CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00104-2026-2031-CD
RU 12814-CD
01 SEPTIEMBRE 2026 11:18 a. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE PROMUEVE LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO Y PUESTA EN OPERACIÓN DE UN DIQUE SECO POST PANAMAX COMO PARTE DE LA POLITICA MARÍTIMA NACIONAL

La Diputada de la República que suscribe, **NORMA MARTINA YARROW LUMBRERAS**, integrante del Grupo Parlamentario Renovación Popular, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y de conformidad con los artículos 103 al 106 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta la siguiente Proposición Legislativa.

FÓRMULA LEGAL

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE PROMUEVE LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO Y PUESTA EN OPERACIÓN DE UN DIQUE SECO POST PANAMAX COMO PARTE DE LA POLITICA MARÍTIMA NACIONAL

Artículo 1.- Objeto

La presente Ley tiene por objeto promover la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco con capacidad Post Panamax en el Puerto del Callao, destinado al mantenimiento, reparación y construcción de embarcaciones de gran porte, como infraestructura estratégica para consolidar la reforma de la industria nacional mediante el fortalecimiento de la industria naval y el desarrollo del sector marítimo, pesquero y portuario nacional.

Artículo 2.- Finalidad

La presente ley tiene por finalidad reformar la industria nacional a través del fortalecimiento de la industria naval; consolidar al Perú como un hub regional marítimo en el Pacífico Sur; así como posicionar al Puerto del Callao como un centro de servicios navales para promover el desarrollo del sector marítimo, industrial, portuario y pesquero nacional y regional; mejorar las capacidades del sector marítimo nacional mediante el desarrollo de infraestructura estratégica que brinde servicios especializados de a nivel global; y, contribuir al desarrollo socioeconómico del país a través de la generación de empleo, mano de obra altamente calificada y transferencia tecnológica.

Artículo 3.- Definiciones

Para efectos de la presente Ley, se entiende por:

a) Dique seco Post Panamax: Instalación naval con capacidad para atender reparaciones para embarcaciones de eslora superior a 366 metros, manga superior a 49 metros y calado superior a 15.2 metros.

b) Infraestructura estratégica: Conjunto de instalaciones, equipos y servicios complementarios necesarios para la operación integral del dique seco y servicios navales asociados.

c) Servicios navales especializados: Actividades de mantenimiento, reparación, reconversión, modernización y construcción de embarcaciones de gran porte.

Artículo 4.- Componentes

El Dique seco Post Panamax comprende, de manera enunciativa pero no limitativa, lo siguiente:

a) Incluye muelles de acceso, compuertas y obra civil asociada.
b) Equipamiento especializado para servicios navales: grúas de gran capacidad, talleres especializados, sistemas de soldadura y corte, equipos de tratamientos de superficie y pintura.
c) Infraestructura complementaria: muelles de atraque, patios de maniobras, almacenes especializados, oficinas técnicas y administrativas.
d) Sistemas auxiliares: suministro eléctrico, agua industrial, tratamiento de efluentes, seguridad industrial y sistemas contra incendios.
e) Infraestructura de acceso y conexión.

El Dique seco Post Panamax debe permitir mejorar la capacidad de mantenimiento, reparaciones y overhaul (MRO) de ese tipo de naves, así como la respectiva infraestructura, para lograr el posicionamiento del Perú como un hub portuario con capacidad de proveer servicios navales de alta especialización técnica en las costas del Pacífico Sur y convertir al país en el centro del comercio marítimo internacional.

Artículo 5.- Ubicación

La construcción, equipamiento y puesta en operación del dique seco con capacidad Post Panamax, se ejecutará dentro de las instalaciones de la Base Naval del Callao; para lo cual, la Marina de Guerra del Perú otorgará en uso al SIMA PERÚ S.A., el terreno para la construcción, equipamiento y puesta en operación del citado dique.

Artículo 6.- Entidades competentes

Son entidades competentes para la promoción, regulación y supervisión:

a) Ministerio de Economía y Finanzas.
b) Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Autoridad sectorial competente en materia de política portuaria y naval.
c) Autoridad Portuaria Nacional: Entidad competente para autorizar el uso de áreas portuarias y supervisar las operaciones.
d) Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN): Entidad reguladora y supervisora de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público concesionada, como carreteras, aeropuertos, puertos y vías férreas.
e) Ministerio del Ambiente: Entidad que dirige el Sistema Nacional de Gestión Ambiental y el Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental.
f) Ministerio de Defensa: Entidad articuladora en el proceso de promoción de la inversión privada.
g) Marina de Guerra del Perú: Entidad titular del predio.
h) Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE).
i) Empresa Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA - PERÚ S.A.)
j) Superintendencia de Bienes Nacionales (SBN).
k) Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
l) Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).
m) Dirección General de Abastecimiento del Ministerio de Economía y Finanzas (DGA).
n) Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSION).

Artículo 7.- Procedimientos Simplificados

Las entidades públicas competentes establecen procedimientos administrativos simplificados y plazos reducidos para:

a) Estudios ambientales y permisos sectoriales.
b) Licencias de construcción y habilitaciones urbanas.
c) Procedimientos de importación de bienes de capital.

Artículo 8.- Fuentes de Financiamiento

La construcción, equipamiento y puesta en operación del dique seco con capacidad Post Panamax podrá ser financiado con recursos provenientes de:

a) Inversión privada nacional y/o extranjera.
b) Cofinanciamiento del Estado peruano, cuando corresponda.
c) Organismos multilaterales de desarrollo.
d) Banca de desarrollo y comercial, nacional e internacional.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARANDA VASQUEZ Christian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/08/2026 11:29:28-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BAZAN CALDERON Diego Alonso Fernando FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/08/2026 16:41:22-0500

e) Fondos de inversión en infraestructura.
f) Emisión de instrumentos financieros especializados.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHANG APUY Felix See Hung FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/08/2026 10:50:21-0500

Artículo 9.- Sostenibilidad Ambiental

La construcción, equipamiento y puesta en operación del dique seco con capacidad Post Panamax debe cumplir con los más altos estándares ambientales internacionales, incluyendo:

a) Evaluación de Impacto Ambiental detallada y participativa.
b) Implementación de tecnologías limpias y sistemas de tratamiento de efluentes.
c) Planes de manejo ambiental durante la construcción y operación.
d) Certificaciones ambientales internacionales aplicables al sector naval

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BRAVO QUISPE Aldo Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/08/2026 12:06:29-0500

Artículo 10. Responsabilidad Social

Los inversionistas de la construcción, equipamiento y puesta en operación del dique seco con capacidad Post Panamax, implementan programas de responsabilidad social que incluyan:

a) Programas de capacitación y formación técnica para la población local.
b) Desarrollo de proveedores locales y cadenas de suministro nacional.
c) Contribución al desarrollo de la educación técnica naval en el país.
d) Programas de apoyo al desarrollo local de las comunidades del área de influencia.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DE PAZ LANCHO Leo Miguel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/08/2026 16:51:23-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YALTA SOTELO Carlos Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/08/2026 15:02:52-0500

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

En un plazo de noventa (90) días hábiles, contados a partir de su entrada en vigor, el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Defensa aprueba el reglamento de la presente Ley

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YONZ NUÑEZ Mady Veronica FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/08/2026 18:30:33-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MARTINEZ PAITAN Paola Isabel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/08/2026 10:26:07-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEBALLOS APONTE Jorge Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/08/2026 14:11:53-0500

SEGUNDA. Coordinación Interinstitucional

Las entidades públicas competentes coordinan sus acciones para asegurar la implementación efectiva de la presente Ley, priorizando la celeridad en los procedimientos administrativos.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: KRI[illegible] FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/08/2026 15:30:36-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BAELLA MALCA Jose Isidro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/08/2026 12:58:14-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CIPRIANI THORNE Javier Jose Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/08/2026 13:41:21-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROCHA GALLEGOS Roxana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/08/2026 12:17:44-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROCHA GALLEGOS Roxana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/08/2026 12:17:29-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YARROW LUMBRERAS Norma Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/08/2026 10:00:34-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SEGURA FIGUEROA Gustavo Alexander FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/08/2026 13:18:21-0500

FUNDAMENTOS DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

El sistema portuario peruano, liderado por el Puerto del Callao, ha experimentado un proceso sostenido de modernización en infraestructura y servicios logísticos orientados al comercio exterior; sin embargo, este desarrollo no ha sido acompañado de manera equivalente por la infraestructura de soporte industrial vinculada al sector marítimo a nivel mundial, particularmente en lo referido a servicios especializados de mantenimiento, reparación y construcción naval de gran escala.

En el Perú, la infraestructura de dique seco tiene su origen en el año 1938, con la construcción del dique seco del Arsenal Naval del Callao, actualmente operado por los Servicios Industriales de la Marina (SIMA Perú), esta infraestructura fue concebida en un contexto en el que el país buscaba fortalecer su capacidad operativa marítima y reducir la dependencia de servicios navales en el extranjero, principalmente para la atención de embarcaciones de mediano porte, de acuerdo con las necesidades tecnológicas y comerciales de la época.

No obstante, el transporte marítimo internacional ha experimentado transformaciones sustanciales en las últimas décadas, caracterizadas por el incremento del tamaño de las embarcaciones, la especialización de los servicios navales y la integración de cadenas logísticas globales; en particular, la ampliación del Canal de Panamá ha consolidado el uso de buques de gran escala, como los denominados Post Panamax y Neo Panamax, actualmente estándar en las principales rutas comerciales internacionales.

En este escenario, los puertos competitivos no solo requieren capacidad operativa para la atención de carga, sino también infraestructura complementaria que integre servicios navales avanzados dentro de su ecosistema logístico; sin embargo, en el caso peruano, la infraestructura de dique seco existente no ha sido modernizada integralmente para responder a estas nuevas exigencias técnicas. En consecuencia, se evidencia una brecha en la capacidad instalada del sistema marítimo-portuario nacional, particularmente en la atención de embarcaciones de gran porte, lo que limita el desarrollo de servicios especializados en el país y restringe la consolidación de un ecosistema industrial marítimo articulado.

Esta situación afecta directamente la competitividad del país, al impedir la incorporación de servicios de mayor valor agregado en la cadena logística portuaria y limitar su posicionamiento como nodo estratégico en el comercio marítimo del Pacífico Sur. Asimismo, restringe la generación de encadenamientos productivos entre el sector portuario, la industria metalmecánica, la ingeniería naval y los servicios tecnológicos asociados.

A nivel internacional, diversos países han evolucionado hacia modelos integrados de desarrollo portuario, en los que la infraestructura logística se articula con servicios

industriales especializados, incluyendo diques secos de gran capacidad, lo que les permite captar mayores flujos de comercio y consolidarse como plataformas regionales competitivas.

Asimismo, la ubicación geoestratégica del Perú en el Pacífico Sur, con el puerto del Callao como principal eje del comercio exterior nacional, no ha sido totalmente aprovechada dado el escaso desarrollo de la infraestructura industrial naval de que dispone. El sistema portuario peruano ha avanzado en la modernización logística y en su capacidad de atender cargas; sin embargo, este crecimiento no ha ido aparejado de servicios de alta especialización como el mantenimiento, reparación, modernización, rehabilitación y construcción de naves de gran porte; esto provoca una brecha estructural en el sector marítimo-portuario, ya que el país no cuenta con diques secos con capacidad Post Panamax para atender noticias de gran tamaño, obligando a muchas embarcaciones a atenderse en otros países, lo que provoca el desaprovechamiento de oportunidades de inversión, empleo especializado, transferencia tecnológica y desarrollo industrial en el país.

En ese sentido, como se señala, la infraestructura naval de que dispone el país es insuficiente ante las transformaciones del transporte marítimo internacional; pues, en las últimas décadas, el comercio mundial ha impulsado el uso de buques de mayor capacidad, como los buques Post Panamax y los buques Neo Panamax, lo que a su vez demanda instalaciones técnicas e industriales especializadas para la reparación, mantenimiento y operación segura de este tipo de embarcación; sin embargo, la infraestructura portuaria nacional de diques secos tiene un marco de referencia histórico que responde a las necesidades de otro tiempo y no a las actuales exigencias del comercio marítimo contemporáneo. A consecuencia de ello, el Perú queda en una clara desventaja respecto de otros países que sí han integrado sus puertos a servicios industriales navales de gran escala, atrayendo mayor movimiento comercial, captando inversión privada y fortaleciendo cadenas productivas vinculadas a metalmecánica, ingeniería naval, tecnología, logística y servicios portuarios; por ende, no contar con un dique seco de tipo Post Panamax limita la competitividad del Callao en la opción de convertirlo en un centro de servicios navales especializados de referencia regional.

De igual forma, la ausencia de tal infraestructura estratégica no únicamente es un problema técnico o portuario, sino que también representa una limitante del desarrollo económico e industrial del país; por lo tanto, la falta de un centro naval de gran capacidad hace perder la oportunidad de generar la calificación requeridas para los trabajadores mediante la formación de mano de obra técnica, de desarrollo de proveedores locales y encadenamientos productivos de nivel nacional; y también limitará la operativa autónoma del país respecto de las actividades marítimas y su capacidad de respuesta a las nuevas exigencias planteadas internacionalmente en cuanto a comercio, pesca, transporte marítimo y defensa nacional.

II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

El principal antecedente legislativo de la presente iniciativa es el Proyecto de Ley N.º 14093/2025-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, mediante el cual se propuso declarar de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco Post Panamax en el puerto del Callao. Dicha iniciativa fue aprobada por el Congreso de la República y dio origen a la Ley N.º 32589, Ley que declara de interés nacional la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco Post Panamax en el puerto del Callao.

La aprobación de la Ley N.º 32589 constituyó un importante reconocimiento de la relevancia estratégica de esta infraestructura para el fortalecimiento de la industria naval nacional, la seguridad marítima y el desarrollo del sistema portuario peruano. Sin embargo, por su naturaleza declarativa, dicha ley no establece mecanismos específicos para promover la ejecución del proyecto, definir competencias institucionales, regular las fuentes de financiamiento ni establecer disposiciones que faciliten su implementación.

En ese contexto, la presente proposición legislativa constituye un desarrollo normativo de la Ley N.º 32589, al establecer un marco jurídico que promueve la construcción, equipamiento y puesta en operación del dique seco Post Panamax, definiendo objetivos, competencias, mecanismos de coordinación interinstitucional, fuentes de financiamiento y criterios orientados a facilitar la ejecución de un proyecto de infraestructura estratégica para el desarrollo económico, industrial y marítimo del país.

III. IDENTIFICACIÓN DE LOS DISTINTOS SECTORES COMPROMETIDOS EN LA PROPUESTA

La presente proposición legislativa compromete la participación de diversas entidades públicas y actores privados vinculados con el desarrollo de la infraestructura marítima, portuaria e industrial del país.

En primer lugar, involucra al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a la Autoridad Portuaria Nacional y al Ministerio de Economía y Finanzas, como entidades responsables de la planificación, promoción y financiamiento de infraestructura estratégica y de las políticas públicas vinculadas al sistema portuario nacional.

Asimismo, comprende al Ministerio de Defensa, a la Marina de Guerra del Perú y a SIMA-PERÚ S.A., instituciones directamente relacionadas con el desarrollo de la infraestructura naval y la ejecución del proyecto propuesto.

La iniciativa también compromete la participación del Ministerio del Ambiente, del OSITRAN, de la Superintendencia Nacional de Bienes Estatales, de la SUNAT y demás entidades competentes en materia ambiental, regulatoria, patrimonial y aduanera, cuyas funciones resultan necesarias para la implementación del proyecto.
Asimismo, involucra a inversionistas privados nacionales y extranjeros, organismos

multilaterales, entidades financieras, empresas vinculadas a la industria naval, logística, metalmecánica y portuaria, así como a universidades, centros de investigación y proveedores especializados que contribuirán al desarrollo tecnológico y productivo del sector.

Finalmente, los principales beneficiarios de la iniciativa son el Estado peruano, el sector marítimo-portuario, la industria nacional, los trabajadores especializados y la ciudadanía en general, mediante la generación de empleo, el fortalecimiento de la competitividad del país y el incremento de la capacidad nacional para prestar servicios navales especializados.

IV. PROPUESTA LEGISLATIVA

Considerando la problemática, promover la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco con capacidad Post Panamax en el Puerto del Callao se plantea como una intervención estratégica para cerrar la brecha existente, fortalecer las capacidades del sistema marítimo-portuario nacional y promover la integración entre el sector logístico y el desarrollo industrial.

Dicha infraestructura permitirá incorporar al país en segmentos de mayor valor dentro de la cadena marítima global, facilitando la prestación de servicios especializados a embarcaciones de gran porte, así como el desarrollo de capacidades técnicas y productivas en sectores conexos. Asimismo, contribuirá a mejorar la eficiencia del sistema logístico nacional, al reducir tiempos y costos asociados a la externalización de servicios navales, y favorecerá la articulación con otros proyectos estratégicos en desarrollo.

En ese sentido, la presente iniciativa legislativa se configura como una intervención estratégica orientada a cerrar una brecha estructural en el sistema marítimo-portuario nacional, dotando al país de infraestructura clave para responder a las exigencias del comercio marítimo contemporáneo. La construcción y puesta en operación de un dique seco con capacidad Post Panamax no solo atiende una necesidad técnica, sino que fortalece la autonomía del país en la prestación de servicios navales, reduciendo la dependencia del extranjero.

Desde el punto de vista económico, la propuesta permite retener valor dentro del territorio nacional, evitando la salida de divisas y generando nuevas fuentes de ingreso a partir de la prestación de servicios especializados a nivel regional. Asimismo, crea condiciones favorables para la atracción de inversión privada, particularmente mediante mecanismos de asociaciones público-privadas, dinamizando sectores como la industria metalmecánica, la ingeniería naval, la logística y los servicios tecnológicos asociados.

De igual forma, esta infraestructura contribuirá a la generación de empleo, al fortalecimiento de capacidades técnicas nacionales y al desarrollo de encadenamientos productivos, impactando positivamente en la productividad y

diversificación de la economía; a ello se suma su potencial para posicionar al Perú como un hub logístico e industrial en el Pacífico Sur, incrementando su competitividad e inserción en las cadenas globales de valor.

En consecuencia, la presente iniciativa no solo mejora la eficiencia del sistema portuario, sino que impulsa el crecimiento económico sostenible, fortalece la base industrial del país e incrementa su capacidad para generar valor agregado, consolidando al Perú como un actor estratégico en el comercio marítimo internacional.

V. EFECTOS DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La proposición legislativa no afecta lo establecido en la Constitución Política, muy por el contrario, la vigencia de la norma propuesta se encuentra plenamente alineado con la Constitución en la medida en la cual persigue una finalidad pública referida al desarrollo nacional, infraestructura básica y estratégica, competitividad de los puertos y fortalecimiento de la industria naval. La propia Constitución establece en su artículo 44 que son deberes primordiales del Estado, el de promover el bienestar general y el desarrollo integral y equilibrado de la Nación; y que, bajo el régimen de economía social de mercado, establecido en el artículo 58 de nuestra Carta Magna, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura; en este sentido, la construcción, equipamiento y puesta en operación del dique seco Post Panamax en el Puerto del Callao se encuentra constitucionalmente justificado en la medida en la cual no responde a un interés particular, sino a una necesidad estratégica como país como lo es la ampliación de capacidades marítimas, portuarias, industriales y logísticas, generando con ello, empleo especializado, transferencia tecnológica y mayor competitividad en el Pacífico Sur.

Asimismo, para dar un mayor detalle, desde la óptica de las disposiciones económicas a las cuales se refiere la Constitución Política, la iniciativa es compatible con los artículos 58 -iniciativa privada-, 59-competencia libre-, y 60 de la Constitución, en la medida en la que no desconoce la iniciativa sino que la habilita junto con la participación a la inversión privada nacional o extranjera, cofinanciamiento, organismos multilaterales y otras modalidades de financiación de las que pueda dar curso la administración.

Además, la construcción y operación del dique seco deben someterse a evaluación ambiental, manejo de efluentes y estándares de sostenibilidad, tal como lo exige el derecho constitucional a tener un ambiente equilibrado, derecho establecido en el artículo 2 numeral 22 de la Constitución Política.

En ese sentido, la norma no introduce cambios en el marco regulatorio vigente, ni genera derogaciones o modificaciones expresas a disposiciones legales existentes, limitándose a promover la construcción, equipamiento y puesta en operación de un dique seco con capacidad Post Panamax en el Puerto del Callao.

Asimismo, la iniciativa se articula con las políticas nacionales vigentes, en particular con la Política Nacional de Competitividad y Productividad, aprobada mediante Decreto Supremo N° 345-2018-EF, en lo referido al fortalecimiento de la infraestructura económica, la promoción de la inversión y el desarrollo de capacidades productivas orientadas a mejorar la competitividad del país.

De igual forma, guarda coherencia con el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 (PEDN), aprobado mediante Decreto Supremo N° 095-2022-PCM y actualizado por Decreto Supremo N° 103-2023-PCM, especialmente en el objetivo nacional vinculado a la competitividad e innovación, el cual promueve el desarrollo de infraestructura moderna, el fortalecimiento del aparato productivo y la inserción del país en cadenas globales de valor.

Asimismo, se encuentra alineada con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, aprobado mediante Decreto Supremo N° 027-2024-MTC, el cual establece como uno de sus ejes estratégicos el fortalecimiento de la competitividad del sistema portuario nacional, la modernización de infraestructura y la incorporación de servicios asociados al desarrollo del comercio marítimo.

En ese marco, la presente norma contribuye a la implementación de dichas políticas públicas al promover la generación de condiciones para el desarrollo de infraestructura naval estratégica, facilitando la articulación interinstitucional y la priorización de inversiones en el sector.

En consecuencia, la propuesta normativa tiene un efecto complementario dentro del ordenamiento jurídico nacional, en la medida que fortalece la ejecución de políticas públicas orientadas al desarrollo económico, la competitividad y la modernización del sistema marítimo-portuario, sin generar impactos normativos adversos ni conflictos con la legislación vigente.

VI. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La proposición legislativa tiene un costo público directo limitado, porque no se establece nuevas obligaciones presupuestarias ni se autorizan gastos adicionales al Tesoro Público; además, las acciones de promoción, coordinación, evaluación, control y seguimiento de las obras de construcción, equipamientos y puesta en funcionamiento del dique seco Post Panamax deben ejecutarse a cargo del presupuesto institucional de las entidades competentes, sin requerir recursos adicionales del Estado; a su vez, la ejecución material y financiera del proyecto podrá llevarse a cabo por diversas fuentes de financiamiento previstos en la propia iniciativa legislativa, en los que se identifican: inversión privada nacional y/o extranjera; cofinanciación del Estado peruano cuando corresponda; organismos multilaterales de desarrollo; banca de desarrollo y comercial, nacional e internacional; fondos de inversión en infraestructura; y emisión de instrumentos de financiamiento específicos. Por consiguiente, la propuesta permite promover la infraestructura estratégica sin generar presión presupuestal inmediata, garantizando que cualquier participación pública se ajuste a la disponibilidad presupuestaria, sostenibilidad fiscal y evaluación técnica conforme a

la normatividad vigente.

Ahora bien, en cuanto a los beneficios, la iniciativa presenta un alto potencial de retorno económico, productivo y estratégico muy elevado, dado que contribuiría a cerrar la brecha histórica en la infraestructura naval del país y el Puerto del Callao contaría así con un servicio para grandes embarcaciones a nivel global. Es importante señalar que la carencia de un dique seco Post Panamax impide prestar servicios de mantenimiento, reparación, modernización y construcción naval en el Perú, obligando a atender parte de la demanda en el extranjero. Con la implementación del mismo, el Perú podría retener valor económico dentro del territorio nacional con un menor gasto de divisas, la atracción de inversiones privadas, generación de empleo especializado, potenciar la industria metal mecánica, el desarrollo de la ingeniería naval y el desarrollo de cadenas de proveedores locales. Adicionalmente, el proyecto contribuiría a posicionar al Callao como un centro regional de servicios navales en el Pacífico sur, generando valor sobre la cadena logística y portuaria nacional.

En otro contexto, la proposición tiene como objetivo que el Perú se postule como un hub marítimo e industrial en el Pacífico Sur, lo que le otorga una ventaja competitiva y una mayor inserción en las cadenas de valor globales; a su vez, la propuesta incluye obligaciones ambientales de sostenibilidad y de responsabilidad social, lo que también permite mitigar las potenciales externalidades negativas y favorecer un desarrollo más equilibrado y sostenible.

Por lo que, los beneficios esperados están por encima de sus costos inmersos; la propuesta no sólo busca la ampliación de la infraestructura sino que también persigue el reforzamiento de las capacidades nacionales de los negociantes, la facilitación de la transferencia tecnológica, la mejora de la competitividad del comercio exterior, la generación de empleo cualificado y alcanzar una industria naval moderna adaptada a la infraestructura portuaria, a la industria pesquera, a la industria industrial y a la economía marítima.