



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO Y PUESTA EN OPERACIÓN DE UN DIQUE SECO POST PANAMAX COMO PARTE DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA

Los congresistas de la República, integrantes del Grupo Parlamentario “**FUERZA POPULAR**”, a iniciativa del congresista **Fernando Miguel Rospigliosi Capurro**, en ejercicio de las facultades que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con lo establecido en los artículos 22 inciso c), 74°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente propuesta legislativa:

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

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO Y PUESTA EN OPERACIÓN DE UN DIQUE SECO POST PANAMAX COMO PARTE DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA

ARTÍCULO ÚNICO. – Declaración de interés nacional y promoción de infraestructura naval estratégica

Declárase de interés nacional y necesidad pública la formulación, desarrollo, construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco con capacidad Post Panamax en el Puerto del Callao, destinado al mantenimiento mayor, reparación, modernización y construcción de embarcaciones de gran porte, civiles y de defensa, constituyéndose como infraestructura estratégica para el fortalecimiento de la industria naval nacional, la seguridad marítima y la consolidación del Perú como *hub* logístico y marítimo regional en el Pacífico Sur.

El proyecto se enmarca en los objetivos de la Política Marítima Nacional 2019-2030, aprobada por Decreto Supremo N.º 012-2019-DE, y en las políticas de desarrollo productivo, defensa nacional y competitividad portuaria, contribuyendo a reducir la dependencia de servicios navales en el extranjero, generar economías de escala, promover transferencia tecnológica, dinamizar la cadena de valor metalmecánica y crear empleo especializado de alto valor agregado.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Dispóngase que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y demás entidades competentes, prioricen las acciones normativas, administrativas, presupuestales y de promoción de inversión pública, privada o bajo esquemas de asociación público-privada que resulten necesarias para la estructuración e implementación del proyecto. Para tal efecto, podrá contemplarse la transferencia o afectación en uso de predios estratégicos a favor de Servicios Industriales de la Marina S.A. – SIMA PERÚ S.A., la suscripción de alianzas estratégicas con astilleros internacionales de reconocido prestigio, la estructuración de mecanismos de financiamiento y cofinanciamiento sostenibles, así como la evaluación de incentivos tributarios y aduaneros conforme al marco constitucional y legal vigente.

SEGUNDA. La implementación del proyecto deberá observar criterios de sostenibilidad ambiental, eficiencia operativa, seguridad nacional y competitividad internacional, garantizando su viabilidad técnica, económica y financiera, así como su alineamiento con la planificación del desarrollo portuario del Callao y la proyección estratégica del Perú en el comercio marítimo global.



Firmado digitalmente por:
ROSPIGLIOSI CAPURRO
Fernando Miguel FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/02/2026 11:17:25-0500

FERNANDO MIGUEL ROSPIGLIOSI CAPURRO
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
REVILLA VILLANUEVA Cesar
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/02/2026 11:40:10-0500



Firmado digitalmente por:
JUAREZ GALLEGOS Carmen
Patricia FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/02/2026 14:55:37-0500



Firmado digitalmente por:
MOYANO DELGADO Martha
Lupe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/02/2026 14:48:43-0500



Firmado digitalmente por:
AGUINAGA RECUENCO
Alejandro Aurelio FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/02/2026 16:24:05-0500



Firmado digitalmente por:
BARBARAN REYES Rosangella
Andrea FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/02/2026 15:56:52-0500



Firmado digitalmente por:
CASTILLO RIVAS Eduardo
Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/02/2026 15:29:46-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

Actualmente el 100% de los servicios navales especializados para embarcaciones de gran porte se realizan en el extranjero, generando una fuga de divisas estimada en USD 180 millones anuales. Al respecto, el Estado peruano, como organización política y jurídica de la nación peruana, tiene la responsabilidad de garantizar el desarrollo integral de su población, de acuerdo con los avances tecnológicos.

En tal sentido, se hace necesario declarar de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco Post Panamax en el Puerto del Callao, lo cual constituye una decisión estratégica de Estado que trasciende la infraestructura portuaria nacional, configurándose como un Proyecto de desarrollo humano sostenible, industrial y soberanía e independencia tecnológica nacional, que permitirá fortalecer las capacidades de la industria naval, marítima, portuaria y que posicionará al país como actor relevante a nivel internacional, atrayendo la inversión y generando empleo.

La declaratoria de interés nacional que se propone con la presente propuesta legislativa, permitirá promover la sostenibilidad del crecimiento económico, fortalecimiento y mejora de la competitividad y productividad del país, el impulso de la formación profesional y técnico productiva especializada, así como a la promoción del desarrollo industrial de alta tecnología, todo ello en forma consecuente con los objetivos del Estado para el desarrollo social y económico nacional.

II. ANALISIS DEL MARCO NORMATIVO

El artículo 58 de la Constitución Política del Perú establece que la iniciativa privada es libre y se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas como la promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

Asimismo, el artículo 60 de la Constitución Política del Perú estipula que, el Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional. La actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal.

Además, el artículo 62 de la Constitución Política del Perú dispone que, la libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley. Asimismo, dicho artículo estipula que, mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente.

El referido cuerpo normativo establece las bases de la economía social de mercado, promoviendo la iniciativa privada y la libertad de empresa, el rol subsidiario del Estado y la promoción de la

propiedad, así como la garantía de la libertad de contratación y el principio de legalidad en los contratos.

Al respecto, el Tribunal Constitucional, en su calidad de órgano supremo de interpretación de la Constitución Política del Perú, en el Exp. 005-2003-AI/TC señala que, el contrato-ley, es un convenio entre el Estado y particulares autorizado por ley, mediante el cual el Estado puede crear garantías y seguridades con carácter de intangibles, obligándose tanto al contenido del contrato como al marco legal vigente al momento de su suscripción; asimismo, indica que, los contratos-ley deben sustentarse en razones de interés social, nacional o público.

Por otro lado, El literal x) del numeral 7.2 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, aprobado por Decreto Supremo N.º 006-2026-DE, establece como una de sus funciones específicas del citado Ministerio, "Regular, fomentar y orientar la participación del Sector Defensa en el desarrollo socio económico del país, de acuerdo a sus competencias y a la normatividad vigente".

La Política Nacional de Competitividad y Productividad, aprobada por Decreto Supremo N.º 345-2018-EF, ofrece un marco estratégico para impulsar el desarrollo de la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco con capacidad Post Panamax en el Puerto del Callao, siendo una oportunidad para diversificar la economía peruana, atraer la inversión y posicionar al país como actor relevante a nivel internacional en la industria marítima portuaria, toda vez que la propuesta legislativa se vincula al desarrollo de infraestructura estratégica, fortalecimiento de las capacidades tecnológicas y el impulso a la innovación.

III. PLANES NACIONALES VIGENTES PARA EL DESARROLLO NACIONAL

1. El Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN) al 2050:

Aprobado por Decreto Supremo N.º 095-2022-PCM y actualizado por Decreto Supremo N.º 103-2023-PCM, es el principal instrumento del planeamiento estratégico a disposición del país, que establece una estrategia de mediano y largo plazo para alcanzar el desarrollo armónico y sostenible del país.

El PEDN al 2050 considera los problemas estructurales del país, así como las tendencias, los riesgos, las oportunidades y los escenarios futuros que se configuran como principales impulsores del desarrollo sostenible.

El PEDN al 2050 plantea una apuesta estratégica para el desarrollo sostenible e inclusivo del país que se estructura a través de los siguientes cuatro Objetivos Nacionales; estos representan cambios agregados en el mediano y largo plazo sobre el bienestar de las personas y están estructurados bajo un enfoque sistemático. En consecuencia, sus elementos se complementan e interactúan entre sí, impulsados por la acción conjunta de los diversos actores del desarrollo del país:

- a) Desarrollo de las personas. Alcanzar el pleno desarrollo de las capacidades de las personas, sin dejar a nadie atrás.
- b) Territorio Sostenible. Gestionar el territorio con visión estratégica y de manera sostenible a fin de prevenir y reducir los riesgos y amenazas que afectan a las personas y sus medios de vida, garantizando la defensa de los intereses nacionales destinados a la paz y seguridad internacional.

- c) Competitividad e innovación. Elevar el nivel de competitividad y productividad en el país, mediante una estabilidad macroeconómica, incremento de niveles de empleo; niveles de desarrollo productivo y sostenible; capacidad científica y de innovación tecnológica; la conectividad del país en todos los ámbitos, a través de una infraestructura moderna y garantizar un mercado competitivo.
- d) Democracia y paz. Garantizar una sociedad justa, democrática, pacífica y un Estado efectivo al servicio de las personas.

2. El Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP):

Actualizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), constituye una iniciativa estratégica para modernizar y hacer más sostenible la infraestructura portuaria nacional. Este plan nacional aprobado por el Decreto Supremo N.º 027–2024–MTC, busca fortalecer la competitividad, fomentar el comercio exterior y contribuir al crecimiento económico sostenible del país, en el marco de los lineamientos de política portuaria establecidos en la Ley N.º 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (SPN), orientados al desarrollo portuario, en respuesta a las nuevas tendencias del comercio marítimo, tales como el incremento de tamaño de las naves de carga y a los avances del sector marítimo a nivel global, así como a los nuevos modelos de negocio en la industria naval.

El PNDP es un documento técnico normativo de planificación, desarrollado a través de un proceso participativo con entidades del sector público y privado, así como actores de la comunidad portuaria. La referida actualización es un paso fundamental en el desarrollo del sistema portuario del país, y el camino hacia la consolidación del Perú como *hub* logístico de la región, que responde a las necesidades del comercio global; además, busca potenciar la conectividad portuaria, mejorar la eficiencia operativa y cumplir con los estándares de sostenibilidad ambiental. Para ello se han establecido los siguientes cinco objetivos estratégicos:

- a) Contar con un marco jurídico moderno que coadyuve al desarrollo del Sistema Portuario Nacional.
- b) Fomentar la sostenibilidad y conectividad multimodal, fortaleciendo la descentralización y generando nuevos polos de desarrollo económico con prácticas sostenibles en la operación de los puertos.
- c) Aumentar la competitividad, mediante la inversión en proyectos de modernización de puertos y construcción de nuevos terminales para garantizar la capacidad de atención de la creciente demanda y del comercio exterior.
- d) Fortalecimiento de la gobernanza portuaria en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre.
- e) Impulsar el uso de tecnologías avanzadas para la modernización del sistema portuario promoviendo la automatización de procesos y la digitalización de los servicios portuarios.

Uno de los aspectos más destacados de la actualización del PNDP es el énfasis en la sostenibilidad en sus tres dimensiones: económica, social y ambiental.

Se espera que para el año 2030, el SPN haya alcanzado logros clave como, el aprovechamiento de las ventajas comparativas del país, la transición hacia puertos más sostenibles, y la consolidación del liderazgo portuario en la región, además, se aspira a consolidar el liderazgo del Perú en el desarrollo portuario en la costa oeste de Sudamérica, convirtiéndonos en un referente regional y mundial en términos de eficiencia, sostenibilidad y competitividad.

3. La Política Nacional Marítima 2019-2030:

De carácter multisectorial, aprobado por Decreto Supremo N.º 012-2019-DE, contiene un conjunto de regulaciones que permiten al Estado ejercer su soberanía, defender sus intereses y gestionar sus espacios marítimos de manera segura y sostenible. Su objetivo es coordinar las acciones de diversas entidades gubernamentales, el sector privado y la sociedad civil para lograr metas relacionadas con la seguridad, la protección del medio ambiente marino y la promoción de la actividad económica marítima, teniendo como objetivos principales los siguientes:

- Ejercer la soberanía: Asegurar el cumplimiento de la ley y el control del Estado sobre sus aguas jurisdiccionales y más allá.
- Seguridad y protección: Garantizar la seguridad de la navegación y la protección contra amenazas en el ámbito marítimo.
- Sostenibilidad ambiental: Proteger los ecosistemas marinos y prevenir la contaminación originada por buques y otras actividades.
- Promoción económica: Fomentar el desarrollo de actividades marítimas, como el transporte y otras industrias relacionadas.

IV. JUSTIFICACION DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

A. IMPACTO SOCIAL: GENERACIÓN DE EMPLEO DIGNO Y ESPECIALIZADO

El Perú enfrenta el desafío de generar empleo de calidad para su población joven y técnicamente capacitada. Este Proyecto representa una oportunidad histórica de crear:

1. **Empleo Especializado de Alto Valor:** El Proyecto demandará profesionales en soldadura especializada, ingeniería naval, operación de equipos de precisión, y tecnologías marítimas avanzadas, con remuneraciones considerablemente superiores al salario mínimo nacional.
2. **Formación de Capital Humano Nacional:** La construcción y operación del Proyecto generará un ecosistema de transferencia tecnológica que capacitará a miles de trabajadores peruanos en técnicas navales de vanguardia mundial, convirtiendo al país en formador de mano de obra especializada para toda la región.
3. **Inclusión Social Productiva:** El Proyecto priorizará la contratación de trabajadores de las provincias del Callao y de Lima, especialmente jóvenes en situación de vulnerabilidad económica, ofreciendo programas de capacitación técnica que les permitan acceder a empleos dignos y sostenibles.

B. DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NACIONAL: INDEPENDENCIA TECNOLÓGICA

1. **Sustitución Estratégica de Importaciones:** El desarrollo del dique seco Post Panamax revertirá esta situación, ejecutando los servicios estratégicos en el país.
2. **Desarrollo de Proveedores Locales:** El Proyecto impulsará el crecimiento de la industria manufacturera nacional a través de la demanda de:
 - a) Estructuras metálicas especializadas (empresas metalúrgicas peruanas)
 - b) Sistemas eléctricos y automatización (sector electrotécnico nacional)
 - c) Servicios de ingeniería y consultoría (firmas peruanas de ingeniería)
 - d) Suministros industriales y logística especializada.

3. **Clúster Industrial Naval:** La instalación del Proyecto catalizará la formación de un clúster industrial naval en el Callao, atrayendo empresas especializadas en servicios marítimos, talleres de precisión, y centros de investigación aplicada, consolidando al Perú como potencia naval sudamericana.

C. SOBERANÍA MARÍTIMA

El Proyecto fortalecerá la capacidad nacional de mantenimiento de la flota comercial, reduciendo la dependencia externa en servicios estratégicos y consolidando la capacidad de brindar servicios técnicos especializados desarrollando industria nacional, contribuyendo al desarrollo económico del país y posicionándolo en el Pacífico Sur como un espacio geopolítico de influencia internacional.

V. VISION ESTRATÉGICA 2025-2040: PERÚ COMO POTENCIA NAVAL SUDAMERICANA

A. TRANSFORMACIÓN ESTRUCTURAL DE LA ECONOMÍA NACIONAL

El Proyecto representa un punto de inflexión en la matriz productiva peruana, transitando de una economía basada en la exportación de materias primas hacia una economía de servicios especializados de alto valor agregado.

Objetivos Estratégicos Nacionales:

1. **Liderazgo Regional en Servicios Navales:** Posicionar al Perú como el centro de mantenimiento y reparación naval de referencia para toda la cuenca del Pacífico Sur, atendiendo flotas de Chile, Ecuador, Colombia y el tráfico marítimo Asia-América del Sur.
2. **Desarrollo de la Industria 4.0 Naval:** Incorporar tecnologías digitales avanzadas (robótica, inteligencia artificial, gemelos digitales, etc.) en los procesos de mantenimiento y reparación naval, convirtiendo al Perú en referente tecnológico regional.
3. **Formación de Capital Humano Especializado:** Establecer al Perú como centro de formación técnica naval para América Latina, exportando conocimiento y servicios de consultoría técnica naval.

B. ARTICULACIÓN CON LA ESTRATEGIA NACIONAL DE DESARROLLO

1. **Complementariedad con Megaproyectos Nacionales:**
 - a) Sinergia con el Puerto de Chancay: Consolidación del *hub* logístico Asia-Sudamérica.
 - b) Integración con el Corredor Vial Interoceánico: Conectividad con Brasil y el Atlántico.
 - c) Articulación con la Hidrovía Amazónica: Servicios navales para la flota fluvial.

2. **Desarrollo de Capacidades Nacionales de Innovación:**

- a) Centro de Investigación Naval Aplicada en alianza con universidades e institutos técnicos nacionales.
- b) Laboratorio de Nuevos Materiales Navales con enfoque en sostenibilidad ambiental.
- c) Incubadora de startups de tecnología marítima.

VI. **BENEFICIOS ESTRATÉGICOS Y DESARROLLO HUMANO SOSTENIBLE**

A. **DEMOCRATIZACIÓN DEL ACCESO A EMPLEOS DE CALIDAD**

- 1. **Movilidad Social Ascendente:** El Proyecto creará nuevas oportunidades laborales que permitirán a familias peruanas de sectores populares acceder a empleos formales con remuneraciones considerablemente superiores al sueldo mínimo, generando movilidad social real y sostenible.
- 2. **Formación Técnica Inclusiva:** Establecimiento de un Sistema Nacional de Capacitación Naval que beneficiará a:
 - a) jóvenes en situación de vulnerabilidad económica con becas integrales.
 - b) trabajadores en reconversión laboral de sectores en declive.
 - c) mujeres en programas de inserción laboral en áreas técnicas no tradicionales.
- 3. **Desarrollo de Capacidades Empresariales:** Programa de desarrollo de micro y pequeñas empresas proveedoras de servicios especializados, con énfasis en emprendimientos liderados por mujeres y jóvenes.

B. **REVOLUCIÓN TECNOLÓGICA CON IMPACTO SOCIAL**

- 1. **Transferencia Tecnológica Democratizada:**
 - a) Convenios con universidades públicas para investigación aplicada naval.
 - b) Programas de intercambio técnico con astilleros internacionales.
 - c) Creación de un Instituto Tecnológico Naval Público de excelencia.
- 2. **Innovación con Propósito Social:**
 - a) Desarrollo de tecnologías navales adaptadas a la flota pesquera artesanal.
 - b) Sistemas de mantenimiento naval de bajo costo para cooperativas pesqueras.
 - c) Tecnologías de reparación naval ambientalmente sostenibles

C. **FORTALECIMIENTO DE LA IDENTIDAD MARÍTIMA NACIONAL**

- 1. **Cultura Naval Nacional:** El Proyecto consolidará la vocación marítima del Perú, fortaleciendo la identidad nacional vinculada al mar y generando orgullo ciudadano por el desarrollo tecnológico nacional.

2. **Integración Regional:** Posicionamiento del Perú como líder en cooperación técnica naval sudamericana, exportando conocimientos y servicios especializados a países hermanos.

VII. IMPACTOS TRANSFORMADORES Y COMPROMISO INTERGENERACIONAL DEL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA NAVAL ESTRATÉGICA

A. IMPACTOS TRANSFORMADORES:

1. **Justicia Social:** Generación de empleos dignos y bien remunerados, priorizando la inclusión de sectores de vulnerabilidad económica y promoviendo la equidad de género en la industria naval.
2. **Soberanía Tecnológica:** Desarrollo de capacidades nacionales avanzadas que reducirán la dependencia externa y posicionarán al Perú como exportador de servicios especializados de alto valor.
3. **Desarrollo Territorial Equilibrado:** Fortalecimiento del Callao como polo geográfico de desarrollo industrial, con efectos multiplicadores positivos en todo el sistema urbano Lima - Callao.
4. **Competitividad Nacional:** Reducción estructural de costos logísticos que beneficiará a todos los sectores exportadores peruanos, fortaleciendo la competitividad internacional del país.
5. **Liderazgo Regional:** Consolidación del Perú como potencia marítima sudamericana y centro de servicios navales para toda la cuenca del Pacífico Sur.

B. COMPROMISO CON LAS FUTURAS GENERACIONES:

Este Proyecto constituye una inversión en el futuro del Perú, garantizando que las próximas generaciones de peruanos cuenten con empleos de calidad, tecnología avanzada y un país posicionado estratégicamente en la economía global del siglo XXI. La aprobación de esta ley representa un acto de fe en las capacidades del pueblo peruano y un compromiso inquebrantable con la construcción de un país más próspero, justo e inclusivo para todos los peruanos.

VIII. MARCO NORMATIVO VIGENTE

El Proyecto se sustenta en un sólido marco normativo que garantiza su viabilidad jurídica y su alineación con las políticas nacionales de desarrollo:

- a) Constitución Política del Perú (Artículos 58°, 60° y 63°): Fundamento constitucional de promoción de la inversión.
- b) Ley N.º 27943 - Ley del Sistema Portuario Nacional: Marco sectorial específico.
- c) Ley N.º 30327 - Régimen de promoción de inversiones estratégicas.
- d) Ley N.º 32449 - Ley que crea el tratamiento especial tributario y aduanero para las Zonas Económicas, Especiales, Privadas (ZEEP).

IX. ANALISIS – COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley representa una inversión social y económica de alto impacto, sustentada en el interés público para el fortalecimiento del desarrollo económico sostenible del país. La presente

iniciativa legislativa busca optimizar los recursos públicos mediante la combinación de la infraestructura moderna y la tecnología avanzada en la gestión marítima portuaria nacional.

El costo directo más relevante corresponde a la construcción, equipamiento e implementación tecnológica de un dique seco con capacidad Post Panamax en el Puerto del Callao. Estos costos iniciales se verán compensados por los beneficios tangibles e intangibles que generará el desarrollo del Proyecto, como, el incremento de la productividad industrial marítima portuaria y la revalorización del territorio. La propuesta legislativa busca también maximizar la inversión a través de la interoperabilidad tecnológica y la articulación interinstitucional.

El beneficio económico directo se manifestará en las transacciones comerciales y empleos dependientes de un trabajo seguro, percibiéndose como un centro atrayente de inversiones. En ese sentido, el presente proyecto de ley debe entenderse como una inversión estratégica para la productividad industrial marítima portuaria, asegurando la eficiencia en el uso de los recursos y sostenibilidad en largo plazo.

De esta manera y al ser considerado de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco con capacidad Post Panamax en el Puerto del Callao, como infraestructura pública estratégica genera oportunidades positivas de empleo y crecimiento económico. En esta línea, el balance costo-beneficio de la presente iniciativa legislativa demostrará que los costos iniciales serán inferiores a los beneficios económicos acumulativos que se logren, tanto en la mejora de la productividad, fortalecimiento institucional y la atracción de inversiones, posicionando al Perú como actor potencial en la industria portuaria marítima nacional e internacional, con innovación tecnológica y diversificación económica.

En cuanto a la ubicación del Proyecto, se considera estratégico que su desarrollo pueda evaluarse en terrenos de propiedad de la Marina de Guerra del Perú ubicados en la Base Naval del Callao, por tratarse de un espacio que reúne condiciones técnicas, logísticas y de seguridad adecuadas para la implementación de infraestructura naval de alta complejidad. En ese marco, resultaría pertinente analizar mecanismos jurídicos vigentes que permitan articular la participación de SIMA-PERÚ S.A. como actor clave en el fortalecimiento de la industria naval nacional.

Desde una perspectiva económica y productiva, el desarrollo de un dique seco Post Panamax generaría impactos estructurales positivos en la reindustrialización del país, promoviendo encadenamientos productivos, transferencia tecnológica y dinamización de sectores intensivos en conocimiento y mano de obra especializada. Asimismo, contribuiría a consolidar al Perú como un *hub* regional de servicios navales, fortaleciendo la competitividad del sector marítimo, portuario, pesquero e industrial.

En términos de ejecución, el Proyecto podría estructurarse utilizando mecanismos legales existentes que faciliten su viabilidad, incluyendo esquemas de colaboración empresarial o alianzas estratégicas con astilleros internacionales de primer nivel. Este enfoque permitiría incorporar tecnología de vanguardia, estándares internacionales y modelos de gestión eficientes, favoreciendo una integración progresiva del conocimiento hacia el capital humano nacional.

En el ámbito de incentivos, resulta razonable que el Estado evalúe instrumentos tributarios y aduaneros ya previstos en la legislación vigente, particularmente aquellos orientados a zonas económicas especiales, con la finalidad de generar condiciones competitivas para la atracción de inversión privada nacional y extranjera, siempre en armonía con la sostenibilidad fiscal y el marco constitucional.

Desde la perspectiva de seguridad jurídica, el Proyecto podría contemplar la utilización de mecanismos de estabilidad normativa y contractual reconocidos en la Constitución, tales como los contratos-ley, así como fórmulas de solución de controversias acordes al derecho internacional de inversiones, con el propósito de brindar previsibilidad a los inversionistas y consolidar un entorno confiable para proyectos de largo plazo.

Asimismo, la implementación del Proyecto demandaría una articulación eficiente entre las entidades competentes en materia económica, portuaria, ambiental, aduanera y de defensa, promoviendo coordinación interinstitucional que facilite su desarrollo sin menoscabo de las competencias sectoriales ni de los estándares regulatorios vigentes.

En materia administrativa, se podría impulsar la simplificación de procedimientos vinculados a permisos, estudios ambientales, importación de bienes de capital y habilitaciones técnicas, procurando eficiencia y celeridad, pero siempre garantizando el cumplimiento de las exigencias ambientales y normativas aplicables.

Respecto al financiamiento, el Proyecto podría estructurarse considerando diversas fuentes, tales como inversión privada, cofinanciamiento público cuando resulte viable, organismos multilaterales, banca de desarrollo o instrumentos financieros especializados, permitiendo una arquitectura financiera flexible acorde a su magnitud estratégica.

En lo relativo a la programación presupuestaria, correspondería evaluar su eventual incorporación en los instrumentos de planificación multianual de inversiones, así como la asignación de recursos para estudios técnicos de alta complejidad que permitan definir con rigurosidad los aspectos económicos, financieros y legales del Proyecto.

Desde el punto de vista normativo y de gobernanza corporativa, podría analizarse la adecuación de marcos regulatorios internos que permitan una gestión eficiente, transparente y competitiva, en coherencia con la naturaleza estratégica y de asociación internacional que podría caracterizar esta iniciativa.

En el ámbito ambiental, el Proyecto debería orientarse a cumplir con los más altos estándares internacionales, promoviendo tecnologías limpias, sistemas de tratamiento adecuados y certificaciones reconocidas, garantizando sostenibilidad durante todas sus fases y alineamiento con los compromisos ambientales del país.

De igual manera, la dimensión social del Proyecto constituye un eje central, en la medida en que se promovería la implementación de programas de capacitación técnica, fortalecimiento de proveedores locales, impulso a la educación naval y desarrollo de cadenas productivas nacionales, con especial énfasis en la inclusión de jóvenes y trabajadores en proceso de reconversión laboral.

Finalmente, en el plano transitorio y operativo, resultaría pertinente promover una reglamentación técnica que precise los alcances del Proyecto declarativo, así como impulsar la coordinación intersectorial necesaria para su estructuración y la identificación progresiva de inversionistas estratégicos, dentro de plazos razonables y compatibles con la complejidad de una iniciativa de esta envergadura.

X. VINCULACIÓN CON LA NORMATIVA NACIONAL Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO

La presente iniciativa legislativa es coherente con el marco normativo vigente y está alineada con la priorización del fortalecimiento del desarrollo económico y social nacional, garantizando un Estado eficiente y transparente; asimismo, está alineada con las Políticas de Estado 14 y 18 definidas en el Acuerdo Nacional, que buscan promover y propiciar, en el marco de una economía social de mercado, la creación descentralizada de nuevos puestos de trabajo, en concordancia con los planes de desarrollo nacional, regional y local; asimismo, mejorar la calidad del empleo con ingresos y condiciones adecuadas, así como la inversión privada y pública responsables, especialmente en sectores generadores de empleo sostenible; además, a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global, la mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo de la pequeña y micro empresa, y promover un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, respectivamente.

La presente ley no modifica ni deroga disposición normativa alguna, por el contrario, otorga el marco normativo necesario para la declaratoria de interés nacional de la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco con capacidad Post Panamax en el Puerto del Callao.

Su aprobación representará un paso decisivo en la gestión del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y la Política Nacional Marítima 2019-2030 de carácter multisectorial.

Lima, 26 de febrero de 2026