y promocional. La ley se incorpora al ordenamiento jurídico como una declaración de necesidad pública e interés nacional respecto del Nuevo Terminal Portuario de Chimbote.

La norma no invade competencias del Poder Ejecutivo, de PROINVERSIÓN, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de la Autoridad Portuaria Nacional ni de los gobiernos locales ni regionales.

Tampoco aprueba estudios técnicos, expedientes, contratos, concesiones ni asignaciones presupuestarias. Su finalidad es relevar la necesidad de expresar una prioridad pública desde el Congreso de la República, respetando el marco constitucional de separación de poderes y las competencias sectoriales vigentes.

IX. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa se vincula con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional referidas a competitividad, desarrollo de infraestructura, promoción de la inversión, descentralización, empleo y desarrollo territorial equilibrado. El Nuevo Terminal Portuario de Chimbote puede contribuir a cerrar brechas logísticas, fortalecer la descentralización económica y promover una mayor integración de Áncash con los mercados nacionales e internacionales.

- Vigésima Sexta Política de Estado: Promoción de la inversión privada: La presente propuesta se vincula directamente con la promoción de la inversión privada en infraestructura estratégica, fomentando condiciones favorables para el desarrollo de proyectos portuarios de alcance nacional bajo mecanismos de inversión público-privada.
- Trigésima Cuarta Política de Estado: Ordenamiento y gestión territorial: El fortalecimiento del Nuevo Terminal Portuario de Chimbote contribuye al desarrollo territorial equilibrado, a la descentralización económica y a la consolidación de Áncash como eje logístico y productivo de la macro región centro norte del país.
- Décimo octava Política de Estado sobre competitividad del país y desarrollo económico sostenible: La iniciativa contribuye al fortalecimiento de la competitividad nacional mediante la mejora de la infraestructura logística y portuaria, promoviendo el comercio exterior, la integración productiva y el crecimiento económico sostenible con generación de empleo y desarrollo regional.

X. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

La propuesta guarda relación con los ejes de la última Agenda Legislativa aprobada vinculados a infraestructura, competitividad, promoción de inversiones, descentralización, desarrollo económico, comercio exterior y cierre de brechas territoriales. Asimismo, se alinea con el objetivo de impulsar proyectos estratégicos que contribuyan al crecimiento económico regional y nacional.