



ALEJANDRO SOTO REYES
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"



LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LOS PROYECTOS DE TAMBO CAMIONERO Y LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ANCÓN, EN EL DEPARTAMENTO DE LIMA

El Congresista de la República que suscribe, **ALEJANDRO SOTO REYES**, integrante del **Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política y los artículos 74 y 75 del Reglamento, propone el siguiente PROYECTO DE LEY:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LOS PROYECTOS DE TAMBO CAMIONERO Y LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ANCÓN, EN EL DEPARTAMENTO DE LIMA

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública los proyectos de tambo camionero y la plataforma logística de Ancón, en el departamento de Lima.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La finalidad de la ley es contribuir al mejoramiento del transporte en la cadena de suministros a nivel nacional.

Artículo 3. Rol del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones planifica acciones con la finalidad de concretar la ejecución de los proyectos de tambo camionero y la plataforma logística de Ancón, en el departamento de Lima.

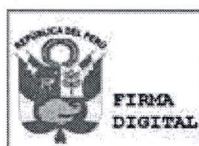
Artículo 4. Informe a la Comisión de Transportes y Comunicaciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones informa a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, de manera semestral los avances en la construcción, desarrollo y mantenimiento que garanticen la implementación de los proyectos tambo camionero y la plataforma logística de Ancón, en el departamento de Lima.

Lima, 5 de octubre de 2021



Firmado digitalmente por:
 SOTO REYES Alejandro FAU
 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 07/10/2021 16:21:43-0500



Firmado digitalmente por:
 SALHUANA CAMDES Eduardo
 FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 07/10/2021 15:19:11-0500



Firmado digitalmente por:
 SALHUANA CAMDES Eduardo
 FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 07/10/2021 15:20:50-0500



Firmado digitalmente por:
 DIAZ MONAGO Freddy Ronald
 FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 07/10/2021 16:51:18-0500



Firmado digitalmente por:
 RUIZ RODRIGUEZ Magaly
 Rosmary FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 07/10/2021 16:26:12-0500



Firmado digitalmente por:
 PICON QUEDO Luis Raul FAU
 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 08/10/2021 00:08:47-0500



Firmado digitalmente por:
 ACUÑA PERALTA Segundo
 Hector FAU 20181749126 soft
 Motivo: En señal de
 conformidad
 Fecha: 12/10/2021 09:55:08-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **18** de **octubre** del **2021**
Según la consulta realizada, de conformidad con
el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de
la República: pase la Proposición **N° 425** para
su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

Antecedentes legislativos

El 2 de setiembre de 2016 se publicó en el diario oficial *El Peruano* la Resolución Ministerial N° 702-2016 MTC/01.02, por la que se declaró de interés nacional la planificación, desarrollo y ejecución de los proyectos de infraestructura de transportes: Tren de Cercanías de Lima Norte; Tren de Cercanías de Lima Centro; y, Plataforma Logística Intermodal de la zona de Ancón.

En dicha norma se estableció que:

"según el Informe N° 667-2016-MTC/09, el Estudio para el Mejoramiento de la Logística de Distribución Urbana de Mercancías (DUM) en Lima Metropolitana y el Callao, identificó en interacción con el planeamiento urbanístico vigente en Lima Metropolitana (PLAN MET 1990-2010) y el Callao (Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia Constitucional del Callao 2011-2022), a la zona de Ancón como punto potencial para el desarrollo de infraestructura logística de rango regional con diversas áreas funcionales; siendo que, la Plataforma Logística Intermodal de Ancón estaría directamente relacionada con los corredores de carga establecidos en la parte norte del país;

[...] la Plataforma Logística Intermodal de Ancón dispondrá de conexión directa con el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez a través de la Carretera Panamericana Norte y de la Av. Néstor Gambetta, cuyo extremo norte solo dista 6 Km de la Plataforma Logística, siendo ésta una infraestructura necesaria que permitirá concentrar y optimizar las operaciones logísticas para un adecuado funcionamiento de la distribución urbana de mercancías (DUM) en el área metropolitana de Lima Norte y Callao; dicha infraestructura tendrá un alcance regional y su actividad principal será la de almacén de regulación con actividades de cross docking (una de las funciones del almacén logístico que no incluye inventarios ni operaciones de recolección), orientada tanto hacia operadores logísticos como al asentamiento de almacenes de grandes corporaciones industriales."

(Subrayado agregado)

Posteriormente, el 7 de julio del 2018 se publicó en el diario oficial *El Peruano* la Ley N° 30809, Ley que modifica la Ley 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico.

El artículo 12 de la mencionada Ley señala, sobre la creación de plataformas logísticas, lo siguiente:

"12.1 Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones las competencias normativas, de planificación, de gestión, de regulación, de fiscalización y de evaluación del Sistema de Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte.

12.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones de manera directa o a través de terceros puede administrar, operar y mantener las plataformas logísticas de titularidad del Estado, bajo cualquiera de las modalidades permitidas por ley.

Para el caso de Lima y Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los sectores competentes, realizará los estudios necesarios para determinar la viabilidad de instalar plataformas logísticas de titularidad del Estado.

En todos los casos se deberá observar lo establecido en los artículos 60 y 61 de la Constitución Política del Perú.

12.3 La planificación correspondiente a plataformas logísticas que desarrollen actividades que involucren competencias de otros sectores, se efectúa en coordinación con los mismos, y de acuerdo al ámbito de sus competencias.

12.4 Entiéndase por plataforma logística como aquella zona especializada que cuenta con la infraestructura y los proveedores de servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías para tránsito nacional y/o internacional, donde los distintos agentes coordinan sus acciones." (Subrayado agregado)

Como puede observarse desde hace varios años la legislación ha contemplado la importancia de contar con una plataforma logística, así como la necesidad de que esta sea implementada en Ancón a fin de conectar con el Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Antecedentes de la logística nacional

En el 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la participación del Banco Interamericano de Desarrollo, elaboró el documento técnico "Plan de desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes". El objetivo de este esfuerzo conjunto fue crear una herramienta de estudio, planificación e implantación de una red de logística sostenible, económicamente eficiente y ambientalmente armónica que mejore la competitividad de las empresas peruanas y la productividad industrial del país.¹

¹ Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo tambo camionero o truck center en Lima y Callao.

En el Plan se identificó una red de potenciales centros de atención al transportista, denominados como Tambo Camionero o Truck Centers en la red vial nacional, dos de ellos ubicados en Lima Metropolitana, en Lima Norte y Lima Sur.

Antecedentes del proyecto en Ancón

El proyecto lleva bastantes años en evaluación y sigue a la espera de su ejecución y posterior uso para el sector transportes de carga. El proyecto se incluyó en la cartera de proyectos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante R.M. N°0131-2020-MTC/01, que aprueba el Programa Multianual de Inversiones (PMI) del MTC del 2021 al 2023. Luego de su inclusión en la cartera de proyectos fue remitido al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), para el proceso de construcción de la cartera del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC), como un proyecto de gran envergadura para el sector transportes y logístico del país.²

Finalmente, el proyecto cuenta con la aprobación de diferentes gremios de transportistas de Lima y Callao que mostraron la necesidad de implementar una red nacional de tambos camioneros en las diferentes reuniones sostenidas por la alta dirección del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los presidentes de dichos gremios.³

Lima y Callao como puntos clave en el comercio exterior, comercio interno y la logística del Perú

El principal nodo de consumo, distribución y producción del Perú es la metrópoli de Lima – Callao. Por consiguiente, la articulación de casi todo el territorio peruano se realiza a través de esta ciudad, que ordena la actividad logística hacia el sur y hacia el norte del Perú. Las relaciones con otros centros logísticos macro regionales principales al interior del país, y complementado con otros centros logísticos secundarios hacen que el nodo logístico de Lima – Callao sea el más importante del

Disponible en:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1317425/Anexo%20Viabilidad%20Tambo%20Camionero%20Lima%20y%20Callao.pdf> Revisado el 4 de octubre de 2021.

² Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo tambo camionero o truck center en Lima y Callao.

Disponible en:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1317425/Anexo%20Viabilidad%20Tambo%20Camionero%20Lima%20y%20Callao.pdf> Revisado el 4 de octubre de 2021.

³ Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo tambo camionero o truck center en Lima y Callao.

Disponible en:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1317425/Anexo%20Viabilidad%20Tambo%20Camionero%20Lima%20y%20Callao.pdf> Revisado el 4 de octubre de 2021.

país. El puerto del Callao es uno de los más importantes de la costa pacífica de América del Sur, es un pilar fundamental para el comercio exterior ya que por sus instalaciones se desarrolla el 90% de operaciones de comercio exterior por vía marítima, situándose muy por encima de los puertos de Paita, Ilo o Matarani.⁴

En el estudio de Distribución Urbana de Mercancías de Lima y Callao, realizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el 2015, se identifica la inexistencia de estacionamientos para vehículos de carga provocando que el estacionamiento y espera para despachar carga se realice ocupando la vía pública, en lugares no autorizados interfiriendo en la circulación vehicular. Los problemas que ello genera son graves tales como congestión, contaminación y de seguridad vial, con severas afecciones a las áreas residenciales aledañas a las instalaciones. Por ello, es imperante adecuar la infraestructura logística del país para el desarrollo de las empresas generadoras de carga, ya que las nuevas inversiones persiguen los estándares de calidad que exige el mercado globalizado.⁵

Lima Metropolitana y el Callao poseen cinco grandes ejes o corredores para los vehículos de transporte de mercancías los cuales son: Néstor Gambetta, Vía de Evitamiento, Ramiro Priale, Panamericana Sur y Panamericana Norte⁶ tal como se detalla en la siguiente imagen:

⁴ Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo tambo camionero o truck center en Lima y Callao. Disponible en:

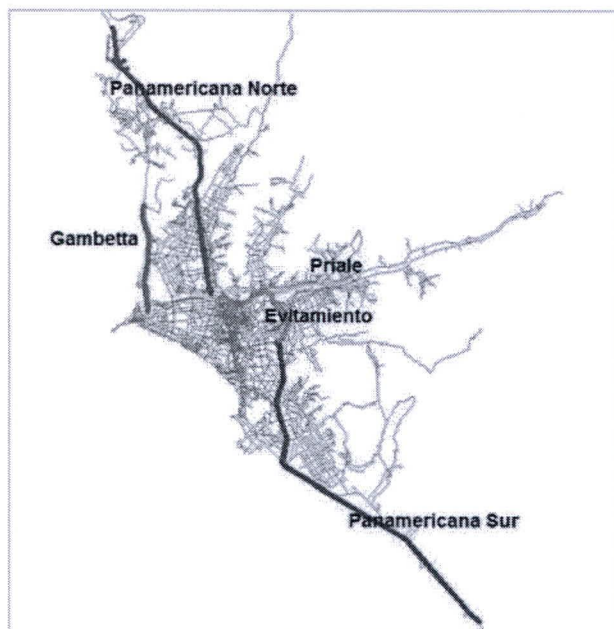
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1317425/Anexo%20Viabilidad%20Tambo%20Camionero%20Lima%20y%20Callao.pdf> Revisado el 4 de octubre de 2021.

⁵ Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo tambo camionero o truck center en Lima y Callao. Disponible en:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1317425/Anexo%20Viabilidad%20Tambo%20Camionero%20Lima%20y%20Callao.pdf> Revisado el 4 de octubre de 2021.

⁶ Estudios de la Oficina General de Planteamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución urbana de mercancías en Lima Metropolitana y el Callao. Disponible en:

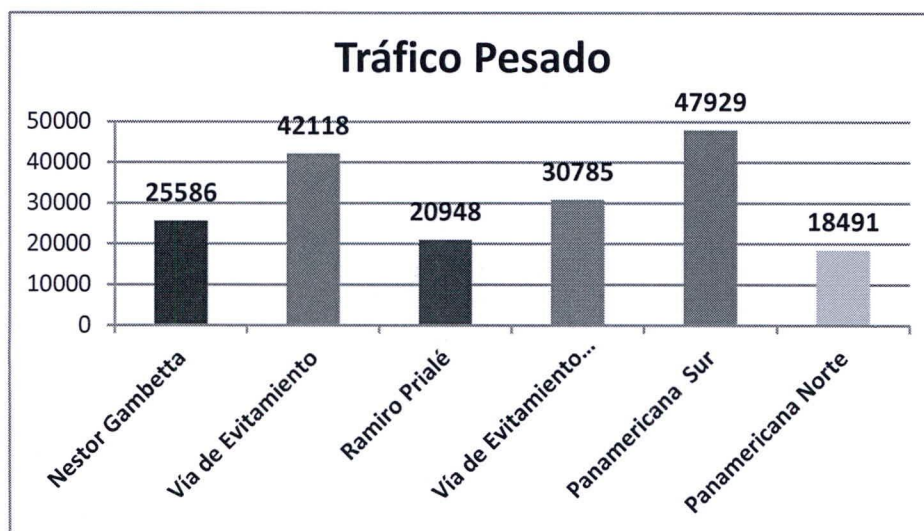
https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/TC_Peru_Resumen_Ejecutivo.pdf Revisado el 4 de octubre de 2021.



Fuente: Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.⁷

En el estudio para el mejoramiento en la logística de Distribución Urbana de Mercancías en Lima Metropolitana y el Callao se realizó un modelo de simulación llamado Modelo General de Movilidad, el cual realiza equivalencias de vehículos pesados a vehículos ligeros para un análisis equitativo. Dicha simulación muestra como resultado el siguiente cuadro que cuantifica el tráfico pesado que fluye por los cinco ejes o corredores para los vehículos de transporte de mercancía en Lima y Callao:

⁷ Tomado de: Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo tambo camionero o truck center en Lima y Callao. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1317425/Anexo%20Viabilidad%20Tambo%20Camionero%20Lima%20y%20Callao.pdf> Revisado el 4 de octubre de 2021.



Elaboración Propia / Fuente MTC⁸

Además, la simulación también expone el reflejo de una primera evaluación bajo una serie de hipótesis por lo que se trata de un impacto estimado. El impacto más claro de las nuevas infraestructuras viales se concentra en la Vía de Evitamiento donde en los puntos de control (peajes) se registraría una disminución de tráfico del 52,57%, en el tramo alineado con la autopista Ramiro Prialé; y un 30,45% en el tramo prolongación del eje de la Panamericana Sur.⁹

CORREDOR	% DE VARIACIÓN
Néstor Gambetta	4,13%
Vía de Evitamiento	-52,57%
Ramiro Prialé	3,32%
Vía de Evitamiento (eje Panamericana Sur)	-30,45%
Panamericana Sur	-9,88%
Panamericana Norte	-5,29%

Elaboración Propia / Fuente MTC¹⁰

⁸ Estudios de la Oficina General de Planteamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución urbana de mercancías en Lima Metropolitana y el Callao. Disponible en: https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/TC_Peru_Resumen_Ejecutivo.pdf Revisado el 4 de octubre de 2021.

⁹ Estudios de la Oficina General de Planteamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución urbana de mercancías en Lima Metropolitana y el Callao. Disponible en: https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/TC_Peru_Resumen_Ejecutivo.pdf Revisado el 4 de octubre de 2021.

¹⁰ Estudios de la Oficina General de Planteamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución urbana de mercancías en Lima Metropolitana y el Callao. Disponible en:

Tambo camionero y plataforma logística de Ancón como infraestructura logística de apoyo al transporte terrestre de carga

El denominado tambo camionero o truck center es una medida de infraestructura eficiente adoptada por diversos países. El pionero en la creación de redes de truck center fue Estados Unidos poseyendo una red muy evolucionada que continúa expandiéndose. La Unión Europea no es ajena a estas redes ya que se encuentran en constante evolución en España, Francia e Italia. El tambo camionero es un centro de servicios al transporte que se concibe como infraestructura orientada al transporte de mercancías complementarias a las infraestructuras viales. Tienen por objetivo el de cubrir las necesidades, tanto de espacios adecuados para el estacionamiento como de servicios complementarios a los vehículos pesados de transporte de mercancías y a los conductores de los mismos, sin excluir a otros posibles destinatarios.¹¹

Es importante contar con el tambo camionero como la base de una plataforma logística, que naturalmente colaborarán estrechamente para la concepción y desarrollo del mismo. El mencionado espacio puede constituir una parte de una entidad mayor. La entidad mayor vendría a ser una plataforma logística ya que ella supone un conjunto de infraestructuras que se complementan entre sí. La serie de servicios a incluirse en un tambo camionero es diversa, e incluye estacionamiento y áreas de descanso para los conductores, áreas de mantenimiento del vehículo, bancos, restaurantes, tiendas de alimentación, sanitarios, centro de llamadas y acceso a internet, entre otros.¹²

Por último, la plataforma logística no posee un concepto único ya que es un concepto genérico con diferentes matices en cada país y que ha variado en el tiempo. Para Europlatforms, la plataforma logística es una zona delimitada en cuyo interior se ejercen todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el tránsito nacional e internacional.¹³ Es importante que esté debidamente equipada para el correcto funcionamiento y

https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/TC_Peru_Resumen_Ejecutivo.pdf Revisado el 4 de octubre de 2021.

¹¹ Transportation Infrastructure & Logistics. Estudio de Viabilidad de una Red nacional de Centros de Servicios al Transportista – Truck Centers. Disponible en:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1750432/Informe%20Final%20.pdf> Revisado el 4 de octubre de 2021.

¹² Transportation Infrastructure & Logistics. Estudio de Viabilidad de una Red nacional de Centros de Servicios al Transportista – Truck Centers. Disponible en:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1750432/Informe%20Final%20.pdf> Revisado el 4 de octubre de 2021.

¹³ ¿Qué son las plataformas logísticas? Stock Logistics. Disponible en:

<https://www.stocklogistic.com/que-son-las-plataformas-logisticas/> Revisado el 4 de octubre de 2021.

atención para todas las empresas interesadas por los servicios que se brindan. Obligatoriamente debe estar gestionada por un entidad única, pública o privada.

Así, la evolución de las plataformas logísticas es constante ya que tiene correlación con las necesidades que demanda el transporte terrestre y todos sus actores involucrados.

Distrito de Ancón como ubicación preferente

En el Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución Urbana de Mercancías en Lima Metropolitana y Callao realizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se analizó en detalle, mediante un análisis multicriterio, un total de 12 áreas potenciales para el desarrollo de nodos logísticos estratégicos, destacando las de Ancón y Lurín. Asimismo, se propuso tres plataformas logísticas intermodales, una de ellas situada en Ancón con una capacidad de realización del corto y medio plazo, dadas sus características de gestión urbanística más sencilla. Además, en el análisis económico – financiero de dicha plataforma, se evidencia que el proyecto resulta económicamente viable.¹⁴

El proyecto se ubicaría en los predios que en la actualidad forman parte del Parque Ecológico Nacional Antonio Raimondi del Ministerio de Ambiente, con un área total de 20 hectáreas y 11 hectáreas en su primera etapa. Dicho proyecto es denominado tambo camionero del tipo "concentración", ya que está ubicado entre nodos que concentran la demanda de servicios de transportes de carga, tales como áreas metropolitanas, centros industriales, centros logísticos, puertos, aeropuerto, constituyendo como puntos importantes de origen y destino del movimiento de carga por carretera. El objetivo es descongestionar el tráfico en el corredor logístico Panamericana Norte y el área urbana bajo su influencia.¹⁵

El deber constitucional del Estado de promover el bienestar general de la población

La Constitución Política de 1993 establece en su artículo 1 que *"la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado"*. En tal sentido, corresponde al Estado atender las urgentes necesidades de

¹⁴ Estudios de la Oficina General de Planteamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Estudio para el mejoramiento de la logística de Distribución urbana de mercancías en Lima Metropolitana y el Callao. Disponible en: https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/TC_Peru_Resumen_Ejecutivo.pdf Revisado el 4 de octubre de 2021.

¹⁵ Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo tambo camionero o truck center en Lima y Callao. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1317425/Anexo%20Viabilidad%20Tambo%20Camionero%20Lima%20y%20Callao.pdf> Revisado el 4 de octubre de 2021.

la población relacionadas a aspectos vitales de su desarrollo, tales como salud, educación, justicia y vías de comunicación.

Al respecto, el artículo 44 de la Constitución señala lo siguiente:

"Artículo 44.-

Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y **promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.**

Asimismo, es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior." (negrita nuestra)

Tales deberes primordiales del Estado deben verse reflejados en la atención a necesidades prioritarias de la población. Una de ellas está referida a la mejora de la calidad de vida que proveen las vías de comunicación como las carreteras, los aeropuertos y los ferrocarriles, así como mediante el establecimiento de infraestructura indispensable para el desarrollo de las actividades económicas.

Contenido de la propuesta

Por todo lo expresado en párrafos anteriores y el retraso que ha significado la pandemia en los diferentes proyectos a nivel nacional, se plantea la presente iniciativa legislativa a fin de declarar de interés nacional y necesidad pública los proyectos tambo camionero y plataforma logística de Ancón, en el departamento de Lima, a fin de que los proyectos liberen de congestión los corredores de la ciudad y se cumplan con los estándares internacionales de logística terrestre.

Para el cumplimiento se plantea que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones planifique las acciones pertinentes que faciliten la viabilidad y ejecución de los proyectos en el distrito de Ancón.

En atención al seguimiento que el Congreso debe dar al cumplimiento de las funciones asignadas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se propone una disposición que garantice el suministro de información oportuna a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, con frecuencia semestral, sobre los avances de las acciones realizadas con el propósito de cumplir con la elaboración de los proyectos.

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

El Proyecto de Ley busca garantizar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 44 de la Constitución en relación con el deber del Estado de promover el bienestar general que se fundamenta en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación mediante es establecimiento de infraestructura para el desarrollo de las actividades económicas vinculadas al transporte.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley cuenta con el siguiente cuadro de actores:

Actores	Beneficios	Costos
Población	Acelerar la ejecución de los proyectos en Ancón para mejorar la logística terrestre que beneficia directa e indirectamente a toda la población.	
Departamento de Lima	Concretar los proyectos que son el camino para descongestionar las entradas a Lima y mejorar la infraestructura logística.	
Distrito de Ancón	La realización de los proyectos significa un importante avance para el distrito que está en busca de ser la Ciudad Bicentenario.	
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Cumplir con la cartera de proyectos detallados en el Programa Multianual de Inversiones 2021 – 2023.	

La contribución del presente Proyecto de Ley trae beneficios directos con la ejecución de los proyectos de Ancón.

La reducción de la congestión vehicular y la disminución de accidentalidad en las carreteras son beneficios para todo miembro de la sociedad. Para los conductores de carga pesada, los beneficios serían contar con zonas de descanso seguras para

ellos y la carga, prevención de robos de mercadería al ubicarse en zonas iluminadas y seguras. Promoción económica e ingresos locales gracias al incremento de la demanda de servicios complementarios al transporte.

Asimismo, destaca la generación de mano de obra gracias a las construcciones de las instalaciones y, puestos laborales directos e indirectos, generados por las diversas actividades a desarrollarse en el tambo camionero.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa guarda concordancia con la Política de Estado III del Acuerdo Nacional relativa a "*Competitividad del país*". Al respecto la Política de Estado 21 sobre "Desarrollo en infraestructura y vivienda" dispone lo siguiente:

"Nos comprometemos a **desarrollar la infraestructura** y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado.
[...]"