"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00712-2026-2031-CD
RU 54456-CD
29 OCTUBRE 2026 02:46 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

PROYECTO DE LEY QUE FORTALECE LA GESTIÓN DEL CHATARREO VEHICULAR Y DE LOS DEPÓSITOS VEHICULARES, Y MODIFICA LOS DECRETOS DE URGENCIA N° 029-2019 Y N° 019-2020

Los diputados de la República integrantes del Grupo Parlamentario JUNTOS POR EL PERÚ que suscriben; a iniciativa de la Diputada AZUCENA ISLA ROJAS, en ejercicio de la atribución que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 98 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan la siguiente proposición legislativa:

FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE FORTALECE LA GESTIÓN DEL CHATARREO VEHICULAR Y DE LOS DEPÓSITOS VEHICULARES, Y MODIFICA LOS DECRETOS DE URGENCIA N° 029-2019 Y N° 019-2020

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto fortalecer y optimizar el programa de chatarreo vehicular y el procedimiento de declaración de abandono nivel a nacional, facilitando el retiro y disposición de unidades abandonadas o que han perdido su operatividad técnica, promoviendo una gestión eficiente de los depósitos vehiculares.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene por finalidad mejorar la gestión del parque automotor a nivel nacional, promoviendo el retiro oportuno de vehículos en estado de abandono o que han perdido su condición, así como reducir impactos en el ambiente, la salud pública y la seguridad vial, y optimizar la capacidad operativa de los depósitos vehiculares.

Artículo 3.- Procedencia del chatarreo de vehículos con cargas, gravámenes, medidas cautelares u otros derechos inscritos a favor de terceros que se encuentre dentro de los depósitos vehiculares

3.1 Autorizase el chatarreo obligatorio de vehículos internados en depósitos, aun cuando se encuentren afectos a cargas, gravámenes, medidas cautelares u otros derechos inscritos a favor de terceros en el Registro de Propiedad Vehicular de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos - SUNARP, en los siguientes supuestos:

a) El chatarreo procede siempre que se cuente con el consentimiento de los terceros titulares de derechos inscritos, quienes son previamente notificados por la entidad competente, otorgándoles un plazo de siete (7) días hábiles; en cuyo caso, el valor económico generado por el proceso de chatarreo se destina prioritariamente al pago de dichos titulares y, de existir remanente, al pago de otras obligaciones vinculadas al vehículo, conforme a lo que establezca el reglamento.

b) El chatarreo procede respecto de los vehículos que hayan superado los cinco (5) años de permanencia en el depósito, contados desde la fecha de su internamiento, siempre que previamente se haya declarado el abandono conforme a la normativa vigente.

Para tal efecto, la entidad competente, una vez realizada la declaración de abandono, notifica a los terceros titulares de derechos inscritos, otorgándoles un plazo de siete (7) días hábiles para otorgar consentimiento o interponer la oposición correspondiente, informándoles que el vehículo se encuentra en estado de abandono y que se procederá con su chatarreo.

La oposición administrativa procede conjuntamente con la cancelación de los costos asociados al internamiento y traslado del vehículo, debiendo efectuar su retiro dentro del plazo otorgado.

Vencido dicho plazo sin que se haya ejercido oposición o sin haberse concretado el retiro del vehículo, se procede con el chatarreo obligatorio conforme al procedimiento establecido en el reglamento.

Artículo 4.- Procedencia del chatarreo de vehículos con propietarios fallecidos y con anotación de robo que se encuentre dentro de los depósitos vehiculares.

4.1 Autorizase el chatarreo de vehículos internados en depósitos, aun cuando el titular registral se encuentre fallecido o con anotación de robo, en los siguientes supuestos:

a) Tratándose del titular registral fallecido del vehículo y ante la inexistencia de sucesores del causante, de conformidad con los registros administrativos correspondientes, la entidad que mantiene el vehículo internado en su depósito debe comunicar dicha situación a la Sociedad de Beneficencia correspondiente, a fin de que actúe conforme a lo previsto en el artículo 830 del Código Civil.

Transcurrido un plazo de siete (7) días hábiles sin obtener respuesta de la referida entidad, la entidad que cuente con el vehículo internado en su depósito, podrá continuar con las acciones correspondientes, incluyendo, de corresponder, el chatarreo obligatorio del vehículo conforme a la normativa vigente, siempre que se haya garantizado previamente la publicidad de la medida mediante su publicación de un aviso en el portal institucional de la entidad.

b) Tratándose de vehículos internados en depósitos con anotación registral de robo posterior a la fecha y hora de su internamiento, la entidad que mantiene el vehículo en custodia debe comunicar dicha situación a la Policía Nacional del Perú, informando que el vehículo se encuentra internado como consecuencia de un procedimiento administrativo y se procederá con la disposición del vehículo. En dicha comunicación se deja constancia de que el propietario ha sido notificado en el marco del procedimiento administrativo sancionador o de ejecución coactiva correspondiente, por lo que tiene conocimiento de la ubicación del vehículo.

La Policía Nacional del Perú puede oponerse a la disposición del vehículo dentro del plazo de siete (7) días hábiles de recibida la comunicación. Vencido dicho plazo sin que se formule oposición administrativa, la entidad competente continúa con el trámite correspondiente.

Posteriormente, la entidad competente inicia el procedimiento de declaratoria de abandono, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 del Decreto Supremo N° 016-2021-MTC, en cuyo marco se notifica al propietario, reiterándole que el vehículo se encuentra en los depósitos de la entidad.

Una vez declarado el abandono, la entidad competente procede, a la disposición del vehículo conforme a la normativa vigente, lo que incluye el chatarreo.

Artículo 5.- Vehículos comprendidos en investigaciones policiales o judiciales que se encuentre dentro de los depósitos vehiculares

5.1 Los vehículos comprendidos en investigaciones policiales o judiciales no pueden ser objeto de chatarreo, en concordancia con la normativa vigente, con excepción del supuesto de vehículos con anotación registral de robo posterior a su internamiento, regulado en el artículo 4 de la presente Ley en cuyo caso procede el chatarreo.

5.2 Las entidades que mantengan la custodia o internamiento de dichos vehículos deben realizar acciones de coordinación y seguimiento ante las autoridades policiales o judiciales competentes, a fin de impulsar la evaluación oportuna de la situación jurídica del bien y promover la adopción de las decisiones que correspondan, conforme a ley.

5.3 El reglamento establece los mecanismos de coordinación, periodicidad de las comunicaciones y demás condiciones aplicables.

Artículo 6.- Notificación electrónica

Las notificaciones de los actos administrativos en los procedimientos de declaratoria de abandono y chatarreo de vehículos se realizan priorizando medios electrónicos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 31736, Ley que regula la notificación administrativa mediante casilla electrónica, y conforme a lo dispuesto en el numeral 20.4 del artículo 20 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. Mediante reglamento se establecen las disposiciones complementarias para su implementación progresiva, considerando las capacidades tecnológicas de las entidades involucradas.

Artículo 7.- Declaración de bienes muebles que han perdido la condición de vehículo sin propietario identificable como residuo sólido en depósitos vehiculares

Cuando, debido a su estado de deterioro, no sea posible identificar al propietario del vehículo que se encuentra el depósito, la entidad competente deja constancia de dicha situación mediante acta debidamente motivada y dispone la publicación de un aviso en el Diario Oficial “El Peruano”, en un

diario de mayor circulación y en su portal institucional, por un plazo no menor de cinco (5) días hábiles.

Vencido dicho plazo sin que se presente titular alguno, la entidad competente, a través de su personal técnico, determina la pérdida de la condición de vehículo conforme a los criterios que establezca el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

De confirmarse dicha condición, el bien es declarado como residuo sólido procediéndose a su manejo como tal, priorizando las actividades de chatarreo y de valorización y como última alternativa a su disposición final, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1278, Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y su reglamento, así como la normativa sectorial que emita el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

Primera. Modificación del artículo 4 del Decreto de Urgencia Nº 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo

Modificar el numeral 4.2 del artículo 4 del Decreto de Urgencia Nº 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo, en los siguientes términos:

> ***Artículo 4.- Habilitación de las Entidades de Chatarreo***
> *(…)*
>
> *4.2 Previa a la habilitación emitida por el MTC para constituirse como entidad de chatarreo, las empresas son habilitadas para las operaciones de valorización a través de su inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos a cargo del Ministerio del Ambiente* ***o la aprobación del instrumento de gestión ambiental por la autoridad ambiental competente. Esto se exige adicionalmente al cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento de Chatarreo, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC.***
>
> ***Las operaciones de valorización podrán ser desarrolladas por las EO RS, constituidas mediante su inscripción en el referido registro, o por actividades extractivas, productivas o de servicios que contemplen dichas operaciones de manera complementaria a su actividad principal en su instrumento de gestión ambiental aprobado por la autoridad ambiental competente.***
> *(…).*

Segunda.- Modificación del artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia que garantiza la seguridad vial

Modificar el numeral 5.1 del artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, en los siguientes términos:

> ***Artículo 5. Declaración de abandono de los vehículos internados en depósitos y chatarreo obligatorio***

5.1 Las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores por infracciones en materia de transporte o tránsito terrestre, pueden iniciar el procedimiento de declaración de abandono de los vehículos internados en sus depósitos, sean gestionados directamente o mediante terceros, o en depósitos de la PNP, en cualquiera de los siguientes casos:

*a) Cuando el vehículo ingresó al depósito a consecuencia de una medida preventiva de internamiento, impuesta en el marco de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte o tránsito terrestre, y su propietario no haya solicitado su retiro del depósito en el plazo de **quince (15)** días hábiles contados a partir de la fecha en que la resolución de sanción quedó firme.*

*b) Cuando el vehículo ingresó al depósito a consecuencia de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva cuyo título de ejecución lo constituye una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador por la comisión de cualquier incumplimiento o infracción en materia de transporte o tránsito terrestre, y su propietario no haya solicitado su retiro del depósito en el plazo de **quince (15)** días hábiles contados a partir de la fecha de internamiento del vehículo como consecuencia de la ejecución de la medida cautelar.*

(…).

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Adecuación e implementación reglamentaria

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y las demás entidades competentes, adecúa o aprueba las disposiciones reglamentarias necesarias para la implementación de lo dispuesto en la presente Ley, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario contados desde su entrada en vigencia.

Segunda. Coordinación interinstitucional con la SUNARP

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP, promueve la suscripción de convenios de cooperación interinstitucional para facilitar el acceso a la información registral, así como la inscripción de actos y el levantamiento de cargas y gravámenes vinculados a los procedimientos de chatarreo vehicular.

Dichos convenios pueden contemplar mecanismos de interoperabilidad, simplificación administrativa y condiciones para la reducción o exoneración de derechos registrales, conforme al marco normativo vigente.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Única. Deróguese el numeral 4.5 del artículo 4 del Decreto de Urgencia Nº 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ISLA ROJAS Azucena FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/10/2026 11:38:41-0500

AZUCENA ISLA ROJAS
Diputada de la República

Lima, 16 de octubre de 2026

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZUNINI YERREN Ernesto Alonzo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2026 17:51:03-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CAHUAZA MITIVIRE Oswar Elbis FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/10/2026 10:18:52-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PALOMINO CASAVILCA Catherin Norma FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/10/2026 16:51:05-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES NAVARRO Yenifer Noelia FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/10/2026 14:26:13-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUILLEN VALENCIA Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/10/2026 18:17:02-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SOTO FERRARI Luz Merida FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/10/2026 09:43:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AMBROSIO DOMINGUEZ Yuli Liliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/10/2026 10:28:41-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

La problemática de la saturación de depósitos vehiculares que impiden la óptima gestión de chatarreo asociada al envejecimiento del parque automotor en el Perú responde a limitaciones estructurales en los procedimientos y lineamientos del marco normativo referido al retiro definitivo de vehículos fuera de circulación. En particular, la permanencia prolongada de unidades antiguas, deterioradas o sin condiciones técnicas adecuadas evidencia que el sistema de chatarreo vehicular no está operando con la eficiencia necesaria para cumplir su finalidad.

En este contexto, la situación fáctica revela que una proporción significativa de estos vehículos no solo continúa circulando, sino que también se encuentra acumulada en depósitos vehiculares sin posibilidad de ser dispuesta oportunamente.

II. EVIDENCIA QUE SUSTENTA EL PROBLEMA

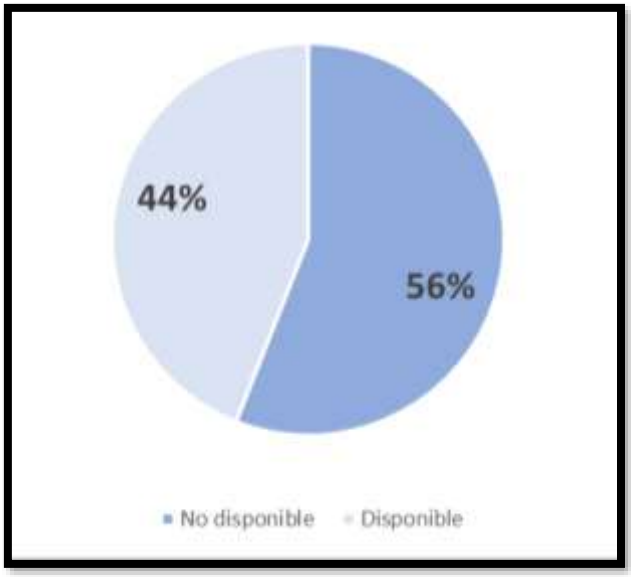
LA SATURACIÓN DE DEPÓSITOS VEHICULARES A NIVEL NACIONAL

La capacidad de los depósitos vehiculares constituye un elemento clave para la efectividad de las acciones de fiscalización y de los programas de chatarreo. No obstante, la evidencia muestra que estos espacios vienen operando bajo condiciones de alta ocupación, e incluso saturación en varias regiones del país, lo que limita el internamiento de nuevas unidades y retrasa la disposición final de los vehículos.

En ese contexto, según INFORME N° 0943-2025-MTC/18.01 de fecha 22 de junio de 2025 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante MTC, mediante el cual se realiza un análisis de la situación del chatarreo vehicular en nueve (09) regiones del país, en promedio el 56% de los encuestados indicó que no cuentan con espacio disponible, caracterizada por altos niveles de no disponibilidad en varias jurisdicciones, lo que refleja una tendencia hacia la saturación del sistema.

Figura 1

Disponibilidad de espacios en los depósitos vehiculares, según encuesta realizada en 09 regiones del país, 2025.



Fuente: INFORME N° 0943-2025-MTC/18.01, junio 2025

Elaboración propia.

Tabla 1.

Porcentaje de espacios no disponibles y disponibles en los depósitos vehiculares, según encuesta realizada en 09 regiones del país, 2025.

Región	Espacio NO DISPONIBLE (%)	Espacio DISPONIBLE (%)
Huaraz	90	10
Arequipa	78	22
Moquegua	62	38
Huaral	59	41
Huánuco	59	41
Tarapoto	47	53
Piura	42	58
Trujillo	36	64
Pucallpa	33	67

Fuente: INFORME N° 0943-2025-MTC/18.01, junio 2025. Elaboración propia.

Específicamente, los casos más críticos se observan en Huaraz y Arequipa, donde el 90% y 78% de los encuestados, respectivamente, señalan no contar con espacio disponible. Esta situación pone en evidencia una severa limitación operativa que restringe significativamente el internamiento de nuevas unidades.

En una situación también restrictiva, aunque de menor intensidad, se encuentran Moquegua, Huaral y Huánuco, donde la no disponibilidad de espacio alcanza el 62%, 59% y 59%, respectivamente. Estos niveles reflejan una clara presión sobre la infraestructura existente, evidenciando que más de la mitad de los depósitos en dichas ciudades operan sin capacidad disponible, lo que compromete la continuidad de las acciones de fiscalización y control.

Por otro lado, en ciudades como Tarapoto se presenta un escenario relativamente equilibrado; lo que sugiere una capacidad operativa aún vigente, pero con signos de saturación que podrían agravarse en el corto plazo. Finalmente, en Pucallpa, Piura y Trujillo se observa una mayor disponibilidad relativa de espacio; no obstante, incluso en estos casos, la proporción de depósitos sin disponibilidad (33%, 42% y 36%, respectivamente) no es menor, lo que evidencia que dicha capacidad es limitada y susceptible de verse rápidamente comprometida ante un incremento en el flujo de internamientos.

En conjunto, estos resultados permiten identificar que, si bien aún existen zonas con cierta capacidad disponible, predomina una tendencia hacia la saturación de los depósitos vehiculares a nivel nacional.

En el caso de Lima y Callao, según información proporcionada por la Subdirección de Sanción Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, en adelante ATU, y de acuerdo con la información proporcionada por la Oficina de Abastecimiento de la misma entidad, los depósitos

vehiculares registran una situación general de saturación, evidenciándose un déficit total de 8 espacios frente a una capacidad total de 3,155 unidades y una ocupación de 3,163 vehículos.

Sin embargo, a nivel desagregado, se identifican depósitos con niveles críticos de sobreocupación, destacando Circunvalación – Ate (-52 espacios), Campoy – SJL (-41), Santa Anita – Comas (-43), Argentina – Callao (-27), Huachipa (-25) y Lurín 3 (-10), los cuales operan por encima de su capacidad instalada. Esta situación refleja una presión significativa sobre la infraestructura disponible, limitando la capacidad de respuesta ante nuevos internamientos.

Tabla 2.

Espacios en los depósitos de internamiento vehicular de la ATU

ESPACIOS OCUPADOS					CAPACIDAD DISPONIBLE	CAPACIDAD TOTAL
DEPOSITOS ATU	**POR PAS - DFS (A)**	**POR PAS Y COACTIVA (B)**	**POR MEDIDA COACTIVA (C)**	**ESPACIOS OCUPADOS (A+B+C)**		
ARGENTINA - CALLAO	260	45	2	307	**-27**	280
CIRCUNVALACION - ATE	172	14	1	187	**-52**	135
CAMPOY - SJL	343	17	1	361	**-41**	320
SANTA ANA - COMAS	418	60	156	634	**-43**	591
ATE 2	41	3	0	44	**166**	210
HUACHIPA	120	31	254	405	**-25**	380
LURIN 1	262	53	39	354	**9**	363
LURIN 2	266	37	26	329	**10**	339
LURIN 3	2	0	298	300	**-10**	290
LURIN 4	97	107	38	242	**5**	247
TOTAL	**1,981**	**367**	**815**	**3,163**	**-8**	**3,155**

Fuente: Información de la Base de Datos de la administración de depósitos ATU al 14/01/2026.
Elaboración propia.

Tabla 3.

Distribución de vehículos internados en depósitos de la ATU según tipo de ingreso, enero 2026

TIPO DE INGRESO	Total
PAS	1,981

TIPO DE INGRESO	Total
COACTIVA	367
PAS Y COACTIVA	815
Total general	**3,163**

Fuente: Información de la Base de Datos de la administración de depósitos ATU al 14/01/2026. Elaboración propia.

De la información precedente (3,163 unidades), se observa una alta concentración de unidades con antigüedad igual o mayor a 15 años, que ascienden a 2,422 vehículos, lo que representa aproximadamente el 76.6% del total. En contraste, los vehículos con menos de 15 años suman 741 unidades (23.4%).

Tabla 4.

Distribución de vehículos internados en depósitos de la ATU según antigüedad, enero 2026

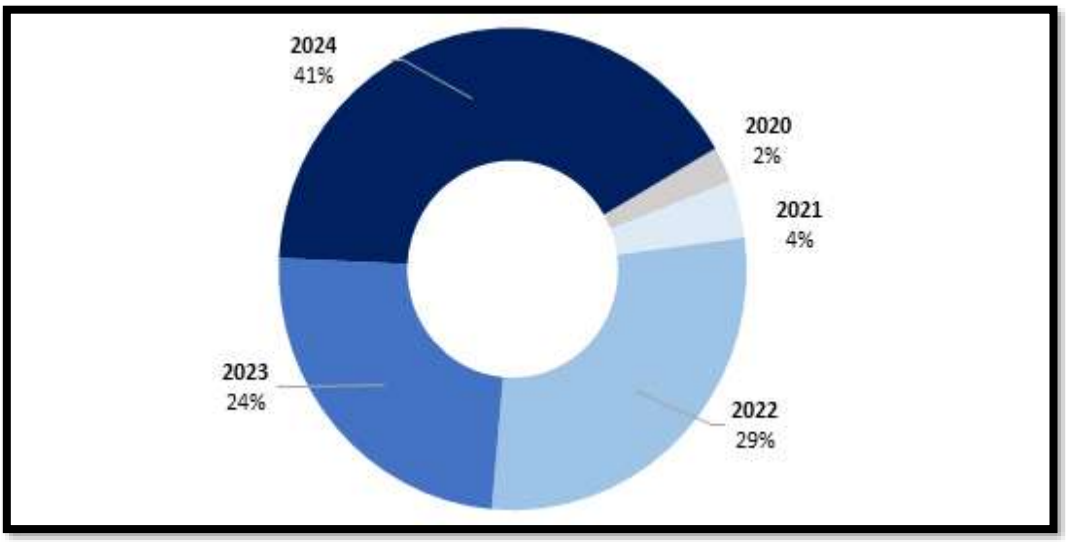
ANTIGÜEDAD	N° DE VEHICULOS	%
Antigüedad mayor o igual a 15 años	2,422	77%
Antigüedad menor a 15 años	741	23%
TOTAL	**3,163**	100%

Fuente: Información de la Base de Datos de la administración de depósitos ATU al 14/01/2026. Elaboración propia.

Asimismo, la ATU, en cuanto a las medidas preventivas ejecutadas producto de las acciones de fiscalización del servicio público de transporte regular en Lima y Callao, se evidencia una tendencia creciente del internamiento vehicular en los depósitos vehiculares. En efecto, en el periodo en análisis se han registrado 3,989 internamientos vehiculares, de los cuales más de la tercera parte (41%) se efectuaron durante el año 2024, tal como se muestra a continuación.

Figura 2.

Internamientos vehiculares del servicio de transporte regular de Lima y Callao 2021 – 2024



Fuente: ATU (2025)
Elaboración propia.

Esta sobreocupación limita la capacidad para internar nuevas unidades, lo que afecta la continuidad de las acciones de fiscalización y retrasa el proceso de chatarreo. En ese sentido, esta problemática podría agravarse en Lima Metropolitana y Callao, sobre todo tomando en cuenta la premisa de que estas jurisdicciones concentran el 65% de vehículos a nivel nacional (AAP, 2024). Respecto a esta problemática advertida, se ha identificado en el marco de la normativa vigente, las causas que originan la problemática, entre las cuales tenemos:

Tabla 5.

Análisis de la problemática existente

Aspecto	Sustento
Restricciones legales para la disposición de vehículos	La normativa vigente limita el chatarreo de vehículos con cargas, gravámenes o derechos de terceros, así como de aquellos sujetos a procesos judiciales o policiales, lo que impide su disposición final incluso cuando han perdido su valor económico o funcional, generando su permanencia prolongada en depósitos vehiculares.
Vacíos en el tratamiento de vehículos no identificados o sin condición operativa	No existen procedimientos específicos para la disposición de bienes que han perdido la condición de vehículo o que no cuentan con identificación registral, lo que imposibilita su incorporación al proceso de chatarreo y contribuye a su acumulación indefinida en depósitos.

Aspecto	Sustento
Rigidez y demoras en los procedimientos administrativos	Los plazos prolongados y la predominancia de notificaciones físicas en los procedimientos de declaración de abandono generan retrasos en la disposición de los vehículos, incrementando su permanencia en depósitos y afectando la eficiencia del sistema.
Limitada capacidad operativa del sistema de chatarreo	La existencia de barreras administrativas para la habilitación de nuevas entidades de chatarreo restringe la oferta de servicios, generando un cuello de botella en la disposición final de vehículos y reduciendo la capacidad del sistema para atender el volumen acumulado.
Acumulación y saturación de depósitos vehiculares	Como resultado de las restricciones legales, vacíos normativos y limitaciones operativas, se produce una acumulación progresiva de vehículos en depósitos, lo que supera su capacidad instalada, afecta la fiscalización y contribuye al envejecimiento del parque automotor.

Elaboración propia

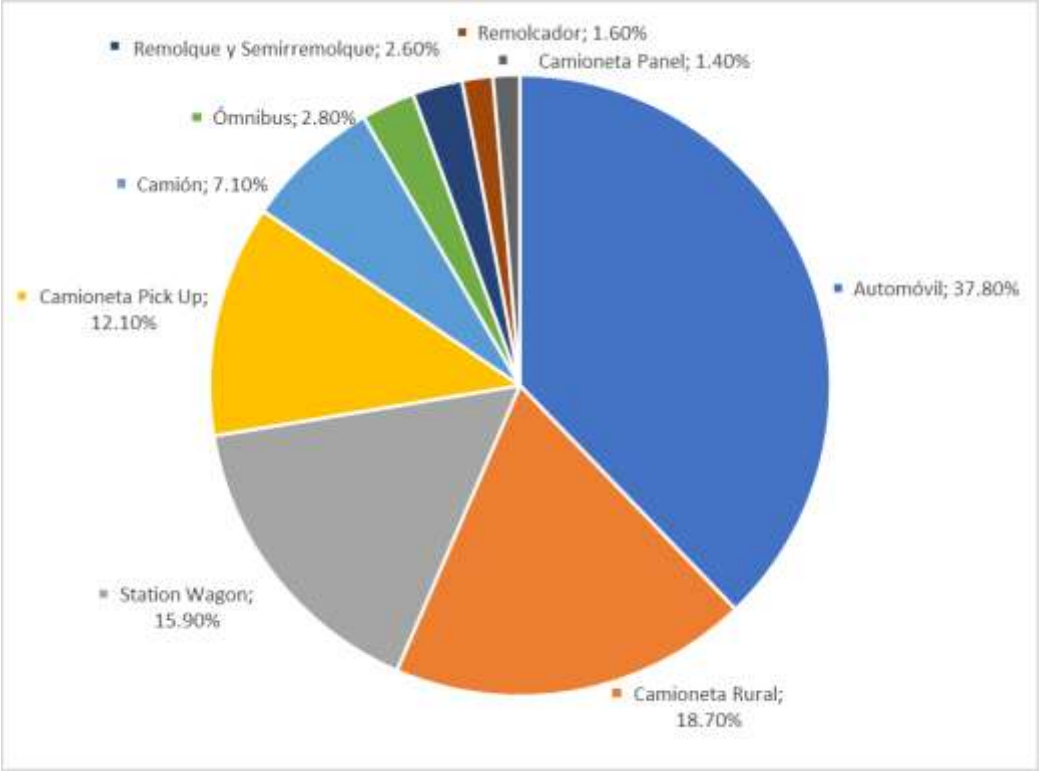
LA ANTIGÜEDAD DE LOS VEHÍCULOS DEL PARQUE AUTOMOTOR

En los últimos diez años, entre 2015 y 2024, el parque automotor nacional estimado experimentó un incremento del 38.8%, pasando de 2 544 133 a 3 531 251 vehículos motorizados y no motorizados. Este crecimiento es especialmente evidente en las grandes ciudades de cada región, donde a diario se observa un aumento en el tráfico y la congestión vehicular, lo que a su vez genera mayor contaminación sonora y ambiental.

El parque automotor está fuertemente concentrado en vehículos livianos, donde los automóviles representan el 37,8%, seguidos por camionetas rurales (18,7%) y station wagon (15,9%). En conjunto, estos tres segmentos superan ampliamente la mitad del parque total. Por su parte, los vehículos de carga y transporte público, como camiones (7,1%) y ómnibus (2,8%), tienen una participación menor, aunque cumplen un rol clave en la actividad económica y logística del país.

Figura 3.

Estructura porcentual del parque automotor nacional por clase, 2024



Fuente: Elaborado a partir del Anuario Estadístico 2024 – MTC.

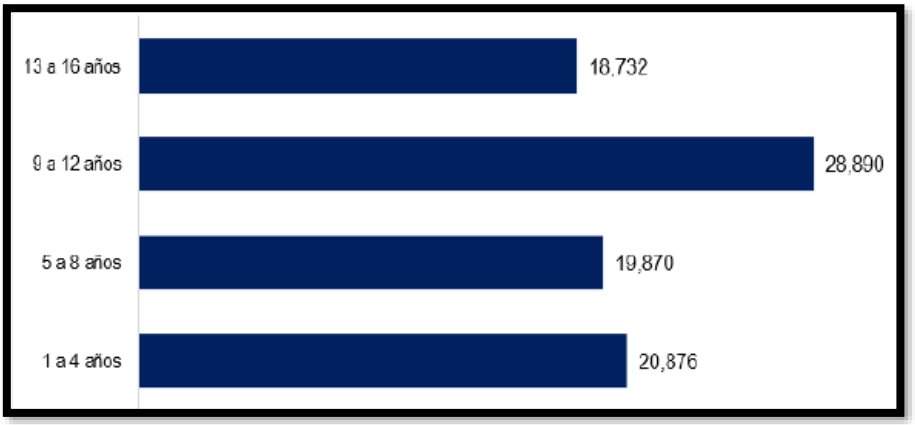
En ese contexto, el Perú enfrenta actualmente una problemática estructural vinculada a la antigüedad de su parque automotor, el cual, como se mencionó en los párrafos precedentes, muestra una tendencia creciente, especialmente en las principales ciudades del país; lo que continúa generando problemas relacionados con la calidad del aire y la siniestralidad vial.

En el caso específico de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, según el padrón de vehículos habilitados por la ATU, la categoría M1 registra un total de 88 368 taxis autorizados y habilitados, compuestos en un 99.82% por taxis con modalidad de Taxi Ejecutivo (57.37%) y Taxi Independiente (42.45%).

La antigüedad de esto vehículos abarca entre los 1 y 16 años, específicamente: 20 876 vehículos (24%) con una antigüedad de 1 a 4 años; 19 870 vehículos (22%) entre 5 a 8 años; 28 890 vehículos (33%) en un rango de 9 a 12 y, por último, 18 732 vehículos (21%) entre 13 a 16 años, tal como se aprecia en la siguiente figura. Cabe precisar que, la antigüedad máxima de permanencia de los vehículos del servicio de taxi es 15 años, ante ello, según las estadísticas, existen 1 542 vehículos con una antigüedad de 16 años, equivalente al 2% de la flota de taxis.

Figura 4.

Número de taxis según su antigüedad, agosto 2025



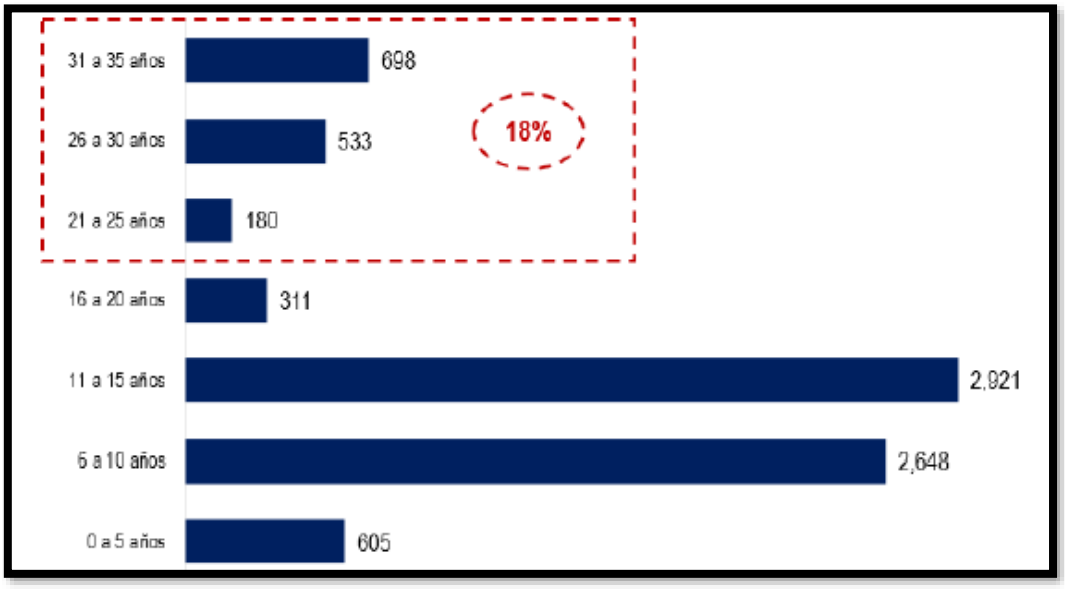
Fuente: BackOffice ATU
Elaboración: Propia

Asimismo, la clasificación de los vehículos habilitados que brindan el servicio de transporte regular de personas en la categoría M2, según rangos de antigüedad, muestra que el 82 % de la flota presenta entre 0 y 20 años de antigüedad, lo que sugiere una predominancia de vehículos aún dentro de su vida útil regulatoria.

Desagregando esta proporción, se identifican 605 vehículos con una antigüedad de 0 a 5 años, 2 648 entre 6 y 10 años, 2 921 entre 11 y 15 años, y 311 unidades en el rango de 16 a 20 años. No obstante, persiste un grupo relevante de vehículos que excede el límite de antigüedad establecido por la ATU, lo cual constituye un riesgo ambiental, de salud y de siniestralidad y seguridad vial del servicio ofrecido a la ciudadanía. Este segmento representa el 18 % de la flota total.

Figura 5.

Distribución de vehículos según rangos de antigüedad vehicular que brindan el servicio regular con categoría M2, agosto 2025.

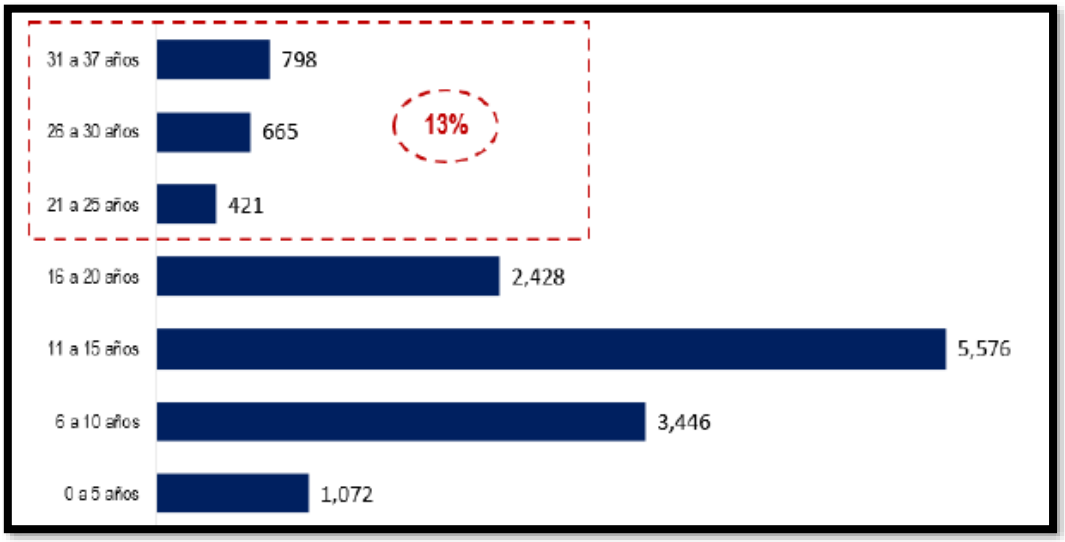


Fuente: Padrón de vehículos habilitados por la ATU (agosto 2025).

Asimismo, el siguiente gráfico muestra la distribución vehicular según rangos de antigüedad vehicular para los vehículos habilitados que prestan el servicio de transporte regular de personas con la categoría M3 en el ámbito de Lima y Callao. Se observa que, el 87 % cumple con la antigüedad permitida; de manera desagregada, se registran 1 072 unidades con una antigüedad de 0 a 5 años, 3 466 entre 6 y 10 años, 5 576 entre 11 y 15 años y 2 428 en el rango de 16 a 20 años. Sin embargo, persiste un conjunto de vehículos que excede el límite de antigüedad establecido. Este grupo representa el 13 % de la flota M3, equivalente a 1 884 unidades que continúan operando pese a haber sobrepasado el marco regulatorio.

Figura 6.

Distribución de vehículos según rangos de antigüedad vehicular que brindan el servicio regular con categoría M3, agosto 2025.



Fuente: Padrón de vehículos habilitados por la ATU (agosto 2025).

En general, se evidencia la necesidad de optimizar y fortalecer los mecanismos de retiro definitivo y renovación del parque automotor, ya que la antigüedad del parque automotor tiene incidencia en ámbitos ambientales y de siniestralidad vial.

Por último, existe una proporción significativa de vehículos en circulación superan su vida útil, la cual se relaciona con la antigüedad de los mismos en la medida que el tiempo de uso constituye uno de los principales factores que inciden en el desgaste mecánico, la eficiencia operativa y las condiciones de seguridad del vehículo. En ese sentido, de acuerdo con referencias normativas y técnicas, la vida útil de los vehículos varía según su tipo, situándose entre 10 y 15 años para vehículos livianos como automóviles y station wagon, entre 10 y 15 años para camionetas rurales y, entre 15 y 20 años para vehículos de transporte de carga y ómnibus. No obstante, el análisis del parque automotor evidencia la presencia significativa de vehículos que superan ampliamente dichos rangos, incluyendo unidades con más de 30 años de antigüedad, lo que refleja una limitada efectividad de los mecanismos de retiro definitivo o renovación vehicular en el país.

Según el Anuario Estadístico 2024 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), entre el periodo comprendido entre 2015 y 2024, el número de vehículos habilitados para prestar el servicio de transporte terrestre de carga por carretera a nivel nacional aumentó en un 41.3%. En ese mismo periodo, el segmento de vehículos con una antigüedad de 11 a 15 años registró el mayor crecimiento (677%), pasando de 9 913 a 77 075 unidades. De manera similar, el grupo con antigüedad de 6 a

10 años se incrementó en 77,3%, mientras que los segmentos de 16 a 20 años y de más de 30 años crecieron en 71,3% y 64,6%, respectivamente. Asimismo, el grupo de 26 a 30 años pasó de 12 660 a 16 354 unidades, lo que representa un aumento de 29,2%.

Tabla 6.

Parque automotor en el transporte de carga a nivel nacional según antigüedad, periodo 2015-2024

Antigüedad (años)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01 a 05	108,697	115,753	106,718	99,712	91,254	82,024	91,610	85,727	82,006	92,829
06 a 10	44,520	62,575	77,984	92,652	98,616	96,673	108,042	98,520	95,245	78,924
11 a 15	9,913	11,452	13,536	21,691	36,693	40,895	58,859	67,073	78,324	77,075
16 a 20	18,313	17,472	15,237	13,002	9,714	9,134	10,504	12,744	20,322	31,372
21 a 25	25,318	26,607	24,536	22,533	19,583	17,402	16,181	13,271	11,344	8,339
26 a 30	12,660	15,699	19,563	23,247	20,807	21,668	23,938	20,714	19,148	16,354
> 30	22,276	27,864	30,364	32,958	25,167	25,945	32,208	34,827	40,026	36,670
TOTAL	**241,697**	**277,422**	**287,938**	**305,795**	**301,834**	**293,741**	**341,342**	**332,876**	**346,415**	**341,563**

Fuente: Anuario Estadístico 2024 – MTC
Elaboración: Propia

La tabla precedente, demuestra que, la cantidad absoluta de vehículos de transporte de carga con más de 15 años de antigüedad se mantiene relativamente constante y creciente en el tiempo, lo que sugiere que los vehículos no están siendo retirados oportunamente y tienden a acumularse en los segmentos de mayor antigüedad.

Según el mismo documento estadístico, en 2024 se registraron 25 159 vehículos autorizados para brindar servicios de transporte terrestre de personas en el ámbito nacional e internacional. En este contexto, en el periodo 2015 – 2024, se observa un incremento sostenido de la participación de vehículos con más de 10 años de antigüedad, los cuales pasaron de representar el 13% del total en 2015 (1 445 unidades) al 31% en 2024 (7 697 unidades). Específicamente, el segmento de vehículos con una antigüedad de 11 a 15 años registró un incremento de 643%, mientras que el grupo de 16 a 20 años creció en 337%.

Este comportamiento evidencia un proceso de envejecimiento progresivo en el que los segmentos de mayor antigüedad, particularmente los comprendidos a partir de los 10 años, han ganado mayor peso relativo dentro de la estructura total.

Tabla 7.

Parque automotor en el transporte de personas de ámbito nacional e internacional según antigüedad, periodo 2015-2024

Antigüedad (años)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01 a 05	6,485	5,936	5,942	7,344	7,232	8,120	9,117	9,638	9,634	8,444
06 a 10	3,128	4,621	5,011	5,003	6,886	5,912	6,709	7,146	7,441	9,018
11 a 15	688	1,288	2,227	2,137	3,107	2,683	3,341	4,367	4,867	5,109
16 a 20	533	466	456	415	586	477	613	959	1,818	2,327
> 20	224	310	150	87	265	154	220	234	193	261
TOTAL	**11,058**	**12,621**	**13,786**	**14,986**	**18,076**	**17,346**	**20,000**	**22,344**	**23,953**	**25,159**

Fuente: Anuario Estadístico 2024 – MTC

Elaboración: Propia

Finalmente, desde el punto de vista constitucional, la propuesta se sustenta en el artículo 2 inciso 22 de la Constitución Política del Perú, que reconoce el derecho fundamental de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida. Asimismo, el artículo 67 establece que el Estado determina la política nacional del ambiente y promueve el uso sostenible de los recursos naturales, mientras que el artículo 44 impone al Estado el deber de garantizar el bienestar general. En ese marco, la renovación progresiva del parque automotor constituye una medida legítima y necesaria para proteger la salud pública, el ambiente y la seguridad de los ciudadanos.

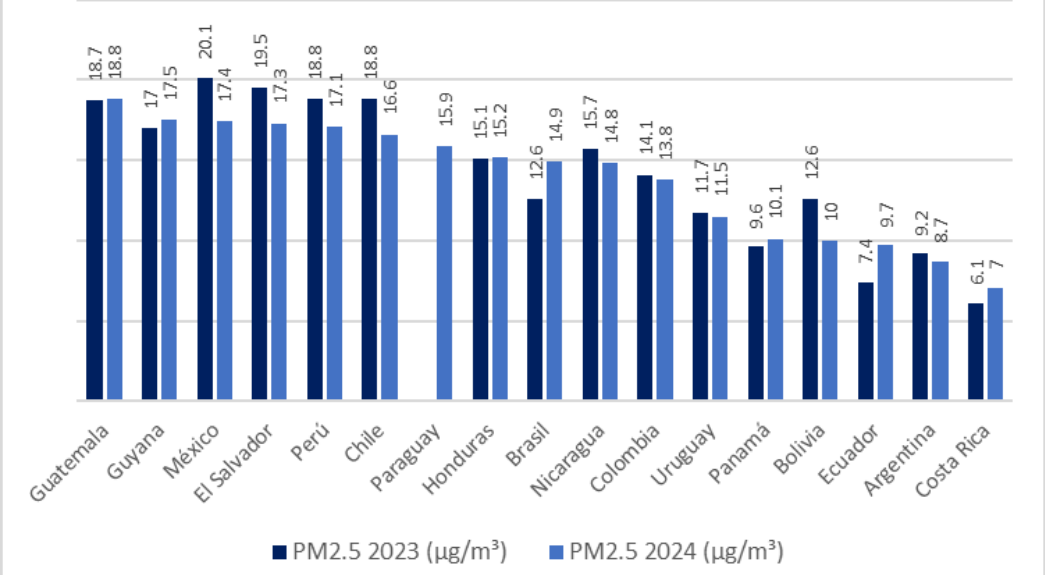
LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE DE LOS VEHÍCULOS DEL PARQUE AUTOMOTOR

El transporte terrestre constituye una de las principales fuentes de contaminación atmosférica en las zonas urbanas. En particular, los vehículos antiguos emiten mayores niveles de material particulado, óxidos de nitrógeno y dióxido de carbono, lo que incide directamente en el deterioro de la calidad del aire. Según datos del Banco Interamericano de Desarrollo, el 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el Perú son atribuibles al Sector Transporte.

De acuerdo con la firma privada IQ Air, entidad que analiza los niveles de contaminación por partículas PM2,5 en un total de 8 954 ciudades de 138 países, el Perú se posicionó como el quinto país con peor calidad del aire en América Latina y el Caribe. Si bien el país mostró una ligera reducción en sus niveles de contaminación, la concentración de PM2.5 en 2024 sigue estando muy por encima del rango recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), de entre 0 y 5 µg/m³ (AAP, 2025, p. 4).

Figura 7.

Reporte Mundial de Calidad de Aire 2024: Latinoamérica (concentración promedio de PM2,5)



Fuente: 2024 World Air Quality Report (Elaboración propia)

Según el mismo reporte, destaca de manera preocupante Santa María Ate, con una concentración de 53.4 µg/m³, valor que supera ampliamente el nivel recomendado por la Organización Mundial de la Salud, establecido en 5 µg/m³. De igual manera, varios distritos de Lima Metropolitana, como San Juan de Lurigancho, Puente Piedra, Comas, San Borja y Carabayllo, presentan niveles que oscilan entre aproximadamente 24 y 27 µg/m³, lo que evidencia una fuerte relación entre la contaminación atmosférica y la actividad del transporte terrestre en zonas urbanas densamente pobladas.

Por otro lado, algunas ciudades de la Amazonía también registran concentraciones altas de PM2,5. Finalmente, aunque algunas de las principales ciudades del Perú presentan los niveles más bajos dentro del conjunto analizado, estos valores aún se mantienen por encima del estándar recomendado por la OMS, lo que confirma la persistencia del problema a nivel nacional.

En ese contexto, la Asociación Automotriz del Perú (AAP), en su documento *Ranking de calidad de aire 2024*, señala que el principal problema de la contaminación del aire es la antigüedad del parque vehicular, cuyo promedio supera los 14 años, lo que implica que la mayor parte del parque automotor utiliza combustibles derivados del petróleo, los cuales generan emisiones significativas de PM2.5 y óxidos de nitrógeno. Frente a ello, dicho documento recomienda la implementación de un proceso de renovación vehicular que priorice el retiro progresivo de unidades obsoletas mediante programas de chatarreo, sustituyéndolas por vehículos más modernos que cumplan con estándares ambientales más estrictos o que operen con combustibles más limpios, como el gas natural vehicular o la electricidad.

Sobre ello, según diversas publicaciones, en el Perú el 65% del total de emisiones contaminantes proviene de vehículos con antigüedad mayor a los 15 años, lo que evidencia la relevancia del envejecimiento del parque automotor como un factor determinante en la degradación de la calidad del aire.

En el caso específico de Lima Metropolitana y Callao, que concentran aproximadamente el 66% del total de vehículos livianos y pesados del país, se han advertido indicadores clave, que dan cuenta de los altos niveles de contaminación como producto de la flota vehicular:

Contaminantes dominantes: partículas inhalables (PM2,5 y PM10) son los contaminantes con mayores excedencias y con el mayor impacto en salud; NO_2 y ozono también aparecen en episodios urbanos vinculados a tráfico y meteorología.

Tendencia mensual/estacional: los boletines y reportes muestran que episodios de incremento de PM2,5 y PM10 en Lima y Callao se asocian a condiciones meteorológicas (baja altura de la capa límite, menor viento, mayor humedad relativa) y a aumento del tránsito vehicular lento; meses concretos (p. ej. fines de año y períodos secos/fríos) registran más días con calidad "moderada" o peor.

Clasificaciones observadas: los informes recientes de SENAMHI y MINAM indican que, para PM2,5, la calidad frecuentemente se clasifica como "Moderada" (la mayoría de los días en varios puntos de la ciudad durante meses analizados), mientras que para PM10 hay episodios de empeoramiento que elevan el número de días con calidad "Insalubre/Regular".

A nivel internacional, estudios realizados han demostrado que la contaminación del aire está estrechamente relacionada con el incremento de enfermedades cardiovasculares, respiratorias y con la ocurrencia de muertes prematuras.

Por ejemplo, el estudio de IQ AIR advierte que la exposición a partículas PM2.5 contribuye y agrava diversos problemas de salud, como el asma, el cáncer, los accidentes cerebrovasculares y las enfermedades pulmonares. Además, la exposición a niveles elevados de estas partículas durante el embarazo y la primera infancia se asocia con defectos congénitos del corazón, eczema, alergias, deficiencias cognitivas, retrasos en el desarrollo, trastornos del neurodesarrollo y enfermedades mentales (AAP, 2024, p. 7). De manera complementaria, la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que la contaminación del aire provoca alrededor de 6.7 millones de muertes prematuras a nivel global, de acuerdo con su informe publicado en 2024.

En ese contexto, el estudio *"Evaluación de la carga de mortalidad de la contaminación del aire en Lima - Callao"*, elaborado por Industrial Economics, Incorporated para la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (U.S. Environmental Protection Agency), tiene como objetivo cuantificar las muertes prematuras asociadas a las emisiones vehiculares y evaluar su impacto en la salud pública. El estudio concluye que:

"El sector de transporte contribuye en gran medida al M2.5 ambientales y a la mortalidad prematura en la región. Estimamos que el transporte en circulación en la región produce entre 14,5 y 16,7 µg/m3 de concentraciones ambientales de PM2,5 (58 - 67 %). Estas emisiones ocasionan entre 5 150 y 6 200 muertes prematuras al año, lo que equivale a entre $6 200 y $7 500 millones en costos económicos. Las intervenciones regulatorias en Lima-Callao pueden reducir la carga de mortalidad asociada con las emisiones del transporte. Destacamos el papel que juegan los vehículos que no cumplen las normas en las emisiones regionales al ajustar los inventarios de emisiones disponibles utilizando las estimaciones recientes del MINAM sobre las tasas de incumplimiento (entre 3 y 12 por ciento aproximadamente) en la región. Encontramos que este subconjunto de vehículos puede ser la razón de entre 1 y 3 µg/m3 en la región. La amplia gama de estimaciones se debe a la incertidumbre en la cuantificación de las emisiones de estos vehículos. Las emisiones de los vehículos que no cumplen las normas y que exceden los estándares nacionales de emisiones vehiculares ocasionan entre 250 y 990 muertes prematuras al año, lo que equivale a entre $300 y $1 200 millones en costos económicos. Estos costos pueden reducirse mediante medidas regulatorias, como una mayor imposición o programas mejorados de inspección y mantenimiento (I&M)" (Industrial Economics, Incorporated, 2021, Capítulo 7).

En conjunto, la evidencia presentada permite concluir que la contaminación del aire en el Perú, particularmente en zonas urbanas como Lima y Callao, está estrechamente vinculada al estado del parque automotor y a la elevada antigüedad de sus unidades, factores que deterioran la calidad del aire y generan impactos significativos en la salud pública.

En este escenario, resulta imprescindible reconocer que la continuidad de un parque vehicular envejecido no solo agrava la contaminación atmosférica, sino que también incrementa los costos sociales y económicos asociados a enfermedades respiratorias, cardiovasculares y muertes prematuras. En consecuencia, el retiro definitivo o renovación del parque automotor obsoleto través de programas de chatarreo, junto con la incorporación de vehículos modernos que utilicen tecnologías más limpias y combustibles de menor impacto ambiental, son necesarias para lograr una mejora sostenida de la calidad del aire y, en consecuencia, de calidad de vida de la población.

LA SINIESTRALIDAD VIAL DEL PARQUE AUTOMOTOR

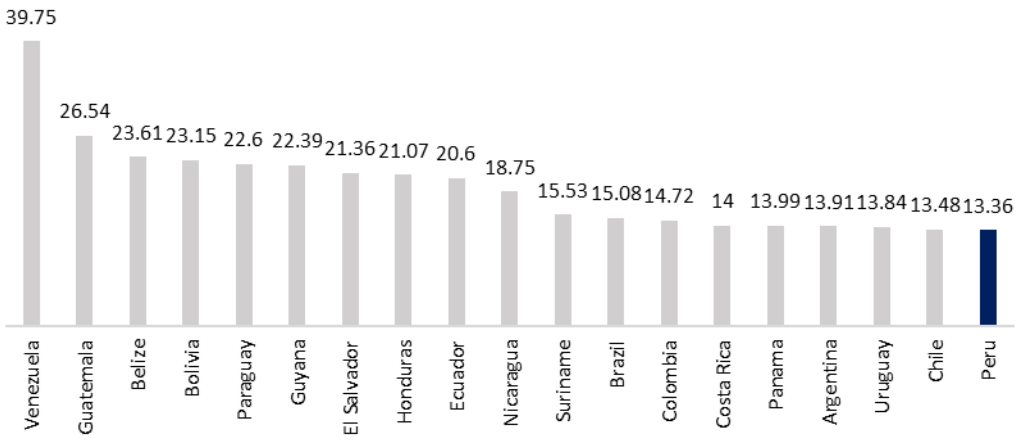
La siniestralidad vial en el Perú no puede analizarse de manera aislada, ya que está estrechamente relacionada con las condiciones del parque automotor, especialmente con la antigüedad de los vehículos en circulación. En este sentido, el envejecimiento de la flota vehicular constituye un factor relevante, debido a que incrementa la probabilidad de fallas mecánicas, reduce la eficacia de los sistemas de seguridad y eleva el riesgo de accidentes de tránsito.

En un estudio publicado en *JAMA Network Open*, los investigadores descubrieron que conducir vehículos de entre 6 y 15 años de antigüedad conllevaba un riesgo un 19% mayor de muerte del conductor en accidentes fatales, y conducir vehículos de más de 15 años, un riesgo un 31% mayor, en ambos casos en comparación con conducir vehículos de 5 años o menos, independientemente de la edad del conductor. Además, cada tecnología de asistencia al conductor ya presente en los vehículos se asoció con una reducción del 6% en el riesgo de muerte del conductor en accidentes fatales.

En ese contexto, a nivel de Latinoamérica, el Perú registra una de las tasas más bajas de mortalidad, con 13.36 muertes por cada 100 mil habitantes. Sin embargo, si bien presenta una posición relativamente favorable dentro de la región, a nivel global se ubica en el puesto 110 de 183 países reconocidos por la ONU, lo que evidencia que, pese a su menor incidencia comparativa, aún mantiene una posición intermedia en el ranking mundial de mortalidad.

Figura 8.

Ratio de muertes en Latinoamérica (por cada 100 mil habitantes)



Fuente: World Life Expectany, consultado el 7 de agosto de 2025.

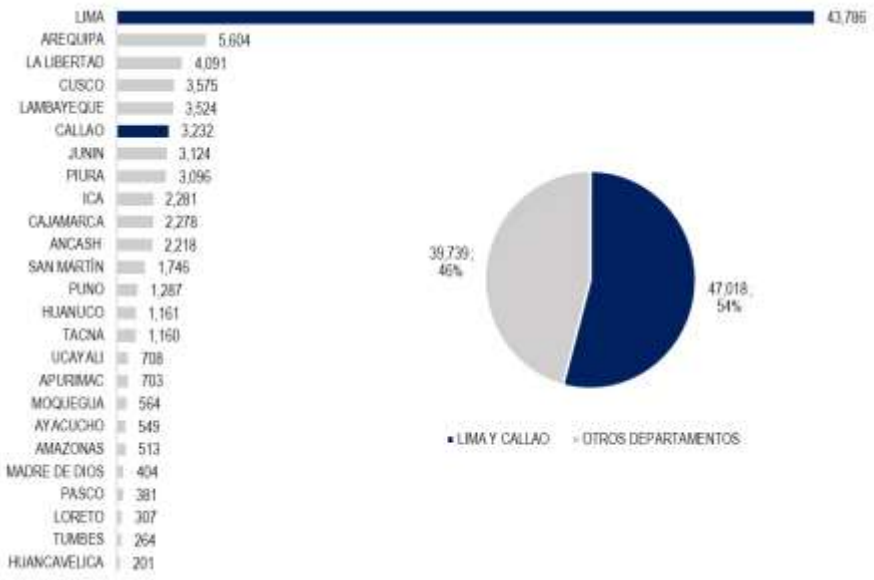
Elaboración propia.

En el ámbito nacional, según el Anuario Policial Estadístico 2024, se evidenció un total de 86,757 siniestros de tránsito en el año 2024, que involucran choques, atropellos, despistes, volcaduras, entre otros. Asimismo, en relación con la distribución de los siniestros según regiones, se encuentra

que más del 50% del total de siniestros en el Perú sucedieron en Lima (43,786 siniestros), y aproximadamente el 54% se concentra entre Lima y la Provincia Constitucional del Callao, tal como se aprecia en la siguiente figura.

Figura 9.

Número de siniestros de tránsito según regiones, 2024



Nota: Para la información poblacional se utilizó la población estimada por el Ministerio de Salud, mediante el enlace https://public.tableau.com/app/profile/ogei.minsa.peru/viz/Poblacionestimada/INICIO?publish=yes

Fuente: Policía Nacional del Perú.

Elaboración propia.

De forma complementaria, se evalúan las cifras de siniestralidad en relación con la población total por cada departamento (debido a la correlación entre el número de siniestros, el número de personas que transitan y el número de vehículos). En ese sentido, la Figura 3 muestra que, en relación con los siniestros de tránsito, Lima presenta el mayor nivel de siniestralidad a nivel nacional con una ratio de 3.9. Por otro lado, el Callao se encuentra en 5to puesto con una ratio de 2.7; se resalta que, ambos departamentos se encuentran por encima del promedio departamental 1.86, lo cual vuelve a afirmar que Lima y Callao concentran en mayor porcentaje la cantidad de siniestros vehiculares.

Figura 10.

Ratio de siniestros según regiones (por cada mil habitantes), 2024

Nota: Para la información poblacional se utilizó la población estimada por el Ministerio de Salud, mediante el enlace https://public.tableau.com/app/profile/ogei.minsa.peru/viz/Poblacionestimada/INICIO?publish=yes

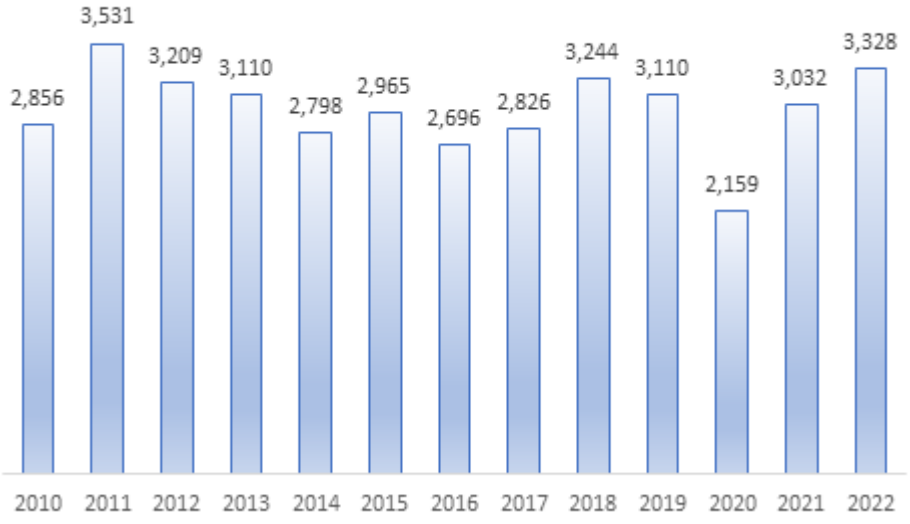
Fuente: Policía Nacional del Perú.

Elaboración propia

Por otro lado, el MTC a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, a cargo de la Dirección de Seguridad Vial, ha publicado el *"Boletín Anual 2022"*, el cual muestra una radiografía de los siniestros de tránsito fatales durante el periodo 2010 y 2022. Los años picos con mayor número de fallecidos son 2011 y 2022, que ascienden a 3 531 y 3 328 muertos respectivamente; mientras que las cifras menos altas son de 2016 y 2014, que ascienden a 2 696 y 2 798 muertos respectivamente.

Es preciso resaltar que, incluso en el periodo de inmovilización social obligatoria (2020) existen 2 159 muertos.

Figura 11.



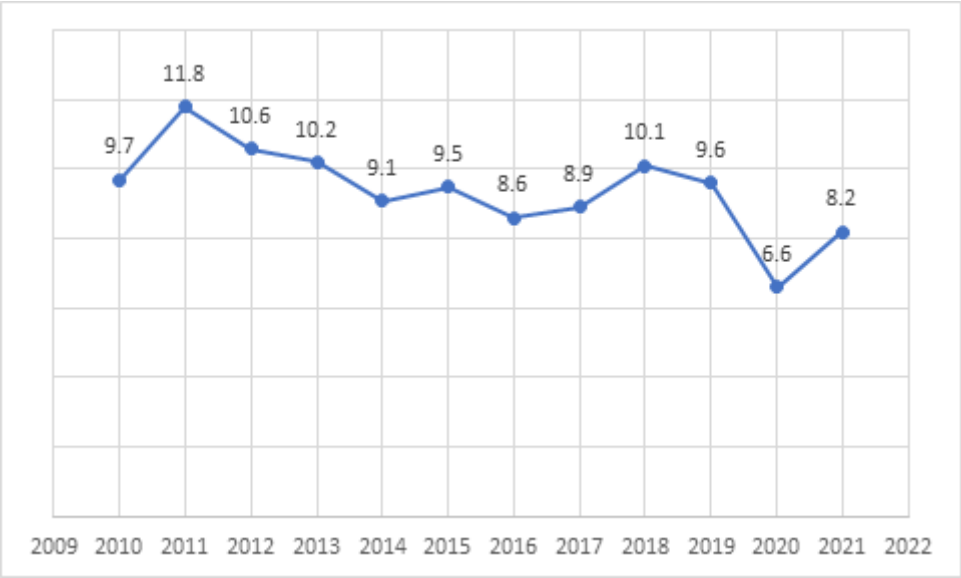
Personas fallecidas a nivel nacional. 2010 – 2022

Fuente: Policía Nacional del Perú. Siniestros de tránsito 2010-2020. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2021. Elaboración propia.

Del análisis de la tasa de fallecidos por 100 000 habitantes durante el periodo 2010 a 2021, las mayores tasas corresponden a los años 2011 y 2012, con 11.8 y 10.6, respectivamente. La tasa de fallecidos en el 2021, producto de la eliminación progresiva de las restricciones de movilización por la COVID 19, se incrementó en 24,3% con respecto al 2020, aumentando de 6.6 a 8.2.

Figura 12.

Tasa de fallecidos por 100 mil habitantes en Perú, 2010-2021.



Fuente: Policía Nacional del Perú. Siniestros de tránsito 2010-2020. INEI. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2021. Elaboración propia.

En particular, según el "Informe de Víctimas Fatales en Siniestros de Tránsito e Identificación de Puntos de Alta Siniestralidad 2023"[15] se observa que el número de personas involucradas en un siniestro de tránsito en Lima Metropolitana y Callao ha ido en aumento. Así, el texto citado manifiesta textualmente lo siguiente:

"En Lima Metropolitana y Callao, resultaron fallecidas 402 personas el año 2021, 412 personas el año 2022 y 434 personas el año 2023. Se observó que, los usuarios viales "Peatones" pasaron de 55.7% (224) personas fallecidas el año 2022 a 59.2% (238) personas fallecidas el año 2023. Seguidamente, los "Conductores" pasaron de 32.3% (130) personas fallecidas el año 2022 a 34.8% (140) personas fallecidas el año 2023. Finalmente, de los "Pasajeros" se observó que pasaron de 14.4% (58) personas fallecidas el año 2022 a 13.9% (56) personas fallecidas el año 2023".

En conclusión, la siniestralidad vial en el Perú está estrechamente relacionada con las condiciones del parque automotor, especialmente con la antigüedad de los vehículos. A nivel nacional, la alta concentración de siniestros en Lima y Callao y la tendencia sostenida de fallecidos evidencian que se trata de un problema persistente en las principales ciudades del país. En este sentido, es necesario abordar la siniestralidad vial de manera integral, considerando no solo el comportamiento del conductor y la infraestructura, sino también el estado del parque automotor.

Finalmente, tomando en cuenta todo el contexto antes presentado, se identifican brechas en la capacidad del sistema para disponer de manera oportuna los vehículos fuera de circulación, vinculadas a restricciones legales, vacíos procedimentales y limitaciones operativas que afectan la eficiencia del programa de chatarreo y el procedimiento de declaración de abandono a nivel nacional. Estas brechas requieren ser evaluadas y dimensionadas a fin de implementar mecanismos, herramientas y ajustes normativos que permitan optimizar los procedimientos de declaración de abandono y disposición final y fortalecer los resultados que se brindan a la ciudadanía en materia de calidad ambiental, seguridad vial y uso eficiente de los recursos públicos.

LOS VEHÍCULOS QUE CUENTAN CON CARGAS, GRAVÁMENES, MEDIDAS CAUTELARES U OTROS DERECHOS INSCRITOS A FAVOR DE TERCEROS

La evidencia disponible en el Perú muestra que una proporción relevante de los vehículos retenidos en depósitos vehiculares se encuentra sujeta a procesos relacionados con cargas, gravámenes, medidas cautelares u otros derechos inscritos a favor de terceros que implican la existencia de cargas legales.

Por ejemplo, los procedimientos de ejecución coactiva derivados de sanciones en materia de transporte y tránsito suelen conllevar la imposición de medidas cautelares, como el embargo en forma de secuestro conservador, lo que restringe la disposición del vehículo.

En el caso de gravámenes, según información proporcionada por la ATU, los vehículos con gravámenes, en su mayoría, son unidades altamente antiguas. Más del 60% se concentra en rangos superiores a los 20 años de antigüedad, destacando particularmente aquellos entre 31 y 40 años (106 unidades). En contraste, los vehículos más recientes (menores a 15 años) representan una proporción marginal.

Asimismo, se identifican unidades ingresadas desde el año 2020 que, a la fecha, acumulan hasta seis años de permanencia continua, sin haber sido retiradas ni sometidas a procesos de disposición final. Asimismo, 35 vehículos ingresados en 2021 registran cerca de 5 años, mientras que 80 vehículos internados en 2022 presentan alrededor de 4 años en depósito y 33 vehículos del año 2023 acumulan cerca de 3 años. En conjunto, esto implica que 130 vehículos (64% del total) han

permanecido 3 años o más en depósitos, lo que evidencia una acumulación sostenida en el tiempo y refuerza la necesidad de implementar mecanismos que permitan su disposición oportuna.

Tabla 8.

Antigüedad de los vehículos con gravámenes internados en depósitos de la ATU según fecha de internamiento, abril 2026

Fecha de internamiento	Número de vehículos	6 a 10 años	11 a 15 años	16 a 20 años	21 a 30 años	31 a 40 años	41 a más años
2020	15	2	0	1	5	7	0
2021	35	0	3	3	7	17	5
2022	80	8	2	6	11	47	6
2023	33	3	1	3	3	21	2
2024	30	1	2	6	8	10	3
2025	10	0	0	3	3	4	0
TOTAL	**203**	**14**	**8**	**22**	**37**	**106**	**16**

Fuente: ATU, abril 2026

Elaboración propia

Esta situación refleja la existencia de restricciones que impiden el chatarreo oportuno de vehículos con gravámenes, generando ocupación sostenida de espacios y contribuyendo a la saturación de los depósitos. Asimismo, pone en evidencia la necesidad de agilizar los mecanismos de chatarreo, especialmente en aquellos casos donde los vehículos, además de estar sujetos a gravámenes, presentan altos niveles de antigüedad y deterioro.

Por otro lado, esta composición revela que una parte importante de los vehículos con restricciones legales ha perdido en gran medida su valor económico y funcional, lo que reduce los incentivos tanto de los propietarios como de los acreedores para recuperar o ejecutar acciones sobre dichos bienes; es decir, los administrados no tienen incentivos para recuperar los vehículos, dado que los costos asociados superan el valor del bien. Por otro lado, los acreedores tampoco tienen incentivos para ejecutar acciones sobre estos bienes, debido a su bajo valor económico.

En ese sentido, la inclusión de estos vehículos con cargas, gravámenes, medidas cautelares u otros derechos inscritos a favor de terceros en los mecanismos de chatarreo, bajo condiciones que salvaguarden los derechos de terceros, resulta una medida necesaria para destrabar su disposición final. Ello permitiría liberar espacios en los depósitos, reducir costos de almacenamiento y avanzar en el retiro efectivo de unidades antiguas que impactan negativamente en la seguridad vial y el ambiente.

Los efectos de esta situación son relevantes en términos de eficiencia del sistema ante la imposibilidad de disponer de vehículos con cargas o gravámenes:

Contribuye a la saturación de los depósitos vehiculares.

Incrementa los costos administrativos y operativos asociados a su custodia.

Reduce la capacidad del sistema para procesar nuevas unidades.

Además, estos vehículos suelen coincidir con unidades antiguas, deterioradas y no operativas, lo que implica que generan altos costos sociales y ambientales, sin aportar ningún beneficio económico.

En este contexto, el marco normativo vigente no ofrece herramientas suficientes para resolver la situación de estos vehículos, lo que limita la efectividad de los procedimientos relacionados con su retiro definitivo. En consecuencia, resulta necesario introducir disposiciones que permitan su disposición bajo criterios de interés público, garantizando al mismo tiempo la protección de los derechos de terceros mediante mecanismos adecuados. De esta manera, se podrá reducir la acumulación de vehículos en depósitos, optimizar el uso de los recursos públicos y mejorar la eficiencia del sistema de chatarreo en su conjunto.

En esa línea, la implementación de mecanismos de coordinación entre el MTC y la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) resulta necesaria para agilizar el acceso a la información registral de los vehículos. Esto permitirá verificar de manera oportuna la titularidad y las cargas existentes, facilitando el desarrollo de los procedimientos de chatarreo y reduciendo las demoras que actualmente contribuyen a la acumulación de unidades en los depósitos vehiculares.

Esto quiere decir, que existe la necesidad de acelerar los procedimientos administrativos y garantizar la seguridad jurídica en el chatarreo vehicular. En ese marco, la suscripción de convenios de cooperación interinstitucional permitirá optimizar el levantamiento de cargas y gravámenes y otros trámites administrativos, contribuyendo así a una gestión más eficiente de los depósitos vehiculares.

LOS VEHÍCULOS CON PROPIETARIOS FALLECIDOS Y CON ANOTACIÓN DE ROBO

En el marco de la problemática identificada sobre los depósitos vehiculares, se identifica un grupo particular de unidades cuya situación jurídica presenta mayores niveles de complejidad: los vehículos con propietarios fallecidos y aquellos que cuentan con anotación registral de robo. Estas condiciones generan restricciones adicionales para su disposición, debido a la necesidad de verificar la existencia de herederos, coordinar con entidades competentes o asegurar la validez de los derechos de propiedad.

Según información proporcionada por la ATU, en el caso de Lima y Callao, en relación con los vehículos vinculados a propietarios fallecidos, del total de 43 vehículos identificados, la mayor concentración se ubica en rangos de antigüedad elevados, destacando 28 unidades entre 31 y 40 años (65%) y 6 unidades con más de 40 años (14%). En conjunto, cerca del 79% de estos vehículos supera los 30 años de antigüedad, lo que permite inferir un alto nivel de obsolescencia y deterioro.

Asimismo, al analizar la fecha de internamiento, se observa que existen vehículos ingresados desde el año 2020 que, a 2026, acumulan aproximadamente 6 años en depósito, mientras que los internados en 2021 registran alrededor de 5 años de permanencia. Incluso los ingresos más recientes (2022–2024) ya presentan entre 2 y 4 años de permanencia continua. Esta acumulación sostenida refleja la ausencia de mecanismos eficaces para resolver la situación jurídica de estas unidades, particularmente ante la falta de sucesión o identificación clara de herederos.

Tabla 9.

Antigüedad de los vehículos con propietarios fallecidos en depósitos de la ATU según fecha de internamiento, abril 2026

Fecha de internamiento	Número de vehículos	24 a 30 años	31 a 40 años	40 a más años
2020	3	1	2	0
2021	6	2	3	1
2022	17	3	12	2
2023	7	0	7	0
2024	10	3	4	3
TOTAL	**43**	**9**	**28**	**6**

Fuente: ATU, abril 2026

Elaboración propia.

Por otro lado, según información proporcionada por la ATU, se evidencia que los vehículos con anotación de robo presentan, en su mayoría, niveles elevados de antigüedad, lo que incide directamente en su permanencia prolongada en los depósitos vehiculares. Del total de 60 unidades registradas, 54 vehículos (90%) se concentran en rangos superiores a los 26 años de antigüedad, destacando particularmente el grupo de 26 a 35 años (38 vehículos), seguido por aquellos de 36 años a más (16 vehículos). En contraste, los vehículos más recientes (entre 6 y 25 años) representan apenas 6 unidades (10%), lo que confirma que se trata, predominantemente, de unidades antiguas y con bajo valor económico.

Desde la perspectiva temporal, también se observa que una proporción relevante de estos vehículos permanece internada desde hace varios años. En efecto, existen unidades que ingresaron a depósitos desde 2020, 2021 y 2022, acumulando entre 4 y 6 años de permanencia sin que se haya resuelto su situación. Solo en estos tres años se concentran 50 de los 60 vehículos (83%), lo que evidencia una acumulación progresiva sin salida efectiva.

Tabla 10.

Antigüedad de los vehículos con anotaciones de robo en depósitos de la ATU según fecha de internamiento, abril 2026

Fecha de internamiento	Número de vehículos	6 a 15 años	16 a 25 años	26 a 35 años	36 a más años
2020	6	0	1	3	2
2021	17	0	2	13	2
2022	27	0	0	18	8
2023	1	1	0	0	1
2024	6	0	0	2	3

Fecha de internamiento	Número de vehículos	6 a 15 años	16 a 25 años	26 a 35 años	36 a más años
2025	3	1	1	2	0
TOTAL	**60**	**2**	**4**	**38**	**16**

Fuente: ATU, abril 2026

Elaboración propia

Este patrón sugiere la existencia de limitaciones operativas y legales para la disposición de vehículos con anotación de robo, dado que su condición suele requerir validaciones adicionales o decisiones por parte de la Policía Nacional del Perú o entidades competentes.

En general, en términos operativos, esta situación genera un bloqueo en la gestión de los depósitos vehiculares, ya que se trata de unidades que no son retiradas ni pueden ser fácilmente incorporadas a procesos de chatarreo bajo el marco actual. Desde una perspectiva económica, ello implica la ocupación de espacio por activos de muy bajo o nulo valor, incrementando costos de almacenamiento y reduciendo la capacidad para gestionar nuevos internamientos.

En ese sentido, resulta necesario establecer disposiciones específicas que permitan destrabar la situación jurídica de estas unidades, garantizando a la vez el respeto de los derechos involucrados. La incorporación de mecanismos como la coordinación con la Policía Nacional del Perú, la intervención de la Sociedad de Beneficencia en casos de ausencia de herederos y la aplicación del procedimiento de declaración de abandono, permitirá viabilizar su disposición final, incluyendo el chatarreo, contribuyendo así a una gestión más eficiente.

LOS VEHÍCULOS COMPRENDIDOS EN INVESTIGACIONES POLICIALES O JUDICIALES

Desde una perspectiva económica, la permanencia prolongada de vehículos comprendidos en investigaciones policiales o judiciales en depósitos genera costos fiscales directos e indirectos para el Estado. En primer lugar, implica la asignación continua de recursos públicos para su custodia, almacenamiento y vigilancia, aun cuando dichos bienes no generan ningún valor económico ni utilidad pública.

Según información proporcionada por la ATU, en el caso de Lima y Callao, se evidencia que los vehículos comprendidos en investigaciones policiales o judiciales no solo permanecen largos periodos internados, sino que además presentan una antigüedad elevada, lo que acentúa su pérdida de valor y utilidad. En términos de antigüedad, del total de 57 vehículos, 39 unidades (68%) tienen entre 31 y 40 años, mientras que 12 (21%) se ubican entre 21 y 30 años, y solo una proporción marginal corresponde a rangos menores. Esto confirma que se trata, en su mayoría, de vehículos altamente obsoletos.

A ello se suma el tiempo de permanencia en depósitos. Existen vehículos internados desde el año 2020, lo que implica hasta 6 años de permanencia continua hacia 2026. En concreto, 4 vehículos permanecen internados desde 2020 y otros 4 desde 2021 (5 años), mientras que 31 vehículos (54%) ingresaron en 2022 y ya acumulan aproximadamente 4 años de internamiento. Esta situación evidencia que, aun cuando los procesos judiciales justifican la retención, en la práctica se generan periodos prolongados que exceden plazos razonables de custodia.

Tabla 11.

Antigüedad de los vehículos con procesos judiciales en depósitos de la ATU según fecha de internamiento, abril 2026

Fecha de internamiento	Número de vehículos	18 a 20 años	21 a 30 años	31 a 40 años	41 a más años
2020	4	0	1	3	0
2021	4	1	0	3	0
2022	31	0	9	20	2
2023	11	1	1	9	0
2024	7	0	1	4	2
TOTAL	**57**	**2**	**12**	**39**	**4**

Fuente: ATU, abril 2026

Elaboración propia

La combinación de alta antigüedad y prolongado internamiento revela que estos vehículos difícilmente recuperarán valor económico o funcional, pero continúan ocupando espacio en los depósitos y generando costos de almacenamiento. Esto refuerza la necesidad de establecer mecanismos de seguimiento, coordinación interinstitucional y evaluación oportuna de su situación jurídica, a fin de evitar la acumulación indefinida de unidades que limitan la capacidad operativa del sistema.

La incorporación de disposiciones que definan mecanismos de coordinación, periodicidad de las comunicaciones y condiciones aplicables permitirá dotar de mayor predictibilidad y eficiencia a la gestión de estos casos, contribuyendo a evitar la acumulación innecesaria de vehículos en los depósitos sin afectar las garantías legales correspondientes.

LA NOTIFICACIÓN FISICA QUE GENERA DEMORAS

El marco normativo del chatarreo no desarrolla de manera expresa un esquema prioritario de notificación electrónica, lo que genera demoras en el desarrollo de los procedimientos orientados a la promoción del chatarreo. En ese sentido, el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS establece que las notificaciones deben realizarse garantizando la eficacia del acto administrativo, permitiendo el uso de medios electrónicos como mecanismo válido.

Estas demoras adquieren especial relevancia en los procedimientos de declaratoria de abandono, donde la notificación al administrado constituye un requisito indispensable para la continuidad del proceso. La utilización de medios físicos implica tiempos adicionales asociados a la localización del administrado, la programación de visitas y la eventual reiteración de notificaciones, lo que retrasa la posibilidad de disponer del vehículo y contribuye a su permanencia prolongada en depósitos vehiculares.

Desde una perspectiva de eficiencia económica, estos retrasos pueden ser interpretados como costos de transacción que afectan tanto al Estado como a los administrados. En el caso del Estado, se traducen en mayores costos operativos y en una menor capacidad de respuesta frente a la acumulación de vehículos. En el caso de los administrados, estos retrasos generan costos adicionales asociados al tiempo de espera, la inmovilización de sus vehículos, la posible

depreciación del valor del vehículo, así como gastos indirectos vinculados a trámites administrativos y almacenamiento prolongado en depósitos vehiculares.

En consecuencia, la incorporación de la notificación electrónica no solo resulta coherente con el marco normativo vigente en materia de procedimiento administrativo y gobierno digital, sino que además constituye una medida necesaria para incrementar la eficiencia operativa del sistema de chatarreo, mitigar la acumulación de vehículos en depósitos y fortalecer la capacidad del Estado para implementar de manera eficaz las políticas de renovación del parque automotor.

LOS VEHÍCULOS QUE HAN PERDIDO LA CONDICIÓN DE VEHÍCULO SIN PROPIETARIO IDENTIFICABLE

Un componente crítico del problema público asociado al chatarreo vehicular en el Perú está constituido por aquellos vehículos que, debido a su avanzado estado de deterioro, abandono prolongado, desmantelamiento parcial o estado físico, han dejado de cumplir una función de transporte y, en términos materiales, han perdido la condición de vehículo. A pesar de ello, dichas unidades permanecen en depósitos vehiculares bajo custodia de entidades públicas, sin que puedan ser dispuestas oportunamente mediante los mecanismos de chatarreo existentes.

Según INFORME N° 0943-2025-MTC/18.01, se recoge información que evidencia limitaciones estructurales en la gestión de estos vehículos particularmente en lo referido a su identificación, registro, trazabilidad y disposición final, lo que agrava su acumulación en depósitos vehiculares.

En el caso de Huaraz, se verificó que el 35% de los vehículos internados no se encuentran o no poseen información de las características mínimas (placa, VIN, numero de motor) para su identificación.

En Pucallpa, se reporta la ausencia de información sobre los propietarios de diversas unidades, lo que impide su vinculación con un titular responsable y, en consecuencia, limita la posibilidad de activar mecanismos formales de recuperación o disposición final. Este escenario favorece la acumulación de bienes que, en muchos casos, ya no califican como vehículos operativos.

En Piura, aunque el porcentaje de vehículos sin identificación de propietario es reducido, se observa la coexistencia de unidades en estado de deterioro avanzado que permanecen almacenadas sin una gestión diferenciada, lo que contribuye a la ineficiencia en el uso del espacio y a la acumulación de bienes sin valor funcional.

De manera transversal, se advierte que la mayoría de los depósitos vehiculares evaluados no cuenta con inventarios sistematizados ni mecanismos adecuados de registro y trazabilidad. En muchos casos, existen vehículos cuya procedencia no se encuentra debidamente documentada, que carecen de placa de identificación o que no cuentan con un procedimiento administrativo sancionador asociado. Esta falta de información impide su incorporación a los procedimientos de declaración de abandono y chatarreo, generando la permanencia indefinida de bienes que, en la práctica, han perdido la condición de vehículo.

En conjunto, la evidencia recogida permite concluir que existe un grupo significativo de vehículos a nivel nacional que, si bien se encuentran formalmente bajo la categoría de vehículos, han perdido su naturaleza funcional y económica, configurándose en la práctica como residuos sólidos.

Esta situación genera su acumulación en depósitos, limita la capacidad operativa de las entidades y produce impactos negativos en términos de gestión pública, ambiente, salud y seguridad vial.

Desde un enfoque económico, esta situación genera ineficiencia en la asignación de recursos públicos, lo que en la literatura económica se asocia a asumir costos innecesarios y mantener activos que no aportan valor (Ronald Coase, 1960).

Cabe precisar que, este problema no se limita a los depósitos vehiculares, sino que también se observa en vehículos abandonados en la vía pública que no pueden ser fácilmente chatarreados debido a dificultades de identificación del propietario, ausencia de procedimientos específicos o restricciones normativas, lo que agrava la ocupación del espacio público y genera riesgos urbanos adicionales.

En ese contexto, se evidencia la necesidad de incorporar un procedimiento especial para aquellos bienes que han perdido su condición material y funcional de vehículo y respecto de los cuales no es posible identificar a un titular responsable.

LA HABILITACIÓN DE LAS ENTIDADES DE CHATARREO

En el marco de la implementación de medidas orientadas a promover el chatarreo para la renovación o el retiro definitivo de vehículos del parque automotor, establecidas mediante el Decreto de Urgencia N° 029-2019 y su reglamento, se ha identificado una limitada o casi nula habilitación de entidades de chatarreo a nivel nacional. Esta situación incide negativamente en la reducción de contaminantes atmosféricos, en la protección de la salud pública y en la disminución de la siniestralidad en las vías públicas.

Es así como, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en línea con su compromiso por promover el transporte seguro y eficiente, autorizó a la empresa Ferrocas E.I.R.L. para operar la primera planta de chatarreo en Lima y Callao, a través de la R.D. 053-2022-MTC/17.03. Sin embargo, esta empresa es la única Entidad de Chatarreo operativa actualmente.

Según lo señalado por el presidente de la ATU, David Hernández, la entidad enfrenta un significativo cuello de botella en el proceso de chatarreo, debido a que actualmente solo se cuenta con una planta autorizada para la disposición final de vehículos, lo que limita la destrucción de unidades y genera su acumulación en los depósitos. Asimismo, precisó que, si bien existen empresas interesadas en participar, su incorporación no se ha concretado debido a observaciones de carácter ambiental, y que los gobiernos locales muestran restricciones para recibir vehículos con deudas acumuladas, en tanto su internamiento implica la ocupación prolongada de espacios.

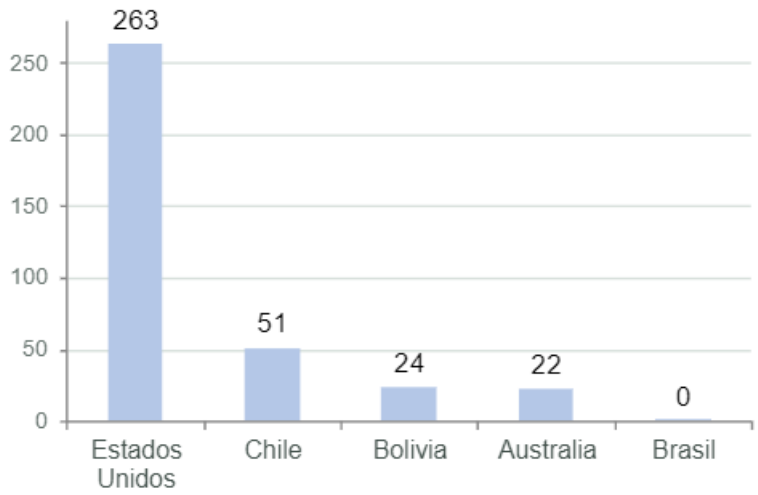
Cabe precisar que dicha empresa cuenta con autorización para realizar actividades de chatarreo con fines comerciales; sin embargo, el potencial del chatarreo vehicular no se limita únicamente a la disposición final de unidades, sino que puede integrarse a esquemas de economía circular, en los cuales los residuos metálicos y otros componentes recuperables son reincorporados como insumos en procesos productivos.

Un hallazgo clave, referido a la economía circular se sustenta en la importación de chatarra ferrosa en el Perú. Según la revisión de las subpartidas HS 7204 "*los demás desperdicios y desechos de hierro o acero",* clasificación arancelaria de la SUNAT, se obtuvieron los siguientes datos, siendo los principales países de origen Estados Unidos y Chile.

VALOR IMPORTADO	US$ 360.4 millones
VOLUMEN IMPORTADO	887,7 mil toneladas

Figura 13.

Principales países de origen (US$ millones, HS 7204)



Fuente: WITS/UN Comtrade, importaciones peruanas, 2024 para HS 7204

Elaboración propia

En ese orden de análisis, según la Memoria Integrada 2024 de la empresa siderúrgica conocida como Corporación Aceros Arequipa S.A. (CAASA), evidencia la relevancia del chatarreo como insumo estratégico para la industria siderúrgica, destacando que aproximadamente el 70% de la materia prima utilizada corresponde a chatarra reciclada, la cual importa de Estados Unidos, Chile y Bolivia.

Este alto nivel de dependencia refleja no solo la importancia del aprovechamiento de residuos metálicos, sino también el potencial económico y ambiental asociado a una gestión eficiente del chatarreo vehicular. CAASA alcanza aproximadamente 1.24 millones de toneladas anuales en productos terminados (laminación), lo que demuestra la existencia de una demanda sostenida por materiales reciclados en procesos industriales como la laminación.

Es así como, la habilitación de una sola entidad de chatarreo configura una estructura cercana a un monopolio operativo de facto. Esta situación genera diversas consecuencias, entre las cuales destacan:

Sobreocupación de los depósitos, debido a la acumulación prolongada de unidades que no pueden ser procesadas oportunamente.

Limitación en el internamiento de nuevas unidades, afectando la continuidad y efectividad de las acciones de fiscalización.

Dependencia de un único operador, lo cual representa un riesgo operativo significativo ante eventuales interrupciones del servicio.

Reducción en la rotación de espacios disponibles, disminuyendo la capacidad de gestión de los depósitos.

Incremento de costos operativos y de almacenamiento, asociados a la permanencia prolongada de vehículos.

Reduce los incentivos para la mejora en costos, eficiencia y calidad del servicio, al no existir presión competitiva en el mercado.

En ese sentido, se ha identificado que una de las principales causas de esta situación radica en el diseño del esquema de habilitación de las Entidades de Chatarreo establecido en el reglamento y normativa vigente. Dicho esquema exige el cumplimiento secuencial de diversos requisitos legales, técnicos y ambientales que, si bien responden a la necesidad de garantizar una adecuada gestión de residuos y la trazabilidad del proceso, en la práctica constituyen barreras de entrada significativas y generan demoras en la incorporación de nuevos operadores.

En particular, el numeral 4.2 del artículo 4 del DU 029-2019 suscribe que: *"Previa a la habilitación emitida por el MTC para constituirse como entidad de chatarreo, las empresas son habilitadas para las operaciones de valorización a través de su inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos a cargo del Ministerio del Ambiente".* Esta disposición configura un esquema secuencial de cumplimiento de requisitos, en el cual la obtención de la habilitación sectorial queda supeditada a la culminación previa de un procedimiento administrativo distinto, tramitado ante otra entidad.

Diversos estudios internacionales han señalado que los esquemas regulatorios con procedimientos secuenciales y altamente exigentes tienden a reducir la entrada de nuevos agentes al mercado, incrementando los costos de transacción y desincentivando la inversión. En esa línea, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha identificado que la simplificación administrativa y la paralelización de procedimientos constituyen herramientas clave para mejorar la competitividad y la provisión eficiente de servicios públicos. De igual manera, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) ha señalado que la reducción de barreras regulatorias favorece la competencia y mejora los resultados de política pública.

En el caso específico, la existencia de un único operador constituye evidencia empírica de que los requisitos actuales de habilitación pueden estar resultando no eficientes en relación con los objetivos perseguidos.

En ese sentido, resulta necesario optimizar el esquema de habilitación vigente, a fin de promover la participación de nuevos operadores en el mercado. Ello se alinea con los principios de simplificación administrativa y razonabilidad recogidos en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, así como con las recomendaciones de organismos internacionales como el BID y la OCDE, que promueven la reducción de cargas administrativas innecesarias y la paralelización de trámites como mecanismos para mejorar la eficiencia regulatoria.

LA DECLARACIÓN DE ABANDONO DE VEHÍCULOS INTERNADOS EN DEPÓSITOS Y CHATARREO OBLIGATORIO

La problemática asociada a la acumulación de vehículos en depósitos vehiculares tiende a intensificarse en Lima Metropolitana y Callao, donde la Autoridad de Transporte Urbano ha venido incrementando de manera sostenida la declaración de abandono y el chatarreo obligatorio desde el año 2022. En efecto, entre 2022 y 2025, se incrementó en 4 167 % y, se ha fijado una meta de 600 unidades para el año 2026, lo que hará que la capacidad de los depósitos actuales resulte aún más insuficiente.

Figura 14.

Vehículos declarados en abandono y chatarreados por la ATU mediante proceso de Chatarreo Obligatorio, periodo 2022-2025

Fuente: Información de la Base de Datos de la administración de depósitos ATU al 14/01/2026.

Elaboración propia.

No obstante, para el chatarreo obligatorio de los vehículos internados en depósitos vehiculares se requiere tramitar previamente el Procedimiento de Declaración de Abandono (PDA). Dicho procedimiento implica verificar que los vehículos se encuentren inscritos en el Registro de Propiedad Vehicular de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) y que hayan sido formalmente declarados en abandono, de conformidad con lo dispuesto en los numerales 7.1 y 7.2 de la Directiva de Abandono y Chatarreo de la ATU, para el caso de Lima y Callao, que concentran el 65% de vehículos a nivel nacional, tal como se mencionó anteriormente.

En ese sentido, la declaración de abandono constituye el mecanismo jurídico que permite transformar la situación fáctica de vehículos no retirados en depósitos en una condición legal que habilita su disposición final. En ese sentido, cualquier limitación o demora en dicho procedimiento incide directamente en la acumulación de vehículos abandonados y en la saturación de los depósitos vehiculares.

Respecto al punto precedente, cabe precisar que, el Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT) ha reportado más de 200 vehículos en estado de abandono en depósitos y procesos de chatarreo de vehículos con más de 15 años de antigüedad y en abandono.

Asimismo, según información expuesta ante el Congreso de la República del Perú, más de 9,000 vehículos permanecen abandonados en depósitos de la ATU, sin posibilidad de ser destruidos o chatarreados, lo que evidencia un cuello de botella estructural en el sistema.

Por lo tanto, la problemática no radica únicamente en la no incorporación de los vehículos al PDA, sino en que el diseño actual del sistema impide su procesamiento efectivo, generando su permanencia prolongada en los depósitos y contribuyendo a la saturación de estos.

De manera complementaria se precisa que, el DS N° 016-2021-MTC y sus modificatorias establecen el Procedimiento para la Declaración de Abandono y el Chatarreo de los vehículos internados en depósitos vehiculares. Dicho marco normativo excluye expresamente: i) los vehículos comprendidos en investigaciones policiales o judiciales; y ii) aquellos sujetos a cargas, gravámenes, medidas cautelares u otros derechos inscritos a favor de terceros en el Registro de Propiedad Vehicular. No obstante, se advierte que la norma no prevé un procedimiento específico para la atención de estos supuestos, generando un vacío regulatorio.

En ese contexto, los expedientes comprendidos en investigaciones policiales o judiciales y con cargas, gravámenes, medidas cautelares, u otros derechos inscritos a favor de terceros son excluidos del procedimiento de chatarreo quedando en el depósito vehicular.

Del mismo modo, resulta importante señalar que, la acumulación prolongada de unidades con restricciones registrales en los depósitos vehiculares deviene en:

La degradación de materiales críticos, lo que incrementa el riesgo de lixiviación de metales pesados y la emisión de compuestos orgánicos volátiles, contraviniendo los estándares de calidad ambiental vigentes.

La obstaculización del cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano en materia de renovación del parque automotor y reducción de emisión de gases contaminantes, al impedir la salida definitiva del sistema de vehículos con alto impacto de carbono.

Riesgos significativos para el medio ambiente, la salud y la seguridad vial.

Incremento de costos de almacenamiento y gestión pública.

En síntesis, el análisis del PDA y del chatarreo obligatorio evidencia la existencia de limitaciones estructurales en el marco normativo vigente que afectan la eficiencia del sistema.

LOS PLAZOS ADMINISTRATIVOS ESTABLECIDOS EN LOS DECRETOS DE URGENCIA A MODIFICAR

La eficiencia de los procedimientos administrativos constituye un elemento clave para la adecuada implementación de políticas públicas, especialmente en aquellos sectores que requieren intervenciones oportunas para corregir externalidades negativas, como es el caso del retiro definitivo o renovación de vehículos.

Como se mencionó anteriormente, diversos estudios internacionales han evidenciado que los procedimientos administrativos extensos y complejos generan impactos negativos. En particular, el Banco Mundial ha señalado, a través de sus reportes de gobernanza, que los países con mayores cargas administrativas y tiempos prolongados en la tramitación de autorizaciones presentan menores niveles de inversión, así como mayores dificultades para la entrada de nuevos operadores en sectores regulados. Asimismo, estos estudios destacan que la reducción de tiempos en los procedimientos administrativos contribuye a mejorar la eficiencia en la provisión de servicios y a dinamizar la actividad económica.

En la misma línea, la OCDE enfatiza que la previsibilidad y celeridad en los procedimientos administrativos son condiciones necesarias para garantizar la efectividad de las intervenciones regulatorias.

En el caso del chatarreo, como se ha identificado previamente, existe una acumulación progresiva de vehículos potenciales a ser chatarreados. En este contexto, los plazos vinculados a la permanencia de los vehículos en depósitos, particularmente aquellos asociados a medidas de internamiento preventivo o a la ejecución de medidas cautelares en el marco de procedimientos administrativos sancionadores y de ejecución coactiva, inciden directamente en la velocidad con la que dichas unidades pueden ser retiradas definitivamente del sistema.

En efecto, cada retraso en la tramitación administrativa implica la prolongación del tiempo durante el cual los vehículos permanecen inmovilizados en depósitos, generando costos adicionales de almacenamiento, deterioro del propio vehículo y de la infraestructura disponible y riesgos asociados a la gestión de espacios saturados.

Desde una perspectiva de análisis económico de la regulación, los plazos administrativos extensos involucran costos de transacción que afectan tanto a los propietarios de los vehículos, Entidades de Chatarreo, como al propio Estado.

Sobre el particular, esta medida resulta necesaria para la simplificación del trámite del procedimiento, pues el plazo de treinta (30) días hábiles (fijado en el artículo 5 del Decreto de Urgencia Nº 019-2020) contado desde la fecha en que la resolución de sanción quede firme, para que la entidad encargada pueda declarar en abandono los vehículos internados, a consecuencia de una medida preventiva de internamiento o por una medida de embargo en forma de secuestro conservativo - y que no haya sido retirado por su propietario, resulta ser amplio y no coadyuva a la celeridad en la gestión de los espacios en los depósitos.

Lo anterior se sustenta en que el propietario del vehículo contó con la oportunidad de solicitar su retiro, siempre que cumpliera con los requisitos establecidos en la normativa vigente, tanto durante la fase de instrucción del procedimiento seguida ante la entidad competente, como a lo largo de la tramitación del procedimiento administrativo sancionador por el incumplimiento de la normativa de transporte. Este procedimiento incluso puede comprender su desarrollo en dos instancias administrativas dentro de la misma entidad.

En consecuencia, se garantiza plenamente el derecho de contradicción y el debido procedimiento de los administrados involucrados. Por dicho motivo, la reducción de este plazo a quince (15) días hábiles contado desde la fecha en que la resolución de sanción quede firme, implica la simplificación de las actuaciones tendientes al procedimiento de chatarreo, la mejor disponibilidad de recursos y

atiende al interés público de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales respecto de los vehículos que son materia de chatarreo.

En ese sentido, la reducción de plazos administrativos se presenta como una medida necesaria para mejorar la eficiencia del sistema, permitiendo acelerar el retiro efectivo de vehículos fuera de circulación y reducir su acumulación en depósitos vehiculares. Esta medida resulta consistente con las recomendaciones internacionales en materia de mejora regulatoria y se alinea con los principios de celeridad, eficacia y simplicidad recogidos en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

III. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

La presente ley tiene por objeto fortalecer y optimizar el programa de chatarreo vehicular y el procedimiento de declaración de abandono a nivel nacional, facilitando el retiro y disposición de unidades abandonadas o que han perdido su operatividad técnica, promoviendo una gestión eficiente de los depósitos vehiculares.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Agilizar los procedimientos de declaración de abandono y chatarreo vehicular y reducir la permanencia innecesaria de unidades en depósitos.

Establecer mecanismos diferenciados para vehículos con restricciones registrales, titulares fallecidos o anotaciones de robo, con protección de los derechos involucrados.

Facilitar la disposición de bienes que han perdido la condición de vehículo y cuyo propietario no puede identificarse, previa verificación técnica y publicidad.

Optimizar la habilitación de entidades de chatarreo y las notificaciones administrativas, manteniendo las exigencias ambientales y el debido procedimiento.

Mejorar la capacidad operativa de los depósitos y contribuir a reducir los efectos del parque automotor obsoleto sobre la salud, el ambiente y la seguridad vial.

3.3 FINALIDAD

La presente ley tiene por finalidad mejorar la gestión del parque automotor a nivel nacional, promoviendo el retiro oportuno de vehículos en estado de abandono o que han perdido su condición, así como reducir impactos en el ambiente, la salud pública y la seguridad vial, y optimizar la capacidad operativa de los depósitos vehiculares.

IV. FUNDAMENTACIÓN DE LA INICIATIVA

La iniciativa responde a la necesidad de superar las limitaciones normativas que dificultan el chatarreo vehicular y la gestión de los depósitos. Conforme al diagnóstico desarrollado, la acumulación de unidades no obedece únicamente a problemas operativos, sino también a limitaciones de las vías de habilitación de las entidades de chatarreo, plazos administrativos prolongados y restricciones para disponer de vehículos cuya situación jurídica requiere un tratamiento específico.

4.1 IDONEIDAD DE LA VÍA LEGISLATIVA

La vía legislativa resulta idónea porque la propuesta modifica disposiciones de los Decretos de Urgencia N.° 029-2019 y N.° 019-2020, normas con rango de ley. Estos cambios no pueden efectuarse mediante decisiones administrativas o disposiciones reglamentarias que contradigan su contenido. La intervención legislativa permite establecer las reglas y garantías necesarias, dejando su desarrollo operativo a la reglamentación correspondiente.

4.2 MEDIDAS PROPUESTAS PARA ATENDER EL PROBLEMA IDENTIFICADO

La presente iniciativa legislativa se fundamenta en la necesidad de superar las limitaciones del marco normativo que dificultan el chatarreo vehicular y generan la acumulación prolongada de unidades en los depósitos, con los consiguientes costos de custodia y riesgos para la salud, el ambiente y la seguridad vial. Para ello, propone modificar los Decretos de Urgencia N.° 029-2019 y N.° 019-2020 e incorporar mecanismos que permitan agilizar los procedimientos y atender las distintas situaciones jurídicas de los vehículos, garantizando el debido procedimiento y la protección de los derechos de los propietarios y terceros. A continuación, se desarrolla el sustento de las medidas propuestas:

REGULACIÓN DEL CHATARREO DE VEHÍCULOS CON CARGAS, GRAVÁMENES O DERECHOS INSCRITOS A FAVOR DE TERCEROS QUE SE ENCUENTRE DENTRO DE LOS DEPÓSITOS VEHICULARES

Considerando que el marco normativo vigente restringe la disposición de vehículos que cuentan con cargas, gravámenes o derechos inscritos a favor de terceros, se propone habilitar su chatarreo bajo condiciones que garanticen la protección de los derechos de dichos titulares.

En ese sentido, se establece que el chatarreo procede con el consentimiento de los titulares de derechos inscritos, previa notificación, destinándose el valor económico generado prioritariamente al pago de sus acreencias.

Asimismo, se incorpora un supuesto aplicable a vehículos que permanecen por períodos prolongados en los depósitos, siempre que previamente se haya configurado la situación de abandono, garantizando el debido procedimiento y la posibilidad de oposición por parte de los terceros titulares de derechos inscritos.

De esta manera, se busca compatibilizar la protección de los terceros titulares de derechos inscritos con la necesidad de optimizar la gestión de los depósitos y evitar la acumulación indefinida de unidades vehiculares.

REGULACIÓN DEL CHATARREO DE VEHÍCULOS CON TITULAR REGISTRAL FALLECIDO Y CON ANOTACIÓN DE ROBO QUE SE ENCUENTRE DENTRO DE LOS DEPÓSITOS VEHICULARES

En la práctica, existen vehículos internados en depósitos cuya situación jurídica impide su disposición, particularmente en los casos en que el titular registral ha fallecido o el vehículo cuenta con anotación registral de robo, lo que genera su permanencia indefinida en los depósitos y agrava los problemas de capacidad operativa.

En el caso de titulares registrales fallecidos, la ausencia de gestión sucesoria o de intervención de las entidades competentes dificulta la identificación de los titulares del bien, lo que impide su disposición. En ese sentido, se propone establecer un mecanismo de comunicación a la Sociedad de Beneficencia, conforme a lo previsto en el artículo 830 del Código Civil, a fin de activar el

procedimiento correspondiente y, ante la inacción, permitir la continuidad de las acciones administrativas.

Por su parte, en los casos de vehículos con anotación registral de robo, se establece la obligación de comunicar dicha situación a la Policía Nacional del Perú y de acreditar que el propietario ha sido debidamente notificado, garantizando su conocimiento sobre la ubicación del vehículo.

Asimismo, se dispone la aplicación del procedimiento de declaratoria de abandono, asegurando el debido procedimiento y otorgando al propietario la oportunidad de recuperar el bien. De no ejercerse dicha facultad, se habilita su disposición conforme a la normativa vigente.

De esta manera, la propuesta permite viabilizar la gestión de estos vehículos sin desconocer el marco legal aplicable, garantizando la coordinación interinstitucional, el respeto del debido procedimiento y la protección de los derechos involucrados.

TRATAMIENTO DE VEHÍCULOS COMPRENDIDOS EN INVESTIGACIONES POLICIALES O JUDICIALES QUE SE ENCUENTRE DENTRO DE LOS DEPÓSITOS VEHICULARES

Se mantiene la regla de no chatarreo para vehículos comprendidos en investigaciones policiales o judiciales, con la excepción prevista en el artículo 4 para la anotación registral de robo posterior al internamiento, sujeta a la comunicación a la Policía Nacional del Perú y al procedimiento establecido.

No obstante, se incorpora un deber de gestión activa por parte de las entidades que mantienen su custodia, a fin de promover acciones de coordinación y seguimiento con las autoridades competentes, orientadas a impulsar la evaluación oportuna de la situación jurídica del bien, evitando su permanencia indefinida en los depósitos.

DECLARACIÓN DE BIENES MUEBLES QUE HAN PERDIDO LA CONDICIÓN DE VEHÍCULO SIN PROPIETARIO IDENTIFICABLE COMO MATERIAL DE DESCARTE EN DEPÓSITOS VEHICULARES

En los depósitos vehiculares existen bienes que, debido a su avanzado estado de deterioro, no permiten identificar a su propietario y, en consecuencia, no pueden ser dispuestos mediante los mecanismos vigentes.

Esta situación genera su permanencia indefinida en los depósitos, afectando la capacidad operativa de las entidades competentes.

En ese contexto, se propone establecer un procedimiento que permita, previa verificación técnica y garantizando la publicidad de la medida, declarar estos bienes como material de descarte cuando no sea posible identificar a su titular.

Una vez declarada dicha condición, se habilita su disposición final y aprovechamiento conforme a la normativa sectorial aplicable, en concordancia con el Decreto Legislativo N° 1278.

INCORPORACIÓN DE LA NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA

Con la finalidad de optimizar los procedimientos administrativos vinculados a la declaratoria de abandono y chatarreo, se propone priorizar el uso de medios electrónicos para la notificación de actos administrativos de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 31736, Ley que regula la notificación administrativa mediante casilla electrónica, y conforme a lo dispuesto en el numeral 20.4 del artículo 20 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Esta medida permitirá reducir tiempos de tramitación, mejorar la eficiencia del procedimiento y garantizar una comunicación más oportuna con los administrados, en concordancia con el marco normativo vigente en materia de procedimiento administrativo.

MODIFICACIÓN DEL NUMERAL 4.2 DEL ARTÍCULO 4 DEL DECRETO DE URGENCIA Nº 029-2019, DECRETO DE URGENCIA QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO

El marco vigente establece la inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos (EO-RS) como requisito previo para la habilitación de las entidades de chatarreo, lo que genera una tramitación secuencial que retrasa el ingreso de operadores y limita la capacidad del sistema.

La propuesta mantiene la acreditación ambiental previa a la habilitación e incorpora dos vías: la inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos o la aprobación del instrumento de gestión ambiental por la autoridad competente. Las actividades extractivas, productivas o de servicios pueden desarrollar valorización de manera complementaria cuando esta se encuentre contemplada en su instrumento de gestión ambiental aprobado.

Como consecuencia de esta reorganización, se propone derogar el numeral 4.5 del artículo 4 del Decreto de Urgencia N.° 029-2019, que exige de manera general contar con un instrumento de gestión ambiental aprobado antes de ejecutar actividades. La derogación se examina conjuntamente con las condiciones previstas en el nuevo numeral 4.2 y las demás obligaciones ambientales aplicables.

El cambio busca ampliar las vías de participación de operadores de valorización y aprovechar las autorizaciones ambientales correspondientes a su actividad, sin confundir la inscripción como empresa operadora con la aprobación del instrumento de gestión ambiental.

MODIFICACIÓN DEL NUMERAL 5.1 DEL ARTÍCULO 5 DEL DECRETO DE URGENCIA N° 019-2020, DECRETO DE URGENCIA QUE GARANTIZA LA SEGURIDAD VIAL

Se propone reducir de treinta a quince días hábiles los plazos del numeral 5.1 del artículo 5 del Decreto de Urgencia N.° 019-2020. En el supuesto de internamiento preventivo, el cómputo parte de la firmeza de la resolución de sanción; en el supuesto de embargo en forma de secuestro conservativo, parte del internamiento del vehículo como consecuencia de la medida cautelar.

Esta modificación permite acelerar los procesos de declaratoria de abandono, reduciendo la permanencia innecesaria de vehículos en depósitos y optimizando la capacidad operativa de las entidades competentes.

4.3 CÓMO LA PROPUESTA ATIENDE EL PROBLEMA IDENTIFICADO

La propuesta incorpora mecanismos para facilitar la disposición de vehículos con cargas o derechos inscritos, con titular registral fallecido o con anotación de robo, mediante procedimientos diferenciados que contemplen notificación, coordinación institucional y protección de los derechos involucrados. Respecto de los vehículos comprendidos en investigaciones policiales o judiciales, mantiene su protección como posibles medios probatorios y promueve el seguimiento de su situación jurídica.

Asimismo, plantea un procedimiento para los bienes que han perdido su condición de vehículo y cuyo propietario no puede identificarse, sujeto a verificación técnica y publicidad. Complementariamente, incorpora la notificación electrónica conforme al marco aplicable, amplía las

vías de acreditación ambiental para habilitar entidades de chatarreo y reduce de treinta a quince días hábiles el plazo para solicitar el retiro del vehículo después de quedar firme la sanción.

Estas medidas buscan reducir la permanencia innecesaria de unidades en depósitos, liberar capacidad para nuevas intervenciones de fiscalización y disminuir los costos asociados a su custodia. Su aplicación debe mantener las exigencias ambientales y las garantías del procedimiento.

4.4 SUSTENTO Y COMPATIBILIDAD CONSTITUCIONAL

La iniciativa se formula en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú. Propone modificar disposiciones de los Decretos de Urgencia N.° 029-2019 y N.° 019-2020 para mejorar la gestión del chatarreo vehicular y de los depósitos, con observancia de los derechos constitucionales involucrados.

La finalidad de la iniciativa encuentra sustento en el derecho a la protección de la salud, reconocido en el artículo 7 de la Constitución, y en el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado, previsto en el artículo 2, inciso 22. Asimismo, se relaciona con los deberes estatales de protección de la población y promoción del bienestar general del artículo 44, y con la política ambiental contemplada en el artículo 67.

Esta finalidad debe armonizarse con la protección constitucional de la propiedad y de los derechos de terceros. Por ello, la disposición de los vehículos debe contar con una justificación suficiente, notificación válida, oportunidad efectiva de oposición, decisión motivada y mecanismos de impugnación, según corresponda. La reducción de plazos tampoco debe impedir el ejercicio real del derecho de defensa.

En consecuencia, la iniciativa busca compatibilizar la mejora del sistema de chatarreo con la protección de la salud, el ambiente y la seguridad vial, mediante procedimientos razonables y garantías que eviten afectaciones arbitrarias a los derechos de las personas.

Asimismo, para que se pueda proceder con la aplicación de las correspondientes disposiciones se hace necesario que las mismas sean reglamentadas mediante las normas sectoriales correspondientes, por lo cual su aplicación será progresiva.

4.5 NECESIDAD VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE LA PROPUESTA NORMATIVA

La evidencia expuesta en el diagnóstico previo permite identificar que el chatarreo vehicular en el Perú enfrenta una serie de limitaciones estructurales que impiden su adecuado funcionamiento y reducen significativamente su efectividad como herramienta de política pública orientada al retiro definitivo de vehículos del parque automotor.

En primer lugar, se observa una acumulación progresiva de vehículos en depósitos vehiculares, particularmente en Lima Metropolitana y Callao, donde incluso se ha identificado un déficit de espacios disponibles. Esta situación responde, entre otros factores, a la limitada capacidad operativa del sistema, la cual se ve restringida por la existencia de una única entidad de chatarreo autorizada a nivel nacional, generando un cuello de botella en la disposición final de los vehículos.

En segundo lugar, el diseño normativo vigente presenta rigideces que dificultan el retiro efectivo de unidades. En particular, los requisitos secuenciales para la habilitación de entidades de chatarreo, los plazos administrativos prolongados en los procedimientos de declaratoria de abandono, así como la ausencia de mecanismos ágiles de notificación, generan demoras en la tramitación y ejecución de los procesos. Estas demoras se traducen en una permanencia prolongada de los

vehículos en depósitos, incrementando los costos administrativos y reduciendo la eficiencia del sistema.

Asimismo, existe un segmento significativo de vehículos que, debido a su estado de deterioro, abandono o desmantelamiento, han perdido completamente su funcionalidad como medios de transporte. No obstante, el marco normativo vigente no contempla mecanismos adecuados para su disposición. A ello se suma la existencia de vehículos con cargas, gravámenes, medidas cautelares u otros derechos inscritos a favor de terceros, vehículos con propietarios fallecidos y con anotación de robo, cuya situación jurídica impide su disposición, aun cuando su valor económico sea nulo o cercano a cero.

Este conjunto de factores genera costos al Estado sin producir beneficios relevantes a la población. Ello resulta particularmente crítico si se considera que el parque vehicular peruano presenta un proceso de envejecimiento progresivo, lo que incide negativamente en la calidad del aire, la seguridad vial y la salud pública.

En este contexto, la presente propuesta normativa no solo plantea la modificación del Decreto de Urgencia N° 029-2019 y del Decreto de Urgencia N° 019-2020, sino que además incorpora mecanismos complementarios orientados a superar los vacíos existentes, optimizar los procedimientos administrativos y ampliar la capacidad operativa del sistema de chatarreo, permitiendo una intervención más eficiente, oportuna e integral sobre el parque automotor.

ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD DE LA PROPUESTA NORMATIVA

La viabilidad de la propuesta normativa se sustenta en el marco legal vigente que regula el procedimiento administrativo y las políticas de transporte y ambiente en el país.

En primer lugar, las modificaciones propuestas se enmarcan en los principios establecidos en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, el cual reconoce, entre otros, los principios de celeridad, eficacia, simplicidad y razonabilidad. En ese sentido, la reducción de plazos administrativos, la incorporación de notificaciones electrónicas y la simplificación de requisitos constituyen medidas coherentes con dicho marco normativo, orientadas a mejorar la eficiencia de los procedimientos administrativos.

Asimismo, la propuesta es consistente con el Decreto Legislativo N.° 1412, que aprueba la Ley de Gobierno Digital y con la Ley N° 31736, que regula la notificación administrativa mediante casilla electrónica, las cuales promueven el uso de herramientas digitales para optimizar la gestión pública, reducir tiempos de tramitación y mejorar la interacción entre el Estado y los administrados.

La viabilidad del esquema de habilitación se sustenta en la articulación de las dos vías previstas en el numeral 4.2 propuesto: la inscripción como empresa operadora de residuos sólidos y la aprobación del instrumento de gestión ambiental por la autoridad competente. Su aplicación exige mantener los controles ambientales correspondientes y definir las condiciones operativas en la reglamentación.

Adicionalmente, se incorporan disposiciones para la gestión de bienes que han perdido la condición de vehículo y cuyo propietario no puede ser identificado. Debido a su deterioro o desmantelamiento, no es posible individualizarlos en los registros correspondientes, lo que genera su permanencia indefinida en los depósitos. La propuesta permite su disposición bajo criterios de interés público, mediante la verificación técnica de la pérdida de su condición de vehículo, un acta debidamente motivada y la publicación de un aviso que permita a eventuales titulares ejercer su derecho de oposición.

Desde una perspectiva institucional, la propuesta se apoya en las competencias y los procedimientos de las entidades existentes. Su ejecución requiere coordinación y adecuación

operativa, cuya programación debe efectuarse dentro de los recursos y créditos presupuestarios autorizados.

ANÁLISIS DE LA OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA NORMATIVA

La propuesta normativa resulta oportuna en el contexto actual, caracterizado por la necesidad de implementar medidas efectivas para mejorar la calidad del aire, reducir la siniestralidad vial y optimizar la gestión del parque automotor en el país.

En primer lugar, el Perú enfrenta desafíos importantes en materia ambiental, particularmente en zonas urbanas como Lima y Callao, donde los niveles de contaminación del aire superan los estándares recomendados por la OMS. En este contexto, el retiro de vehículos antiguos y altamente contaminantes mediante mecanismos de chatarreo constituye una intervención clave para reducir emisiones y mejorar la calidad del aire.

En segundo lugar, el proceso de envejecimiento del parque automotor, evidenciado en el incremento sostenido de vehículos con más de 10 y 15 años de antigüedad, genera riesgos crecientes en términos de seguridad vial, debido a la mayor probabilidad de fallas mecánicas y a la obsolescencia de los sistemas de seguridad. La implementación de un sistema de chatarreo más eficiente permite mitigar estos riesgos y contribuir a la reducción de la siniestralidad.

Asimismo, la actual saturación de los depósitos vehiculares y la limitada capacidad del sistema para procesar vehículos evidencian la urgencia de adoptar medidas que permitan destrabar los procedimientos y aumentar la capacidad operativa. De no adoptarse acciones oportunas, esta situación podría agravarse.

Adicionalmente, la propuesta se alinea con los objetivos de política pública orientados a la modernización de la gestión pública y la mejora regulatoria, así como con las recomendaciones de organismos internacionales que promueven la simplificación administrativa y la reducción de barreras regulatorias como mecanismos para mejorar la eficiencia del Estado.

En ese sentido, resulta necesario adecuar el marco normativo vigente a fin de incorporar mecanismos que permitan el tratamiento de estos supuestos actualmente excluidos, bajo criterios de interés público y garantizando la protección de los derechos de terceros. Ello permitirá destrabar el sistema, optimizar el uso de la infraestructura existente y fortalecer la efectividad de las políticas de chatarreo vehicular a nivel nacional.

4.6 EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS E IMPACTOS CUANTITATIVOS Y CUALITATIVOS

Con la finalidad de atender las problemáticas desarrolladas en la sección II de la presente exposición de motivos, se analizan las evidencias cuantitativas y cualitativas y las alternativas regulatorias y no regulatorias disponibles.

Alternativas regulatorias y no regulatorias

Desde una perspectiva de evaluación cualitativa, se han identificado alternativas regulatorias y no regulatorias orientadas a atender la problemática asociada a la acumulación de vehículos en depósitos, las restricciones normativas para su disposición final y las ineficiencias en el Procedimiento de Declaración de Abandono (PDA). Dichas alternativas comprenden tanto intervenciones normativas directas como mecanismos de gestión administrativa y operativa que podrían implementarse sin modificar el marco legal vigente.

Tabla 12.

Alternativas de solución identificadas planteadas a los problemas públicos identificados

Alternativas	Ventajas	Desventajas
Alternativa 1: No regular: Campañas de incentivos para el chatarreo voluntario	• Promueve la participación voluntaria de los administrados. • Puede reducir parcialmente el ingreso de nuevos vehículos a depósitos. • Mejora la percepción del sistema de chatarreo. • Permite implementar facilidades de pago y programas de retiro.	• Impacto limitado y no sostenido en el tiempo. • Depende de la voluntad del administrado. • No resuelve el stock acumulado de vehículos no reclamados o con impedimentos legales. • Puede implicar costos fiscales sin resultados garantizados.
Alternativa 2: Proyecto normativo	• Reduce la acumulación de vehículos en depósitos vehiculares. • Permite destrabar procedimientos. • Optimiza el Procedimiento de Declaración de Abandono (PDA) mediante reglas más claras y plazos definidos. • Establece un procedimiento específico para bienes que han perdido la condición de vehículo. • Impulso al mercado de chatarreo y economía circular. • Mejora la eficiencia en el uso de recursos públicos y la capacidad de fiscalización. • Mejora la seguridad vial y la salud pública derivada de la	• Requiere adecuación normativa e implementación progresiva por parte de las entidades. • Puede generar resistencias legales o controversias en casos de afectación a derechos de terceros. • Demanda coordinación interinstitucional para su correcta aplicación. • Necesita fortalecimiento de capacidades operativas y tecnológicas.

Alternativas	Ventajas	Desventajas
	contaminación ambiental. • Fortalecimiento de la seguridad jurídica. • Mejora de la coordinación interinstitucional.	

Elaboración propia

Como demuestra el análisis, las modificaciones regulatorias propuestas ofrecen ventajas significativas frente al statu quo, al permitir destrabar el proceso de chatarreo vehicular, reducir la acumulación de unidades en los depósitos y optimizar el uso de los recursos públicos. Si bien existen posibles desventajas asociadas a su implementación, tales como la necesidad de adecuación normativa y coordinación interinstitucional, estas pueden ser mitigadas mediante una planificación adecuada y la implementación progresiva de las medidas.

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS INVESTIGACIONES Y FUENTES UTILIZADAS

5.1 ANTECEDENTES LEGISLATIVOS Y NORMATIVOS

Mediante el Decreto de Urgencia N° 019-2020, para garantizar la seguridad vial, cuyo objeto es establecer disposiciones que permitan mejorar la regulación, gestión y fiscalización del tránsito y transporte terrestre y de sus servicios complementarios, para prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los siniestros viales.

Mediante Decreto Supremo 016-2021-MTC, se aprobó el Reglamento que establece el Procedimiento para la Declaración de Abandono y Chatarreo de los vehículos internados en

Depósitos Vehiculares, que tiene por finalidad fortalecer las acciones de fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito terrestre de las autoridades competentes, mediante la regulación de un procedimiento estandarizado para la declaratoria de abandono de los vehículos internados en los depósitos, lo cual permite una eficiente disposición de tales depósitos vehiculares en mejora de la seguridad vial, así como, promover el retiro definitivo de los vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afecten a la salud pública, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y mejorar el sistema de transporte terrestre.

Mediante Decreto Legislativo N° 1594-2023, Decreto Legislativo que modifica el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para para garantizar la seguridad vial, a fin de promover el chatarreo de vehículos internados en depósitos y declarados en abandono", se modifica el citado artículo - el cual regula la declaración de abandono de los vehículos internados en depósitos y chatarreo obligatorio - ampliando su ámbito de aplicación a los vehículos ingresados en dichos depósitos como consecuencia de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva cuyo título de ejecución lo constituye una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador por la comisión de cualquier incumplimiento o infracción en materia de transporte o tránsito terrestre.

En esa línea, mediante Decreto Supremo N° 014-2024-MTC se modifican ciertas disposiciones del Decreto Supremo N° 005-2021-MTC y del Decreto Supremo N° 016-2021-MTC, con la finalidad de adecuar la reglamentación correspondiente a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1594.

5.2 MARCO JURÍDICO CITADO

- Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos.
- Decreto Legislativo N° 1594, Decreto Legislativo que modifica el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020.
- Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo.
- Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia que establece medidas complementarias para la reactivación económica en el sector transporte y otras disposiciones.
- Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo.
- Decreto Supremo N° 016-2021-MTC, Decreto Supremo que aprueba disposiciones complementarias para la aplicación del Decreto de Urgencia N° 019-2020 en materia de chatarreo.
- Decreto Supremo N° 014-2024-MTC, Decreto Supremo que aprueba disposiciones complementarias y/o modifica el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo.

5.3 INVESTIGACIONES INFORMES Y OTRAS FUENTES UTILIZADAS

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Informe N.° 0943-2025-MTC/18.01, de junio de 2025, y Anuario Estadístico 2024.

- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao: base de datos de administración de depósitos al 14 de enero de 2026; información de abril de 2026; padrón de vehículos habilitados de agosto de 2025 y datos de fiscalización.
- Policía Nacional del Perú: Anuario Policial Estadístico 2024. Observatorio Nacional de Seguridad Vial: Boletín Anual 2022 e informes citados sobre siniestralidad.
- Fuentes ambientales y de salud citadas en el diagnóstico: IQAir, Organización Mundial de la Salud y Banco Interamericano de Desarrollo.
- Investigación publicada en JAMA Network Open sobre antigüedad vehicular y riesgo de mortalidad del conductor, citada en la sección II.
- WITS/UN Comtrade: importaciones peruanas de 2024 de la partida HS 7204. Corporación Aceros Arequipa: Memoria Integrada 2024.
- Otras fuentes consignadas en los gráficos, tablas y notas del diagnóstico: INEI, MINSA, Asociación Automotriz del Perú, World Life Expectancy y reportes del SAT.

VI. SECTORES COMPRENDIDOS

La aplicación de la iniciativa comprende, en el nivel nacional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), respecto de la regulación del chatarreo vehicular y la habilitación de las entidades de chatarreo; a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en los procedimientos de internamiento, declaración de abandono y chatarreo de vehículos bajo su competencia; y al Ministerio del Ambiente (MINAM), en lo referido al Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos y las condiciones ambientales para el tratamiento y aprovechamiento de los residuos. Asimismo, comprende a la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), respecto de la información registral y los actos inscribibles vinculados con los vehículos; a la Policía Nacional del Perú, para las comunicaciones y verificaciones relacionadas con unidades con anotación de robo o comprendidas en investigaciones policiales; y a las autoridades judiciales competentes, respecto de vehículos sujetos a procesos o medidas judiciales.

En los niveles regional y local, comprende a los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales y distritales que, conforme a sus atribuciones, tengan a su cargo la fiscalización del transporte y tránsito, el internamiento de vehículos o la administración de depósitos vehiculares.

6.1 BENEFICIARIOS DE LA PROPUESTA

Los beneficiarios directos son las entidades públicas que administran depósitos vehiculares y ejecutan procedimientos de declaración de abandono y chatarreo, al contar con mecanismos para gestionar las unidades acumuladas; los usuarios del sistema de transporte y la población expuesta a los efectos de vehículos obsoletos, por los beneficios esperados en seguridad vial, salud y calidad del aire; y los propietarios y terceros titulares de derechos, en cuanto se establecen procedimientos de notificación y participación para atender la situación jurídica de los bienes.

Las entidades de chatarreo y las empresas operadoras de residuos sólidos también están comprendidas por las condiciones de habilitación y operación. La propuesta tiene alcance general y no identifica beneficiarios individuales ni establece un régimen de amnistía.

VII. NORMAS QUE SE MODIFICAN O DEROGAN

CUADRO COMPARATIVO

Texto vigente	Texto propuesto
Numeral 4.2 del artículo 4 del Decreto de Urgencia N.° 029-2019 4.2 Previa a la habilitación emitida por el MTC para constituirse como entidad de chatarreo, las empresas son habilitadas para las operaciones de valorización a través de su inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos a cargo del Ministerio del Ambiente.	Artículo 4.- Habilitación de las Entidades de Chatarreo (…) 4.2 Previa a la habilitación emitida por el MTC para constituirse como entidad de chatarreo, las empresas son habilitadas para las operaciones de valorización a través de su inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos a cargo del Ministerio del Ambiente o la aprobación del instrumento de gestión ambiental por la autoridad ambiental competente. Esto se exige adicionalmente al cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento de Chatarreo, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC. Las operaciones de valorización podrán ser desarrolladas por las EO RS, constituidas mediante su inscripción en el referido registro, o por actividades extractivas, productivas o de servicios que contemplen dichas operaciones de manera complementaria a su actividad principal en su instrumento de gestión ambiental aprobado por la autoridad ambiental competente. (…).
Numeral 5.1 del artículo 5 del Decreto de Urgencia N.° 019-2020, modificado por el Decreto Legislativo N.° 1594 Artículo 5. Declaración de abandono de los vehículos internados en depósitos y chatarreo obligatorio 5.1 Las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores por infracciones en materia de transporte o tránsito terrestre, pueden iniciar el procedimiento de declaración de abandono de los vehículos internados en sus depósitos, sean gestionados directamente o mediante terceros, o en depósitos de la PNP, en cualquiera de los siguientes casos:	Artículo 5. Declaración de abandono de los vehículos internados en depósitos y chatarreo obligatorio 5.1 Las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores por infracciones en materia de transporte o tránsito terrestre, pueden iniciar el procedimiento de declaración de abandono de los vehículos internados en sus depósitos, sean gestionados directamente o mediante terceros, o en depósitos de la PNP, en cualquiera de los siguientes casos: Cuando el vehículo ingresó al depósito a

Texto vigente	Texto propuesto
Cuando el vehículo ingresó al depósito a consecuencia de una medida preventiva de internamiento, impuesta en el marco de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte o tránsito terrestre, y su propietario no haya solicitado su retiro del depósito en el plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha en que la resolución de sanción quedó firme. Cuando el vehículo ingresó al depósito a consecuencia de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva cuyo título de ejecución lo constituye una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador por la comisión de cualquier incumplimiento o infracción en materia de transporte o tránsito terrestre, y su propietario no haya solicitado su retiro del depósito en el plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha de internamiento del vehículo como consecuencia de la ejecución de la medida cautelar.	consecuencia de una medida preventiva de internamiento, impuesta en el marco de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte o tránsito terrestre, y su propietario no haya solicitado su retiro del depósito en el plazo de quince (15) días hábiles contados a partir de la fecha en que la resolución de sanción quedó firme. Cuando el vehículo ingresó al depósito a consecuencia de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva cuyo título de ejecución lo constituye una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador por la comisión de cualquier incumplimiento o infracción en materia de transporte o tránsito terrestre, y su propietario no haya solicitado su retiro del depósito en el plazo de quince (15) días hábiles contados a partir de la fecha de internamiento del vehículo como consecuencia de la ejecución de la medida cautelar. […]
Numeral 4.5 del artículo 4 del Decreto de Urgencia N.° 029-2019 4.5 Las Entidades de Chatarreo deben contar con el instrumento de gestión ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente previo a la ejecución de actividades.	Única. Se deroga el numeral 4.5 del artículo 4 del Decreto de Urgencia N.° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

VIII. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Las disposiciones establecidas en la presente propuesta normativa promueven fortalecer y optimizar el programa de chatarreo vehicular y el procedimiento de declaración de abandono nivel a nacional, contribuyendo con ello al chatarreo de los vehículos que afectan la calidad de aire, salud pública y seguridad vial para la población.

La propuesta busca hacer más eficientes los procedimientos de chatarreo y la gestión de los depósitos. Sus efectos se examinan por actor y medida normativa en el cuadro siguiente, considerando tanto los beneficios esperados como los costos de adecuación y ejecución.

Tabla 13.

Beneficios y costos según actores y grupos de interés y medida normativa

MEDIDA NORMATIVA	ACTOR	BENEFICIOS	COSTOS
Artículo 3. Chatarreo de vehículos con cargas, gravámenes y derechos de terceros	Estado	- Destrabe del principal cuello de botella del sistema. - Reducción de la saturación de depósitos vehiculares. - Disminución de costos de alquiler, seguridad y administración. - Mejora de la eficiencia del sistema de chatarreo. - Liberación de espacio para fiscalización.	- Costos de adecuación normativa y procedimental. - Implementación de mecanismos de notificación y gestión de derechos de terceros.
	Administrados	- Claridad sobre destino final de vehículos. - Posibilidad de recuperación de valor económico (terceros). - Reducción de incentivos a mantener vehículos sin valor.	- Posible afectación patrimonial (mitigada por compensación económica). - Costos si deciden oponerse (retiro y traslado).
	Población	- Reducción de contaminación ambiental. - Mejora en seguridad vial.	Ninguno
Artículo 4. Chatarreo de vehículos con propietarios fallecidos o con anotación de robo	Estado	- Eliminación de vehículos sin posibilidad de disposición. - Reducción de saturación de depósitos vehiculares. - Mejora en la gestión de depósitos.	- Costos administrativos de coordinación (PNP, Beneficencia). - Publicación y notificaciones.
	Administrados	- Claridad jurídica sobre bienes sin titular activo. - Reducción de incertidumbre legal.	Eventuales costos de regularización (en caso aparezcan interesados).
	Población	- Liberación de espacios. - Reducción de riesgos sanitarios y ambientales.	Ninguno
Artículo 5. Vehículos en investigaciones policiales o judiciales	Estado	- Mejora en la coordinación interinstitucional. - Reducción de tiempos procedimentales. - Mejor gestión vehicular.	Costos de coordinación y seguimiento institucional.

MEDIDA NORMATIVA	ACTOR	BENEFICIOS	COSTOS
	Administrados	- Mayor predictibilidad sobre situación legal del vehículo.	Ninguno
	Población	- Mejora indirecta en seguridad y gestión pública.	Ninguno
Artículo 6. Notificación electrónica	Estado	- Reducción de tiempos procedimentales. - Disminución de costos operativos (notificación física). - Mayor eficiencia del PDA. - Menor carga administrativa.	- Inversión en sistemas tecnológicos. - Capacitación del personal.
	Administrados	- Mayor rapidez y transparencia. - Acceso oportuno a notificaciones.	- Adaptación al uso de casillas electrónicas.
	Población	- Aceleración del retiro de vehículos abandonados.	Ninguno
Artículo 7. Declaración de bienes muebles que han perdido la condición de vehículo sin propietario identificable como residuo sólido en depósitos vehiculares	Estado	- Eliminación de vehículos sin valor económico. - Liberación de depósitos. - Reducción de costos de almacenamiento. - Mejora en gestión ambiental (alineado al DL 1278).	- Costos de evaluación técnica, inventario y publicación. - Costos de disposición final.
	Administrados	- Seguridad jurídica sobre bienes irrecuperables. - Transparencia del procedimiento.	Ninguno
	Población	- Mejora ambiental. - Reducción de riesgos sanitarios. - Ordenamiento urbano.	Ninguno
Modificación DU 029-2019 (Habilitación de entidades de chatarreo)	Estado	- Incremento de oferta de operadores. - Reducción de dependencia de un solo proveedor. - Mayor competencia y eficiencia.	Costos de adecuación normativa y supervisión.
	Administrados	- Facilita ingreso al mercado. - Mejores condiciones de competencia.	Cumplimiento progresivo de requisitos.

MEDIDA NORMATIVA	ACTOR	BENEFICIOS	COSTOS
	Población	- Aceleración del chatarreo. - Reducción de contaminación y siniestralidad.	Ninguno
Modificación DU 019-2020 (Declaración de abandono)	Estado	- Aceleración del inicio del PDA. - Reducción de acumulación de vehículos. - Mejora en capacidad de fiscalización.	Costos de adecuación procedimental.
	Administrados	- Mayor predictibilidad en plazos. - Incentivos a retiro oportuno.	Ninguno
	Población	- Menor congestión vehicular. - Mejora ambiental y de seguridad vial.	Ninguno
Coordinación interinstitucional con SUNARP	Estado	- Acceso ágil a información registral. - Reducción de tiempos en procedimientos. - Facilitación del levantamiento de cargas. - Mayor seguridad jurídica.	Costos de implementación de interoperabilidad.
	Administrados	- Simplificación de trámites. - Reducción de costos registrales (potencial).	Ninguno
	Población	- Mejora indirecta en eficiencia del sistema.	Ninguno

Fuente: Elaboración propia

SOBRE LOS BENEFICIOS ESPERADOS

La implementación de las medidas propuestas permitirá corregir las principales ineficiencias identificadas en el sistema de chatarreo vehicular, particularmente aquellas vinculadas a la acumulación de vehículos en depósitos, las restricciones normativas que impiden su disposición y las demoras en los procedimientos administrativos. En ese sentido, se prevé la generación de beneficios ambientales, económicos, sociales e institucionales, los cuales contribuirán a mejorar la eficiencia del sistema, optimizar el uso de recursos públicos y reducir las externalidades negativas asociadas al parque automotor obsoleto.

Tabla 14.

Beneficios Esperados

Beneficios esperados con la implementación de la medida	Impacto
Ambientales y de salud pública en Lima y Callao	El principal beneficio deriva de la aceleración en el retiro definitivo de vehículos altamente contaminantes, especialmente aquellos con antigüedad elevada o en estado de deterioro. Ello permitirá la reducción progresiva de contaminantes atmosféricos ($PM_{2.5}$, NOx y CO_2), lo cual incide directamente en la mejora de la calidad del aire y en la reducción de enfermedades respiratorias y cardiovasculares. Esta medida contribuye a los compromisos nacionales de reducción de emisiones y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 3, 7 y 13).
Económicos y financieros	La propuesta reduce costos operativos del Estado asociados al almacenamiento prolongado de vehículos (custodia, administración y uso ineficiente de infraestructura). Asimismo, mejora la eficiencia del sistema de chatarreo al incrementar la rotación de depósitos y permitir el ingreso de nuevas unidades. La flexibilización en la habilitación de entidades de chatarreo fomenta la competencia, lo que puede traducirse en menores costos y tiempos de procesamiento. No implica gastos fiscales significativos adicionales, sino una optimización de recursos existentes.

Beneficios esperados con la implementación de la medida	Impacto
Sociales	La medida contribuye a la mejora de la seguridad vial al retirar de circulación vehículos en mal estado o fuera de su vida útil, reduciendo la probabilidad de fallas mecánicas y siniestros. Asimismo, fortalece el ordenamiento del transporte urbano al disminuir la informalidad asociada a la reutilización de vehículos obsoletos, generando un entorno más seguro para conductores, pasajeros y peatones. Adicionalmente, se reducen impactos negativos en zonas urbanas vinculados a la acumulación de vehículos abandonados.
Institucionales	La propuesta fortalece la capacidad operativa y cooperación interinstitucional de las entidades públicas involucradas (MTC, MINAM, SAT, ATU, PNP, entre otros), al eliminar barreras normativas que actualmente limitan la eficacia del sistema y fomentar la coordinación en procesos administrativos. Esto consolida un sistema más eficiente, predecible y alineado con principios de simplificación administrativa.

Elaboración propia

SOBRE LOS COSTOS ESPERADOS

La aplicación de la propuesta requiere adecuar procedimientos, coordinar actuaciones entre entidades, actualizar registros y capacitar al personal encargado. Estas actividades tienen costos administrativos y operativos, aunque se ejecuten con recursos existentes. Su magnitud depende de la cantidad de vehículos, los procedimientos aplicables y la capacidad de cada entidad. La información disponible no permite cuantificar un costo total de implementación ni afirmar que todos los costos sean nulos.

SOBRE LOS COSTOS EVITADOS

La gestión de los depósitos vehiculares representa un componente relevante dentro de los costos operativos de las entidades a cargo; es decir, el internamiento prolongado de vehículos genera una carga económica sostenida para la entidad. Esta situación no solo compromete recursos públicos, sino que también reduce la disponibilidad de espacios para la fiscalización efectiva, evidenciando la necesidad de optimizar los mecanismos de disposición final de estas unidades.

En el caso de Lima y Callao, la gestión de los depósitos vehiculares constituye un componente significativo dentro de los costos operativos de la ATU, especialmente considerando que una

proporción importante de vehículos permanece internada por largos periodos sin ser retirada ni sometida a procesos de chatarreo.

Según información proporcionada por la ATU, se advierte que dicha entidad mantiene contratos con diversos depósitos cuyos costos mensuales son elevados y heterogéneos, destacando casos como Lurín 1 (S/ 119,746.55), Campoy (S/ 97,490.40) y Huachipa (S/ 94,500.00).

No obstante, más allá del costo total, se observan diferencias relevantes en la eficiencia del uso del espacio, evidenciadas en el costo por metro cuadrado efectivo (considerando únicamente el 70% del área total disponible). En ese sentido, depósitos como el ubicado en el Callao presentan el costo más elevado (S/ 22.50 por m²), seguido por Lurín 1, Lurín 2 y Lurín 4 (S/ 14.93 por m²), mientras que otros como Huachipa (S/ 14.29), Campoy (S/ 13.26) y Salamanca (S/ 12.57) muestran niveles intermedios de costo.

En ese sentido, se advierte que, pese a los altos costos asociados, una proporción significativa del área contratada no es utilizada de manera óptima, debido a la presencia de vehículos que permanecen internados por largos periodos sin posibilidad de ser retirados o sometidos a chatarreo. Esta situación incrementa el costo real del almacenamiento y reduce la capacidad operativa del sistema.

Tabla 15.

Costos contractuales, área efectiva y costo por metro cuadrado de los depósitos vehiculares de la ATU, 2026

N°	DISTRITO	DESCRIPCIÓN	M2	MONTO CONTRATO	MONTO PAGO MENSUAL	AREA EFECTIVA (30% ÁREA LIBRE)	MONTO CONTRACTUAL EFECTIVO X M2
1	AV. ARGENTINA N° 2060, FUNDO LA CHALACA, SECCIÓN N° 2 - CALLAO	CONTRATACIÓN SERVICIO DE ALQUILER DE ALMACEN CENTRAL PARA LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO	10,000	$540,000.00	$157,500.00	7,000	$22.50
2	AVENIDA CIRCUNVALACIÓN N° 2121 PARCELA "M" - FUNDO SALAMANCA	CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE ARRENDAMIENTO DE **DEPÓSITO VEHICULAR** PARA EL INTERNAMIENTO DE VEHÍCULOS COMO MEDIDA EN FORMA DE SECUESTRO CONSERVATIVO PRODUCTO DE LA COBRANZA DE MULTAS EN ESTADO COACTIVO BAJO	3,700	S/ 390,600.00	S/ 32,550.00	2,590	S/ 12.57

N°	DISTRITO	DESCRIPCIÓN	M2	MONTO CONTRATO	MONTO PAGO MENSUAL	AREA EFECTIVA (30% ÁREA LIBRE)	MONTO CONTRACTUAL EFECTIVO X M2
		COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO DE LIMA Y CALLAO					
3	AV. SANTA ANA S/N INTERIOR LOTE 120 - COMAS	SERVICIO DE ARRENDAMIENTO DE **DEPÓSITO VEHICULAR** PARA EL INTERNAMIENTO DE VEHÍCULOS CON MEDIDA EN FORMA DE SECUESTRO CONSERVATIVO PRODUCTO DE LA COBRANZA DE MULTAS EN ESTADO COACTIVO BAJO COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO – ATU	13,313	S/ 540,000.00	S/ 45,000.00	9,319	S/ 4.83
4	MZ. J, LOTE 04 Y LOTE 05 FRENTE A LA CALLE DIECISIETE, URB. CAMPOY, DISTRITO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO	CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE ARRENDAMIENTO DE UN INMUEBLE PARA SER USADO COMO **DEPOSITO PARA VEHÍCULOS** QUE AMERITAN INTERNAMIENTO COMO RESULTADO DE LA FISCALIZACIÓN EN LOS CORREDORES COMPLEMENTARIOS TACNA – GARCILASO – AREQUIPA; JAVIER PRADO – LA MARINA – FAUCETT, SAN JUAN DE LURIGANCHO – ABANCAY – BRASIL, PANAMERICANA	10,500	S/ 1,169,884.80	S/ 97,490.40	7,350	S/ 13.26

N°	DISTRITO	DESCRIPCIÓN	M2	MONTO CONTRATO	MONTO PAGO MENSUAL	AREA EFECTIVA (30% ÁREA LIBRE)	MONTO CONTRACTUAL EFECTIVO X M2
		NORTE – EVITAMIENTO – PANAMERICANA SUR DEL PIP					
5	KM 24.875 AL 24.985 DE LA PANAMERICANA SUR - ZONA CONCHAN - LURIN 1	SERVICIO DE ARRENDAMIENTO DE UN INMUEBLE COMO DEPOSITO VEHICULAR PARA EL INTERNAMIENTO DE VEHÍCULOS BAJO COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO - ATU **(LOCAL 1)**	11,459	S/ 4,310,875.80	S/ 119,746.55	8,021	S/ 14.93
6	KM 24.875 AL 24.985 DE LA PANAMERICANA SUR - ZONA CONCHAN - LURIN 2	SERVICIO DE ARRENDAMIENTO DE UN INMUEBLE COMO DEPOSITO VEHICULAR PARA EL INTERNAMIENTO DE VEHÍCULOS BAJO COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO - ATU **(LOCAL 2)**	8,339	S/ 3,137,508.00	S/ 87,153.00	5,837	S/ 14.93
7	KM 24.5 DE LA PANAMERICANA SUR - LURÍN 3	SERVICIO DE ARRENDAMIENTO DE (01) LOCAL PARA **INTERNAMIENTO DE VEHÍCULOS** BAJO COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO - ATU	8,311	S/ 991,080.00	S/ 82,590.00	5,818	S/ 14.20

N°	DISTRITO	DESCRIPCIÓN	M2	MONTO CONTRATO	MONTO PAGO MENSUAL	AREA EFECTIVA (30% ÁREA LIBRE)	MONTO CONTRACTUAL EFECTIVO X M2
8	KM 24.875 AL 24.985 DE LA PANAMERICANA SUR - ZONA CONCHAN - LURIN 4	SERVICIO DE ARRENDAMIENTO DE UN INMUEBLE COMO DEPOSITO VEHICULAR PARA EL INTERNAMIENTO DE VEHÍCULOS BAJO COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO - ATU **(LOCAL 4)**	8,134	S/ 3,060,387.00	S/ 85,010.75	5,694	S/ 14.93
9	CALLE LOS LAURELES MZ Ñ LOTE 2 URB. LA CAPITANA - LURIGANCHO HUACHIPA	SERVICIO DE ARRENDAMIENTO DE UN LOCAL COMO DEPOSITO VEHICULAR PARA INTERNAMIENTO DE VEHICULOS BAJO COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO – ATU	9,450	S/ 1,134,000.00	S/ 94,500.00	6,615	S/ 14.29

Fuente: ATU. Elaboración: Propia.

La liberación de espacios permite mejorar el aprovechamiento de los depósitos contratados y la capacidad para recibir nuevos vehículos. El ahorro efectivo depende de que disminuyan los gastos de custodia, se reduzcan áreas o contratos, o se eviten nuevas contrataciones. Por ello, la desocupación de espacios no equivale, por sí sola, a una reducción inmediata del pago de alquiler.

Las medidas propuestas pueden evitar costos futuros de almacenamiento, vigilancia y tramitación. La materialización de estos beneficios depende de la reducción efectiva de la permanencia de los vehículos y de las decisiones de gestión que adopte cada entidad.

8.1 EFECTOS MONETARIOS Y NO MONETARIOS

Los efectos monetarios comprenden los costos de adecuación administrativa, verificación técnica, notificación, traslado, tratamiento y disposición de las unidades, así como los ingresos que puedan obtenerse del aprovechamiento de materiales. Su distribución depende del procedimiento aplicable y de los derechos de los propietarios y acreedores. Los efectos no monetarios comprenden la disponibilidad de espacio para la fiscalización, la trazabilidad de los bienes, la protección de derechos y los beneficios potenciales para la salud, el ambiente y la seguridad vial.

8.2 IMPACTO PRESUPUESTAL

La iniciativa no propone crear entidades, plazas, transferencias ni beneficios económicos con cargo al tesoro público. Las actividades administrativas previstas deben atenderse con los recursos y créditos presupuestarios autorizados de las entidades competentes, sin demandar recursos adicionales al tesoro público. Esta condición no elimina los costos de implementación, por lo que cada entidad debe programar las actuaciones según su capacidad operativa y disponibilidad presupuestaria. El análisis se sustenta en la reorganización de funciones y procedimientos existentes y debe guardar correspondencia con la fórmula legal, en observancia de la prohibición de crear o aumentar gasto público por iniciativa parlamentaria.

IX. IMPACTO AMBIENTAL

La iniciativa busca favorecer el retiro definitivo de vehículos obsoletos y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales asociadas a su circulación. De acuerdo con el diagnóstico desarrollado en la sección II, el envejecimiento del parque automotor incide en la calidad del aire y en los riesgos para la salud pública.

La disposición oportuna de las unidades acumuladas también puede reducir los riesgos derivados del deterioro de sus componentes, la pérdida de fluidos y la ocupación prolongada de depósitos. El aprovechamiento de metales y otros materiales recuperables contribuye a la economía circular, siempre que se realice conforme a las exigencias técnicas y ambientales aplicables.

La ampliación de vías de habilitación y la derogación del numeral 4.5 deben evaluarse conjuntamente con el nuevo numeral 4.2. La implementación debe asegurar los controles exigibles a cada operador y el manejo adecuado de fluidos, componentes peligrosos y demás residuos, conforme al Decreto Legislativo N.° 1278 y la normativa ambiental aplicable.