



GRUPO DE TRABAJO: FOMENTO Y FISCALIZACIÓN A LOS PLAZOS
PARA LA REDUCCIÓN DE VEHÍCULOS OBSOLETOS E INSERVIBLES A
CARGO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

COMISIÓN DE TRANSPORTES

GRUPO DE TRABAJO PARA EL "FOMENTO Y
FISCALIZACIÓN A LOS PLAZOS PARA LA
REDUCCIÓN DE VEHÍCULOS OBSOLETOS E
INSERVIBLES A CARGO DEL MINISTERIO DE
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES"

INFORME FINAL

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025



Hilda Marleny Portero López

Presidenta de la Comisión de Transportes y
Comunicaciones

**Magaly Rosmery Ruíz
Rodríguez**

Coordinadora del Grupo de Trabajo para el "Fomento y Fiscalización a los
plazos para la reducción de vehículos obsoletos e inservibles a cargo del
ministerio de Transportes y Comunicaciones"

INFORME N° 001-2024-2025/ GTFFPRVOICMTC-CR

A: **Hilda Marleny Portero López**
Presidente de la Comisión de Transportes y
Comunicaciones

De: **Magaly Rosmery Ruíz Rodríguez**
Coordinadora del Grupo de Trabajo para el "Fomento
y Fiscalización a los plazos para la reducción de
vehículos obsoletos e inservibles a cargo del
ministerio de Transportes y Comunicaciones"

Asunto: **INFORME FINAL DE GRUPO DE TRABAJO**

Es grato dirigirme a usted para saludarla y en mi condición de Coordinadora del Grupo de Trabajo para el "Fomento y Fiscalización a los plazos para la reducción de vehículos obsoletos e inservibles a cargo del ministerio de Transportes y Comunicaciones", informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

A. Creación del Grupo de Trabajo:

Mediante el OFICIO N° 043-2024-2025-MRR/CR de fecha 04 de setiembre de 2024, la congresista Magaly Ruíz Rodríguez solicitó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, la creación y coordinación de un Grupo de Trabajo encargado de fiscalizar y fomentar la política nacional destinada a la reducción de vehículos obsoletos e inservibles. Esta solicitud fue aprobada durante la Segunda Sesión realizada el día 09 de setiembre de 2024 a las 02:00 pm.

Asimismo, mediante el OFICIO N° 085-2024-2025-MRR/CR con fecha 16 de setiembre de 2024 se conformó el grupo de trabajo, por los congresistas miembros de la Comisión de Transportes y Comunicaciones:

- Magaly Rosmery Ruiz Rodríguez, congresista de La Libertad
- Héctor Acuña Peralta, congresista de la Libertad
- Cheryl Trigozo Reátegui, congresista de San Martín

La misma que fue aprobada durante la Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones de fecha 14 de octubre de 2024.

La necesidad de la creación de este grupo de trabajo resulta de gran importancia debido a que se "encargará del análisis y propuestas de mejora de la normativa para promover el chatarreo", como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, ya que actualmente, mediante decretos de urgencia N° 019-2019 y decretos supremos N° 05-2021-MTC, N° 014-2024-MTC y N° 016-2021-MTC, se regulan los procesos destinados para el "chatarreo" de vehículos con más de 15 años de antigüedad. Sin embargo, las acciones destinadas a lograr los fines perseguidos no están dando los resultados esperados, por lo cual aún permanecen en circulación vehículos que por su antigüedad o estado, continúan contaminando al emitir gases de efecto invernadero.

Es por ello que, el grupo de trabajo tiene como misión crear la normativa necesaria o recomendar la mejora de las existentes, a fin de resolver los problemas que la regulación actual no ha podido resolver.

A partir de la creación y conformación del Grupo de Trabajo "FOMENTO Y FISCALIZACION A LOS PLAZOS PARA LA REDUCCION DE VEHICULOS OBSOLETOS E INSERVIBLES A CARGO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES", se realizó la primera sesión y las sesiones siguientes con la finalidad de exponer y socializar el plan de trabajo y convocar a las autoridades e instituciones directamente involucradas en el desarrollo de la política de chatarreo a nivel nacional.

B. Plan de Trabajo:

Este documento, contempló los siguientes aspectos:

1. Objetivos específicos:

En primer lugar, el grupo de trabajo tiene como objetivo general: analizar la situación actual y la problemática que enfrentan los Decretos de Urgencia N° 019-2019 y Decretos Supremos N° 05-2021-MTC, N° 014-2024-MTC Y N° 016-2021-MTC, que regulan los procesos destinados para El "Chatarreo" de vehículos con más de 15 años de antigüedad.

En segundo lugar, dentro de los objetivos específicos que se propone alcanzar e grupo de trabajo es crear la normativa necesaria o recomendar la mejora de las existentes, a fin de resolver los problemas que la regulación actual no ha podido resolver.

2. **Plazo:** El grupo de trabajo tendrá una duración de 9 meses, contabilizados desde su conformación por la Comisión de Transportes y Comunicaciones en la segunda sesión ordinaria de fecha 09 de setiembre de 2024.
3. **Sesiones:** Se contempla la realización de sesiones ordinarias y extraordinarias. Las primeras se realizarán cada quince días, los días viernes a las 10:00 am. Las segundas, dependerán de las necesidades del grupo de trabajo o sus congresistas miembros.
4. **Principales entidades de interés**
Las principales entidades de interés con las que el grupo de trabajo coordinó de manera estrecha para el desarrollo de sus labores son:
 - Ministerio de Transportes y Comunicaciones´
 - Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible - PROMOVILIDAD
 - Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU
 - Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía - SUTRAN
 - Gobiernos Regionales
 - Gobiernos Locales
5. En esa misma línea, también se solicitó la presencia de representantes de la sociedad civil que están interesados en la política de chatarreo a nivel nacional.

C. Oficios Remitidos:

Durante el desarrollo de este grupo de trabajo, se han redactado diversos oficios dirigidos a las autoridades involucradas y a los congresistas miembros del Grupo de Trabajo con la finalidad de llevar a cabo las sesiones ordinarias y establecer en ellas un espacio de diálogo y coordinación a fin de conocer el estado situacional de la política de chatarreo a nivel nacional.

Como puede observarse en el siguiente cuadro, los primeros oficios han estado avocados a establecer el proceso de instalación y funcionamiento de las actividades del grupo de Trabajo coordinado por la congresista Magaly Ruíz Rodríguez durante la primera y segunda sesión ordinaria.

Los oficios restantes del grupo de trabajo han estado directamente relacionados con la presencia de diversos funcionarios, en su calidad de representantes Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental, Superintendencia Nacional de Registros Públicos, Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y la empresa privada de FERROCAS E.I.R.L.

Cuadro 1. Oficios remitidos

Número de Oficio	Motivo	Destinatario
OFICIO N° 001-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Instalación Mesa de Trabajo	Despacho congresista Héctor Acuña Peralta
OFICIO N° 002-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Instalación Mesa de Trabajo	Despacho congresista Cheryl Trigozo Reátegui
OFICIO N° 003-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Envío del Plan de Trabajo	Despacho congresista Héctor Acuña Peralta
OFICIO N° 004-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Envío del Plan de Trabajo	Despacho congresista Cheryl Trigozo Reátegui
OFICIO N° 005-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Solicitud de asistencia	Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible - PROMOVILIDAD
OFICIO N° 006-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Tercera Sesión	Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible - PROMOVILIDAD
OFICIO N° 007-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Tercera Sesión	Viceministerio de Transportes Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICIO N° 008-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Tercera Sesión	Despacho congresista Héctor Acuña Peralta
OFICIO N° 009-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Tercera Sesión	Despacho congresista Cheryl Trigozo Reátegui
OFICIO N° 010-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Cuarta Sesión	Viceministerio de Transportes Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICIO N° 011-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Cuarta Sesión	OEFA
OFICIO N° 012-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Cuarta Sesión	Despacho congresista Héctor Acuña Peralta
OFICIO N° 013-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Cuarta Sesión	Despacho congresista Cheryl Trigozo Reátegui
OFICIO N° 014-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Cuarta Sesión	Viceministerio de Transportes Ministerio de Transportes y Comunicaciones

OFICIO N° 015-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Cuarta Sesión	OEFA
OFICIO N° 016-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Cuarta Sesión	Despacho congresista Héctor Acuña Peralta
OFICIO N° 017-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Cuarta Sesión	Despacho congresista Cheryl Trigozo Reátegui
OFICIO N° 018-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Cuarta Sesión	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
OFICIO N° 019-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a la Cuarta Sesión	FERROCAS E.I.R.L
OFICIO N° 020-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Invitación a Mesa de Trabajo	SUNARP
OFICIO N° 021-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR	Solicitud de Reunión	PROMOVILIDAD

II. ACTIVIDADES REALIZADAS:

- El día **viernes 27 de diciembre de 2024** a las 10am, se llevó a cabo la Tercera Sesión Ordinaria del Grupo de Trabajo "Fomento y Fiscalización a los plazos para la Reducción de Vehículos Obsoletos e Inservibles a Cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones". Dicha sesión, tuvo una duración aproximada de 1 hora con 10 minutos, con la exposición y participación de representantes del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (PROMOVILIDAD) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El principal objetivo de esta sesión estuvo encaminado a conocer el estado situacional de la política en referencia a los avances y resultados.

Cuadro 2. Invitados a la Tercera Sesión del Grupo de Trabajo

Entidad	Representante	Oficio
Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD	Nancy Nérida Aucahuasi Dongo Directora Ejecutiva de Promovilidad	OFICIO N° 006-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR

	Liseth Milagros Morales Lavado Especialista Ambiental	
Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC	Jorge Espinoza Galarza Director de Circulación Vial Hans Dennis Arturo Zambrano Joya Coordinador de la Coordinación de Autorizaciones Emma Elizabeth Ventura Gonzáles Especialista Claudia Alejandra Torres Gutiérrez Especialista Económica y Ambiental Paolo Junior Fernández Rojas Especialista de Políticas Públicas	OFICIO N° 007-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR

- El día **miércoles 22 de enero de 2025** a las 11:30 am, se realizó la Cuarta Sesión Ordinaria del Grupo de Trabajo "Fomento y Fiscalización a los plazos para la Reducción de Vehículos Obsoletos e Inservibles a Cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones". Esta sesión tuvo una duración aproximada de 2 horas con 10 minutos, con la participación y exposición de representantes del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA), la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callo (ATU), el Viceministerio de Transportes y la Empresa FERROCAS E.I.R.L. Para esta sesión, se buscó conocer los pormenores de la política mediante el proceso de ejecución, regulación y fiscalización de las entidades involucradas.

Cuadro 3. Invitados a la Cuarta Sesión del Grupo de Trabajo

Entidad	Representante	Oficio
Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental – OEFA	Erickson Huamán Cruz Especialista de la Dirección de Supervisión Ambiental en Infraestructura y Servicios	OFICIO N° 015-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR

Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU	Ronald León Barranzuela Director de Fiscalización y Sanción Luis Ibáñez Guerrero Director de Asuntos Ambientales y Sociales	OFICIO N° 018-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR
Viceministerio de Transportes – MTC	Ofelia Soriano Ramos Directora - Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Claudia Torres Gutiérrez Especialista - Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Javier Villanueva Molina Coordinador Económico - Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	OFICIO N° 014-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR
Empresa FERROCAS E.I.R.L	Marcelo Llano Cueva Gustavo Sumoso Muñante	OFICIO N° 019-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR

- **Visita a la Planta de Chatarreo operada - Empresa FERROCAS E.I.R.L:**

El día miércoles 12 de febrero de 2025 a las 10:00 am se realizó una visita a la Planta de Chatarreo de la Empresa FERROCAS E.I.R.L.; la cual se encuentra ubicada en el distrito de Lurigancho – Chosica. Esta actividad, tuvo una duración aproximada de 1 hora y estuvo destinada a conocer de manera personal las características de la planta, labores realizadas por el personal y principalmente observar el proceso de chatarreo del cual son objeto los diferentes vehículos que llegan a este lugar. La comunicación se realizó vía correo electrónico y la visita fue registrada mediante fotografías¹.

- **Mesa de Trabajo realizada con la participación de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos – SUNARP**

El día miércoles 19 de marzo de 2025 a las 9:45 am se realizó la Mesa de Trabajo con representantes de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos - SUNARP, esta invitación tuvo como principal finalidad conocer

¹ Ver Anexo A. Visita realizada a la Planta de Chatarreo Ferrocas E.I.R.L

las actividades que realiza la entidad en el marco del desarrollo del programa de chatarreo a nivel nacional y las principales limitaciones que han logrado identificar en el desarrollo de sus labores. La duración de esta reunión fue de 45 minutos aproximadamente, se adjuntas los registros fotográficos mediante anexo².

Cuadro 4. Información sobre la Mesa de Trabajo

Entidad	Asistentes	Oficio Remitido	Oficios Recibido
SUNARP	- Mónica Pardo Esquerre, Registradora Pública de la Zona Registral N° IX. - Edward Yanac Padilla, Especialista Registral de la Dirección Técnica Registral.	OFICIO N° 020-2024- 2025- GTFFPRVOICMTC/CR	OFICIO No 00148- 2025-SUNARP/SN

- Reunión de Trabajo realizada en con el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD

El día lunes 14 de abril de 2025 a las 10:00 am se realizó la Reunión de Trabajo con la Directora del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD y sus funcionarios, esta invitación tuvo como principal finalidad conocer de manera detallada y directa las acciones que viene desempeñando la entidad en relación al Programa de Chatarreo para la ciudad de Trujillo como parte de la implementación del Corredor Troncal Norte – Sur y Rutas Alimentadoras. La duración de esta reunión fue de 45 minutos aproximadamente, se adjunta los registros fotográficos mediante anexo³.

III. DIAGNÓSTICO:

UNA POLÍTICA PARCIAL CON RESULTADOS PARCIALES

Uno de los principales hallazgos, ha sido el reconocimiento de que el programa de chatarreo a nivel nacional, **sólo se ejecuta mediante una de sus modalidades como es el “chatarreo obligatorio”**. Lo cual, se debe a la inexistencia de un presupuesto asignado para la entrega de incentivos

² Ver Anexo B. Mesa de Trabajo realizada con SUNARP

³ Ver Anexo C. Reunión de Trabajo realizada con PROMOVILIDAD

económicos y no económicos contemplados en el Decreto Supremo N° 005-2021-MTC. Asimismo, otro de los hechos más notorios está relacionado con la poca o nula difusión que se viene realizando del desarrollo de la política; lo cual tiene consecuencias directas en el desarrollo de la misma.

Proceso lento

En el **Decreto Supremo N° 005-2021-MTC**, se contempla el desarrollo del programa de chatarreo en dos modalidades: chatarreo obligatorio y voluntario. Si bien, cada uno de estos posee diferentes criterios; ambos están encaminados a mejorar las condiciones medioambientales y renovar el parque automotor. Sin embargo, mientras uno depende directamente de las acciones realizadas por una entidad promotora que de manera sistemática realiza la **declaración de abandono** de ciertos vehículos; el otro depende única y exclusivamente de la "voluntad" del ciudadano de chatarrear su vehículo.

A raíz de las sesiones descritas previamente se ha logrado conocer que el "chatarreo voluntario" de acuerdo a lo planteado en la regulación de chatarreo a nivel nacional no se viene materializando e incluso todavía se encuentra en un proceso de formulación que se viene gestando de manera cuestionablemente lenta desde 2021. A continuación, se describe de manera directa que es lo que establece la norma con respecto a los incentivos y la metodología de cálculo de los mismos.

1. Lo que dice la norma

El **artículo 40** plantea los Alcances Generales y menciona que: "El incentivo es el beneficio económico que recibe la persona beneficiaria del Programa de Chatarreo, de acuerdo a lo señalado en el Decreto de Urgencia N° 029-2019 y el presente Reglamento". Es decir, este beneficio es un bien que le corresponde a quien como parte de este programa y siendo el propietario de vehículo cumple con los requisitos para acceder al mismo.

Asimismo, la Quinta Disposición complementaria del Decreto Supremo N° 005-2021-MTC establece la "Aprobación de normas complementarias", señalando que:

"El MTC a través de su unidad de organización competente, aprueba mediante Resolución Directoral en un plazo de sesenta (60) días calendario, contados desde la publicación del presente Reglamento las siguientes normas complementarias:

- 1. Metodología para el cálculo del incentivo de los PCH.**
- 2. Metodología para el cálculo de emisiones evitadas con la implementación de los PCH y la valoración de externalidades ambientales, en coordinación con el MINAM.*
- 3. Especificaciones técnicas de las cámaras de video.*

4. *Especificaciones de los componentes técnicos y estructurales de los vehículos que hace referencia el literal b) del numeral 20.1 de artículo 20 del presente Reglamento.*

(...)"

A pesar de que existió un plazo de 60 días calendario, establecidos desde el 2021 en relación a la publicación de la **"Metodología para el cálculo del incentivo de los Programas de Chatarreo"** hasta setiembre de 2024 que iniciaron las actividades del presente Grupo de Trabajo está se encontraba todavía en formulación. El principal problema con este retraso como lo han expresado funcionarios del Viceministerio de Transportes, es que desde un aspecto técnico es la herramienta básica para evaluar y valorar cuanto y que les corresponde a los ciudadanos por el vehículo que se chatarreara.

Por lo tanto, si bien en el caso del chatarreo obligatorio no se configura como una necesidad; para el chatarreo voluntario es prácticamente la piedra angular. Sobre todo, considerando que si bien, pueden existir otras motivaciones detrás de esa decisión por parte del ciudadano; la misma política posee como uno de sus objetivos, la renovación del parque automotor y ello sólo puede realizarse a través de medios económicos.

Estableciendo que la norma prevé desde hace 3 años la entrega de una serie de incentivos económicos y no económicos y la formulación de las herramientas necesarias para ello, se ha podido observar que lamentablemente este proceso fundamental todavía está siendo trabajado por los especialistas del MTC.

2. ***Una aprobación en curso***

Una de las preguntas necesarias que deben hacerse para conocer que explica la ejecución parcial de la política es: ¿Qué dirección se encarga de formular la **"Metodología para el cálculo del incentivo de los Programas de Chatarreo"**? La cual es la **Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial** de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. Esta dirección, como su nombre lo indica es el órgano de línea de ámbito nacional encargado de formular regular el transporte y tránsito terrestre, así como la seguridad e infraestructura vial.

El 15 de julio de 2024, se publicó mediante la **Resolución Directoral N° 022-2024-MTC/18**, el *Proyecto de Resolución Directoral* que aprueba la **"Metodología para el Cálculo del Incentivo de los Programas de Chatarreo"** y su respectivo Anexo. Este documento estuvo sujeto a comentarios ciudadanos y de instituciones públicas y privadas hasta el 27 de agosto del mismo año. Los cuales, en declaraciones de los ciudadanos se hicieron

llegar. A raíz de las opiniones vertidas, se evaluaron las modificaciones solicitadas y de ser el caso, se realizaron.

Este proceso necesario, determinó que solo hasta diciembre de 2024 se realizará la publicación de una nueva **Resolución Directoral N° 032-2024-MTC/18**, que recogía ciertas modificaciones en el nuevo *Proyecto de Resolución Directoral* que aprueba la "Metodología para el Cálculo del Incentivo de los Programas de Chatarreo" y su Anexo. Como en el caso de la resolución directoral anterior, se dictó un plazo de comentarios hasta el 03 de enero de 2025. A la fecha, esos han sido los últimos avances comunicados por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con respecto a la formulación de esta materia. A continuación, se muestra un cuadro que resume este proceso:

Cuadro 5. Publicaciones realizadas por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial en relación a la "Metodología para el cálculo del incentivo de los Programas de Chatarreo"

Año	Resolución Directoral
2021	No se realizó publicación
2022	No se realizó publicación
2023	No se realizó publicación
2024	Resolución Directoral N° 022-2024-MTC/18 Resolución Directoral N° 032-2024-MTC/18
2025	Se estima la publicación de una nueva Resolución Directoral para inicios del segundo trimestre del año.

Fuente: Realización propia

A pesar que ha sido durante 2024 que se ha realizado de manera progresiva un trabajo en la materia, los funcionarios no han brindado explicaciones sólidas que justifiquen el retraso de la formulación de una propuesta metodológica de 2021 a 2023. Sin embargo, señalaron en reiteradas oportunidades que existe un presupuesto limitado de 80 millones de soles que fue asignado solo para el año 2023, pero que en la actualidad el Programa de Chatarreo a nivel nacional no fue contemplado en la "Ley de Presupuesto y Equilibrio Fiscal" para el año 2024 ni 2025.

Tomando como referencia el anexo de la **Resolución Directoral N° 032-2024-MTC/18**, en términos generales, el objetivo del documento es "*brindar los lineamientos que deberán seguir las Entidades Promotoras para la asignación de los incentivos en sus propuestas de Programas de Chatarreo (PCH) vehicular, a ser aprobadas por el Ministerio de Transportes y*

Comunicaciones". La metodología propuesta para el cálculo de los incentivos está compuesta por tres elementos fundamentales:

a. Caracterización de la flota vehicular objeto del programa de chatarreo

Esta primera etapa está determinada a definir los potenciales beneficios del proceso de chatarrización y definir el público objetivo del programa de chatarreo propuesto. Para lo cual es necesario, describir de manera detallada el **tipo de servicio** al que están destinados los vehículos del parque automotor. Según plantea el documento, son 3 los criterios para este tipo de clasificación: ámbito territorial (provincial, regional, nacional o internacional), elemento transportado (personas o mercancías) y naturaleza de la actividad realizada (transporte público de personas o transporte público de mercancías). Sumado a ello, se busca determinar el **tipo de combustible utilizado** que podría ser diésel, gasolina, GNV o GLP. Por último, se identifica la **categoría y antigüedad del vehículo** que sirve fundamentalmente para captar aquellos vehículos más antiguos y generadores de externalidades negativas.

Ilustración 1. Componentes de caracterización vehicular



Fuente: Realización propia.

b. Determinación de los incentivos económicos

Un segundo elemento de la "metodología para calcular los incentivos del Programa de Chatarreo" se basa en determinar si el solicitante se adherirá a la modalidad de "**retiro**" o "**renovación**" vehicular. En el caso del cálculo para el **retiro vehicular**, se toma en cuenta las 6 categorías vehiculares y el año de fabricación; el tipo de combustible utilizado no

posee mayor relevancia. Asimismo, con la finalidad de que se cumpla el compromiso de no utilizar el incentivo para la compra de una nueva unidad: por un lado, se restringe al MTC y gobiernos locales de habilitar al dueño de la unidad para brindar un servicio de transporte en la misma modalidad del vehículo chatarrado. Por otro lado, los gobiernos locales no pueden otorgar un incentivo a aquellos quienes lo han recibido previamente.

Tabla 1. Incentivo económico para la modalidad de retiro vehicular (en dólares americano)

Categoría Vehicular	Combustible	Antes del 2000	2000 – 2002	2003 – 2006	2007 – 2017
M1	Diésel	3,520.91	4,200.00	5,025.00	5,850.00
	Gasolina				
	GNV				
	GLP				
M2	Diésel	4,661.09	5,159.00	5,639.50	6,120.00
	Gasolina				
	GNV				
	GLP				
M3	Diésel	7,350.00	12,800.00	15,562.25	18,324.50
	Gasolina				
	GNV				
	GLP				
N1	Diésel	3,773.64	4,737.00	5,281.00	5,825.00
	Gasolina				
	GNV				
	GLP				
N2	Diésel	8,747.68	9,761.50	10,110.25	10,459.00
	Gasolina				
	GNV				
	GLP				
N3	Diésel	18,130.18	20,232.50	20,955.00	21,677.50
	Gasolina				
	GNV				
	GLP				

Fuente: MTC, 2024, p.6

En el caso del cálculo para la **renovación vehicular**, se establecen tres criterios para asegurar la correcta adquisición de un vehículo: en primer lugar, la **renovación** apela a un vehículo nuevo. En segundo lugar, la **energía** de preferencia se plantea de la siguiente manera: eléctrico> GLP/GNV> Gasolina> Diésel. Por último, **eficiencia** depende del tipo de

transporte (personas o mercancías). En esa misma línea se establece un límite económico al bono a asignar de acuerdo a la categoría vehicular como se muestra en la Tabla N° 2. Finalmente, **un punto sumamente relevante a considerar es que, a mayores externalidades negativas calculadas, mayor será el bono asignado**⁴.

Tabla 2. Restricciones del modelo de asignación de incentivos económicos

Categoría Vehicular	Bono máximo en dólares americanos
M1	5.000
M2	7.000
M3	25.000
N1	8.000
N2	16.000
N3	20.000
L	500

Fuente: MTC, 2024, p. 8

c. Determinación de los incentivos no económicos

Considerando que los Programas de Chatarreos también incluyen el otorgamiento de incentivos no económicos como el *otorgamiento de puntajes para procesos de selección dirigidos a la implementación de sistemas de transporte público y acceso a programas de capacitación*; es importante recalcar que en este apartado del documento referente a la metodología no se han establecido criterios de calificación o clasificación de cómo se aplicarán los mismo. En ese sentido, se brinda discrecionalidad a la Entidad Promotora de incorporarlos según su ámbito de competencia y jurisdicción.

La aprobación y ejecución de este documento todavía se encuentra pendiente. Sin embargo, el retraso de la misma ha generado la implementación parcial y limitada del Programa de Chatarreos a nivel nacional. Sumado a esta clara limitación, se ha identificado otro elemento directamente relacionado que explica la débil y casi nula demanda ciudadana por esta política.

⁴ Ver anexo D

Poca difusión de la política:

Si bien, la entrega de incentivos económicos y no económicos puede ser la principal explicación del funcionamiento parcial de la política. Sumado a la falta de incentivos, también se encuentra la **poca o nula difusión de la misma**. La cual se ha limitado a la promoción periódica de los procesos de chatarrización obligatoria en medios escritos.

Está poca o nula difusión no puede tomarse como un tema menor, pues desde la formulación de la misma política se prevé como uno de los elementos principales la renovación del parque automotor y ello no se puede lograr únicamente mediante la ejecución del "chatarreo obligatorio". Sin embargo, para la materialización de una política de chatarreo voluntario es necesaria la demanda del mismo por parte de la ciudadanía que identifica en este proceso ventajas y beneficios personales y compartidos.

Es inadecuado considerar que la comunicación y difusión del funcionamiento de la política no es parte de la misma. Tomando en cuenta directamente el Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, no existe un apartado que detalle las actividades u operaciones que se realizarán en esta materia ni las obligaciones que podrían corresponderles a las entidades públicas directamente involucradas.

Asimismo, esta difusión sumamente limitada demuestra la incapacidad de adaptarse que han tenido los tomadores de decisión de la política. Desde el MTC ha existido un conocimiento previo de las limitaciones presupuestales para la entrega de incentivos económicos y no económicos. En ese sentido, han tenido la capacidad de realizar las modificaciones necesarias para informar y emplazar a la ciudadanía sobre el impacto positivo que posee disponer responsablemente de los vehículos obsoletos que poseen.

Como mencionan los representantes de FERROCAS E.I.R.L, en la planta de chatarreo que operan; también se viene realizando procesos de chatarreo voluntario solicitados por ciudadanos de a pie. Sin embargo, la mayoría desconoce que existen empresas que puedan brindar este servicio y por la falta de información prefieren seguir utilizando esa clase de vehículos. En ese sentido, es fundamental comprender que no sólo se trata únicamente del cuidado ambiental o protección sanitaria; sino que también está relacionado con temas en materia de seguridad.

Lamentablemente, los vehículos se han convertido en herramientas para el crimen y muchos de los ciudadanos en lugar de chatarrear un vehículo deciden realizar un proceso de venta que no siempre cumple con los requisitos administrativos necesarios. Ello en el largo plazo, puede tener graves implicancias para la persona al ser acusado de delitos que no ha cometido. Es

decir, chatarrar un vehículo y contar con un certificado de destrucción vehicular (CDV); es una decisión de prevención y protección.

Considerando lo expuesto previamente, se puede concluir que en este tipo de política la "demanda ciudadana" es fundamental. Para la efectividad del chatarreo voluntario, el MTC tiene que promover la creación de una cultura de gestión responsable de Vehículos al final de su vida útil a nivel nacional. Lo cual parte de una estrategia de comunicación y difusión efectiva sobre como las personas pueden tener control y conocimiento sobre qué hacer con sus vehículos cuando ya no los usan. Es cierto, que recibir un beneficio económico por este proceso es satisfactorio. Sin embargo, deben brindarse alternativas cuando los recursos son limitados o inexistentes.

UN SOLO ENTE EJECUTOR

Un segundo hallazgo fundamental, producto de las actividades del presente grupo de trabajo, ha sido conocer que "**a nivel nacional, solo existe una entidad de chatarreo**". Esta entidad de chatarreo es la Empresa FERROCAS E.I.R.L., la cual como han declarado y detallado sus representantes ha venido formando parte del Programa de Chatarreo a nivel nacional desde 2022 y cuya experiencia es realmente descriptiva de cuáles son las principales características de esta política.

La empresa **FERROCAS E.I.R.L.⁵**, fue fundada por el señor Carlos Sumoso Cornelio como persona natural en 1999 y como persona jurídica en 2006. El rubro al que se dedica es la *recolección y gestión de residuos sólidos* apoyado en el enfoque de economía circular. Por lo cual, tiene como uno de sus principales objetivos, promover mejoras e innovaciones en este sector para propiciar una protección ambiental mucho más eficiente. Su sede principal, está ubicada en el **distrito de Lurigancho Chosica** donde se ubica también la Planta de Chatarreo del mismo nombre. Asimismo, poseen una sucursal en la Provincia Constitucional del Callao.

A rasgos generales, realizan diversos servicios; entre los que se encuentran: compra de chatarra ferrosa y no ferrosa, destrucción de activos nuevos y usados, destrucción y desguace de vehículos automotrices, recojo de equipos RAAE (aparatos eléctricos y electrónicos en desuso), fabricación y venta de maquinaria y equipo y, por último, mantenimiento y alquiler de equipos pesados. En ese mismo sentido, para realizar las actividades previamente descritas, cuentan con

⁵ Ver página web oficial: <https://www.ferrocas.com.pe/>

la siguiente maquinaria: compactadora móvil, cargador con garra, tijera hidráulica y montacargas.

Ilustración 2. Maquinaria



Para realizar dichas labores y hacer uso de toda la maquinaria necesaria, los representantes de la empresa mencionan que la distribución de la planta de chatarreo responde a los criterios dispuestos por el MTC⁶. Los cuales establecen un área destinada al desarrollo de cada una de las etapas del proceso de chatarreo. En líneas generales, se ha identificado que la planta cuenta con una zona de recepción, evaluación física, tratamiento del vehículo y almacenamiento. Además, disponen de una oficina ubicada en el primer piso y que está equipada con una computadora y sistema de videograbación. En este espacio, se realiza la actualización de los registros solicitados parte de la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados y se visualizan las labores realizadas por el personal gracias a las cámaras ubicadas en cada una de las zonas.

⁶ Ver Anexo E – Disposición y distribución de la Planta de Chatarreo Ferrocas E.I.R.L

Ilustración 3. Oficina de Monitoreo y Actualización de datos



En relación a las medidas de seguridad que son exigidas en los diversos documentos emitidos por el MTC y la OEFA, desde la entrada se hace explícita la necesidad de hacer uso de los equipos de protección personal (EPP). Igualmente, a raíz de la visita a la planta se observó que el personal directamente involucrado en el manejo de maquinaria pesada y tratamiento del vehículo, cuenta con los equipos requeridos; como son: guantes de protección, casco de seguridad y botas de goma. Si bien, ahora la instalación de esta entidad de chatarreo cuenta con todo el equipamiento requerido, en palabras de sus representantes como es el administrador Marcelo Llanos; este proceso ha requerido una inversión material e inmaterial notable.

Ilustración 4. Puerta de Ingreso



El **proceso de licenciamiento** que inicio la Empresa FERROCAS E.I.R.L para operar como gestora de residuos sólidos y que culminó con la obtención de la autorización otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tuvo una duración aproximada de 3 años. **En una primera etapa**, la empresa FERROCAS E.I.R.L se avocó desde antes de 2019 a cumplir con los requisitos que establece el Ministerio del Ambiente para formar parte del Registro Autoritativo de *Empresas Operadora de Residuos Sólidos (EO-RS)*. El cual tiene un costo de 530 soles y puede ser realizado a través de la Plataforma Virtual de la VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior).

Los requisitos para formar parte de este Registro son: contar con información precisa y verídica de la empresa y sus representantes para completar la SUCE⁷, copia simple del plan de contingencia y póliza de seguros, copia simple de documentos que acrediten experiencia en la gestión y manejo de residuos sólidos, copia simple de la Resolución o documento que aprueba el Instrumento de Gestión Ambiental (IGA) y copia simple de las licencias de funcionamiento vigentes. Considerando, cada uno de estos requisitos, el proceso culmino satisfactoriamente el **17 de diciembre de 2019** con el otorgamiento del Registro Autoritativo de Empresa Operadora de Residuos Sólidos **EO-RS-03-80-19-150118** por parte del Ministerio del Ambiente⁸.

En una segunda etapa y con la finalidad de operar como Entidad de Chatarrero, la empresa FERROCAS E.I.R.L se dedicó a cumplir con los requisitos legales y técnicos para obtener la autorización del MTC (artículos 9 y 10 del Decreto Supremo N° 005-2021-MTC). Por un lado, estos incluyen la solicitud de autorización que posee un plazo máximo de tramitación de 30 días hábiles. Por otro lado, con la autorización debida; se realiza la adquisición y adaptación de las herramientas necesarias para el funcionamiento de la planta como son: cámaras o equipo tecnológico que permita establecer una interconexión con la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrazados. Asimismo, se establece como requisito para el director de la Entidad de Chatarrero contar con grado académicos de ingeniero automotriz, mecánico o mecánico electricista, colegiado y habilitado, con experiencia profesional mínima de 2 años.

Cuadro 6. Proceso de funcionamiento como Entidad de Chatarrero

Entidad	Trámite	Duración	Duración Total
Ministerio del Ambiente	Inscripción en el Registro Autoritativo de Empresa Operadora de Residuos Sólidos	1 año	3 años

⁷ Solicitud Única de Comercio Exterior

⁸ Ver Anexo F

Ministerio de Transporte y Comunicaciones	1. <i>Autorización para Operar como Entidad de Chatarreo.</i> 2. <i>Cumplimiento de los requisitos técnicos y operativos en la Planta de Chatarreo.</i>	2 años	
---	--	--------	--

Fuente: Realización propia

Como muestra el cuadro anterior, en total la Empresa FERROCAS E.I.R.L ha destinado 3 años en lograr operar como Entidad de Chatarreo considerando que comenzó a funcionar desde 2022. Sin embargo, como menciona Marcelo Llano, administrador de la empresa; la inversión también se ha llevado a cabo en el plano económico sobre todo con respecto a la modificación y adaptación de la planta para que pueda realizar trabajos de chatarrización, según los lineamientos del MTC. Asimismo, se ha realizado la compra de nueva maquinaria para mejorar la eficiencia de los trabajos realizados. Es así, que en total se ha calculado una inversión monetaria de 300 000 soles.

Aunque se trata de una cifra considerable, está inversión como es el caso de miles de empresas a nivel nacional e internacional debería responder a una proyección de ganancias superior. Pero, este no es el caso; como argumentan los representantes de la empresa, el número de vehículos que vienen tratando a la fecha no es el suficiente para responder: a la capacidad operativa que poseen, a los gastos destinados al pago del personal administrativo y técnico y al costo de mantenimiento que demandan la planta y las diferentes maquinarias. En ese sentido, como se muestra en la siguiente tabla, existe un número mínimo de vehículos por mes que deberían ser chatarreados para que el funcionamiento de la planta se ejecute de **manera autosostenible**.

Tabla 2. Estimación de vehículos que se deberían chatarrear mínimamente

Tiempo	Cantidad
Mensual	100
Año	1200

Fuente: Realización propia

Tomando en cuenta que la planta de chatarreo posee una capacidad de funcionamiento que le permite desguazar un gran número de vehículos al día dependiendo del tipo de vehículo, como se muestra en la siguiente tabla. La empresa sigue brindando servicios a privados y públicos no relacionados al Programa de Chatarreo a nivel nacional y paradójicamente, son las ganancias de estas actividades las que le siguen permitiendo ser parte del programa.

Tabla 3. Capacidad de desguace por tipo de vehículo al día

Tipo de vehículo	N°
Autos	15
Combis	12
Cúster	8
Buses	6

Fuente: Realización propia

Sumado a la limitada demanda de vehículos a desguazar debido al funcionamiento parcial del Programa. La empresa FERROCAS E.I.R.L también ha identificado ciertas deficiencias en el **desarrollo del proceso de chatarreo obligatorio**. En una primera etapa, se experimentaron diversos problemas en el uso del aplicativo del MTC que es la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados, la misma que exige una actualización constante al término de cada etapa. En la actualidad, el problema que presentan está relacionado con la verificación y validación de los documentos registrados; pues, aunque la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados exige la firma del director de la Entidad de Chatarreo este proceso no puede llevarse a cabo por este medio, sino que debe realizarse de manera manual.

Adicionalmente, señalan que existen constantes observaciones por parte de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos con respecto a la documentación que la entidad de chatarreo remite, lo cual retrasa las etapas del proceso de chatarrización ampliando los plazos estimados y generando mayores costos. El principal problema con ello, como mencionan los representantes de FERROCAS E.I.R.L es que no existen canales de comunicación eficientes que permitan resolver estas situaciones en corto tiempo, ya sea frente al MTC u otras autoridades relevantes en la materia.

Esta observación se consolidó durante la Mesa de Trabajo realizada en marzo de 2025 con representantes de la SUNARP, quienes sostuvieron que es necesaria una actualización de toda la legislación referida a la materia; pues las exigencias y/o requisitos que mencionan los representantes de FERROCAS E.I.R.L y también han hecho eco en ciertas autoridades competentes, lo cual no aplica en la modalidad de chatarreo obligatorio. Visto que, como su nombre lo indica es un proceso que responde a otros objetivos y no nace directamente de la iniciativa personal del propietario; a quién si se le puede exigir otras formalidades.

Ilustración 5. Mesa de Trabajo con SUNARP



Del mismo modo, la coordinación es un tema esencial para simplificar estas trabas administrativas y evitar la desinformación. En palabras de Mónica Pardo y en su calidad de Registradora Pública de SUNARP, ellos responden a un plazo establecido desde la entidad de 7 días hábiles para el cierre de la partida registral de un vehículo a causa del chatarreo obligatorio. No obstante, de identificarse observaciones a los documentos presentados el plazo puede ampliarse por un principio de legalidad que es la base de su labor y el desempeño de sus actividades.

Volviendo al tema anterior, con la experiencia que ya poseen como operadores del Programa de Chatarreo a nivel nacional, la empresa considera que existen puntos sensibles en la formulación y ejecución de la política que deben ser modificados a fin de alcanzar los objetivos planteados en materia de cuidado ambiental y promoción del tránsito y movilidad ciudadana. Por un lado, se encuentra la necesidad de poner en funcionamiento inmediato la modalidad de chatarreo voluntario y realizar los cambios necesarios para no condicionar su implementación a la entrega de incentivos económicos y no económicos.

Por otro lado, la difusión y promoción deberían ser priorizados como ejes de la política pues la sociedad; en su mayoría desconoce los beneficios que se pueden obtener de un Programa de Chatarreo a nivel nacional. No solo por la disminución de externalidades negativas en el plano ambientales, sanitario y social; sino también por la posibilidad de reciclar, reusar y revalorizar diversos elementos y componentes de los vehículos que todavía tienen la capacidad de retornar a nuevos procesos de producción. Todo ello, no sólo genera ganancias

económicas para quienes están directamente involucrados en el proceso sino para la ciudadanía que puede tener acceso a nuevas oportunidades laborales.

UN TRABAJO LOCAL Y FOCALIZADO

Haciendo uso de los términos utilizados en el Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, así como se ha identificado la existencia de una sola entidad de chatarreo en actividad, existe solo una región a nivel nacional donde se viene ejecutando el chatarreo obligatorio y en la ciudad de Lima. La **autoridad competente** que tiene a su cargo el desarrollo de esta actividad es la **Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)**. Asimismo, aunque todavía se encuentra en la fase de formulación, el **Programa Nacional de Movilidad Urbana y Sostenible** ha planificado la ejecución de un Programa de Chatarreo para la ciudad de Trujillo como parte de la reforma del transporte urbano a nivel regional.

El papel de ATU:

La autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) tiene entre una de sus principales funciones: ***"integrar y articular el transporte público urbano en Lima Metropolitana y la provincia constitucional del Callao"***. Sin embargo, para dar cumplimiento a ese objetivo; se ha identificado que es necesario regular la movilidad de vehículos que por sus características vienen generando un mayor tráfico vehicular como suelen ser los vehículos al final de su vida útil. Ahora bien, como muchos de estos vehículos también se encuentran detenido en depósitos vehiculares, el tratamiento de los mismos se ha realizado mediante al chatarreo obligatorio.

ATU como **autoridad competente** promueve y forma parte de la ejecución del chatarreo en la modalidad de chatarreo obligatorio desde 2022. Para lo cual responde directamente a lo establecido en el artículo 6 numeral 4 del Decreto Supremo N° 005-2021-MTC:

"(...)

1.4 La ATU y las Municipalidad Provinciales, tienen las siguientes funciones:

- a) Planificar, formular, aprobar los PCH en el ámbito de sus competencias, previa opinión favorable por parte del MTC, en el marco de lo dispuesto por el Decreto de Urgencia N° 029-2019.***
- b) Administrar los PCH en el ámbito de su competencia territorial, en el marco de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 029-2019***
- c) Consolidar y remitir al MTC la información de los PCH en la forma señalada en el presente Reglamento y normas complementarias.***

- d) *Evaluar periódicamente los resultados obtenidos de los PCH y remitirlos al MTC conforme a lo establecido en el presente Reglamento u otros dispositivos normativos aprobados por el MTC para tal fin.*"

Considerando el cumplimiento y desarrollo de sus funciones, como muestra la tabla a continuación; la ATU ha chatarreado hasta la fecha **240 vehículos en total**, mostrando una tendencia positiva entre 2022 y 2024. Asimismo, como mencionan sus representantes todos los vehículos que han formado parte de este programa, eran vehículos que se encontraban internados a causa de las grandes deudas que poseían por las infracciones cometidas en materia de transporte; las cuales, por supuesto no podrían haber sido cubiertas por el valor de la unidad vehicular destruida.

Tabla 4. Vehículos chatarreados por año

Año	N° de vehículos	Monto adeudado (S/.)
2022	12	78 000
2023	45	5 000 000
2024	183	13 000 000

Fuente: ATU (2024)

Complementando esta información y tomando en cuenta lo previamente descrito, la entidad de chatarreo que se ha encargado de tratar todos estos vehículos ha sido la Empresa FERROCAS E.I.R.L; con la cual poseen un convenio desde el inicio de sus actividades.

Aunque de manera superficial, el chatarreo obligatorio, dependa únicamente de los objetivos planteados por la **autoridad competente**, como han señalado los directivos de ATU existe un proceso previo fundamental que debe realizarse como es la "Declaración de Abandono". El cual fue aprobado mediante la **Resolución Ejecutiva N° 067-2021-ATU/PE** que establece la "Directiva que regula la declaración de abandono y chatarreo de los vehículos internados en depósitos vehiculares". Este proceso, que demanda la intervención de diferentes áreas y tiene un plazo promedio de 56 días hábiles, está compuesto por seis etapas como muestra el cuadro siguiente.

Cuadro 7. Etapas de la Declaración de Abandono

Etapas	Actividad	Detalle	Plazo (días hábiles)
1	Análisis de expediente	Se examina la información y datos provistos por otras entidades como la PNP y SUNARP.	07

2	<i>Inicio del procedimiento de abandono</i>	Se otorga un plazo al administrado para que cancele el monto total de su deuda.	08
3	Declaración de abandono	Al no efectuarse el pago, el vehículo es declarado en abandono.	16
4	<i>Consentimiento de la Resolución de declaración de Abandono</i>	Se considera la negativa del administrado a realizar el pago como consentimiento.	15
5	<i>Variación de medidas cautelares</i>	Se realiza una última verificación que confirme que el vehículo no posee procesos judiciales.	05
6	<i>Traslado del Vehículo</i>	El vehículo es movilizado a la entidad de chatarreo.	05

Fuente: Realización propia en base a ATU (2021)

Sin embargo y a pesar que exista un plazo estándar, la duración puede verse afectada por la existencia de gravámenes en SUNARP o policiales y de manera mucho más grave por la necesidad de notificar edictos, los cuales suman un promedio de 30 días hábiles adicionales. En ese sentido, aunque existe seguridad jurídica producto del desarrollo y composición de la "Declaración de Abandono" como una medida previa al chatarreo obligatorio, los denominados "cuellos de botella" vienen afectando la ejecución de esta modalidad. Sobre todo, estimando que cada etapa del proceso implica la participación de una serie de entidades que deben elaborar informes y compartir datos que como señalan los representantes de ATU, está sujeta a aprobaciones y vistos buenos.

Por otro lado, aunque la "declaración de abandono" responda parcialmente a las exigencias jurídicas de esta modalidad de chatarreo; **existe un costo por cada vehículo que es chatarreado obligatoriamente**, el cual es asumido de manera íntegra por la autoridad competente. Como mencionan los representantes de ATU, este monto asciende a 1.500 soles en promedio por vehículo y está dividido de la siguiente manera:

Tabla 5. Asignación de gasto por vehículo chatarreado

Motivo	Costo
Personal asignado	S/ 1000
Peajes M1	S/ 121.20
Peajes M2/M3	S/ 135.30
Legalizaciones de cargo	S/ 5.00
SUNARP	S/ 150.60
Edictos	S/ 210.00

Fuente: Realización propia

Sumado a este monto, debe considerarse el desarrollo de las actividades durante y después del desguace del vehículo; pues como plantean las regulaciones de ATU, los funcionarios deben realizar la fiscalización del trabajo realizado por la entidad de chatarreo sobre todo en relación al registro de cada una de las etapas del proceso de chatarreo en la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados. Es decir, el costo de chatarrear un vehículo de manera obligatoria está conformado por gastos materiales y gastos inmateriales. Sin embargo, ello no debe ser calificado como un desembolso sin razón sino como una "inversión".

A raíz de la existencia de un presupuesto asignado al chatarreo obligatorio para 2025 de **316,217.94 soles**, ATU ha proyectado el chatarreo de 149 vehículos. Entre los cuales se encuentran: 55 vehículos M2 y 94 vehículos M3. La chatarrización de estos vehículos evitaría la pérdida de **2.727.540.00 dólares** en externalidades negativas causadas por estos vehículos como son los gases de efecto invernadero, acumulación de contaminantes, congestión vehicular y los siniestros viales, entre otros. Pues por cada sol invertido en el programa de chatarreo al año, se recuperan 4.8 soles aproximadamente.

Sumado a ello, como declaran los representantes de ATU; tienen previsto solicitar mediante demanda adicional 10.4 millones de soles aproximadamente para el Programa de Chatarreo Vehicular en Lima y Callao, los cuales contemplan la renovación de vehículos de las categorías M2 (combis/microbús) y M3 (couster/ómnibus/buses). Como se muestra a continuación, está demanda adicional tendrá un impacto positivo en el cuidado del medio ambiente y salud de la ciudadanía, según estimaciones de la entidad.

Tabla 6. Presupuesto de demanda adicional para 2025

Inversión (1 año)	Externalidades evitadas (1 año)
10.4 millones de soles	50.2 millones de soles

Fuente: ATU (2024)

Por último, de la información aportada por ATU en la sesión del Grupo de Trabajo donde participaron sus representantes; se pueden identificar ciertas recomendaciones que realizan con respecto al desarrollo del Programa de Chatarreo a nivel nacional. Por un lado, considerando que uno de los aspectos más sensibles de la misma es la "declaración de abandono", estiman necesario establecer una normativa general que establezca criterios compartidos por las diferentes entidades con la finalidad de simplificar este proceso y mejorar los canales de comunicación y coordinación. La cual, por supuesto puede contemplar especificidades para determinados casos.

Por otro lado, apelando al surgimiento de nuevas herramientas tecnológicas; su uso podría resultar realmente efectivo para disminuir los costos y plazos que podrían determinar algunos trámites. Uno de los ejemplos más notables de ello es la publicación de edictos que se deben realizar cuando ha sido imposible contactar con el administrado. Mediante plataformas digitales, también se puede socializar este contenido sin afectar la naturaleza del mismo y respetado los criterios jurídicos establecidos. Por supuesto, eso impactaría positivamente en el presupuesto designado a esta actividad y el tiempo.

Si bien, ATU es la única institución que como autoridad competente viene ejecutando a la fecha acciones concretar en el marco del programa de chatarreo a nivel nacional, es necesario complejizar este panorama considerando la presencia regional de otra entidad adscrita también al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El rol de PROMOVILIDAD:

El Programa Nacional de Transporte Urbano y Sostenible (PROMOVILIDAD), fue creado en el 2019 como un órgano adscrito al MTC. El objetivo del mismo es brindar soporte técnico y capacitación a municipalidades provinciales en planificación y gestión de la movilidad urbana. Es decir, posee una naturaleza focalizada a nivel local. En el marco de estas funciones, ha venido trabajando con diferentes ciudades la planificación de programas de desarrollo urbano; entre las cuáles se encuentran: Arequipa, Piura, Huamanga y Trujillo.

Siendo esta última, una de las ciudades donde se viene promoviendo el proyecto de inversión **"Corredor Troncal Norte-Sur y Rutas Alimentadoras"** con un presupuesto asignado de más de 500 millones de soles. El cual, no incluye únicamente la construcción de una ruta de 11.8 km de largo con 16 estaciones que atravesarán cinco distritos de la ciudad⁹, sino que según sus lineamientos se prevé la formulación y ejecución de un programa en materia de transportes y movilidad con un enfoque sostenible.

Este programa es el "Programa de Chatarreo de la ciudad de Trujillo", que, según declaraciones de la presidenta ejecutiva, Nérida Aucahuasi se alinea directamente a objetivo de desarrollo sostenible N° 13 que plantea una acción determinada en favor de la protección del medio ambiente. Como detalle, en la sesión del Grupo de Trabajo realizada el 27 de diciembre de 2024; este programa todavía se encuentra en la primera etapa de evaluación y selección que posee un plazo estimado de culminación para el segundo trimestre del presente año y

⁹ Salaverry, Moche, Trujillo, La Esperanza y Huanchaco

a la cual seguirá la etapa de formulación como se detalla en el cuadro a continuación.

Cuadro 8. Desarrollo del Programa de Chatarreo para la ciudad de Trujillo

	Etapa de evaluación y selección	Etapa de formulación
Detalle	Está compuesto por dos fases: a. Pre selección: las condiciones están determinadas por la agencia de cooperación Alemania KfW. b. Selección: es definida por un agente de licitación internacional y el comité conformado por miembros de Promovilidad y el MTC.	Existen una serie de productos que debe poseer el "Programa de Chatarreo", entre ellos se encuentra: A. Estudios de tráfico vehicular. B. Planes de negocio de programas de chatarreo. C. Estrategias de Comunicación. Asimismo, la empresa ganadora de la licitación debe asesorar a las entidades encargadas (Municipalidad Provincial de Trujillo).
Fecha de culminación (estimada)	Segundo Trimestre 2025	Diciembre 2025

Fuente: Realización Propia

Asimismo, según el **documento de Precalificación referente a la Licitación Pública Internacional para contratación de servicios de consultoría para la "Elaboración del Programa de Chatarreo para la Municipalidad Provincial de Trujillo"**. Este servicio está encaminado a generar una serie de productos en la materia como son el expediente técnico del programa, un esquema de negocio que permita implementarlo satisfactoriamente y una estrategia de comunicación. Igualmente, se contempla la realización de capacitaciones a la Municipalidad Provincial de Trujillo y PROMOVILIDAD sobre la gestión de dicho programa.

A pesar de las especificaciones que poseen los diferentes documentos difundidos, el "Programa de Chatarreo para la Ciudad de Trujillo" todavía se encuentra en una etapa incipiente y no se han brindado mayores detalles acerca de cuáles serán las características de dicho programa o si se considerara la evidencia que ya ha mostrado la implementación del Programa de Chatarreo a nivel Nacional con sus respectivas limitaciones. En ese sentido, se identifica una necesidad y obligación de la autoridad competente de brindar información concreta con respecto a los posibles avances entorno a las etapas previamente descritas.

UN BALANCE A MODO DE RESUMEN

Como se ha podido observar, existe un desarrollo diverso de la política que ha generado que su ejecución pueda resumirse como una **"ejecución parcial y limitada"**. Este tipo de ejecución ha generado que la política de chatarreo a nivel nacional; no se desarrolle a nivel nacional, sólo se materialice una de sus modalidades y este conformada exclusivamente por una sola Entidad de Chatarrero. A manera de resumen, el siguiente cuadro explica cuáles son los tres criterios básicos y los resultandos que han arrojado tanto en el chatarreo voluntario como obligatorio.

CUADRO 9. BALANCE GENERAL

Modalidad	Criterios	Resultado
Obligatorio	<i>Presupuesto</i>	El presupuesto asignado para el desarrollo del chatarreo obligatorio ha sido asignado de manera gradual y se viene ejecutando por parte de ATU como autoridad competente. Si bien, este presupuesto les ha permitido ejecutar el chatarreo de 240 vehículos, con las proyecciones estimadas de la entidad; es fundamental ampliar el mismo. Es importante recalcar que este presupuesto no ha sido asignado a otras instituciones que forman parte del programa, lo cual limita su capacidad de adaptación y respuesta.
	<i>Normativa</i>	Con las modificaciones realizadas sobre todo en relación a la "Declaración de Abandono" se ha dinamizado relativamente el proceso de chatarreo obligatorio. Sin embargo, es necesario incidir directamente en aquellos aspectos que vienen paralizando y ralentizado ciertas etapas del proceso.
	<i>Trabajo Articulado</i>	Para realizar la "declaración de abandono efectiva, es necesaria la coordinación entre diferentes instituciones a fin de validar la información que establece este proceso. En ese sentido, el trabajo articulado se ha realizado parcialmente; lo cual ha implicado una ampliación de los plazos estimados en muchos casos. Asimismo, existen trámites pendientes que deben ser revisados para simplificar la normativa; para lo cual se necesita la instalación de espacios de diálogo efectivos.

Voluntario	Presupuesto	Para esta modalidad de chatarreo, no existe un presupuesto asignado de manera específica hasta el momento. Lo que explica parcialmente la falta de ejecución del Programa de Chatarreo en esta modalidad. Asimismo, no se han identificado alternativas por parte del MTC para gestionar esta limitación.	
	Normativa	La herramienta normativa más importante para la ejecución del chatarreo voluntario es la Resolución de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial que aprueba la "Metodología para el Cálculo del Incentivo de los Programas de Chatarreo" , la cual se ha publicado dos veces durante 2024. Sin embargo, al estar sujeta a revisión y comentarios no ha entrado en vigencia.	
	Trabajo Articulado	Al no encontrarse en ejecución la política, no se puede realizar un balance del desarrollo de este criterio. Sin embargo, considerando que la finalidad del chatarreo voluntario es la transición energética, el trabajo articulado se desarrollará a gran escala y será un pilar fundamental en la efectividad que logre alcanzar.	

Fuente: Realización propia

IV. CONCLUSIONES:

Los avances del presente grupo de trabajo, han permitido esbozar algunas conclusiones sobre cómo se viene desarrollando la política de chatarreo a nivel nacional y que causas explican su **desarrollo e impacto limitado**.

Tomando en cuenta que es más que necesaria una medida que gestione no sólo los aspectos generales sino también específicos del programa de chatarreo a nivel nacional, la finalidad del presente grupo de trabajo es aportar a la producción legislativa mediante una propuesta o varias que permitan en primera instancia solucionar dos de las principales trabas en la materialización de la política como son: la existencia de trabas burocráticas que ralentizan el desarrollo del chatarreo obligatorio y la inexistencia de un presupuesto asignado exclusivamente al desarrollo de la misma. Esta propuesta no sólo buscará

declarar como prioridad el chatarreo de vehículos a nivel nacional, sino que propondrá un conjunto de medidas factibles e inmediatas.

Por supuesto, esta propuesta también estará avocada a la ciudadanía; pues como se ha conocido en la realización de las sesiones del presente Grupo de Trabajo, no existe una estrategia clara de comunicación que permita la participación de las personas como usuarios del sector transporte, pero también como principales ejecutores del chatarreo voluntario e interesados en el chatarreo obligatorio como un derecho que les corresponde y les es inherente. Los peruanos, deben tener acceso a un transporte eficiente pero también a un medio ambiente saludable y para ello deben contar con el compromiso y trabajo de sus autoridades.

1. No existe un trabajo íntegro y articulado en la materia:

La concepción de la política de chatarreo a nivel nacional está directamente relacionada con la búsqueda de un proceso de transición energética, considerando que uno de los objetivos de la gestión de vehículos al final de su vida útil es la eco renovación del parque automotor. Sin embargo, para materializar este objetivo es fundamental que se realice un trabajo íntegro y articulado; el cuál no existe en la actualidad. Pues como se ha observado en el presente informe, los avances en materia normativa y a nivel de ejecución; se realizan de manera periódica y difusa. Si bien, son pocas las autoridades competentes que vienen realizando acciones en el marco de sus competencias, éstas están directamente encaminadas a sus objetivos y metas institucionales.

Asimismo, existe un desconocimiento del rol que el ciudadano debe tener con respecto al desarrollo de la política. Lo cual se expresa principalmente, en la falta de información, datos y evidencia compartidos con la ciudadanía; quién no posee mayores referencias del programa y sus implicancias. Esto resulta totalmente cuestionable, que la demanda de los ciudadanos es fundamental para los fines de la política de chatarreo. Lamentablemente, esa misma desatención se ha reflejado en la configuración del papel de las entidades de chatarreo, las cuáles no poseen canales de comunicación y coordinación eficientes que les permitan responder y gestionar los inconvenientes que puedan identificar en el desarrollo de sus funciones cotidianas.

En resumen, más allá de la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados (PNVCH), no existe un espacio que responda adecuadamente a todas estas limitaciones de manera directa y permanente. Ya sea brindando servicios básicos o información valiosa a la ciudadanía y permitiendo que las entidades de chatarreo y autoridades competentes puedan realizar trámites en el marco de este programa.

2. Existe una oferta limitada, prácticamente única:

Sumado a la falta de un espacio integró que permita gestionar consultas, solicitudes y servicios; se encuentra la existencia de una oferta única entorno a las entidades de chatarreo. Es decir, existe una industria menos que incipiente que gestiona los **vehículos al final de su vida útil**. Por un lado, como hemos conocido por declaraciones de los representantes de la única entidad de chatarreo a nivel nacional, Empresa FERROCAS E.I.R.L, operar una planta de chatarreo demanda una inversión material e inmaterial considerable. La cual se destina a modificar la composición del establecimiento, adquirir la maquinaria necesaria para hacer el proceso de chatarreo eficaz y dinámico y capacitar al personal que desempeñará cada una de las actividades. Pero también a solicitar la inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos y la autorización otorgada por el Ministerio de Transportes para operar como Entidad de Chatarreo.

Estos procesos de adaptación y licenciamiento son costosos y duraderos, por lo cual desincentivan que más empresas busquen formar parte del Programa de Chatarreo. En ese sentido, el fomento de esta industria debe apelar a la modificación de los plazos de autorización; pero también al trabajo articulado con las autoridades competentes a nivel nacional como son la ATU y PROMOVILIDAD. Estas entidades, quienes están adscritas al MTC y realizan funciones técnicas; ya vienen realizando ciertos esfuerzos en la materia y poseen herramientas que les permiten realizar acciones coordinadas con los gobiernos locales a nivel provincial y distrital. Solo mediante una medida que comprenda estos dos aspectos, es posible abordar de manera efectiva la promoción de una industria de gestión de vehículos al final de su vida útil a nivel nacional que permita mediante la competencia y diversidad la provisión de mejores servicios para todos.

3. Proceso duraderos y engorrosos:

Así como existen desincentivos en el proceso de autorización de las entidades de chatarreo, se ha logrado identificar que una de las principales trabas para que el programa de chatarreo no se dinamice, es la duración y excesiva burocratización que caracteriza a otros procesos cruciales como es el caso de la "Declaración de Abandono". Esta herramienta fundamental en el caso del chatarreo obligatorio, establece el proceso que se puede iniciar con los vehículos almacenados en los depósitos de las autoridades competentes por infracciones de tránsito y transporte cometidas.

A pesar de ello, las disposiciones actuales de esta medida demandan que las autoridades competentes promotoras del chatarreo obligatorio destinen tiempo y

recursos considerables a lograr una resolución favorable. Esta gran demanda de recursos materiales e inmateriales, explica la periodicidad e irregularidad con la que se realiza este tipo de chatarreo. Ya sea mediante la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) o el Servicio de Administración Tributaria, sólo el proceso de "Declaración de Abandono" puede tomar alrededor de 50 días; sin contar los 30 días hábiles que establecen adicionalmente el Decreto Supremos N° 016-2021-MTC y Decreto Supremo N° 014-2024-MTC.

Tomando en cuenta la identificación de esta problemática, reducir los plazos establecidos en los requisitos para la "Declaración de Abandono de un Vehículo" impactaría positivamente en el desarrollo y dinamización del Programa de Chatarreo a nivel nacional. Lo cual respondería a una necesidad sin afectar la seguridad jurídica que debería acompañar este proceso.

4. No existen recursos materiales

Finalmente, uno de los aspectos más alarmantes de la política; es el hecho de que no existe ni ha existido en los últimos años un presupuesto asignado a la política. Pues, si bien se han identificado diversos márgenes y posibilidades de mejora entorno a fomentar la oferta, demanda y desburocratización; frente a la falta de presupuesto las opciones son limitadas. El principal problema de ello, es que manifiesta de manera directa la falta de interés que las autoridades involucradas tienen en la política; aun teniendo conocimiento y evidencia de la importancia de la misma no sólo en el sector transporte sino a nivel interinstitucional.

Como se ha dicho previamente, la entrega de incentivos económicos y no económicos es un elemento esencial en la ejecución del chatarreo voluntario en relación a las disposiciones del Decreto Supremo N° 005-2021-MTC. Por añadidura, la inexistencia de un presupuesto asignado también afecta el desarrollo de otras actividades contempladas en la política, sobre todo; considerando el estado incipiente que tiene la industria de chatarreo vehicular a nivel nacional y la urgencia de promover la adopción de mejores capacidades en materia de gestión y fiscalización en esta materia.

Del presente informe, se puede concluir que la falta de voluntad política viene acompañada por la desatención al desarrollo de la misma política; pues las autoridades no reconocen al momento la naturaleza íntegra que posee y los recursos que deben ser destinados a su desarrollo. En los equipos de trabajo de las instituciones involucradas, la política de chatarreo a nivel nacional es una política más del sector transporte y no un medio factible para propiciar el bienestar de la ciudadanía mediante la protección del medio ambiente, la mejora

del tránsito y movilidad y la creación de un nuevo sector económico capaz de brindar nuevas oportunidades de trabajo.

V. RECOMENDACIONES:

Se recomienda se apruebe los siguientes proyectos de ley: "Ley sobre declaración de abandono de vehículos en la Modalidad de chatarreo obligatorio" y "Ley que declara de necesidad pública e interés Nacional la creación de la plataforma nacional de Gestión de los vehículos al final de su vida útil", a fin de mejorar el marco normativo e impulsar la política del chatarreo a nivel nacional.

Se recomienda exhortar al Ministerio de Transportes de Comunicaciones, a fin que realice las gestiones pertinentes para la obtención de un presupuesto, teniendo que en cuenta el estado incipiente que tiene la industria de chatarreo vehicular a nivel nacional y la urgencia de promover la adopción de mejores capacidades en materia de gestión y fiscalización en esta materia.

Es todo cuanto tengo que informar respecto a las actividades del grupo de trabajo encargado de fiscalizar y fomentar la política nacional destinada a la reducción de vehículos obsoletos e inservibles.

Finalmente, hacemos propicia la oportunidad para reiterarle mis muestras de estima personal y consideración.

Atentamente,



GRUPO DE TRABAJO: FOMENTO Y FISCALIZACION A LOS PLAZOS
PARA LA REDUCCION DE VEHICULOS OBSOLETOS E INSERVIBLES A
CARGO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

ANEXOS

**A. EVIDENCIA FOTOGRÁFICA DE LA VISITA REALIZADA A LA PLANTA
DE CHATARREO FERROCAS E.I.R.L**

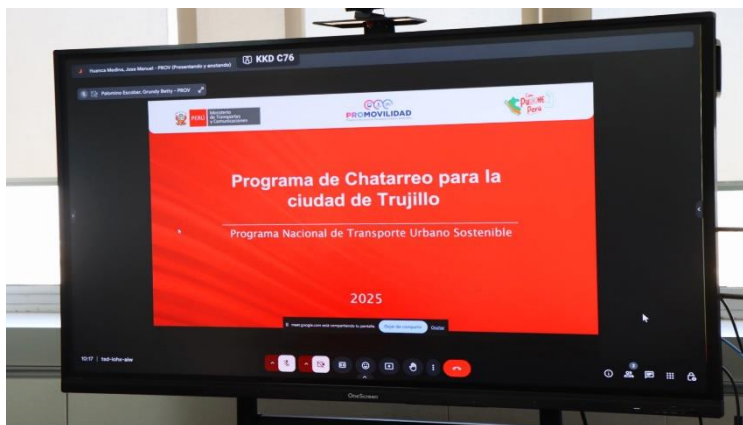




B. EVIDENCIA FOTOGRÁFICA DE LA MESA DE TRABAJO REALIZADA CON SUNARP



C. EVIDENCIA FOTOGRÁFICA REUNIÓN DE TRABAJO REALIZADA CON PROMOVILIDAD



D. CALCULO DE INCENTIVOS PARA LA RENOVACIÓN VEHICULAR

Categoría Vehicular	Reemplazo	Año de Fabricación			
		Antes del 2000	2000 - 2002	2003 - 2006	2010 - 2017
M1	Diésel x GNV	5,000.00	4,282.91	3,620.20	4,386.66
	Diésel x GLP	5,000.00	4,418.08	3,775.27	4,543.41
	Diésel x Eléctrico	5,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00
	Gasolina x GNV	1.179.93	785.84	958.63	2.021.46
	Gasolina x GLP	1.257.14	921.00	1.113.70	2.178.22
	Gasolina x Eléctrico	3.465.68	4.787.16	5.000.00	5.000.00
	GNV x GLP	1.069.36	1.543.36	1.768.73	2.836.73
	GNV x Eléctrico	3.277.90	5.000.00	5.000.00	5.000.00
	GLP x Eléctrico	2.768.95	4.034.17	4.666.69	5.000.00
M2	Diésel x GNV	7,000.00	7,000.00	7,000.00	7,000.00
	Diésel x Eléctrico	7,000.00	7,000.00	7,000.00	7,000.00
	Gasolina x GNV	2.871.80	3.433.41	4.353.78	7.000.00
	Gasolina x Eléctrico	7,000.00	7,000.00	7,000.00	7,000.00
	GNV x Eléctrico	7,000.00	7,000.00	7,000.00	7,000.00
M3	Diésel x GNV	25.000.00	25.000.00	22.734.55	25.000.00
	Diésel x Eléctrico	25.000.00	25.000.00	25.000.00	25.000.00
	Gasolina x GNV	25.000.00	25.000.00	22.734.55	25.000.00
	Gasolina x Eléctrico	25.000.00	25.000.00	25.000.00	25.000.00
	GNV x Eléctrico	25.000.00	25.000.00	25.000.00	25.000.00
N1	Diésel x GNV	8.000.00	8.000.00	8.000.00	8.000.00
	Diésel x Eléctrico	8.000.00	8.000.00	8.000.00	8.000.00
	Gasolina x GNV	4.306.13	4.468.22	5.198.35	7.254.43
	Gasolina x Eléctrico	6.846.86	8.000.00	8.000.00	8.000.00
	GNV x Eléctrico	3.541.83	5.146.88	5.914.75	6.990.02
N2	Diésel x GNV	16.000.00	16.000.00	13.310.23	16.000.00
	Diésel x Eléctrico	16.000.00	16.000.00	16.000.00	16.000.00
	Gasolina x GNV	6.194.69	4.491.76	5.306.99	9.637.39
	Gasolina x Eléctrico	14.522.89	16.000.00	16.000.00	16.000.00
	GNV x Eléctrico	11.529.02	16.000.00	16.000.00	16.000.00
N3	Diésel x GNV	20.000.00	20.000.00	20.000.00	20.000.00
	Diésel x Eléctrico	20.000.00	20.000.00	20.000.00	20.000.00
	Gasolina x GNV	9.747.40	7.327.33	8.651.96	15.540.20
	Gasolina x Eléctrico	20.000.00	20.000.00	20.000.00	20.000.00
	GNV x Eléctrico	18.154.50	20.000.00	20.000.00	20.000.00

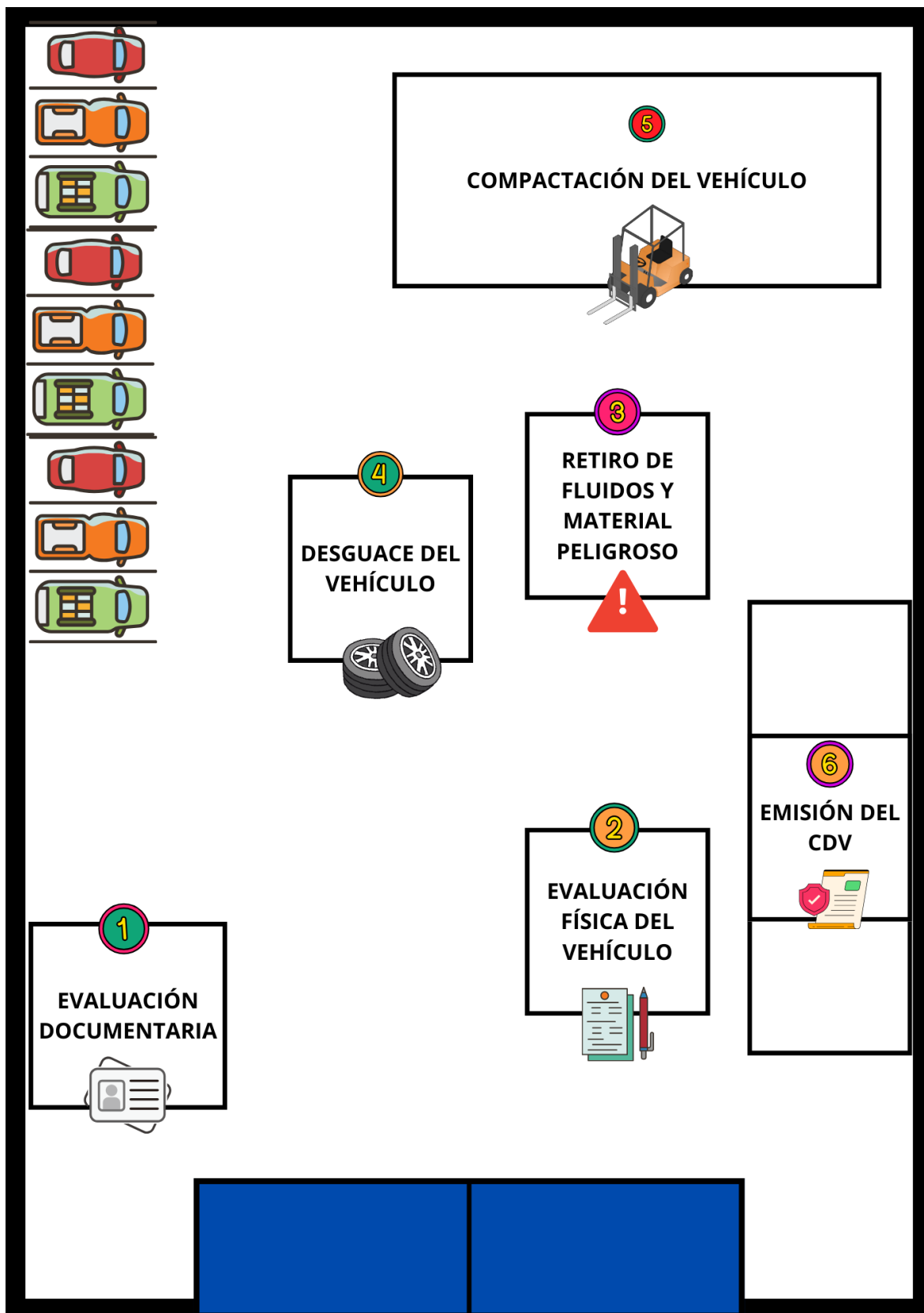
Fuente: MTCb 2024, p. 10



GRUPO DE TRABAJO: FOMENTO Y FISCALIZACION A LOS PLAZOS
PARA LA REDUCCION DE VEHICULOS OBSOLETOS E INSERVIBLES A
CARGO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

E. DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTA DE CHATARREO



F. REQUISITOS DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO AUTORITATIVO DE EMPRESAS OPERADORAS DE RESIDUOS SÓLIDO¹⁰

1. Solicitud Única de Comercio Exterior (SUCE), que debe contener la siguiente información:
 - a. Datos generales de la empresa, consignando el número de RUC, el número de partida electrónica y asiento de inscripción en la SUNARP, donde conste que el objeto social de la empresa se encuentra vinculado al manejo de residuos sólidos.
 - b. Datos del domicilio legal y/o de la ubicación del área de acondicionamiento, de la planta de operaciones y/o de la infraestructura de residuos sólidos no peligrosos, de corresponder.
 - c. Datos del responsable de la dirección técnica de la empresa; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 60 del Decreto Legislativo n.º 1278.
 - d. Lista y ámbito de gestión de los residuos sólidos no peligrosos que se pretenden manejar.
 - e) Descripción de las operaciones que se pretende desarrollar.
 - e. Descripción de equipos e infraestructuras para las operaciones que pretendan realizar, de corresponder.
 - f. En el caso de la operación de recolección y transporte, se debe consignar el número de placa de rodaje, número de la partida electrónica y tipo de carrocería de los vehículos propuestos. Para los vehículos alquilados, se debe adjuntar copia simple de los contratos de alquiler o leasing vigentes que contengan el número de placa de rodaje, número de la partida electrónica y tipo de carrocería.
 - g. Consignar el número del certificado de habilitación vehicular para transporte de mercancías en general, emitido por el MTC.
2. Declaración jurada indicando la autenticidad de los documentos presentados en copia simple, de conformidad con lo establecido en el artículo 49 del Texto Único Ordenado de la Ley n.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
3. Copia simple del Plan de contingencia suscrito por el responsable técnico, en el cual se detallen las medidas de atención de emergencia frente a desastres (originados por fenómenos naturales y/o por acción antrópica) para las operaciones que realicen.
4. Copia simple de los documentos que acrediten la especialización y la experiencia en la gestión y manejo de residuos sólidos del responsable técnico, en caso corresponda. La especialización debe acreditarse con cualquiera de los estudios de post grado señalados en el artículo 43 de la Ley N.º 30220, Ley Universitaria; debiendo presentar, para el caso de grado académico, solo los datos de este. Asimismo, la experiencia debe acreditarse con el currículum vitae documentado.
5. Copia simple de la póliza de seguro que cubre los riesgos por daños al ambiente y contra terceros, en el caso de manejo de infraestructuras de residuos sólidos.
6. Copia simple de la Resolución o documento que aprueba el Instrumento de Gestión Ambiental (IGA), en caso corresponda.
7. Copia simple de las licencias de funcionamiento vigente del domicilio legal, de la planta de operaciones, del área de acondicionamiento y/o de la infraestructura de residuos sólidos,

¹⁰ Fuente: <https://www.gob.pe/798-inscripcion-en-el-registro-autoritativo-de-empresas-operadoras-de-residuos-solidos-para-el-manejo-de-residuos-solidos-no-peligrosos>



GRUPO DE TRABAJO: FOMENTO Y FISCALIZACION A LOS PLAZOS
PARA LA REDUCCION DE VEHICULOS OBSOLETOS E INSERVIBLES A
CARGO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

según corresponda, expedida por la autoridad municipal respectiva, consignando un giro de negocio acorde a las operaciones a desarrollar.