



Lima, 26 de febrero de 2020

OFICIO N°01 -2020-GTDU 029-2019/CR

Señor Congresista

Pedro Olaechea Álvarez-Calderón

Presidente de la Comisión Permanente del

Congreso de la República

Ciudad.

Referencia: *Oficio N° 134-2019-2020-ADP-CP/CR, 7 de enero 2020, de
Oficialía Mayor del Congreso de la República*
Asunto: *Informe recaído en el Decreto de Urgencia N° 029-2019,
Decreto de Urgencia que establece incentivos para el
fomento del chatarreo.*



Me dirijo a usted a fin de saludarlo, y, a la vez, remitir el informe sobre el Decreto de Urgencia 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo, aprobado por unanimidad en la Segunda Sesión del Grupo de Trabajo; realizada el martes 25 de febrero del año en curso.

El presente documento se remite en cumplimiento al encargo encomendado por la Comisión Permanente del Congreso de la República, según oficio de la referencia.

Con esta ocasión expreso a usted, mi especial consideración.

Atentamente,



Clemente Flores Vilchez

Congresista de la República
Coordinador del Grupo de Trabajo DU 029-2019

Lima, 7 de enero de 2020

Oficio N° 134-2019-2020-ADP-CP/CR



Señor
CLEMENTE FLORES VÍLCHÉZ
Congresista de la República



Tengo el agrado de dirigirme a usted, para hacer de su conocimiento que la Comisión Permanente del Congreso de la República, en su sesión realizada el 6 de enero de 2020, de conformidad con la propuesta formulada por la presidencia y con la dispensa del trámite de sanción del acta, acordó encargar al equipo de trabajo que usted preside como coordinador y que integran los congresistas Lourdes Alcorta Suero, Mario Mantilla Medina, Lizbeth Robles Uribe, Marita Herrera Arévalo y Gino Costa Santolalla, la elaboración del informe de los siguientes decretos de urgencia:

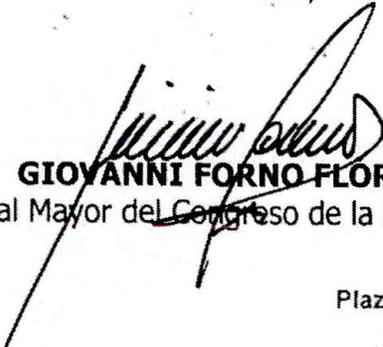


- Decreto de Urgencia N° 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo.
- Decreto de Urgencia N° 041-2019, que aprueba disposiciones que facilitan la ejecución de los proyectos de redes e infraestructura de telecomunicaciones.

De igual manera, le informo que el congresista Ángel Neyra Olaychea también participará en el equipo de trabajo para el estudio de los referidos decretos de urgencia y que el Departamento de Comisiones le brindará el apoyo técnico legal pertinente.

Con esta oportunidad presento a usted, señor congresista, la expresión de mi especial consideración.

Atentamente,


GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor del Congreso de la República

INFORME RECAÍDO EN EL DECRETO DE URGENCIA N° 029-2019, DECRETO DE URGENCIA QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO

SEÑOR PRESIDENTE:

Se ha dado cuenta para examen e informe correspondiente el Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

El presente Informe ha sido aprobado por Unanimidad de los presentes, en la SESIÓN celebrada el 25 de febrero de 2020. Votaron a favor los señores congresistas

Clemente Flores Vilchez y Gino Costa Santolalla. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

I. ANTECEDENTES

El 5 de agosto de 2019, El Poder Ejecutivo remite al Congreso de la República el Oficio 209-2019-PR, a fin de someter a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley que promueve la renovación y el retiro del parque automotor, cuyo objetivo es promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor. Cuyo número designado es 4649/2019-PE.

El 13 de agosto de 2019, de acuerdo al decreto de envío y según la consulta realizada, de conformidad con el artículo 77 del Reglamento del Congreso de la República, pasó la proposición 4649/2019-PE para su estudio y dictamen a las comisiones de Transportes y Comunicaciones; y Descentralización, Regionalización, Gobiernos locales y Modernización de la Gestión del Estado.

El 23 de agosto de 2019, ingresa el Proyecto de Ley 4649/2019-PE a las citadas comisiones para su posterior estudio y dictamen.

1. EL CONTEXTO DE LA DACIÓN DE LA NORMA MATERIA DE ANÁLISIS

Mediante Decreto Supremo N° 165-2019-PCM, el Presidente de la República materializó la disolución del Congreso de la República elegido para el periodo 2016-2021, manteniéndose en funciones la Comisión Permanente y convocó a elecciones para un nuevo Congreso, a realizarse el domingo 26 de enero del 2020, a fin de completar el periodo constitucional del Congreso disuelto, incluida la Comisión Permanente. El Decreto Supremo de disolución fue refrendado por Vicente Zaballos Salinas, nuevo Presidente del Consejo de Ministros.

Con fecha 10 de octubre de 2019, el Presidente del Congreso de la República y por tanto de la Comisión Permanente, presentó demanda competencial ante el Tribunal Constitucional, la que fue admitida a trámite el 29 de octubre del 2019.¹

¹ Valga precisar que el Tribunal Constitucional además rechazó la medida cautelar que solicitaba suspender el proceso electoral, y señaló que eventual fallo que resuelva la demanda competencial tendría efectos a futuro.

Ante la existencia de dicha causa, y en pleno respeto a la jurisdicción constitucional nacional, el presente informe se circunscribe a la descripción de hechos que antecedieron a la disolución del Congreso, a fin de poner en contexto las circunstancias en la que funciona el presente Grupo de Trabajo.

2. EL PROCEDIMIENTO DE LA DACIÓN DEL D.U. N° 029-2019

Con fecha 20 de diciembre del 2019 el Poder Ejecutivo publicó en el Diario Oficial El Peruano el Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

El 23 de diciembre del 2019, mediante Oficio N° 294-2019-PR, ingresó al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el Decreto en Urgencia en estudio y fue remitido a la Comisión Permanente.

II. MARCO NORMATIVO

Este Grupo de Trabajo, a quien se ha delegado el examen del Decreto de Urgencia N° 029-2019, debe definir el marco constitucional y legal básico que le permita delimitar los alcances del D.U. para su estudio y control conjuntamente con el siguiente Congreso de la República.

Para el desarrollo del presente informe de estudio y análisis del Decreto de Urgencia N° 029-2019, el marco constitucional y legal principalmente aplicable lo constituyen el artículo 135 de la Constitución Política, así como los artículos 118 inciso 19, y 123 inciso 3. Asimismo, el Reglamento del Congreso en su artículo 91, la Costumbre y Precedentes parlamentarios, en tanto fuentes del derecho.

La Constitución Política del Perú, promulgada el 29 de diciembre de 1993, establece en su artículo 134 la facultad del Presidente de la República de disolver el Congreso de la República, quedando en funciones la Comisión Permanente, la que es indisoluble.

Corresponde destacar clara y detalladamente que en nuestro texto constitucional vigente hay dos normas denominadas "decretos de urgencia", o dicho en otras palabras, existen dos situaciones normativas distintas:

a) Decretos de urgencia establecidos en el artículo 118 inciso 19 de la Constitución Política:

Su regulación está contenida sobre la base del inciso 19 del artículo 118 de la Constitución Política, que establece que es atribución del Presidente de la República:

"19. Dictar medidas extraordinarias mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional, con cargo de dar cuenta al Congreso. El Congreso puede derogar o modificar los decretos de urgencia."

Hay bastante conocimiento en doctrina y jurisprudencia constitucional respecto de estos instrumentos normativos, por ello, a continuación señalaremos sus caracteres principales, destacando los que serán contrastados con los decretos de urgencia del artículo 135 de la Constitución.

De conformidad con los artículos 51 y 200 inciso 4, de la Constitución Política, los decretos de urgencia tienen rango de ley. Así, no siendo leyes en sentido formal, en la medida que no son emitidos por el Poder Legislativo, los decretos de urgencia tienen efectos jurídicos de similar jerarquía a los de una ley, teniendo requisitos, procedimientos y controles determinados de conformidad con dicha naturaleza.

Cabe mencionar que se trata de una atribución o facultad legislativa originaria del Poder Ejecutivo, de naturaleza excepcional, ya que para la emisión de estos decretos de urgencia la Constitución no solicita permiso o autorización previa del Parlamento, y a su vez destaca que pueden ser emitidas en situaciones de urgencia, emergencia, especiales, y no si la situación puede ser atendida con una norma legal emitida por el Parlamento.

De estos decretos de urgencia son requisitos formales: el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros (numeral 3 del artículo 123 de la Constitución) y su aprobación por el Consejo de Ministros (numeral 2 del artículo 123 Constitución 1993). Así, en palabras del Tribunal Constitucional:

"58. En el caso de los decretos de urgencia, los requisitos formales son tanto previos como posteriores a su promulgación. Así, el requisito ex ante está constituido por el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros (inciso 3 del artículo 123° de la Constitución), mientras que el requisito ex post lo constituye la obligación del Ejecutivo de dar cuenta al Congreso de la República, de acuerdo con lo previsto por el inciso 19) del artículo 118° de la Constitución, en concordancia con el procedimiento contralor a cargo del Parlamento, contemplado en la norma de desarrollo constitucional contenida en el artículo 91 del Reglamento del Congreso."²

Nuestra Constitución Política recoge expresamente el control jurisdiccional sobre los decretos de urgencia, ante el Tribunal Constitucional vía el proceso de inconstitucionalidad cuando contravengan la Constitución en la forma o en el fondo (numeral 4 del artículo 200 de la Constitución).

El Tribunal Constitucional en la STC recaída en el expediente 0008-2003-AI/TC, de fecha 11 de noviembre de 2003, señala que el decreto de urgencia regulado en el artículo 118 inciso 19 de la Constitución, es decir en normalidad constitucional, debe responder a los siguientes criterios: excepcionalidad (o requisito de que se trate de situaciones extraordinarias o imprevisibles), necesidad (que sea urgente, es decir, que no se pueda esperar a la aprobación de una norma por la vía normal que es el Congreso), transitoriedad (o temporalidad breve, solo la necesaria), generalidad (o requisito de interés nacional) y conexidad (relación entre los hechos causales y las medidas adoptadas).³

² STC 008-2003-AI/TC.

³ Los criterios del TC se encuentran en el FJ 60, que a continuación citamos:

"a. Excepcionalidad. La norma debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto y cuya existencia, desde luego, no depende de la "voluntad" de la norma misma, sino de los datos fácticos previos a su promulgación y objetivamente identificables. Ello sin perjuicio de reconocer, tal como lo hiciera el Tribunal Constitucional español -criterio que este Colegiado sustancialmente comparte- que en principio y con el razonable margen de discrecionalidad, es competencia de los órganos políticos determinar cuándo la situación, por consideraciones de extraordinaria y urgente necesidad, requiere el establecimiento de una norma.

Asimismo, un aspecto esencial es la materia que puede ser legislada mediante estos decretos de urgencia, la que debe ser sólo económica y financiera, como menciona el artículo 118 inciso 19 de la Constitución, y no pueden contener materia tributaria por mandato expreso del artículo 74 de la Constitución. Como veremos, esta es una diferencia fundamental entre estos decretos y los del artículo 135 de la Constitución. Por ello, a continuación citamos el fundamento 59 de la STC 008-2003-AI/TC:

"59. En lo que respecta a los criterios sustanciales, la legitimidad de los decretos de urgencia debe ser determinada sobre la base de la evaluación de criterios endógenos y exógenos a la norma, es decir, del análisis de la materia que regula y de las circunstancias externas que justifiquen su dictado. En cuanto al primer tópico, el propio inciso 19 del artículo 118° de la Constitución establece que los decretos de urgencia deben versar sobre "materia económica y financiera". Este requisito, interpretado bajo el umbral del principio de separación de poderes, exige que dicha materia sea el contenido y no el continente de la disposición, pues, en sentido estricto, pocas son las cuestiones que, en última instancia, no sean reconducibles hacia el factor económico, quedando, en todo caso, proscrita, por imperativo del propio parámetro de control constitucional, la materia tributaria (párrafo tercero del artículo 74° de la Constitución). Empero, escaparía a los criterios de razonabilidad exigir que el tenor económico sea tanto el medio como el fin de la norma, pues en el común de los casos la adopción de medidas económicas no es sino la vía que auspicia la consecución de metas de otra índole, fundamentalmente sociales. (...)"⁴.

b) Decretos de urgencia establecidos en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política:

Lo establecido en el párrafo segundo del artículo 135 de la Constitución, faculta al Poder Ejecutivo a emitir normas que denomina, tal como los del artículo 118 inciso 19 de la Constitución, *Decretos de Urgencia*, hasta la instalación del nuevo Parlamento.

El artículo 135 establece textualmente en su segundo párrafo que:

b. Necesidad. Las circunstancias, además, deberán ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (iniciativa, debate, aprobación y sanción), pudiera impedir la prevención de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.

c. Transitoriedad. Las medidas extraordinarias aplicadas no deben mantener vigencia por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa.

d. Generalidad. El principio de generalidad de las leyes puede admitir excepciones, esto alcanza especial relevancia en el caso de los decretos de urgencia, pues tal como lo prescribe el inciso 19) del artículo 118 de la Constitución, debe ser el "interés nacional" el que justifique la aplicación de la medida concreta. Ello quiere decir que los beneficios que depara la aplicación de la medida no pueden circunscribirse sus efectos en intereses determinados, sino por el contrario, deben alcanzar a toda la comunidad.

e. Conexidad. Debe existir una reconocible vinculación inmediata entre la medida aplicada y las circunstancias extraordinarias existentes. En tal sentido, este Tribunal comparte el criterio de su homólogo español cuando afirma que la facultad del Ejecutivo de expedir decretos de urgencia no le autoriza a incluir en él cualquier género de disposiciones: ni aquellas que por su contenido y de manera evidente, no guarden relación alguna (...) con la situación que se trata de afrontar ni, muy especialmente aquellas que, por su estructura misma, independientemente de su contenido, no modifican de manera instantánea la situación jurídica existente, pues de ellas difícilmente podrá predicarse la justificación de la extraordinaria y urgente necesidad. Las medidas extraordinarias y los beneficios que su aplicación produzcan deben surgir del contenido mismo del decreto de urgencia y no de acciones diferidas en el tiempo o, menos aún, de delegaciones normativas, pues ello sería incongruente con una supuesta situación excepcionalmente delicada."

⁴ FJ 59 de la STC 008-2003-AI/TC.

"Artículo 135.- (...)

En ese interregno, el Poder Ejecutivo legisla mediante decreto de urgencia, de los que da cuenta a la Comisión Permanente para que los examine y los eleve al Congreso, una vez que éste se instale."

Se ha señalado que el uso por parte de los miembros del Congreso Constituyente Democrático de distintos verbos en ambas normas denotaría que se trata de facultades normativas distintas. Así, mientras que el artículo 118 inciso 19 señala que corresponde al Presidente de la República las atribuciones de "dictar" decretos de urgencia, en el segundo párrafo del artículo 135 se establece que el Poder Ejecutivo "legisla" mediante decretos de urgencia.

Consideramos que la mención del verbo "legisla" se dio con la finalidad de señalar que la Constitución confiere expresamente alguna -con algún contenido-función legislativa al Poder Ejecutivo durante el interregno, pero que ello no implica que comprenda todas las materias objeto de ley en sentido formal, o que tenga las limitaciones del artículo 118 inciso 19 de la Constitución. A su vez, el verbo "dictar" no puede interpretarse como que indique una facultad diferente a la legislativa, sino que alude genéricamente dicha atribución del Ejecutivo que nada tiene que ver con dictar al margen de las reglas de emisión de normas jurídicas.

Es importante mencionar que para el presente análisis se ha tenido a la vista algunos documentos oficiales. Así, iniciado el interregno, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos emitió el Informe Legal 389-2019-JUS/DGDNCR de fecha 7 de octubre 2019, opinando sobre cuáles son los alcances de la atribución del Poder Ejecutivo mencionada en el artículo 135 de la Constitución. La Defensoría del Pueblo, poco después, emitió el denominado Informe Defensorial sobre la crisis política, cuestión de confianza y disolución del Congreso, de fecha 25 de octubre 2019.⁵

Valga mencionar que en los debates constitucionales que se llevaron a cabo en la Comisión de Constitución encargada de la propuesta de nuevo texto constitucional, se aprecia que el debate principal se dio en torno a si se mantenía o no la facultad de disolución, no así dedicándose mucho a la norma con la que durante el interregno emitiría el Poder Ejecutivo luego de la disolución. Así, cabe mencionar que el Congresista Constituyente Chirinos Soto mencionaba rápidamente que "*algún régimen jurídico tiene que haber entre el Congreso que se disuelve y el Congreso que se instala*"⁶, mencionando posteriormente a los "*decretos urgentes*"⁷. A su vez, la Congresista Constituyente Flores Nano mencionó "*normas de urgencia*" y "*decretos de urgencia*" indistintamente en dicho debate⁸. No obstante, las menciones más usuales eran de "decretos de urgencia", especialmente por los Congresistas Constituyentes Chávez Cossío quien leía las fórmulas legales propuestas, y

⁵ Disponible en: <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2019/10/INFORME-DEFENSORIAL-SOBRE-LA-CRISIS-POL%C3%8DTICA-251019.pdf>. Última consulta: 28 de noviembre 2019.

⁶ CCD. Diario de los Debates, Comisión de Constitución y Reglamento, Tomo III, pág. 1401.

⁷ Ibid. Pág. 1554.

⁸ Ibid. Pág. 1562.

Cáceres Velásquez, entre otros. El texto en dicha Comisión quedó aprobado, efectivamente, como "decretos de urgencia".⁹

Por su parte, en el Diario de Debates del CCD, se encuentra la mención breve de "decretos" por el Congresista Constituyente García Mundaca¹⁰, y tras un debate de otros aspectos de las relaciones Ejecutivo – Legislativo, quedó aprobado el artículo¹¹.

Esta solución fue útil y práctica para terminar con la discrepancia, pero no previeron los problemas que originaría la utilización del mismo nombre para la legislación del artículo 118 inciso 19 de la Constitución.

Queda claro que las normas expedidas en los dos momentos que el Poder Ejecutivo ejerce función legislativa extraordinaria coinciden en su denominación, en el órgano titular de la facultad o atribución, y en las exigencias constitucionales formales para su emisión, es decir para el requisito del refrendo, pero tienen naturaleza jurídica, presupuestos habilitantes, materia legislable, límites y procedimiento de control diferentes. Veamos estos elementos en relación con los decretos de urgencia del artículo 118 inciso 19:

c) Naturaleza jurídica

"Entre la dación del decreto de disolución y la reunión del nuevo congreso elegido, existe un período de dictadura en que el Poder Ejecutivo legisla mediante decretos de urgencia".¹²

Al estar en una situación de interregno parlamentario, es decir donde hay una excepción de la normalidad constitucional, el decreto de urgencia establecido en el artículo 135 segundo párrafo de la Constitución tiene una naturaleza jurídica establecida en la Constitución diferente a la del artículo 118 inciso 19, artículo al cual no se remite en ninguna ocasión.

Cabe sí destacar, como se señaló en otro momento, que el decreto de urgencia del artículo 135 es una norma jurídica de tipo legislativo, con rango y fuerza de ley, fuente del derecho de tipo legislativo, emanado originariamente del Poder Ejecutivo, en situación de excepcionalidad. Tiene, asimismo y como veremos posteriormente, controles específicos para este tipo de normas, y como también veremos más adelante, pueden regular materias con mayor amplitud que los decretos del art. 118 inciso 19, sin que ello implique que el Ejecutivo pueda reemplazar al legislador ordinario dando cualquier norma que el Parlamento pudiera emitir en normalidad constitucional.

d) Materia legislable: ¿Hay facultad legislativa plena del Ejecutivo? ¿Qué materias le están restringidas?

Una lectura aislada y literal del artículo 135 de la Constitución nos indicaría que el constituyente no habría consignado límite expreso para el ejercicio de esa facultad legislativa del Ejecutivo, situación que podría generar posiciones extremas que no son acordes con los principios democráticos.

⁹ Artículo entonces numerado como N° 32. Pág. 1571 de CCD. Diario de los Debates, Comisión de Constitución y Reglamento, Tomo III.

¹⁰ CCD. Diario de los Debates, Pleno. Tomo III, Pág. 1654.

¹¹ Ibid. Pág. 1675.

¹² RUBIO CORREA, Marcial. Estudio de la Constitución Política de 1993. Tomo IV, pág. 454.

Una cita de doctrina de hace casi dos décadas opina lo siguiente:

"Al margen de lo poco efectiva que resulta esta remisión de la norma a la Comisión Permanente de un Congreso disuelto, la referencia que aquí se hace a los decretos de urgencia se presta a confusiones. En efecto, si los decretos de urgencia, por mandato constitucional, solo pueden tratar sobre materia económica y financiera, es difícil suponer que las funciones legislativas que asuma el ejecutivo, mientras el Congreso anterior está disuelto y el nuevo aún no se haya instalado, se restrinjan exclusivamente a dichos ámbitos. Más propiamente esta función normativa se cumpliría a través de "decretos-leyes", categoría no tratada por la Constitución. A menos que aceptemos, aunque ello resulta ciertamente poco riguroso, la existencia de una "modalidad especial" de decretos de urgencia propia de los períodos de disolución del Congreso, carentes de restricción en su competencia material y diferente de los DU "ordinarios".¹³

Se ha advertido que existen en general dos posiciones sobre dichos límites o restricciones, una que asigna las mismas del artículo 118 inciso 19; y la otra señala que, diferenciándolos a pesar de su nomenclatura igual, le asigna al decreto de urgencia del art. 135 algunas restricciones específicas y puntuales. Este es el caso de lo señalado en el Informe de una Dirección del Ministerio de Justicia y en el de la Defensoría del Pueblo.

Ciertamente, salvo el derecho a la vida, nada dentro del Estado constitucional y democrático de derecho es ilimitado o absoluto, y en este caso basta leer concordadamente la misma Constitución Política en sus principios o normas regla, para concluir que existen materias que definitivamente son incompatibles con la dación de normas por el Ejecutivo al ejercer la atribución del artículo 135.

En otras palabras, la lectura de la Constitución a la luz de los criterios de interpretación constitucional, específicamente del principio de unidad de la Constitución en cuyo ámbito las disposiciones constitucionales forman parte de un todo orgánico y sistemático dentro del cual debe interpretarse armónicamente sin dejar vacíos o contradicciones, nos permite sostener que aun cuando a la facultad legislativa extraordinaria materia de análisis no se le aplican automáticamente las restricciones del artículo 118 inciso 19 por tener naturaleza, presupuestos habilitantes, materia legislable, límites y procedimiento de control distintos, existen materias que están excluidas de la facultad del Poder Ejecutivo en los decretos de urgencia del interregno parlamentario.

El propio informe del Ministerio de Justicia ya mencionado, va en la línea de que no todo les está permitido. Así, hay materias y atribuciones específicas que no pueden incorporarse en los decretos de urgencia del artículo 135. Entre ellas, destacan las materias propias de la reforma constitucional, la modificación del Reglamento del Congreso, las autorizaciones de ingresos de tropas con armas a territorio nacional, entre otras.

Así, cabe citar la síntesis que sobre el particular ha señalado Carpio Marcos:

¹³ EGUIGUREN PRAELI, citado en Estudio de la Constitución Política de 1993. Tomo IV, pág. 456.

"Nada de lo anterior debe entenderse en el sentido de que la facultad de legislar del Ejecutivo mediante decretos de urgencia pueda considerarse de modo ilimitado. El telos que subyace para hacer uso de esta competencia -impedir la paralización de las actividades del Estado- tiene la virtualidad de condicionar su contenido material, el cual ha de estar orientado, estrictamente, a evitar que la marcha normal del Estado colapse en cualquiera de sus ámbitos y, por tanto, con independencia de si las medidas adoptadas versen o no sobre materias económica o financiera, como exige el inciso 19 del artículo 118 de la Constitución para situaciones de normalidad constitucional."¹⁴

e) Procedimiento de control

Como señala claramente el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución, el procedimiento de control (no jurisdiccional) de estos decretos de urgencia se da en dos etapas bien diferenciadas e integradas entre sí.

La primera etapa se inicia con la dación de cuenta del Poder Ejecutivo a la Comisión Permanente en el interregno, lo cual debe suceder sin dilación apenas se publica en el Diario Oficial determinado decreto de urgencia. Así, esta dación de cuenta, de manera similar a los decretos de urgencia del artículo 118 inciso 19 de la Constitución, se lleva a cabo formalmente mediante Oficio del Presidente de la República que contiene la exposición de motivos fundamentada del decreto de urgencia. Consideramos, asimismo, que es parte del deber del Ejecutivo de dar cuenta, el sustentar y explicar el contenido de los decretos de urgencia en el grupo de trabajo o en la Comisión Permanente.

En el presente caso, se deja constancia que con dicha finalidad de sustentar el DU 029-2019, ante los miembros del grupo de trabajo, asistieron los funcionarios y especialistas de los sectores de Transportes y Comunicaciones, de Ambiente y de Economía y Finanzas.¹⁵

Luego, la Constitución establece que la Comisión Permanente examina los decretos de urgencia. En ese sentido encuentra su razón y finalidad el grupo de trabajo que emite el presente informe, ya que, para optimizar el adecuado estudio y examen de cada decreto de urgencia emitido, la Comisión Permanente ha creado grupos de trabajo para el control de cada decreto de urgencia, los que deberán verse ciertamente en la propia Comisión Permanente, y cuyos resultados o conclusiones deben emitirse finalmente en dicha sede.

El encargo constitucional del control, sin embargo, no termina ahí, porque a tenor del segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución, también corresponde que la Comisión Permanente efectúe la remisión de dicho estudio o análisis al Congreso que se instale a continuación del interregno. Sólo ahí concluye la labor de control de la Comisión Permanente.

¹⁴ CARPIO MARCOS, Edgar. Artículo disponible en <https://aley.pe/art/8668/limites-materiales-de-la-legislacion-de-urgencia-durante-el-interregno-parlamentario> Consulta: 29 de noviembre 2019.

¹⁵ Reunión de fecha jueves 23 de enero del 2020, con asistencia de los señores Clemente Flores, Lourdes Alcorta, Lizbeth Robles y Ángel Neyra.

Es pertinente destacar aquí que, además del control posterior (porque no es previo ni concurrente) de los decretos de urgencia en análisis, corresponde sin duda reconocer el control jurisdiccional del que también pueden ser objeto, a tenor del artículo 200 inciso 4 de la Constitución Política. Ello, debido a que no es posible considerar que como norma jurídica con rango de ley, estos decretos de urgencia del artículo 135 puedan estar exentos del control del Tribunal Constitucional vía el proceso de inconstitucionalidad.

En síntesis, el Grupo de Trabajo, cumpliendo el encargo de la Comisión Permanente, deja constancia de que sin duda alguna el estudio y control sobre los decretos de urgencia del artículo 135 es, por mandato expreso y claro de la Constitución, un control compartido entre la Comisión Permanente en funciones durante el interregno parlamentario -contrapeso ante una situación de evidente desequilibrio de poderes que el constituyente ha buscado paliar- y el Congreso que se instale inmediatamente después del interregno. De esta manera se concretaría mínimamente el principio de la separación de poderes recogido en el artículo 43 de la Constitución ante la disolución del Congreso de la República. Por ello, el análisis y conclusiones a que llegue la Comisión Permanente debe ser de conocimiento del Poder Ejecutivo y ser el punto de partida para la acción del Congreso que complete el período parlamentario interrumpido por la disolución correspondiente.

III. CONTENIDO DEL DECRETO DE URGENCIA N° 029-2019

La emisión del Decreto de Urgencia se fundamenta en las siguientes consideraciones:

En primer lugar, existen diversos objetivos de desarrollo, siendo que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible establece como Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 11 el hecho de "Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles", objetivo dentro del cual se contempla la meta 11.6, la cual busca reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire.

Dentro del marco de dicha recomendación, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a través de la Evaluación de Desempeño Ambiental, en lo que respecta a la gestión de la calidad del aire, recomiendan, entre otros aspectos, promover el chatarreo de vehículos viejos que todavía están en uso, como medida de reducción de emisiones.

Por ello, en virtud a la ratificación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) mediante Resolución Legislativa N° 26185 en el año 1993, el Perú se comprometió como país signatario, a cumplir con las decisiones derivadas de la Conferencia de las Partes (COP) de la CMNUCC.

De la misma manera, en la Vigésima Primera Conferencia de las Partes de la CMNUCC (COP21) llevada a cabo en París el 12 de diciembre del 2015, se adoptó por unanimidad el Acuerdo de París, el cual tiene como objetivos:

- a) mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de temperatura a 1.5° C con respecto a los niveles

- preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático;
- b) aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y fomentar la resiliencia climática y un desarrollo bajo en emisiones de gases de efecto invernadero en una manera que no amenace la producción alimentaria; y
 - c) lograr que los flujos financieros sean consistentes con una trayectoria que conlleve a un desarrollo bajo en emisiones y resiliente al clima.

Cabe resaltar también que con fecha 22 de abril del 2016, el Perú suscribió el Acuerdo de París en el marco de la Asamblea General de la Naciones Unidas (ONU), ratificándolo mediante Decreto Supremo N° 058-2016-RE. De esta manera, se dio un mensaje clave sobre el compromiso del país respecto del inicio de las acciones para la implementación de sus Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC, por sus siglas en inglés), posicionando la reducción de la vulnerabilidad de las poblaciones ante eventos climáticos como objetivo primordial para la nación y así poder coadyuvar a los esfuerzos globales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y cumplir con los objetivos estratégicos de la Estrategia Nacional ante el Cambio Climático, aprobada por Decreto Supremo N°011-2015-MINAM.

Mediante acta de sesión del 09 de setiembre de 2019 de la Comisión Multisectorial para la Gestión de la Iniciativa del Aire Limpio para Lima y Callao e Informe N° 00283-2019-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE, se aprobó el Diagnóstico de la Gestión de la Calidad del Aire de Lima y Callao, el cual indica que el 58% de las emisiones del material particulado menor a 2,5 micras (PM 2,5) proviene de las fuentes móviles. En efecto, de acuerdo al referido Diagnóstico, el 65% de las emisiones vehiculares provienen de los vehículos Pre-Euro, es decir, de aquellos vehículos cuya antigüedad es mayor a 15 años, los cuales son los responsables de la mayor cantidad de emisiones atmosféricas del material particulado. Asimismo, las muertes atribuibles por la contaminación del aire en Lima y Callao, representan aproximadamente el 4% de la mortalidad total.

Por otra parte, la seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos destinados a la prevención de accidentes de tránsito o a la minimización de sus efectos, siendo su principal objetivo salvaguardar la integridad física, la vida y la salud de las personas que transitan por la vía pública, eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo.

Estas acciones se enmarcan en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 – 2021, aprobado por Decreto Supremo N° 019-2017-MTC, que tiene por objetivo "mejorar las condiciones de seguridad vial, principalmente a través de medidas preventivas y correctivas necesarias para reducir los niveles de riesgo y exposición de los usuarios de las vías, y de esta forma contribuir a garantizar a los ciudadanos igualdad de oportunidades para desarrollar su máximo potencial y el ejercicio efectivo de sus derechos humanos".¹⁶

La compleja problemática de la seguridad vial exige que las instituciones formulen e implementen de forma eficiente políticas y normas destinadas a reducir los altos niveles de accidentabilidad vinculados al servicio de transporte público de carga y del servicio de transporte de personas de ámbito nacional.

¹⁶ El Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021 contiene los componentes que estructuran las dimensiones temáticas y de trabajo de la Seguridad Vial, en concordancia con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas y las directivas metodológicas que exige el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN.

Por otro lado, en la actualidad existe un parque vehicular con un promedio de antigüedad de 15,5 años para el parque privado, y 22,5 años para el parque del servicio público de transporte de pasajeros y carga, observándose la permanencia de vehículos por encima de la antigüedad reglamentada en el servicio de transporte público, lo cual ocasiona severos perjuicios, como la generación de accidentes de tránsito, así como, atascos vehiculares por descomposturas en la vía pública, derivados de la alta probabilidad de fallas mecánicas de los vehículos y alto porcentaje de emisiones de gases contaminantes y material particulado por su propia antigüedad.

En consecuencia, los compromisos internacionales asumidos por el Estado Peruano en la línea de la preservación del medio ambiente en la forma de menores emisiones de gases de efecto invernadero que aminoran el cambio climático y el interés nacional para fomentar la menor emisión de elementos particulados, siendo que estos perjudican gravemente la salud de la población; así como la evidencia de una mayor accidentabilidad asociada a los vehículos más antiguos, hace necesaria la emisión de una normativa que otorgue marco a la ejecución de programas de salida vehicular en la forma de programas de incentivos a la renovación vehicular, que promueva el retiro de la circulación de los vehículos más antiguos y por tanto más contaminantes e inseguros.

A continuación, se describe el dispositivo de manera esquemática:

1. **Objeto.** El artículo primero del Decreto de Urgencia N° 029-2019 señala que su objeto es el de establecer medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de gases efecto invernadero y contaminantes locales que afecten a la salud pública, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial.
2. **Entidades de chatarreo.** Se crea la figura de las entidades de chatarreo, como entidad complementaria a las actividades de transporte y tránsito terrestre, regulando la forma de su habilitación, delimitándose las competencias de las entidades públicas intervinientes (MTC, SUTRAN, OEFA, ATU y Municipalidades Provinciales), y estableciéndose las obligaciones de seguimiento y de fiscalización de su actuación.
3. **Programas de chatarreo.** Se establecen las condiciones y requisitos de los programas de chatarreo, asegurando el retiro definitivo del vehículo de los Registros Públicos, a través de un contrato de cesión de derechos. A efectos de evitar filtraciones de los beneficios del programa se condiciona su aplicación a que los vehículos lleguen a la planta de chatarreo por su propia propulsión, que cuenten con los componentes estructurales completos, y que satisfacen determinados requisitos documentarios.
4. **Priorización.** Los incentivos otorgados en el marco del Decreto de Urgencia se dirigirán preferentemente a los mercados de transporte con mayores externalidades negativas y fomentando en todo momento la recuperación y valorización material y energética de los residuos.
5. **Rendición de cuentas y control.** Se establece la creación de la plataforma nacional de vehículos chatarrizados, actualizándose de manera anual la relación de beneficiarios de la medida, y contemplándose sanciones

administrativas en la forma de multas pecuniarias, así como las medidas preventivas, correctivas y provisionales aplicables.

6. **Reglamentación.** La Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia N° 029-2019, establece que el Poder Ejecutivo reglamenta dicho decreto de urgencia en un plazo no mayor de 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la fecha de su publicación, el cual será refrendado por los titulares del Ministerio del Ambiente y del Ministerio de Economía y Finanzas.
7. **Financiamiento.** De acuerdo a la quinta disposición complementaria final del mencionado Decreto de Urgencia se establece que para el año fiscal 2020, el financiamiento de los programas de chatarreo con cargo a los recursos que se refiere el artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, hasta por la suma de S/ 80 millones, en la fuente de financiamiento de recursos ordinarios.
8. **Refrendo.** El Decreto de Urgencia N° 029-2019 tiene el refrendo de la Presidencia del Consejo de Ministros, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio del Ambiente y del Ministerio de Economía y Finanzas.

IV. ANÁLISIS DEL DECRETO DE URGENCIA N° 029-2019

Así, en la exposición de motivos del referido Decreto de Urgencia se señala que el objeto de esta norma establecer medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de 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, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial.

El Decreto de Urgencia no deroga ni modifica ninguna norma vigente, sino que establece un marco normativo que permita definir un conjunto de medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de contaminantes locales y de gases de efecto invernadero que afectan a la salud pública, así como, contribuir al resguardo de la seguridad vial reduciendo la siniestralidad en las vías públicas.

Asimismo, el análisis cuantitativo realizado en la Exposición de Motivos del mencionado Decreto de Urgencia estima un costo evitado/potencial del beneficio social asociado a la ejecución de los programas de renovación vehicular, causado por la reducción de las emisiones de gases contaminantes del aire y además de gases de efecto invernadero, teniendo en cuenta tres tipos de vehículos que podrían ser incluidos en los programas de renovación vehicular, como se observa en la **Tabla 1**.

Tabla 1. Escenarios supuestos por tipos de vehículos a ser chatarreados

Tipo de vehículo (Combustible)	Alcance promedio anual (número de vehículos)
Taxis (Gasohol)	7500

Buses (Diésel B5)	1500
Transporte de Carga (Diésel B5)	1250

Fuente: Exposición de motivos D.U. 029-2019.

Teniendo como referencia la **Tabla 1**, luego de realizar

El análisis económico de los beneficios totales resultantes en un periodo de evaluación de 10 años respecto de las categorías y cantidades de vehículos beneficiados de la **Tabla 1**, da como resultado los siguientes ahorros económicos en salud (contaminantes del aire) y reducción de GEI, respectivamente, como se muestra en la **Tabla 2**.

Tabla 2. Beneficios económicos obtenidos por tipo de vehículo chatarreado y sustituto en un período de evaluación de 10 años.

Tipo de Renovación	Ahorros económicos en Salud (MMUS\$)	Ahorros económico por la reducción de GEI (MMUS\$)	Ahorros totales (MMUS\$)
Taxi a Gasohol Pre Euro por Euro 4	40,2	0	40.2
Taxi a Gasohol Pre Euro por GNV	41,9	9.9	51.7
Taxi a Gasohol Pre Euro por Eléctrico	45,0	74.5	119.5
Bus a Diésel Pre Euro por Euro 4	146,5	0	146.5
Bus Diésel Pre Euro por GNV	164,7	1.4	166.1
Bus Diésel Pre Euro por Eléctrico	171,8	27.8	199.6
Camión a Diésel Pre Euro por Euro 4	44,0	15.1	59.1

Fuente: Exposición de motivos del D.U. 029-2019.

Es preciso resaltar que, los ahorros totales mostrados en la **Tabla 2**, están en función del monto a invertir anualmente en cada programa de renovación; particularmente para este caso, se toma como referencia el número de vehículos indicados en la **Tabla 1**; así como, de las tecnologías de motorización utilizadas para la renovación vehicular. Por ejemplo, si en determinado año se renuevan 1250 camiones de transporte de carga que utilizan diésel, los cuales son reemplazados por camiones diésel de la tecnología Euro 4, se tendría como resultado un ahorro de 59.1 millones

de dólares (aproximadamente 200 millones soles) durante los 10 años posteriores a dicho año.

Con la finalidad de efectuar una presentación de las principales líneas de acción del Decreto de Urgencia N° 029-2019, el día lunes 23 de enero de 2020 se realizó una sesión en la que se presentaron las exposiciones de funcionarios del Poder Ejecutivo, con la participación de representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio del Ambiente y del Ministerio de Economía y Finanzas. En esta sesión, los invitados expusieron brevemente la posición institucional respecto del contenido del Decreto de Urgencia N° 029-2019.

La delegación del MTC, encabezada por el señor Fernando Cerna, Director General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, realizó una presentación de los principales puntos del Decreto de Urgencia, la misma que se resume a continuación:

1. La problemática actual de nuestro parque vehicular relacionada con la antigüedad vehicular, registra:
 - a) aumento de enfermedades respiratorias y cardiovasculares,
 - b) aumento de los Gases de Efecto Invernadero – GEI (en el sector transporte responsables de 17.3 Mt CO₂e),
 - c) accidentes de tránsito relacionados con la antigüedad vehicular,
 - d) existencia de vehículos tecnológicamente obsoletos,
 - e) no existe el cierre formal del ciclo de vida vehicular.

2. Respecto del potencial parque vehicular a chatarrizar, según servicio de transporte, al año 2019, se puede señalar lo siguiente:
 - a) Para el servicio de carga, el número de vehículos habilitados para el transporte de carga mayores a 10 toneladas asciende a 169 391 unidades, de los cuales los vehículos que tienen una antigüedad vehicular mayor a 25 años, ascienden a 27 170 unidades (16% del total).
 - b) Para el servicio de personas de ámbito nacional, el promedio de antigüedad es de 8.3 años, mientras que sólo 7% (420 unidades) del total (6 258 unidades) muestran una antigüedad mayor a 15 años.
 - c) Se observa una mayor antigüedad en la flota vehicular de las empresas que tienen menor número de unidades vehiculares habilitadas, en otras palabras, las empresas más chicas tienen vehículos más antiguos.
 - d) Para el servicio de personas en la modalidad regular de la categoría M3, de ámbito provincial en Lima, el promedio de antigüedad es de 11.4 años, mientras que sólo el 23% (2 458 unidades) del total (10 713 unidades) muestran una antigüedad mayor a 15 años.
 - e) Para el servicio de personas en la modalidad regular de la categoría M2, de ámbito provincial en Lima, el promedio de antigüedad es de 14.4 años, mientras que sólo el 46% (2 112 unidades) del total (4 599 unidades) muestran una antigüedad mayor a 15 años.
 - f) Para el servicio de personas en la modalidad especial, particularmente taxis (categoría M1), de ámbito provincial en la ciudad de Lima, el promedio de antigüedad es de 10.8 años, mientras que sólo el 26% (32 519 unidades) del total (123 851 unidades) muestran una antigüedad mayor a 15 años.

3. Se hizo un repaso cronológico mediante una línea de tiempo referente a las coordinaciones realizadas entre el MTC, MINAM y MEF con relación a la

presentación, en un primer momento del Proyecto de Ley N° 4649/2019-PE, hasta llegar al D.U. 029-2019.

4. Finalmente, se indicaron quienes eran las autoridades competentes y sus correspondientes funciones. Sumado a ello, se mencionó la cantidad aproximada de 1,300 unidades vehiculares a chatarrizar, en el caso de destinar en su totalidad los S/ 80 millones para el programa de chatarreo de vehículos de carga y mercancías.

Por su parte, la delegación del MINAM, encabezada por la señora Giuliana Becerra, Directora General de Calidad Ambiental, centró su exposición en los avances que se han tenido en los últimos años en materia de calidad ambiental respecto del uso del combustible diésel, siendo necesario continuar con la política de promoción de combustibles limpios y de renovación del parque automotor.

V. CONCLUSIONES

1. Se concluye que el Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo CUMPLE con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política.

Y es necesario para renovar el parque automotor, a través del retiro ordenado de vehículos en atención a las políticas de eficiencia energética, seguridad de los usuarios y condiciones ambientales. Además;

2. Crea la figura de las entidades de chatarreo, como entidades complementarias a las actividades de transporte y tránsito terrestre, regulando la forma de su habilitación, delimitándose las competencias de las entidades públicas. También;
3. Se establecen las condiciones y requisitos de los programas de chatarreo, asegurando el retiro definitivo del vehículo de los Registros Públicos, a través de un contrato de cesión de derechos. Y;
4. Ordena la creación de la plataforma nacional de vehículos chatarrizados, actualizándose de manera anual la relación de beneficiarios de la medida, y contemplándose sanciones administrativas en la forma de multas pecuniarias, así como las medidas preventivas, correctivas y provisionales aplicables.
5. Finalmente, corresponde elevar este informe a la Comisión Permanente para que continúe con el procedimiento, de conformidad con lo previsto en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política.

VI. RECOMENDACIONES

Se recomienda al Congreso de la República que se instale al concluir el presente interregno parlamentario, que regule en el Reglamento del Congreso los alcances de los Decretos de Urgencia establecidos en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú.

Lima, 25 de febrero del 2020.

Dese cuenta.

INTEGRANTES



1. CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Coordinador
(Peruanos por el Cambio)



2. MARÍA LOURDES ALCORTA SUERO
(Fuerza Popular)



3. GINO FRANCISCO COSTA SANTOLALLA
(Bancada Liberal)



4. MARITA HERRERA ARÉVALO
(Fuerza Popular)



5. MARIO FIDEL MANTILLA MEDINA
(Fuerza Popular)



6. ANGEL NEYRA OLAYCHEA
(Fuerza Popular)

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la universalización de la salud”



(Cambio 21)

7. LISBETH HILDA ROBLES URIBE

GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE EXAMINAR EL DECRETO DE URGENCIA 029-2019

ACTA SESIÓN DE INSTALACIÓN

**MIÉRCOLES, 8 DE ENERO DE 2020
COORDINACIÓN DEL SEÑOR CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ**

Lugar: Sala Francisco Bolognesi– Palacio Legislativo

En la ciudad de Lima, a las 9 y 15 minutos del miércoles 8 de enero de 2020, en la Sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo, actuando como coordinador el señor congresista Clemente Flores Vílchez, se verificó la asistencia de los congresistas Lourdes Alcorta Suero y Angel Neyra Olaychea, quien se incorporó al grupo de trabajo.

Contando con el quórum reglamentario se da inicio a la sesión

El señor coordinador manifestó que el motivo de la sesión era la instalación del grupo de trabajo de la Comisión Permanente del Congreso de la República, que ha sido encargado de informar sobre el Decreto de Urgencia 029-2019, decreto de urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

En tal sentido, a efecto de iniciar las sesiones de trabajo que permitirán elaborar el informe respectivo, declaró instalado el grupo de trabajo.



Año de la Universalización de la Salud

Informe del Grupo de Trabajo de la Comisión Permanente encargado del examen del Decreto de Urgencia 029-2019 que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

Se propuso un cronograma de trabajo en la misma hora que el grupo de trabajo del Decreto de Urgencia 012, al ser los mismos miembros

El señor Coordinador pidió autorización para ejecutar los acuerdos sin esperar el trámite de aprobación del acta, lo que se aprobó por unanimidad.

Siendo las 9 con 19 minutos, se levanta la sesión.

La transcripción magnetofónica forma parte integrante de la presente acta.

Lima, Sala de Sesiones 8 de enero de 2020



CLEMENTE FLORES VILCHEZ

Congresista – Coordinador

Grupo de Trabajo sobre el DU 029-2019

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PERÍODO LEGISLATIVO 2019-2020

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE ELABORAR EL INFORME DEL DECRETO
DE URGENCIA 029-2019 QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DE
CHATARREO; Y EL 041-2019, QUE APRUEBA DISPOSICIONES QUE FACILITAN
LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE REDES EN INFRAESTRUCTURA DE
TELECOMUNICACIONES

(Sesión de Instalación)

MIÉRCOLES, 8 DE ENERO DE 2020
COORDINACIÓN DEL SEÑOR CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ

—A las 09:15 h, se inicia la sesión.

El señor COORDINADOR.— Señores congresistas, muy buenos días.

Siendo las 9 con 15 minutos del 8 de enero del año en curso, en la Sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo, encontrándose presente la señora congresista Alcorta, los otros congresistas están en camino a punto de llegar, vamos avanzando con la Agenda.

Damos inicio a la sesión de instalación del Grupo de Trabajo encargado del Decreto de Urgencia 029 que establece los incentivos para la formación del chatarreo, y el Decreto de Urgencia 041-2019 que aprueba la disposición y finalidad de la ejecución de los proyectos de redes, infraestructura de telecomunicaciones.

Congresistas, saludamos la presencia del congresista Neyra, que también se incorpora a este grupo de trabajo.

Se deja constancia que en la sesión de la Comisión Permanente de fecha 6 de enero último se adoptaron los siguientes acuerdos:

Asignar el Decreto de Urgencia 029 y el Decreto de Urgencia 041 del Grupo de Trabajo que tiene a cargo el Decreto de Urgencia 012 por razones de similitud en la materia.

En ese sentido, se ratifica la coordinación a cargo del congresista, en este caso mi persona, Clemente Flores, así como de los integrantes del citado grupo de trabajo de los señores congresistas Lourdes Alcorta Suero, Mario Mantilla Medina, Lizbeth Robles Uribe, Marita Herrera Arévalo y el congresista Gino Costa Santolalla.

Finalmente, se ha pedido la incorporación del congresista Neyra Olazábal, y se dispuso su disposición que el Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia 012-2019 en cuanto se avanzara a partir de la fecha el examen de los decretos de urgencia 029 y 041.

Damos la más cordial bienvenida al grupo de trabajo al señor excongresista Neyra Aldeano, siendo el motivo de la presente reunión la instalación del decreto de urgencia antes mencionados, bueno, todavía no contamos con el *quorum*.

Señores congresistas, si bien no es motivo de la presente reunión, se precisa que el día de ayer se recibió la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas en relación al Decreto de Urgencia 012-2019, del tema del Transporte Selectivo al Consumo, ya tenemos el informe del Ministerio de Economía.

En tal sentido, se dispone que se incorpore los alcances a la referencia de opinión en el informe correspondiente, a la brevedad estaremos enviando con la debida anticipación el informe a sus despachos y convocando la próxima sesión para el debate correspondiente del mismo, ¿ya están a punto de culminar el informe?

Sí, podría ser, podría ser de repente mañana, es cuestión de ponernos de acuerdo y podemos verlo.

Cronograma de relación del examen del Decreto de Urgencia 029 y 041.

En cuanto al cronograma de trabajo se propone que la sesión se realice, se viene realizando los días lunes, o sea, que es la misma hora, igual que el Decreto 012, 10 y 30 de la mañana, en la misma Sala Francisco Bolognesi, que es la que está acá; correcto, de acuerdo.

De igual forma, se da cuenta de la oficina enviada, perdón, de igual forma se da cuenta del oficio enviado con fecha 2 de enero del 2019 de la presidencia de la Comisión Permanente, el mismo que solicita que se adopten las acciones correspondientes con la finalidad de debatir los informes a más tardar el 24 de enero del 2020.

O sea, hay un oficio que ha llegado de la presidencia que debemos culminar con los informes de los grupos de trabajo hasta el 24 de enero, para luego pasar a la Comisión Permanente y hacer la votación que corresponde.

Sí, estamos dentro de los plazos.

Sí, de hecho, el primero ya lo tienen listo, solamente faltan los dos que están recibiendo y que se han hecho ayer, recién nos han alcanzado, van a hacer su informe.

Bueno, todavía no tenemos, falta un congresista para poder llevar el tema del Acta, no tenemos *quorum*.

—Se suspende la sesión.

—Se reanuda la sesión.

El señor COORDINADOR.— Damos por instalado el grupo de trabajo, y como hemos conversado que el día de mañana tendríamos probablemente ya el informe, la hora estaría por confirmar, vamos a confirmar el tema de a que hora podría estar, un promedio, para estar todos de acuerdo y poder evaluar el grupo de trabajo.

Levantamos la sesión.

Gracias.

—A las 09:19 h, se levanta la sesión.

GRUPO DE TRABAJO

**GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE ELABORAR EL
INFORME SOBRE EL DECRETO DE URGENCIA 029-2019, QUE ESTABLECE
INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO**

Asistencia de la Sesión de Instalación

Lima, miércoles 8 de enero de 2020, 09:00 horas
Sala Francisco Bolognesi, Palacio Legislativo

INTEGRANTES	
	1. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE COORDINADOR Peruanos Por el Kambio
	2. ALCORTA SUERO, LOURDES Fuerza Popular <i>8:45 am</i>
	3. COSTA SANTOLALLA, GINO Bancada Liberal
	4. ROBLES URIBE, LIZBETH Cambio 21
	5. HERRERA ARÉVALO, MARITA Acción Republicana
	6. MANTILLA MEDINA, MARIO Fuerza Popular
	7. NEYRA OLAYCHEA, ANGEL Fuerza Popular

Hora de inicio: *9:08 a.m.* Hora de término: *9:15 a.m.*

ACTA DE LA PRIMERA SESIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE ELABORAR EL INFORME DEL DECRETO DE URGENCIA N° 029-2019 QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO

JUEVES, 23 DE ENERO DE 2020

En Lima, siendo las once horas del jueves 23 de enero de 2020, en la sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo, bajo la coordinación del señor congresista **Clemente Flores Vilchez**, con la asistencia de los congresistas **Lourdes Alcorta**, **Ángel Neyra** y **Lizbeth Robles**, con licencia de los señores congresistas **Mantilla Medina**, **Marita Herrera** y **Gino Costa**, se inició la primera sesión del grupo de trabajo encargado de elaborar el informe del Decreto de Urgencia 019-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

I. ACTA

El acta de la sesión de instalación de este grupo de trabajo se aprobó en la sesión del 20 de enero del grupo de trabajo del Decreto de Urgencia 041-2019, en tanto el 8 de enero ambos grupos se instalaron de forma conjunta.

II. ORDEN DEL DÍA

El **congresista coordinador Flores Vilchez** anuncia la presencia de funcionarios del Ministerio del Ambiente, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Ministerio de Economía y Finanzas.

La **congresista Alcorta** observó que la sesión comienza muchos minutos más tarde de lo programado. El **congresista Neyra** pidió que la mecánica de la intervención se concentre en la sustancia del tema, lo que fue apoyado por la congresista Alcorta.

El **congresista coordinador Flores Vilchez** dio el uso de la palabra a la señorita directora general de Calidad Ambiental del Ministerio del Ambiente, **Giuliana Becerra**, quien pasó a explicar el contenido del Decreto de Urgencia 029-2019. Indicó que uno de los principales factores que genera un nivel alto de inseguridad es la antigüedad del parque automotor, precisó que el objetivo del decreto de urgencia es reducir emisiones de contaminantes que afecten la salud, reducir los gases de efecto invernadero y también reducir la cantidad de fallecidos en accidentes de tránsito. Mencionó que el Estado podría ahorrar con este decreto: hasta 171 millones de dólares en ahorros económicos por salud y hasta por 74.5 millones de dólares en reducción de gases de efecto invernadero.

La **congresista Alcorta** estimó que el "chatarreo" tiene que estimularse, pero con reglas bien claras. Planteó preguntas como: ¿El ministro de Salud ha emitido alguna opinión respecto al diésel B5 y B20, respecto al impacto de calidad del aire? ¿La implementación del decreto de urgencia se financiará con cargo del presupuesto institucional de los sectores involucrados?, ¿En cuánto tiempo se va a llevar a cabo? Por último, urgió ver qué pasa con el Servicio de Administración Tributaria.

El **congresista Neyra** señaló como un delito de lesa humanidad la cantidad de muertes por afecciones respiratorias, preguntando cuántas muertes se podrán evitar con el chatarreo. Preguntó si existían datos sobre cuántos de los dos millones de vehículos que conforman nuestro parque automotor son altos contaminadores. Puso varios ejemplos (Ancón, Pataz, San Martín de Porres) donde se continúan emitiendo gases contaminantes y residuos, sin que las autoridades intervengan.

El **congresista coordinador Flores Vilchez** dio el uso de la palabra al señor **Paolo Agreda**, funcionario del Ministerio de Economía, quien precisó que el decreto de urgencia no es una iniciativa dirigida a solucionar todas la problemática que han señalado los congresistas.

El **congresista Neyra** terminó su intervención dando cuenta de algunas recomendaciones para el ingreso del Perú a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, preguntando sobre el papel de las entidades ambientales del país a ese respecto, sin antes cuestionar q ue el poder Ejecutivo viene a los grupos de trabajo pero se salen por la tangente y dan por cumplido el haber venido.

La **congresista Robles** preguntó por el instrumento de gestión ambiental con el que debe contar previamente la entidad del chatarreo. También pidió se aclare si lo que prima será el chatarreo o serán las revisiones técnicas.

La señorita **Becerra** pasó a responder las interrogantes de los congresistas.

El **congresista coordinador Flores Vilchez** dio el uso de la palabra al representante del Ministerio de Transportes, señor **Fernando Cerna**, quien precisó que su sector tiene una estrategia en tres etapas: la primera etapa, que es el ingreso de los vehículos; la segunda, es la de operación; y la tercera, la salida de los vehículos. Añadió que el decreto prevé dos tipos de mecanismos para el chatarreo: a través de los bonos o el envío al depósito de los vehículos abandonados en la vía pública.

Seguidamente, el **congresista coordinador Flores Vilchez** dio el uso de la palabra a la especialista en políticas públicas ambientales del Ministerio de Economía, **Melissa Marengo**. La funcionaria puntualizó que la participación de su dirección consiste en verificar que la propuesta normativa cumpla con asegurar la internacionalización de externalidades negativas al ambiente. Aclaró que la norma no trabajará por sí sola, sino que incorpora un conjunto de medidas adicionales que están en preparación que contribuyen al mismo objetivo.

El **congresista coordinador Flores Vilchez** hizo algunas preguntas a los invitados: ¿cuál va ser la vida útil del vehículo, o sea si compras un vehículo, cuántos años va estar circulando, en qué momento se corta?, ¿cómo se evitará que los vehículos los manden a provincias para evadir la norma? ¿Cómo se supervisará a las empresas de revisiones técnicas?

El señor **Cerna** especificó que el decreto de urgencia del chatarreo, de por sí, no va a establecer un año máximo de antigüedad permitida para circular. Precisoó que ya existe la normativa: para transporte de pasajero es 15 años, y si es un servicio de ámbito nacional, la supervisa la Sutran, o si es un servicio de ámbito regional, las Direcciones Regionales de Transporte.

La **congresista Robles** opinó que cualquier sanción en el caso de las empresas de revisiones técnicas debe recaer en la empresa, y no en el trabajador.

La **congresista Alcorta** pidió dejar constancia de su molestia frente a la actitud del representante del Ministerio de Economía.

El **congresista coordinador Flores Vilchez** levantó la sesión a las doce horas y cuarenta minutos. La transcripción magnetofónica de la sesión forma parte integral del acta.



Clemente Flores Vilchez

congresista coordinador DU 029-2019

Área de Transcripciones

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PERIODO LEGISLATIVO 2019-2020**

**COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DEL ESTUDIO Y LA ELABORACIÓN
DEL CORRESPONDIENTE INFORME SOBRE EL DECRETO DE URGENCIA
029-2019, QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL
CHATARREO**

**1ª Sesión
(Matinal)**

**JUEVES, 23 DE ENERO DE 2020
COORDINACIÓN DEL SEÑOR CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ**

A las 11:00 h, se inicia la sesión.

El señor COORDINADOR.— Buenos días, señores congresistas.

En Lima, en la sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo, siendo las 11 de la mañana del 23 de enero de 2020, contando con la presencia de los señores congresistas Lourdes Alcorta, Ángel Neyra; se encuentran con licencia los señores congresistas Mantilla Medina, Marita Herrera y Gino Costa.

En cuanto al Acta de la sesión de instalación de este grupo de trabajo, como se sabe, esta se aprobó en la sesión última del grupo de trabajo del Decreto de Urgencia 041-2019, el 20 de enero, en tanto, el 8 de enero se instaló de forma conjunta ambos grupos de trabajo, conformado por los congresistas miembros en mención.

Estación de Orden del día.

ORDEN DEL DÍA

El señor COORDINADOR.— Tenemos como primer punto, la presencia de los ministros, pero no han podido asistir y han venido los directores generales de los ministerios.

En el caso del Ministerio del Ambiente, tenemos la presencia de la Directora General Giuliana Becerra Celis; del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Fernando

Cerna Chorres; y, en el caso del Ministerio de Economía y Finanzas, el señor Paul Agreda Zamudio.

Pueden tomar asiento nuestros invitados.

Sí, congresista Alcorta, adelante.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Quiero pedirle un favor.

Podemos hacer el esfuerzo de que los que estamos en esta comisión comencemos diez y media como ha sido citada y no a las once de la mañana, once y pico, once y cinco. Podemos hacer un esfuerzo, porque si nos vamos a las once y media esto se va atrasando, vamos robándole horas a la tarde, yo tengo otra comisión también después.

Entonces, le pediría por favor, a todos los miembros de la comisión, somos tres, cuatro, que estemos a las diez y media. Cuanto de atraso, diez minutos es suficiente creo ¿no?

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Sí, bueno, hemos citado a las diez y media, yo estuve acá pocos minutos antes de las diez y media, lamentablemente hemos tenido otros grupos de trabajo con el Ministerio de Educación, en Víctor Raúl Haya de la Torre, y se nos cruza un poco el tiempo, es un poco la agenda.

Tratemos de centrarnos en el tema puntual, en el decreto, para también hacer mucho más rápido el tema y que puedan resolver los invitados y no distraernos en otros temas, a veces que se distrae un poco el tema de la agenda sino puntualmente un poco para sacar provecho al tema del decreto de urgencia, como ese ha sido la invitación de este grupo de trabajo.

Congresista Neyra, por favor, adelante.

El señor NEYRA OLAYCHEA (FP).— Sería oportuno para acelerar esto que establezca, señor coordinador del grupo, la mecánica de la intervención de nosotros para poder acortar el tiempo e ir de frente a lo sustancioso.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Congresista Alcorta, adelante.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Yo había pedido para este tema que invitaran también a la ATU, a la señora María Jara, que está bien metida.

A ver, ese tema del chatarreo viene de varios gobiernos, yo he estado bien metida, inclusive en la época de Alan Gracia, de Ollanta Humala, con el mismo Edmer Trujillo, con María Jara cuando estaba en el ministerio, en la ATU en Miraflores.

Entonces, es importante la opinión de ella.

Y lo único que les pido para... Porque coincido con el congresista Neyra es que las exposiciones de ustedes sean bien concretas y no nos cuenten cosas que ya sabemos, no nos cuenten diagnósticos que ya conocemos de sobra. Si no "el tema

es este y pasamos a esto de acá”, “la propuesta es esta”. Algo bien concreto, así todos colaboramos.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Tomamos nota para hacer la invitación a la señora María Jara que conoce el tema del ATU.

Creo que el tema de la mecánica tratemos de no interrumpir a nuestros invitados, que puedan hacer su exposición con total tranquilidad y tomar nota los congresistas, y luego, hacen las preguntas y darán respuestas los funcionarios.

Empezamos por la señora Giuliana Becerra Celis del Ministerio del Ambiente.

Adelante, por favor.

La señora DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE, Giuliana Patricia Becerra Celis.— Muchas gracias.

Muy buenos días, con todas y todos, señor coordinador, señores congresistas miembros del grupo de trabajo. Agradecemos la invitación para poder explicar el contenido del Decreto de Urgencia 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

Como todos sabemos, ya la problemática de la calidad del aire no solo en Lima, sino en nuestro país es bastante amplia, las cifras son bastante interesante y es por eso que creemos y estamos conscientes de que este decreto de urgencia va a contribuir a mejorar la calidad del aire, por ende, mejorar la calidad de vida.

Y este decreto de urgencia forma parte de todo un paquete de medidas que se vienen implementando en el país desde el año 2001, y que se han venido dando como resultado mejoras en la calidad del aire.

Una de estas medidas bastante importantes fue la disminución en la importación de vehículos usados en el Perú, que trae como consecuencia, si vemos en esta gráfica, cómo la evolución de las concentraciones de partículas que es el contaminante principal, el que vemos con mucho cuidado ha ido disminuyendo.

Es decir, disminuyen los vehículos antiguos y va disminuyendo las concentraciones de material particulado, es decir, va mejorando la calidad del aire. El problema de la calidad sigue siendo un problema grande en el Perú.

El 58% de la contaminación del aire proviene del parque automotor, es por eso que es importante tomar medidas orientadas a esto. El 65% de esa contaminación que tenemos viene de las emisiones de los vehículos antiguos.

Un vehículo antiguo contamina cien veces más que un vehículo nuevo, y lo que hay que tener en cuenta también es que nuestro parque automotor viene incrementándose.

Entonces, uno de los principales factores que genera un nivel alto de inseguridad es la antigüedad del parque automotor. Diez personas fallecen a causa de siniestros vehiculares por cada cien mil habitantes.

Desde el Ministerio de Ambiente hemos identificado tres grandes ejes de trabajo como oportunidades para continuar con la reducción de emisiones vehiculares.

Una de ellas, es la promoción de la renovación vehicular y el chatarreo, y es por eso, que este decreto de Urgencia consideramos que es una de las medidas muy importantes para continuar a mejorar la calidad del aire.

Tenemos también el impulso a la movilidad eléctrica y también, la reducción del contenido de azufre en combustibles y la emisión de normas de eficiencia vehicular más actualizadas, como la norma Euro 6 y sus equivalentes.

Esta norma tiene aspectos claves porque nos trazan la hoja de ruta hacia el chatarreo, el DU establece el marco normativo para la renovación y retiro, el reglamento brindará la especificaciones necesarias para dar cumplimiento al decreto de urgencia. Inmediatamente después, estamos en la etapa tal vez más importante que es la implementación de los programas del chatarreo.

Esta norma contiene los requisitos indispensables para acceder al incentivo. Y acá podemos resaltar, que el vehículo se encuentre inscrito en el Registro de Propiedad Vehicular de la Sunarp, que cuente con una tarjeta de identificación, que el vehículo llegue por sus propios medios y que tenga todos los componentes vehiculares completos.

Entonces, esto nos parece importante para no generar incentivos perversos y para asegurarnos de que realmente los vehículos no se generen un incentivo negativo en ese sentido.

Lo que queremos —y los logros esperados para sintetizar rápidamente— es reducir emisiones de contaminantes que afecten la salud, número uno; y reducir los gases de efecto invernadero.

Luego, tenemos también reducir la cantidad de fallecidos en accidentes de tránsito, y todo esto, alineados a las metas al 2021 del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.

La parte más importante tal vez son los beneficios que tendrá el Estado. El Estado ahorrará uno punto tres treinta y tres dólares en atenciones hospitalarias, tratamiento de enfermedades respiratorias y cardiovasculares por cada dólar invertido en el Programa de Chatarreo.

Y al mismo tiempo, estaremos evitando en total más de dos mil toneladas de material particulado que afectan la salud de la población y diez millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente.

Esto en el marco de las categorías de vehículos evaluados, buses, camiones y taxis. Esto nos permitirá también lograr la meta prioritaria tres del Plan Nacional de Acción Ambiental al 2021, el PLANAA; y, también, la medida de política 9.5 del Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2019-2030.

Y para terminar, tenemos algunas proyecciones específicas por tipo de renovación, es decir, ¿cuáles son los beneficios económicos obtenidos por tipo de vehículo chatarreado y sustituto en un periodo de evaluación de diez años?

Tenemos ahorros económicos en salud que van hasta 171 millones de dólares, ahorros económicos por reducción de gases de efecto invernadero que pueden ir hasta 74.5 millones de dólares, lo que nos hace ahorros totales al Estado peruano de alrededor de 200 millones de dólares en el periodo evaluado.

Muchas gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, señora Giuliana Becerra.

La congresista Alcorta quiere hacerle algunas preguntas, y también el congresista Neyra, y luego usted responde y pasamos con otro funcionario para ir en esa dinámica.

Congresista Alcorta, adelante.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Buenos días, bienvenidos todos, especialmente al señor Fernando Cerna, lo tratamos con tanto cariño acá.

Sí, creo que el tema, el interés del chatarreo lo compartimos totalmente. Y el chatarreo viene porque ha habido un descuido de diferentes gobiernos.

Entonces, por ejemplo, el chatarreo, hay personas... Yo cambio carro a cada cuatro años por costumbre, lo cambio bien, en buenas condiciones, para comprar también en buenas condiciones y sacar un buen precio.

Mucha gente hace eso, no todo el mundo puede, por eso viene el tema del chatarreo con este bono especial. Lo que no se tiene claro es el monto del bono, la gente tiene muy confundido el tema del bono y a quienes les corresponde un determinado bono, pero al bono no le corresponde a todo el mundo tampoco y eso es verdad.

Entonces, ¿el parque automotor de cuánto es al día de hoy, mil y medio de carros? Dos millones de carros. No salen y seguimos aumentando, y seguimos aumentando, imagino que con el "Pico y Placa" habrán aumentado un porcentaje minúsculo, pero habrá aumentado porque es complicado.

Algo que también tienen que arreglar es el tema, no viene al caso (paréntesis), hay familias que, bueno, no todo el mundo tienen su suerte pero tienen tres carros y los tres carros tiene la placa el mismo día.

Entonces, tienen que ver la forma que facilitar también ese canje de los carros, es inaceptable. Entonces, el tema del chatarreo ¡Sí!, porque tiene varias condiciones. O sea, no puede entrar un carro más a Lima, una bicicleta, una llanta, un patín, porque no entramos en el centro de Lima, en Lima en general, imagino (2) que en algunos distritos como Trujillo como Arequipa el mismo problema tenemos.

Entonces el "chatarreo" es una cosa que tiene que estimularse, pero con cosas bien claras. Más allá del tema de la contaminación que es verdad, pero el principal problema que tenemos es como el aforo de un ascensor con cuánta gente entra acá, o cuánta gente entra en Agua dulce.

En Agua dulce no puede entrar toda la gente que entra, pues, porque te dejan toda la basura que dejan, hasta que aprendan a que nunca más van a esa playa y se acabó el tema.

Entonces el chatarreo tiene que darse porque tiene que sacarse parque automotor, y tiene que haber algunas excepciones, con su papel de excepción, porque hay carros muy antiguos en perfectas condiciones, no hablo de carros de colección necesariamente, a veces uno se encuentra con un Mustang o con un Chevrolet antiguo, pero que está en perfectas condiciones. Tiene que haber un tema de permiso o algo, porque las cosas buenas también hay que premiarlas.

Entonces creo que sí hay que hacerlo, y tener las cosas muy claras.

Preguntas, el 10B5 y el 10B20, con un contenido de azufre de 50 ppm, ¿cuál es el impacto de contaminación que tienen?, ¿cuánto es lo que contaminan? Entonces si la situación es esa, que cuánto contaminan, el tema va porque dicen que se mejorará la calidad del aire, que con esta restricción se va a mejorar la calidad del aire. Sin embargo aprobaron el Impuesto Selectivo al Consumo para transporte interprovincial que usen diésel 10B5 y B20, es una contradicción, los mismos que son los más contaminantes.

Y eso también ha ido para ellos en beneficio. ¿Entonces cómo hacemos para ser coherentes?

Y no es que queramos obstruir, fastidiar y estar en contra de las posiciones, pero si dicen que mejorará la calidad del aire con este chatarreo y con una serie de cosas más y los accidentes, porque la gente también muere por los accidentes, por los humos, sin embargo se aprueba el Impuesto Selectivo al Consumo como para el transporte interprovincial que usa B5 y B20, esa es una contradicción en la propuesta.

¿El ministro de Salud ha emitido alguna opinión respecto al diésel B5 y B20, respecto al impacto de calidad del aire o no está enterado? Porque en su exposición usted menciona en la última página "logros esperados", sale una enfermera, una ambulancia sobre el tema de contaminación. En su exposición.

¿El Ministerio de Salud ha emitido, algún ministro de los que han pasado por ahí ha emitido alguna opinión, le han pedido a usted su opinión al respecto, si saben qué pasa con el B5 o el B20?, o probablemente ni siquiera está enterado.

¿La implementación del decreto de urgencia se financiará con cargo del presupuesto institucional de los sectores involucrados?, ¿quién va a financiar la implementación del decreto de urgencia?, ¿quién va a financiar el tema del chatarreo, va a ser en conjunto, quién va a hacer este tema del chatarreo?, ¿de qué montó se habla, cuándo va a ser, cuánto va a ser el monto?

¿En función de qué escala va a ser, para los carros más antiguos, tanto para los que tienen en venta: a los 10 años, tanto, a los de 8 años tanto, a los 6 años tanto?, porque me imagino que los carros más jóvenes serán mejor vendidos que aquellos que tienen más tiempo, que les costará trabajo venderlos, entonces el estímulo tiene que ser mayor para esos carros.

No hay nada de eso en la propuesta, porque uno propone o critica, pero también con propuestas.

¿En cuánto tiempo se va a llevar a cabo esto?, ¿cuándo es el Día D, cuándo sale, en un año, en dos años, cómo se va a llevar a cabo esto?

Los certificados de inspección técnica vehicular, las revisiones técnicas. Uno acá en el Centro de Lima, en la avenida Abancay. Yo tengo mi camioneta y es alta, yo veo carros que tienen el timón y un alambre con el acelerador y el cable, no tiene nada en la consola. ¿Cómo pueden haber pasado, cómo hay vehículos que no pueden seguir circulando y no pasa nada?, ¿y cómo tienen constancia de revisión técnica?

¿Quién de ustedes chequea las revisiones técnicas, la municipalidad, han tenido reunión con la municipalidad? El alcalde pone macetas por todas partes, pero gestiones, porque no solamente es criticar sino proponer, si el alcalde pusiera a un grupo de personas en la avenida Abancay, en Alfonso Ugarte, en la Panamericana norte, brigadas para ver quiénes tienen brevete, quiénes están en orden, quiénes no tienen papeleta, porque gran parte de esto es el SAT.

El SAT lleva el control de las papeletas, una combi puede tener un millón de soles en papeletas, va el dueño de la combi o de la empresa, paga 300 soles y no pasa nada, y debe novecientos setenta y tantos mil novecientos noventa y siete soles, eso es inaceptable. Antes de invertir un centavo agarren a esas empresas que deben fortunas en papeletas, porque nadie ha entrado.

Yo me he matado en la red diciendo lo mismo, con los ministros he dicho lo mismo, “vayan al SAT, tienen que cambiar ese organigrama, esa disposición, esa forma de trabajar del SAT”. Al SAT yo voy y pago y sigo debiendo un millón de soles. Si debo un millón y pago 100, quedo debiendo un millón de soles.

Ustedes podrían comenzar con eso y van a ver la cantidad, se llevan el carro o pagan en un mes, y si no pagan en un mes chatarreo el carro, no puede deber un millón de soles un chofer, entre 3000, y entre 3000 soles o 500 soles y un millón de soles hay un montón de huecos.

Comiencen por el SAT y después vayan por el tema del chatarreo, pero si estamos vinculando el tema del chatarreo con el tema del Impuesto Selectivo al Consumo hay también contradicciones. Entonces me gustaría que me explicaran cómo van a trabajar esto.

Eso es todo, gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Congresista Neyra.

El señor NEYRA OLAYCHEA (FP).— Gracias, colega coordinador.

Saludo a nuestros invitados.

La presentación, en realidad, si lo analizamos fríamente, por ejemplo que nos digan que 5071 admisiones hospitalarias al año por afecciones de respiración ese es el efecto del problema, y 1657 muertes al año es atribuido a los niveles de materiales y particulados en la ciudad, informe del Minam, la fuente de 2014. Y si nosotros calculamos al año de 2014 y lo proyectamos a 2024, en 10 años tendremos 16 570 muertes.

Estamos ante la figura de un delito de lesa humanidad, porque el Estado que tiene el poder, que tiene la autoridad, y las instituciones no están haciendo nada.

Y sería bueno decir con el chatarreo qué porcentaje de estas muertes va a disminuir, porque al final estamos llegando a una conclusión, hay fondos del Estado, vamos a facilitar, para que no me contamines te voy a dar un incentivo para que cambies con el chatarreo y te compres un carro nuevo. Eso está bien, al final eso solamente.

Ahora, esa inversión en qué va, cuáles son los indicadores y las tendencias de acá a 10 años del efecto del chatarreo para resolver el problema central que están manifestando acá se va a lograr. Queremos indicadores.

Por ejemplo, de los 2 millones que componen el parque automotriz la pregunta es, ¿tienen un mapeo o las estadísticas de cuántas unidades, por ejemplo de esos 2 millones tienen un alto grado de contribución contaminador?, ¿cuántas unidades tienen media y cuántas tienen baja?

Esa información sería importante para ver, tenemos esa data y vamos a proyectar los indicadores que nos digan que con el...

Así vamos a perder más tiempo.

Eso es uno.

El otro es el volumen de los combustibles. Ustedes deben tener una estadística cuánto es el volumen de combustible que tienen ustedes que se mueve al año y qué tipo de combustibles tienen alto grado de contaminación, medio y bajo.

Eso es lo más importante, porque acá no solamente es decir que gracias al chatarreo, nos dicen la problemática, pero no nos dicen de esas 1675 muertes al año, gracias al chatarreo vamos a disminuir, menos 5, 100 muertes, 300 muertes.

Porque el Ejecutivo, yo veo ahí bastante. Yo he fiscalizado todas las consultorías, tiene N consultorías en esta materia y todavía seguimos en esto.

Y también actualmente cuánto CO₂ produce el parque automotriz, ese es el gran problema de la COP20, COP21, que se habló mucho de eso, cuánto es actualmente, cuánto ha crecido, y con esta medida cuánto va a disminuir. Porque teniendo estos datos, el combustible, el parque automotor y las emisiones del CO₂ es fácil deducir: al desaparecer tantas unidades vamos a ahorrar este tema.

Esa información necesitamos, ellos ahora en el interregno si quieren la dan y si no quieren, no, pero al menos tienen que colgarlo en su información.

El problema del clima, de la contaminación de la calidad del aire no solamente es el tema automotriz, por ejemplo los invito, vayan de noche a Ancón, ahí hay una ladrillera. Como una gran locomotora bota humo, y la pregunta es ¿qué hace OEFA?, ¿qué hace el municipio?, ¿qué hace el Congreso? Nada, porque no puede fiscalizar.

Entonces seamos sinceros, digamos qué capacidad tiene el Minam para resolver los problemas que aún estamos arrastrando. Vayan a Patate, yo he ido varias veces, la gran minería que tiene socavón, de noche como gran locomotora botan, de la dinamita sale humo en cantidad. ¿Qué han hecho?, nada, porque la gran empresa

—sospecho— a lo mejor tiene privilegios y no tiene multa, o la multa es una cosquilla, pero los grandes paladines del medio ambiente lo omiten.

Allí hay omisión de varias autoridades, y la omisión es un delito. Tienen denuncias, yo tengo todas las denuncias que he hecho y nunca he tenido respuesta.

El otro tema, las 10 000 toneladas de basura que emiten Lima y el Callao diario y se sabe que tenemos un déficit de rellenos sanitarios, y acá mencionan en la norma la recomendación de la OCDE. Hay que reírse, esto es como los chistes de Condorito, porque no han cumplido en ningún aspecto en materia de residuos sólidos porque ellos también contribuyen a la calidad del aire.

Ahora en verano esa basura genera gases y no se hace nada, y acá en esta comisión presenté un proyecto de ley para que haya sanción penal a los municipios y los ciudadanos tengan conocimiento, porque la OEFA una vez me dijo “los legisladores se olvidaron de la sanción de ese delito”.

Pero el señor Oliva que estuvo acá, excongresista, o sus asesores, aguantaban ese proyecto. Ojalá ustedes como Ejecutivo presionen, porque tenía opinión favorable del MEF, de la OEFA, Digesa para que haya sanción a los municipios, porque detrás de la basura hay una gran mafia.

Cuatro rellenos, tres que están colapsados, ¿cómo vamos a permitir eso?, eso genera grandes... la Organización Mundial de la Salud-OMS, ha enviado su informe; tenemos decenas de enfermedades de la piel producto del mal aire.

Y la pregunta es ¿qué hace la autoridad rectora de cuidar el medio ambiente, o solamente estamos detrás de los fondos de la COP 21, de los 10 000 millones para las ONG o para hacer proyectos de las bolsitas?, como si con las bolsitas vamos salvar el planeta.

Ese no es el problema, el problema es que hay omisión, hay ineficiencia en resultados del buen manejo de los residuos tanto sólidos como del aire. El río Rímac es el botadero principal de Lima.

Entonces seamos sinceros. El argumento que pone que están resolviendo “por el aire, por el planeta” es mentira, porque lo que vale son los resultados. Usted se puede reír, pero es evidente, yo lo invito, vaya a Ventanilla a ver el botadero, vaya a Innova o al de Petramas que quema un poco de gas y ya es el premio Nobel de la contaminación.

Entonces veamos los municipios y la OEFA dicen “los sancionamos”. Vayan a San Martín de Porres donde yo vivo, el sábado y domingo no recogen la basura. Esas son causas que afectan y contaminan el aire y generan las enfermedades.

Si nosotros vamos simplemente a sacar un decreto para el chatarreo, pero no dice en qué tiempo vamos a resolver el tema, porque con toda la autoridad que tiene la OEFA decir “los carros salen de circulación y punto”, porque más vale el ser humano, cuidar la salud pública y el medio ambiente está por encima que cualquier interés mercantil u oportunidad de negocios que se puede generar con este chatarreo, eso es más importante.

Entonces quisiéramos que se haga esas precisiones, porque en realidad la contaminación es terrible y estamos conviviendo con omisiones de las autoridades, no pasa, no sucede.

La vez pasada, me acuerdo de un proyecto, tenían un estudio para hacer 80 rellenos sanitarios, pero un momento, en el mundo ya no se usan los rellenos, y máximo puede ser 5% de todo, hay que reciclar...

El señor COORDINADOR.— Congresista Neyra, centrémonos en el decreto de urgencia referido al tema del chatarreo; el otro tema es sobre residuos sólidos, que es otro tema, claro, parte (3) del ministerio, pero en este caso no está la ministra para responder y que conoce el sector en su integridad, solamente ha sido invitada la señora para ver lo referente del Decreto 029-2019.

El señor NEYRA OLAYCHEA (FP).— Bueno señor, usted no me puede limitar, porque ellos ponen su argumento. En el decreto legislativo menciona el planeta, el calentamiento del clima, la COP21 están argumentando ese tema, están cogiéndose de eso, y esta es una parte. Y el aire, los residuos sólidos también generan.

El señor COORDINADOR.— Céntrese en el tema.

El señor NEYRA OLAYCHEA (FP).— ... no, estoy centrado en el tema, y si usted me dice que venga la ministra, que venga la ministra, porque la ministra mediáticamente muy alegre dice un montón de cosas, pero los resultados lo vemos, ¿diez mil toneladas de basura generan gases o no generan gases?, claro, el lixiviado, conoce todo, yo conozco el tema, pero vamos al resultado. La autoridad tiene presupuesto, está encargada y elegida para hacer el tema integral.

El señor COORDINADOR.— Congresista Neyra, solicito por favor que usted haga algunas preguntas puntuales al tema porque eso es parte del decreto de urgencia, creo que esto es el tema del grupo de trabajo en ese sentido, por favor.

El señor NEYRA OLAYCHEA (FP).— Bueno, entonces necesitaríamos. Obviamente usted defiende al Ejecutivo...

Ya, si quiere interrupción, le concedo la interrupción, por su intermedio, señor presidente.

El señor COORDINADOR.— A ver, el funcionario del Ministerio de Economía y Finanzas está pidiendo una interrupción al congresista Neyra. Por favor, adelante.

El señor AGREDA ZAMUDIO, Paolo.— Gracias, congresista; gracias, presidente.

En efecto, el punto del decreto de urgencia que nació en algún momento como proyecto de ley desde Economía y Finanzas, y finalmente con un decreto de urgencia propuesto por el Minam, tiene como objeto el atacar distintas situaciones que habían sido descritas, pero lógicamente no va a ser la única, el único instrumento de política que va a solucionar esa problemática. Sabemos y conocemos desde el Ejecutivo todos los problemas que se han señalado hasta el momento, esta iniciativa por sí sola no lo va a solucionar; eso tiene que quedar claro, no es una iniciativa que esté dirigida a solucionar todas la problemática que se han señalado hasta ahorita en Mesa.

Entonces, si es que...

La señora ALCORTA SUERO (FP).— No, no puede atropellar.

El señor AGREDA ZAMUDIO, Paolo.— ... no estamos atropellando, estoy terminando de exponer...

El señor COORDINADOR.— Congresista.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Una pequeña interrupción para aclararlo. El señor no ha venido, el señor acaba de aparecer, entonces hemos preguntado nosotros y el señor Neyra, usted sabe la respuesta, le está explicando lo que está diciendo ahora, usted mismo ha planteado la [...] Expone bien, preguntamos y nos responden.

El señor COORDINADOR.— Que termine, trate de terminar por favor, para que luego pueda hacer su exposición.

El señor AGREDA ZAMUDIO, Paolo.— De acuerdo, se me ha permitido la interrupción y estoy ejerciendo esa interrupción, pero si es que está causando mayor molestia, lo comento después.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Concluya, congresista Neyra, por favor.

El señor NEYRA OLAYCHEA (FP).— Voy a resumir, tomaron nota sobre las estadísticas del combustible, los niveles de contaminantes que tienen esos dos millones de vehículos, y el otro es, porque acá también señor coordinador hablan de la OCDE, las recomendaciones, ese es el punto de partida, porque también hay que ser claros a la población; acá no dice, vamos a ser parte de la OCDE, un momentito, para ser parte de la OCDE tenemos un primer paso, primero nos tienen que admitir y para admitirnos nos dan ciertas recomendaciones, y si cumplimos esas ciertas recomendaciones recién admiten nuestra solicitud y después viene otra evaluación. Ojo.

Entonces mi segundo grupo de preguntas es sobre las recomendaciones, qué información, sobre todo acá está de la OEFA y está comprometido también el MEF porque acá también habla del Plan Nacional de Productividad, el Plan Nacional de Competitividad, bla, bla, bla, y está vinculado a todo esto; esto no es nada aislado, esto es política de Estado, tiene que tener visión de Estadista y no de consultores sectoriales o programitas de año. Dice, por ejemplo, la recomendación 8 de la OCDE dice: completar la estrategia del crecimiento verde del Perú, ¿qué se ha avanzado, qué se ha cumplido, y que van a responder a la OCDE?

Recomendación 11, continuar con el programa de incentivos gubernamentales para mejorar y modernizar el Sistema de Gestión Integral de Residuos Sólidos, ¿qué se ha hecho, qué se ha avanzado, qué han cumplido?, entonces no se hagan de paladines de salvar al planeta, porque la OCDE le está diciendo, "hagan esto como Estado para admitirlos para ser socios de la OCDE".

Recomendación 15, elaborar el Plan de Acción en Materia de Salud Ambiental, ¿qué han hecho, cuánto han avanzado, de 1 a 10, han avanzado 1, 2, 3 o nada?, o se pasaron, tienen 11.

Recomendación 16, promover la educación y capacitación a los funcionarios de las entidades locales para mejorar el conocimiento en torno al manejo de residuos sólidos, crear clima favorable para inversiones en infraestructura, asegurar el correcto manejo del residuo. Me dicen que no tienen que ver, claro que tienen que ver, ellos también contaminan el aire, y así la recomendación 29, 30, 31, y todas las recomendaciones que ustedes mencionan acá.

Y, por último, señor coordinador, la vez pasada en Año Nuevo y Navidad, cuántas toneladas de pólvora quemamos, dónde está la OEFA, dónde está el ente rector, el cuidado del ambiente, los municipios, dónde están, si la vez pasada estaba lo incautado de los pirotécnicos delante de la cara de la ministra de Ambiente quemaron toneladas, o sea, cometiendo delito ambiental, delito penal y no se dice nada.

Entonces, por favor, esto tiene que ver con eso porque no es salvación esto; esas son mis preguntas y estoy en lo correcto.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista Neyra.

Saludamos la presencia de la congresista Lizbeth Robles.

Adelante, congresista Robles, por favor.

La señora ROBLES URIBE (C21).— Gracias, presidente, muy buenos días colegas y a los funcionarios que el día de hoy nos acompañan.

Una de las preguntas sería, ¿cuál es el instrumento de gestión ambiental aprobado por la autoridad ambiental competente con la que se debe contar previamente la entidad del chatarreo?, eso no lo habían mencionado.

Se han seleccionado tres tipos de vehículos a ser incluidos dentro de los Programas de Renovación Vehicular y Chatarreo por su mayor antigüedad y porque son las más contaminantes.

Uno, son los taxis, vehículos M1, que tienen la licencia A2A.

El otro son los buses, vehículos M2 y M3, que tienen la licencia A2A, A3A y A3C.

Y, los transportes de carga, que son vehículos N1, N2 y N3, y que portan la licencia A1, A2B, A3B y la A3C.

En ese sentido, ¿cómo se piensa regular justamente estos beneficios del bono?

Y, otro ¿cuál es en sí el rol que cumple la OEFA?

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Va responder las preguntas la señora Giuliana Becerra Celis, Directora General de Calidad Ambiental.

Adelante, por favor.

La señora DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL, Giuliana Patricia Becerra Celis.— Muchas gracias, por todas las preguntas, inquietudes y comentarios.

En efecto, es un tema con diversas aristas, esta es una norma que contribuye todo el paquete de medidas de normas e instrumentos que se complementan y que en su conjunto nos van a llevar —sin duda— a tener una reducción de emisiones de gases efecto invernadero que tiene un efecto global, y de contaminantes del aire que tienen un efecto local. Es decir, acá en nuestras ciudades el principal problema son los contaminantes del aire, es el material particulado, es el dióxido de azufre, es el dióxido de nitrógeno, y otros contaminantes que en la escala local afectan la salud de la población; y por eso tenemos las cifras de muertes, las cifras de ingresos hospitalarios, pero otro también de los efectos y de los beneficios que podemos tener con este tipo de medidas es la reducción de gases de efecto invernadero, cuyo efecto es un efecto global, es decir el efecto invernadero.

Esto no tiene una implicancia directa en la salud, como si lo tienen los contaminantes locales, y hay que hacer muy bien la diferencia, esta es una norma que contribuye en dos aspectos:

Reducción de gases efecto invernadero, que contribuyen al calentamiento global por la naturaleza de esos gases, y estamos hablando del dióxido de carbono, del metano; y por otro lado, la reducción de contaminantes del aire, partículas que ingresan a nuestro sistema respiratorio, y al ser tan pequeñas producen afecciones pulmonares, efectos cardiovasculares; y esas son las cifras que justamente el Minsa nos ha compartido, y cuando vemos las cifras de muertes, de ingresos hospitalarios, sin duda, son cifras del Minam porque ha habido un análisis de la información que nuestros colegas del Ministerio de Salud que nos han alcanzado.

Son coordinaciones que tenemos a nivel multisectorial, porque el resultado favorable de las políticas públicas se basa en la dación de instrumentos pero también en la capacidad de articulación, no solo multisectorial sino también hacia abajo, hacia los gobiernos locales, los gobiernos regionales. Las cifras las he mencionado en una de las diapositivas y están claramente establecidas, el 58% de la contaminación del aire, es decir, de los contaminantes del aire, partículas, dióxido de azufre, viene del parque automotor, 60%; 20% viene de las industrias y 20% viene de aquellas que nosotros llamamos fuentes de área, es decir, las tiendas, los restaurantes, las pollerías, todos aquellos tipos de servicio que se encuentran en nuestra ciudad.

Entonces, eso hay que tener en cuenta que casi el 60% viene del parque automotor, y cuando vemos cuál es el aporte del parque automotor en la generación de emisiones de gases efecto invernadero tenemos el 16%, esas son las cifras claras.

Para qué queremos reducir diez millones de toneladas de CO₂; dos mil toneladas de material particulado, y eso nos va llevar a una mejora de la calidad del aire, por consiguiente una disminución de las afecciones respiratorias, afecciones cardiovasculares y una disminución también de las muertes, y los cálculos y las estimaciones que tenemos estamos alrededor de 45%.

Estas son las cifras a grosso modo que nosotros tenemos, y como hay aspectos que los señores congresistas han mencionado que son materia de competencia de mis colegas, y que ellos, tengo la seguridad que en el momento de su intervención van a dar las precisiones. Para el año 2020, el presupuesto asignado fue de ochenta millones de soles para el año 2020. Nuestra principal preocupación ahora es establecer las reglas claras, completar el marco normativo con el reglamento que va entrar a detalle especificaciones técnicas y luego ya impulsar los programas de chatarreo teniendo todo este marco claramente establecido.

El señor COORDINADOR.— Gracias.

Bueno, parte de este diálogo también, no está en funciones el Congreso, claro, estamos en la Comisión Permanente, pero si es bueno que se puedan recoger estas inquietudes, sugerencias de los colegas congresistas y en el reglamento no se pueda incorporar algunas cosas que no se han tomado en cuenta, creo que de eso se trata, la idea es contribuir para tener realmente una norma que beneficie a la población en su conjunto. Creo que el país lo construimos todos y hay que recibir sugerencias.

La congresista Alcorta, por favor.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Gracias, presidente.

Primero, que acá han venido todos, han sido muy bien recibidos, impertinencias no tenemos por qué aceptar de nadie, acá han sido bien tratados y estamos en una conversación de preguntas y respuestas de los decretos de urgencia, y así debe conservarse la reunión sin alterarla con una persona extraña al Congreso de la República, para que las cosas queden bien claras; porque hay formas de faltar el respeto y no se va a permitir.

Quiero decirle a la señorita Giuliana, una consulta, yo le hice una pregunta muy puntual, si estamos hablando que dicen “que mejorará la calidad de vida”, lo que pasa es que tenemos una discrepancia, no en el fondo sino en el concepto del por qué el chatarreo.

Yo considero el chatarreo que es una necesidad mortal de hacerla urgente, de vida o muerte, porque es como el aforo, no entran más carros en la ciudad, no entra un solo carro. Y, justamente esa cantidad de carros que ya no entran más en la ciudad es lo que contamina todo el ambiente, porque son carros viejos que tiran humo, sobre todo transporte público de personas es lo que más tiran vehículos, las motos, hoy día aparecieron cualquier cantidad de motos, creo que hay tantas motos como una buena parte de un porcentaje de carros que hay; han aparecido sin que los controle nadie y las motos se paran al frente de cualquier local de RAPID y de servicio público, están haciendo que crezca una cosa, otro monstruo sin que se controle.

Pero, si dicen que bajaremos la calidad del aire, sin embargo, la aprobación del Impuesto Selectivo al Consumo, que serán beneficiados, es para carros que están usando el B5 y el B20, entonces no sé, yo dije, hay una incoherencia, se está beneficiando a estos carros que tienen esta gasolina.

Después, en el caso del señor Thorne y Tuesta, me parece también, tenían una apreciación muy diferente a esto, no sé, entre ellos el diésel B5 y el 20 con contenido de azufre menor o igual a 50 ppm, (4) señaló lo siguiente: "lo único que estamos haciendo es que estamos balanceando el componente tributario en base a la incidencia del medioambiente. Esto es el objetivo verde. Nosotros como peruanos y como gobierno estamos al 100% comprometidos con el medioambiente".

Pero si leemos entre líneas: "lo único que estamos haciendo es que estamos balanceando el componente tributario en base a la incidencia en el medioambiente", eso ha dicho el señor Thorne en el 2016. Entonces, ¿cómo guardamos coherencia con todo este tema de acá?

Yo supongo que la parte del SAT, que preguntó lo que es transporte, algo que dijo, ya lo responderá el señor Cerna, porque yo he trabajado ese tema y me lo conozco realmente de arriba a abajo, como les dije, desde el gobierno de Alan García, desde el gobierno de Ollanta Humala, con el ministro Trujillo también lo hemos visto actual, con la señora Jara y nuevamente con el ministro Trujillo, con todos hemos visto ese tema puntual.

Que antes de estar mezclado con el tema del medioambiente era el problema la cantidad de vehículos, no entran —por eso es que hay el "Pico y Placa"— más carros. El zanjón es una alfombra infinita, toda hora es hora punta, entonces ¿cómo es ese el principal problema, se ha sumado al tema del medioambiente? Si me lo pueden responder.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Para terminar con la respuesta.

La señora DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL, Giuliana Patricia Becerra Celis.— Atendiendo justamente a la preocupación que menciona, la norma nos da dos opciones: se renueva o se retira el vehículo, están estas dos opciones. La parte de renovación, el escenario ideal sería que si un auto es un auto a gasolina, un auto diésel, se pueda renovar a una tecnología mucho más eficiente y mucho más limpia, podríamos estar hablando de movilidad eléctrica, gas; las opciones son múltiples.

Pero sí también se está considerando la parte del retiro, porque sí es importante también retirar algunos vehículos que son obsoletos y que tienen, sin duda, un aporte considerable en la contaminación. Lo mencioné durante la exposición rápidamente: el 65% de toda esta contaminación viene de los autos que tienen más de 15 años, entonces el desafío importante está en actuar sobre ese tipo de mecanismos.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Una repregunta, porque no me ha contestado si contamina o no contamina.

Alemania ha sido el primer país del mundo, hace un año y medio atrás, con la señora Merkel, han dado 40 años para empezar, después de los 40 años, a trabajar con carros híbridos, con carros eléctricos.

Ya está dispuesto, ya es así, ya se está trabajando, están dando acá 40 años. No estamos tratando sobre un problema del pasado que no salimos del tema porque lo tocamos, lo manoseamos todos con interés pero no se llega a concluir. Entonces ¿cuál es la contaminación en ese sentido?

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

La congresista Lizbeth Robles

Adelante, por favor.

La señora ROBLES URIBE (C21).— Gracias.

No recuerdo en qué fecha salió en un programa dominical sobre el tema de las famosas revisiones técnicas, donde los vehículos de transporte público por lo general pasaban las revisiones técnicas, y uno de ellos recuerdo que mencionó y dijo: "no, solamente me ha sugerido la empresa que lo tengo que pasar, a pesar de que está fallando el motor, a pesar de que está habiendo, tenemos que pasarla nada más". Entonces, ¿qué se está haciendo?

Yo creo que con este tema del chatarreo se está duplicando, porque dice el decreto de urgencia, entonces para qué sacar a las unidades que contaminan el medioambiente o qué función cumplen las revisiones técnicas si sabemos que para el transporte tienen que pasar cada 6 meses. O sea, si todos los vehículos pasan cada seis meses revisiones técnicas y ahora lo queremos sacar o poner dentro del Plan del Chatarreo, entonces ¿cuál de las dos va?, ¿o va la revisión técnica o va el Plan del Chatarreo?, porque no se puede duplicar estas dos funciones.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Congresista Neyra, por favor.

El señor NEYRA OLAYCHEA (FP).— Gracias.

Muy interesante el punto de mi colega. En verdad, a eso me refería, si la revisión técnica simplemente es para beneficiar el negocio de las revisiones técnicas y no hay impacto del tema ambiental, eso tenían que revisarlo, pues. ¿Cómo lo vinculan acá? O da un certificado o una recomendación: "este ya debe ser peligro para el ambiente", marcarle un rojo, un tipo semáforo o algo. Esas son cosas pragmáticas que contribuyen sin hacer mucho.

Acá el artículo 11° dice: "Priorización del destino de los vehículos destruidos. Los programas de Chatarreo priorizan la recuperación y la valorización material y energética de los residuos (reutilización, reciclaje, coprocesamiento, entre otros), siempre que se garantice la protección de la salud y el ambiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 37° del Decreto Legislativo 1278, decreto legislativo que aprueba la Ley de la Gestión Integral de Residuos Sólidos".

O sea, hay vinculación, tiene que ver. Este es un tema integral. Acá nada tiene que ver residuo sólido, es el más contaminante y el más nocivo para la población el pésimo manejo de los residuos sólidos, porque tenemos una ley de residuos sólidos, pero no podemos todavía controlar diez mil toneladas.

Entonces, la pregunta es, porque no están respondiendo las preguntas, o espero que lo hagan por escrito, y si tienen la voluntad de hacerlo también, por ejemplo es: ¿ya tienen previsto?, porque no simplemente hay que dar el fondo para el chatarreo, si para el reciclaje, el procesamiento, cómo vamos a beneficiar eso? Justamente para el medioambiente reciclar esos materiales para no tener materia prima inicialmente y sigamos contaminando, ¿se tiene previsto ya?, ¿quiénes están interesados en esto?, ¿cuál es el punto de equilibrio?, ¿cuál es su negocio? , pero para el beneficio como Estado, o sea, ver los resultados del incentivo que va a dar el Estado, ¿se tiene ese plan?

Porque acá menciona, dice: según el artículo 37° del decreto...Claro, ahí establece los operadores, las empresas, pero hasta ahora, que yo sepa, no existe ninguna empresa de reciclaje porque es un gran problema y que lo sepan, no se puede industrializar el proceso de los manejos de residuo mientras tengamos residuos orgánicos y sólidos mezclados y hacer lo que le da la gana y tirado por la calle, para nadie es negocio.

No controlan a los que recogen la basura; el empleador, que está en el camión, está haciendo su reciclaje individual, informal y atentando contra su salud. Es un desorden, no existe política, no existe ente rector para el manejo del cuidado del planeta ni la salud pública. Entonces eso queda claro.

Claro, acá como son ejecutivos, estamos en interregno, pueden sonreír, pueden dar una información, una salida, se salen por la tangente y han cumplido en haber venido, pero siguen adelante y seguimos conviviendo con los grandes males del mal manejo de los residuos, del aire, del agua, es un caos, y eso hay que aceptarlo. No lo quieren aceptar mientras están en el poder, pero convivamos con eso todavía.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Cedemos la palabra al señor Fernando Cerna Chorres, representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como director general.

Adelante.

El señor REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Fernando Cerna Chorres.— Buenos días con todos; buenos días al congresista Meléndez, coordinador de esta comisión, y a los congresistas que nos acompañan, Alcorta, Neyra y Robles.

Clemente Flores, perdón.

Básicamente voy a hacer una presentación bastante breve, porque ya nuestra colega del Ministerio del Ambiente ha explicado los beneficios que tendría esta norma. Pero vamos a hablar un poco de ¿cuál sería la operatividad?, que es un poco algunas preguntas que han mencionado.

Para eso hay que tener claro que el ministerio tiene una estrategia en tres etapas: la primera etapa, que es el ingreso de los vehículos. El ministerio viene trabajando en la normativa a fin de mejorar los requisitos técnicos que se requieren para tener mejores vehículos que cumplan, por ejemplo, con condiciones de seguridad vial,

que tengan *air bag*, que tengan mejores frenos, que tengan sistemas de estabilidad, a fin de reducir los índices de accidentabilidad en nuestro país.

La segunda etapa es la etapa de la operación, es cuando los vehículos vienen funcionando y vienen brindando el servicio, y ahí en esta etapa está la etapa de las revisiones técnicas vehiculares que aseguren que durante la operación se tenga un buen funcionamiento de los vehículos, la revisión técnica.

Y la última etapa es la etapa, básicamente, la salida de estos vehículos. Luego de que cumplen unos años de antigüedad, lo que se busca es que estos vehículos no sigan circulando, y para eso el Estado hasta ahora no había generado ningún beneficio para lograr esto y es lo que se está regulando y el beneficio que se está generando.

Si podemos ver las estadísticas, la segunda lámina del frente, por favor. Por ejemplo, en la antigüedad vehicular de los vehículos de carga que si vamos a ver vehículos mayores a 25 años tenemos más o menos que el 16% de los vehículos de carga que están en nuestro territorio nacional superan los 25 años, más o menos estamos hablando de 27 000 unidades que están por encima de los 25 años.

Si pueden ver las estadísticas, tenemos en el parque automotor vehículos habilitados hasta 75 años.

Sí.

Estamos hablando solamente acá camiones de carga, vehículos de carga, ¿okay?

La siguiente lámina, por ejemplo, si vemos el tema de los vehículos de transporte interprovincial, los que nos brindan el servicio de transporte público de ámbito nacional, en este caso sí solamente el 7% superan los 15 años de antigüedad, aquí porque además la norma establece que como máximo para brindar este servicio son 15 años. Es por eso que eso limita a que la antigüedad en este sector no haya sido mayor, sin embargo, en el tema de carga no existe un máximo permitido para brindar el servicio. El máximo que sí tenemos, este 7% que representa a 420 unidades.

Pero otra cosa importante que hay que resaltar es la atomización del sector de Transportes, si uno ve, por ejemplo, en el tema de servicio de transporte regular o el servicio de carga, que se ve más claro, en el servicio de carga ustedes pueden ver que los vehículos de mayor antigüedad se concentran en las personas o en las empresas que tienen solo un camión.

Es por eso que en el sector de Transporte de Carga se habla de que es un sector de hombre-camión y más o menos el 86% de los vehículos con antigüedad mayor a 25 años están concentrados en empresas que solamente tienen un vehículo.

Y en el tema de transporte interprovincial, vemos que el promedio de antigüedad en empresas que tienen solo un vehículo es más o menos de 14 años y, sin embargo, si vemos en empresas que tienen 20, 50 vehículos, este promedio de antigüedad baja a 6 o a 7 años.

Vemos claramente que tanto en carga como en buses de transporte interprovincial están muy asociado las empresas con un vehículo o dos vehículos a los altos

índices de antigüedad. Entonces, esta norma tendría un impacto directo en pequeñas empresas principalmente que tienen solo uno o dos buses.

Si vamos al ámbito de Lima, que justo mencionaba el tema de transporte urbano la congresista Alcorta, en transporte urbano, cuando hablamos de buses o Coaster, por ejemplo, que estamos hablando de transporte M3 o M2, tenemos que el 23% de las unidades que brindan este servicio superan los 15 años de antigüedad, tenemos más o menos 2500 unidades y la antigüedad máxima son 30 años.

Si vamos al tema de las combis, las famosas combis que conocemos, que brindan servicio de transporte público, acá la situación es incluso más preocupante; casi el 50% de las combis de Lima superan los 15 años de antigüedad, y estamos hablando de que tenemos más o menos 2000 unidades de combis que superan la antigüedad de los 15 años, y tenemos como máximo combis que tienen antigüedad registradas de 31 años en nuestro registro que tiene el Ministerio de Transportes.

Y, por último, si vamos a hablar de los taxis en Lima, por ejemplo, los vehículos M1, que brindan servicio de taxi, tenemos que el 26% de estos vehículos superan los 15 años de antigüedad, más o menos estamos hablando de 32 000 unidades solo en Lima Metropolitana que superan los 15 años.

Entonces el reto de este programa o de esta norma relacionada con chatarreo es bastante grande, porque el ámbito de aplicación, ámbito de potenciales beneficiarios es bastante amplio. Si solo hablamos de vehículos de taxi, estamos hablando de 32 000, y si sumamos todos los potenciales beneficiarios, porque esto es solamente para vehículos que presten servicio de transporte público, estamos hablando más o menos de 50 000, solo considerando Lima, de 50 000 vehículos que podrían ser beneficiarios de este tipo de programas. Eso genera un presupuesto bastante elevado para poder incentivar que estos vehículos salgan del mercado.

Pero la norma lo que busca regular son dos tipos de mecanismos, los mecanismos que se dan de chatarreo a través de los bonos, o también el mecanismo, por ejemplo, ya existe la norma, para que la policía pueda llevar al depósito los vehículos que están abandonados en la vía pública y estos vehículos puedan ser chatarrizados también.

Pero entonces lo que no existía era el mecanismo por el cual la policía pueda llevar a una planta de chatarreo estos vehículos, entonces esto va a complementar el chatarreo voluntario a través del bono o el chatarreo obligatorio, que ya la policía tiene autorizado; o también está saliendo un decreto de urgencia, en estos días, donde una de las provisiones es que aquellas municipalidades provinciales, la ATU o Sutran que tengan vehículos que tienen sanciones firmes mayores a 30 días tendrán la posibilidad también de llevarlo a una planta de chatarreo, y esto también se podrá efectivizar a través de este reglamento.

Entonces, bueno, los beneficios ya no voy a hacer incidencia, mejora la calidad del aire, disminución de los accidentes y evita que los vehículos, que son antiguos en Lima, normalmente lo que sucede, se lo llevan a regiones y continua la cadena, en vez de que esos vehículos salgan del parque automotor.

Sí, esos vehículos van al chatarreo...

Disculpe.

Ah, bueno, los que se llevan a provincia no se puede evitar, como usted dice, porque no está prohibido, pero la intención con esto es que una vez que chatarremos los vehículos evitamos que estos vehículos se revendan y se manden a provincia, entonces esas personas accedan al beneficio, al bono, y (5) se disminuya un vehículo antiguo.

Entonces, básicamente lo que vamos a hacer en el reglamento es crear las entidades de chatarreo. Estas entidades de chatarreo van a tener dos autorizaciones; una autorización por parte del Ministerio de Transportes, a fin de que la Sutran posteriormente pueda fiscalizarlo; y, otra autorización por parte del Ministerio de Ambiente, con el objetivo de asegurar el buen manejo de los residuos sólidos y que la OEFA también pueda fiscalizar este tipo de plantas y se asegure que las autopartes efectivamente sean chatarreorizadas.

Adicionalmente, vamos a establecer las condiciones para crear programas.

Cabe resaltar quiénes son competentes para formular programas de chatarreo. Las municipalidades provinciales, la ATU, y el MTC son entidades que pueden formular programas.

Hay que establecer claramente que hay aquí hay tres instrumentos: La ley, que nos habilita a generar estos incentivos; el reglamento, que va a establecer el procedimiento de cómo se crean estas entidades chatarreorizadoras; y los programas.

Una vez que tengamos el reglamento, la ATU, el MTC o las municipalidades provinciales podrán presentar un programa ante el Ministerio de Transportes y dirán: "En mi provincia lo que quiero es atacar al transporte público de buses. Y de buses he hecho un diagnóstico, más o menos la flota supera los 25 años, y quiero beneficiar a 200 o 300 buses".

Eso cuesta 30 millones o 40 millones. Y eso se remite al Ministerio de Transportes. Y en función de los fondos que disponga a través de presupuesto público del MEF, que, como había comentado Giuliana, para este año se han destinado 80 millones, pero también lo que establece el decreto de urgencia que se podrán recibir fondos de cooperación internacional o donaciones que permitan incrementar este fondo, o que el Ministerio de Economía a través del Presupuesto Público pueda incrementar a año mayores fondos a fin de retirar más vehículos del parque automotor.

Una vez que se formulan estos programas, el Ministerio los evalúa. En función de la disponibilidad presupuestal, se aprueban los programas. Una vez que se aprueban, los vehículos que van a ser chatarreorizados tienen que cumplir que puedan llevar estos vehículos por sus propios medios a las plantas chatarreorizadoras que no tengan medida de embargo o judicial, y que este vehículo no haya sido vendido en el último año.

Lo que no queremos provocar es que se generen negocios complementarios simplemente para obtener el bono. Y una vez que se cumplan esos requisitos, estos vehículos serán destinados a la planta de chatarreo, se hará el proceso de desguace del vehículo, se le otorgará el bono a la empresa o a la persona beneficiaria, y se

registrarán en la plataforma del ministerio los vehículos dados de baja y que han sido chatarrizados.

Vamos a tener un sistema a nivel nacional en el cual todo el mundo va a poder obtener la información, porque lo que queremos es que esto sea un mecanismo transparente.

Como Ministerio de Transportes hemos hecho una primera estimación, porque hemos empezado el trabajo para formular un primer programa de chatarreo. La intención es que una vez que salga el reglamento, lo más pronto posible poder utilizar estos 80 millones de soles.

El Ministerio ha hecho un primer programa para transporte de carga para camiones. Hemos hecho un estudio donde hemos podido establecer cuánto sería más o menos el bono que se le podría entregar a los transportistas.

Como mencionó la congresista Alcorta, este bono va a estar en función de la antigüedad del vehículo. Un camión de 10 años o 15 años no va a recibir lo mismo que un camión de 25 o 35 años.

En base a ese estudio, aproximadamente se ha estimado que el bono promedio podría estar alrededor de los diecisiete mil dólares por camión. Si solo usamos los 80 millones, esperamos que esta cifra se esté incrementando, y hay que ser consciente que no solo para transporte de carga sino también de transportes de pasajeros, en este primer programa se podría beneficiar a 1300 camiones, con una estimación de 17 000 dólares.

Igual, los estudios dirán "para taxis los bonos serán menores". "Para buses y combis los montos variarán". En función de eso se sabrá cuántas unidades vehiculares se pueden retirar del mercado.

Muchas gracias.

El señor COORDINADOR.— Congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— El tema de las revisiones técnicas lo hemos tocado desde el comienzo. Una cosa que está ahí vaga, en nada, y nadie revisa las revisiones técnicas porque todo el rato son denunciadas y vemos vehículos con revisión técnica, con su tarjeta ahí, y no pasa absolutamente nada. Ese es un punto importante.

El tema de los cambios de 15 años, pero además... Puede haber un carro que se saque de seis años, pueda haber un carro que tenga seis años y esté en pésimo estado. Tiene que haber un reglamento para esta situación del chatarreo.

Si hablamos en forma general, hay que sacar —invento— trescientos mil carros del parque automotor, los que tengan 16 años para atrás. Pero hemos dicho, habrá escalas, los que tengan 10 años, 15 años, ocho años, seis años. Y puede haber carros que tienen seis años que están siniestrados y están en pésimas condiciones de fondo y forma.

Cuando uno viaja y sale fuera del país y ve los taxis que hay en otros países, es una envidia. Carros en perfectas condiciones, todos iguales. Los choferes bien puestos. O sea, un reglamento bien amplio y bien estricto tiene que ser.

Los vehículos para el chatarreo, que van al depósito o los que están en las calles, personalmente hice la gestión con Bienes Nacionales, el ministro Moran lo sabe, y el ministro de Transportes también lo sabe, Trujillo lo sabe... Yo conseguí los terrenos... Están yendo a una reunión a Bienes Nacionales, de cantidad de terrenos enormes que tienen, para que el municipio y todos los carros que pueden agarrar Alfonso Ugarte, la Panamericana Norte, la Abancay y todos, todos los que tienen papeletas y deben a mil vírgenes y que no tiene esto, todos se van estos depósitos.

Tan fácil como ir a Bienes Nacionales a una reunión, una única reunión no 100, ni acuerdos de mesa, y conseguir los terrenos. Se los conseguí dos. Me parece que uno está en Ventanilla, inclusive para el Ministerio del Interior y para la Municipalidad de Lima, porque tienen operaciones diferentes y se complementan.

O sea, si el alcalde se para en la avenida Abancay con cuatro grúas y se lleva todo lo que no tienen, se van a este depósito.

El Ministerio del Interior, todo lo que tenían las comisarías en las calles, en las zonas residenciales, de viviendas, para sacarlos de esa zona y llevarlo. Se nos dieron dos depósitos.

Y el Estado ha incautado cualquier cantidad de terrenos. O sea, a la operación, esta de narcotráfico... No me acuerdo, en la época del general Hananel, por ejemplo, en Ica se sacaron montones de terrenos, grifos; venía plata del Vraem de los hermanos Quispe.

Entonces, hay cualquier cantidad de terrenos, es cuestión de averiguar en Bienes Nacionales y ver qué es lo que se tiene.

El problema no solamente es en Lima, sino es a nivel nacional. Cuando usted dice que los carros se los llevan a provincias, para, y hay empresas... No es un escape. El problema es a nivel nacional. Y me imagino que habrá provincias, departamentos que tienen más dificultades, me imagino el norte tiene dificultades, es terrible. Lima es el peor.

En Puno hay un tráfico terrible de carros robados, por ejemplo. Cualquier cantidad de carros robados. Camionetas que pasan, robadas ahí, y pasan con el visto bueno de autoridades.

¿Por qué no promover entre los dueños de taxis o microbuses pequeñas empresas? Porque si reemplazar los carros con el chatarreo... Sacamos trescientos mil para que entren doscientos mil, estamos en la misma vaina, en el mismo problemón. No hemos hecho absolutamente nada.

El tema no solamente es contaminación sino también hay el tema de la cantidad de vehículos que ya no entran más en Lima. Es un tema de aforo. ¿Por qué no ayudarlos a promover pero cosas en paralelo concretas?

Eso lo hemos hablado con la ATU con la anterior señora, ahora con María Jara, con los ministros, con el mismo Trujillo, para formar pequeñas empresas de taxis y que puedan rotar.

Después todos los carros que hacen servicio de colectivos, que formen empresas, con turnos rotativos para que todos tengan el mismo ingreso a la semana. Ellos se organizarán, pero habrá tres turnos. La idea es que todos tengan ingresos económicos similares porque hay horas mejores de ingresos que otras no lo son.

El tema no solo es el tema de carros y el ambiental, estamos viendo el tema puntual del chatarreo. Pero contaminación viene a ser prácticamente todo, por todas partes. Pero el chatarreo es algo que viene de atrás, y tiene que hacer revisiones paralelas.

Nos hubiera gustado que en las exposiciones de ambos nos trajeran... Porque criticamos, pero en mi caso hago propuestas también, están hasta por escrito, es más, las tenemos hasta en el noticiero. Las revisiones técnicas alguien tiene que revisarlas, y parece con otro tipo de sistemas, multarlas, pero alguien tiene que hacer.

Si nos quejamos todo el mundo de todo, no hacemos nada. El tema es que ustedes son las autoridades y son los que tienen que hacer, y ustedes deberían fiscalizar, contribuir.

Los ministros no vienen solamente al Congreso interpelados o vienen citados. Los ministros nos piden reuniones y los invitamos para hacer mesas de trabajo. En la Comisión de Defensa han venido todo el tiempo a hacer trabajos sobre el tema de seguridad. Transportes, igual. Vienen a trabajar, se arma equipos de trabajo, no solamente vienen a ser interpelados, citados o por cualquier cosa, ellos también piden venir, están en el Pleno.

La ministra Fabiola Morales vino porque se le ocurrió un día. Pidió venir al Congreso, estuvo en el palco presidencial, participó de todo el proyecto de ley de la reforma agraria y la invitamos a bajar y le dijimos que si quería hablar. Estaba inclusive en gin. Bien, ponte gin, nomás trabaja y expones. Lo hico y la recibimos muy bien. Cada cosa también en su sitio, ¿no?

Entonces, sí queremos saber propuestas, más que el *Power Point*. El papel resiste todo. Nosotros también tenemos papel. Pero soluciones también al costado.

Yo los he planteado, alternativas. Bienes Nacionales tiene terrenos, tiene casas, tienen garajes, están todos embargados. Ahí hay que buscar cosas. El sacar carros para poner otra cantidad de carros más o menos similar, estamos en el mismo problema.

El tema del chatarreo no solamente involucra a carros más antiguos. Hay carros que tienen cuatro años y están en pésimo estado.

No sé qué fue con los carros que cambiaron el timón de un lado al otro. El Perú lo que tiene que aprender es a hacer las cosas bien, desde el principio, no zurcidos de propuestas de todos nosotros que somos pasajeros en el ambiente, tanto ustedes como nosotros somos pasajeros, estamos acá pero después vendrán otras personas, pero tiene que haber una política de Estado completa.

La pregunta es. ¿Qué necesitan de nosotros, para apoyarlos?, para trabajar, y eso hemos hecho todos. Para compartir, con eso termino:

Entre la Policía, la Fiscalía y el Poder Judicial era un echarse la culpa entre todos, cada vez que agarraban a un delincuente, a un violador o a un pegalón. La Fiscalía lo soltó, el policía no hizo bien el expediente y el Poder Judicial lo rechazaba porque estaba mal armado.

Bueno, acá están los tres. ¿Qué necesitan ustedes para armar las cosas y hacerlas todas bien, para que el Poder Judicial no rechace al fiscal, el fiscal no rechace a la Policía? ¿Cómo hacemos para trabajar todos? ¿Qué necesitan de nosotros.

Yo he sacado dos leyes del señor Basombrío, que las propuso cuando era ministro del Interior. También se viene para eso.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Congresista Robles.

La señora ROBLES URIBE (C21).— Preguntaría hasta cuántos años van a tener la circulación estos vehículos.

Por lo general, estos vehículos, como lo he visto en los decretos, a veces lo envían hacia provincias, los más antiguos, por ejemplo de empresas que hacen de rutas largas sobre todo.

Lo tienen un tiempo acá, luego lo vende, y en provincias son los que compran y sigue circulando en las provincias, sobre todo en este tipo de taxis los *stations* que si vemos no están en buenas condiciones.

Hago la repregunta. Si se dice que este decreto de urgencia es para sacar a las unidades que contaminan el medio ambiente, ¿qué función cumplen estas revisiones técnicas, si sabemos tienen que pasar cada seis meses para transportes?

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Congresista Neyra.

El señor NEYRA OLAYCHEA (FP).— Reforzando la pregunta de mi colega.

Lo que dice el artículo 1°, objeto, por eso es que todo lo que estamos comentando es pertinente.

El presente decreto de urgencia tiene por objeto establecer medidas para promover el chatarreo como mecanismo, dirigido a la renovación o retiro definitivo del vehículo del parque automotor.

¿Cuánto es el parque automotor? dos millones, como nos acaban de decir, aproximadamente, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales que afectan a la salud pública, así como contribuir a reducir la siniestralidad de las vías públicas y el resguardo de la seguridad vial.

Eso es importantísimo. En eso no hay ninguna duda.

Por eso decíamos que si van a ver el tema del efecto invernadero, al menos tengamos indicadores para ver que el esfuerzo que está haciendo, los ochenta millones, qué porcentaje de contribución en ese sentido tiene. Hicimos esa pregunta y no la han respondido. Si lo tienen, lo harán por escrito.

Por ejemplo, porque estamos viendo que ayer hemos discutido que para los de transportes de carga van a tener un beneficio de la devolución (6) del Impuesto Selectivo al Consumo, y hoy día están privilegiando a mil trescientas unidades para ese grupo que tiene unidades de transporte de carga.

Así es lo que interpretamos, es lo que acá dice, y es lo que fácticamente lo entiendo.

Por ejemplo, las mil trescientas unidades, claro, han dicho que con ochenta millones, son mil trescientos, priorizando a los de carga, pero también a los taxistas, combis, llegará, en general, pero vayamos a los indicadores para que la población tenga un horizonte de ver la gran contribución para la contaminación.

Por ejemplo, esas mil trescientas unidades representan, del universo, dos millones de unidades, 0.065%. Y les pregunté también ¿cuál es el volumen de consumo al año del combustible?, porque todos los combustibles contribuyen negativamente en mayor o menor grado a la contaminación.

Entonces esos indicadores es bueno saber para ver el esfuerzo que se está haciendo de los ochenta millones, como decía mi colega Lourdes, a lo mejor no es suficiente y solo decidir que no sean ochenta millones, pues, que sean doscientos millones para que no contribuyan, no solamente resuelvan el 1% del universo porque todos los carros son contaminantes; los mototaxistas que están como plagas por todo lado, qué otras medidas más se pueden hacer.

Entonces eso es a lo mejorar 1%, y si tiramos en diez años será 0.6%, entonces, ¿cuántos años necesitamos? Mil años para poder contribuir un 50% al tema ambiental, entonces eso es. Y por qué nos expresamos de esta forma, porque acá menciona pues “el desarrollo sostenible, la COP 21”.

Acá nos dicen en su considerando es bien pomposo, pero en la acción es muy enano, es muy enano, entonces está muy bien, es un inicio, pero dígame en 20 años cuánto vamos a bajar, nos están hablando del efecto, pero no desde el inicio de este programa porque este es un programa.

Entonces, queremos esa proyección porque estamos frente a instituciones de Estado, no estamos acá entre que opinan un consultor, que opina para este detalle, no, porque si se están metiendo en el tema del cambio climático es un tema de Estado, pero díganos qué va pasar en 20 años; como decía la congresista Lourdes, este es un tema chatarreo que viene de hace tiempo y no tenemos resultados. El tema de la basura también tenemos años y cada vez es peor, mientras más población, más consumo, se empeora la situación; entonces, qué hacen los entes rectores, qué hacen esta política de Estado.

Entonces, eso es lo que quería resaltar para que nos diga sobre todo del combustible, porque cuántos combustibles al año los volúmenes, y además otro problema que tenemos que causa es la demanda de transporte, la demanda es

transporte; o que nos diga que cuando tengamos seis líneas de tren va a bajar esto porque eso va ser más impactante que el chatarrero, va ser mucho más impactante.

Entonces, digan: en 15 años vamos a proyectar la contribución de la reducción del efecto invernadero, tanto; esos datos tienen que decirlo para que la población tenga esperanza de que algo está iniciando.

Y termino con esto.

No importa si esto demora veinte años, lo que estamos reclamando es que en diez años, digamos, nos falta diez años para lograr la gran meta; en 15 años, nos falta cinco años; y cuando lleguemos a 20 años, hemos cumplido la meta. Pero acá no dice, acá simplemente nos dicen cositas del 0.65% que necesitamos mil años para poder llegar al 100%

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Congresista Alcorta, adelante.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Por qué en la propuesta del chatarreo, por ejemplo, no incluyen la posibilidad de promover ustedes —no tengo la solución—, pero promover, orientar, articular, coordinar con empresas de carros para que a la hora del chatarreo en vez de que el carro cueste en promedio diecisiete mil dólares, que es lo que han dicho ustedes, diecisiete mil dólares ¿me parece?, entonces vean la forma de coordinar con las empresas de venta de carros comerciales, cualquiera de ellas, para que formen grupo, entonces en vez de que el carro te cueste diecisiete mil y que venga con aire acondicionado, que venga con todo, te cueste pues doce mil porque no le estás comprando un carro, estás comprando cuarenta mil carros, cincuenta mil carros, cien mil carros.

Es como la compra de los patrulleros, tú compras un carro Nissan común y corriente te cuesta...dijeron diecisiete mil, nosotros habíamos sacado el precio que costaba quince, pero si lo pones en el contrato te cuesta dieciocho; si pones todo te cuesta 25, vamos a ser bien generosos, te compro cinco carros ¿cuánto me los dejas?, te compro cincuenta carros ¿cuánto me los dejas?, te compro doscientos carros, trescientos carros me darás pues por cada treinta mil carros, me darás pues un carro más, me rebajarás las cosas.

O sea, te estoy comprando prácticamente la producción, entonces ayudar para que este bono alcance para todos, ayudar a que este precio baje para que se beneficie más gente, y ayudar a que esto sea un estímulo también; o sea, la crisis —como le digo— va acompañado de sugerencia, de situaciones como estas de acá.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Va a responder algunas preguntas, observaciones el señor Fernando Cerna.

Adelante, por favor.

El señor DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL, Fernando Cerna Chorres.— Muchísimas gracias.

Solo empezando con la última observación de la congresista Alcorta, sí mencionar que el decreto de urgencia deja la posibilidad que, de repente, la persona no quiere recibir el bono, el dinero, simplemente ese bono o ese dinero puede ser utilizado como una cuota inicial para adquirir un nuevo vehículo.

Esa posibilidad el decreto de urgencia lo deja abierto, y reglamentariamente seguramente se va a desarrollar más en detalle y se tendrán que trabajar programas con instituciones financieras para generar ese producto en los bancos a fin de que puedan ser aceptados.

La señora

.— (Intervención fuera de micrófono)

El señor DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL, Fernando Cerna Chorres.—

Sí, tal vez para taxis, de repente podría ser un poco más sencillo, sí. Para camión y buses es un poquito más difícil, pero para taxis podría ser una buena opción.

Algunos comentarios que hemos recibido en el tema de las inspecciones técnicas vehiculares, mencionar que en el decreto de urgencia seguramente vamos a venir a exponer en los siguientes días también porque se aprobó en Consejo de Ministros y se va a publicar ya pronto.

Y una de las condiciones o unas modificaciones que está haciendo respecto a las inspecciones técnicas vehiculares son dos: La primera, es que se está incorporando una acreditación por parte de Inacal, a fin que inspeccione que todos los instrumentos o todos los equipos utilizados para las inspecciones técnicas vehiculares estén debidamente calibradas y realicen una correcta verificación del funcionamiento de los vehículos.

Y por lo tanto, Inacal así como Sutran será una entidad que podrá supervisar a estos Centros de Inspección Técnica Vehicular.

La segunda modificación importante que se está haciendo es que se está incluyendo para los vehículos de transporte público; tanto para la empresa y para el conductor, se está estableciendo una sanción penal que va entre uno y tres años si no cuentan con SOAT y no cuentan con CITV para prestar el servicio de transporte público.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Al personal que lleva a cabo la revisión técnica también hay que multarla, controlarla, son de terror. Eso, sobre todo, le pasa la plata por debajo de la maletera.

El señor NEYRA OLAYCHEA (FP).— En la revisión técnica, está bien que Inacal, el Instituto Nacional de la Calidad intervenga, vea los aparatos que cumplan, eso está muy bien, eso va a certificar, va a acreditar; eso está perfecto.

Pero lo más importante sería la información que genera, las observaciones que generan, eso es mucho más valioso porque vamos a aplaudir porque tienen los mejores aparatos y son eficientes y en calidad. No, yo quiero la información, este carro tiene ocho años, ya tiene problemas en emisión, baja calidad, en el tubo de escape; y esa información ahora con tanta tecnología que tenemos es tan sencillo, es tan sencillo.

Entonces esa información que vaya al ministerio y sacar las estadísticas, transparentar y decir: "Hay un porcentaje, la tendencia tal es peligroso, los carros se mantienen", ahí tiene que intervenir la autoridad por el bien del planeta, por el bien de la salud pública, por el bien de la seguridad vial. Eso es más importante que... Está muy bien lo que va a hacer Inacal, perfecto, esa es la entrada, y los resultados, la salida, cómo lo procesamos y en qué beneficia al ciudadano.

Gracias.

El señor DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL, Fernando Cerna Chorres.—

Sí. Y complementario...

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista Neyra.

Sí, adelante, por favor.

El señor DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL, Fernando Cerna Chorres.—

Complementario a eso mencionar que también en el decreto de urgencia hay una medida complementaria, que no lo había mencionado, es que por primera vez se está incorporando como posibles personas sujetos de sanción a los postulantes, por ejemplo, en el proceso de emisión de licencia de conducir.

Pero también al personal que labora en las entidades complementarias —valga decir— centros médicos, por ejemplo, médicos que pueden ser sancionados, efectivamente, por no haber hecho una evaluación correcta; pero también el personal técnico que labore en los Centros de Inspección Técnica Vehicular, en los cuales pasen una revisión expresa, una revisión fantasma, y efectivamente no se verifique que se haya hecho el proceso de inspección.

También se está incorporando sanciones para ellos, y recogemos la recomendación del congresista Neyra con respecto a la información.

Otro tema que se mencionó fue de los terrenos para el "chatarreo".

En el decreto de urgencia se incorpora —eso vamos a presentar— un tema importante: La ATU y Sutran no tenían competencias para el manejo de depósitos; a través de este decreto de urgencia se está incorporando la posibilidad que lo administren directamente o a través de terceros, sí, pero ya empiezan a sacar vehículos, a detener vehículos y ahorita lo que tienen que hacer es convenio con la Municipalidad de Miraflores, San Borja porque no cuentan ellos con depósitos propios y la intención es que ahora puedan contar con depósitos propios y coordinar con la SBN, efectivamente, para la transferencia de los terrenos.

Pero esto se va a complementar con lo que había mencionado el decreto de urgencia, que si está por más de 30 días, estas instituciones tienen la posibilidad de llevarlo a una planta de chatarreo y generar espacio para que nuevos vehículos puedan ingresar, porque tampoco la intención es tener un cementerio de vehículos que finalmente no solucionen el problema.

Y luego otro tema importante que seguramente vamos a trabajar, estamos trabajando en una propuesta de proyecto de ley, cómo evitamos que —como

decían— los vehículos que están en Lima, después vayan a regiones y continúen y trasladamos el problema. Y eso tiene que ir —en el ministerio creemos— con una reforma tributaria, porque lo que tenemos ahora es que los vehículos nuevos tributan más que los vehículos antiguos.

Entonces, la única forma de fomentar que ese vehículo, efectivamente, salga y él por propia voluntad lo lleve a una planta de "chatarreo" y reciba tres mil dólares por su vehículo, es hacer que tributariamente ese vehículo le cueste más a esa persona. Si a una persona por impuestos le cuesta mil dólares o dos mil dólares al año, va a preferir llevarlo a una planta de "chatarreo" y voluntariamente cerrar el circuito.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Interrupción, presidente.

Claro, coincidimos, ¿por qué?, porque no es posible que los carros nuevos que ya no contaminan, no tienen nada y paguen impuestos; y, los carros que tiran humo, ensucian, tienen el timón pésimo, todo es una porquería, tienen [...] y no les pasa nada. Es al revés, eso hay que implementarlo inmediatamente, eso hay que hacerlo ya, ya.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Congresista Robles.

Adelante.

La señora ROBLES URIBE (C21).— Bueno, una sugerencia también o recomendación.

Quizás se debería considerar las condiciones básicas estandarizadas por tipo de vehículo, antigüedad y uso que puedan tener y esto se podría considerar frente a la gran cantidad de vehículos que ya pasaron por antigüedad máxima permitida para su circulación, que se registran por única vez programando tanto por fecha la presentación de su vehículo, y con esto justamente poder brindarles el beneficio por la cesión de sus unidades.

Y de no inscribirse, se les retiraría igual del parque automotor, eso sería como una pequeña sugerencia.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Cedemos el uso de la palabra a los funcionarios del Ministerio de Economía y Finanzas, al señor Paolo Agreda Zamudio; y también saludamos la presencia de la funcionaria Melissa Marengo Serrano.

Adelante, por favor.

El señor AGREDA ZAMUDIO, Paolo.— Gracias, presidente.

Voy a ceder la palabra a la señorita Marengo, que es especialista en políticas públicas ambientales del Ministerio de Economía.

El señor COORDINADOR.— Gracias.

Adelante, señorita Melissa.

La señora ESPECIALISTA EN POLÍTICAS PÚBLICAS AMBIENTALES DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA, Melissa Marengo Serrano.— Buenas tardes.

En primer lugar, agradecer los comentarios de los congresistas aquí presentes que están muy bien recibidos y estamos tomando nota de ello para nutrir la propuesta de reglamento de este decreto de urgencia.

Básicamente y muy puntualmente nuestra intervención es para comentar que este decreto de urgencia surge de un proyecto de ley que fue presentado originalmente en el Congreso de la República y que luego fue trabajado a través de decreto de urgencia con colaboración del Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Transportes y por nuestra parte.

La participación de esta dirección está puntualmente relacionada con verificar que la propuesta normativa cumpla con asegurar la internacionalización de externalidades negativas al ambiente, que es lo que hemos verificado en este decreto de urgencia y que es parte también de la *Nationally Determined Contribution*, que es para las contribuciones nacionalmente determinadas de cambio climático que es un compromiso que tiene el sector Transportes y el sector Ambiente, de cara a la COP.

Básicamente esa ha sido la intención que tenemos como ministerio y estamos en coordinación constante con ambos ministerios, tanto para esta medida como medidas complementarias como han señalado nuestros colegas anteriormente; la norma no anda por sí sola, es un conjunto de medidas que se están adoptando, una de ellas es este decreto de urgencia, pero hay otras en cartera también que contribuyen al mismo objetivo, y básicamente en ese sentido van las coordinaciones con el Ministerio de Economía.

Gracias. (7)

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias. Si algún colega congresista... Congresista Neyra, por favor.

El señor NEYRA OLAYCHEA (FP).— Para precisar el comentario que hice, lo tome a bien la doctora Giuliana, que es el tema de calidad ambiental.

Va a haber un Congreso complementario, o sea, va a continuar. Los proyectos que hemos presentado ahora deben continuar. Y acá el Proyecto 3629, que tiene opinión favorable de Minam, como OEFA, Digesa, solo que cuando hablamos de residuos sólidos, créame, hay mafias que no quieren que esto se ordene, porque cómo es posible que todos los municipios firmen contratos por cuarenta mil, ochenta mil para el recojo de los servicios y la pregunta es, ¿adónde llegan esas diez mil toneladas? ¿Dónde se dispersa? Pero sí se paga por recoger ese volumen contratado, hay un contrato para ello que no cumplen con los camiones, y quién es el responsable. Y justamente hablando con la OEFA, nos dimos cuenta que había un vacío en la ley.

Acá por poner: proyecto de ley que incorpora los artículos 84° y 85° en el Decreto Legislativo 1278, que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y cuáles son esos artículos, porque faltaba tipificar exactamente el delito. Todas las

entidades coadyuvan con el Ministerio Público para el cumplimiento de lo establecido en la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y su reglamento. Cuando dentro de sus funciones las entidades presuman la existencia de un delito, deben correr traslado al Ministerio Público para que inicie las investigaciones correspondientes bajo responsabilidad.

La imposición de sanciones administrativas se aplica con independencia de las responsabilidades civiles o penales, según sea el caso en resguardo de la salud pública, ecología y el cuidado del medio ambiente en el territorio nacional.

Y el artículo 86°, vigilancia ciudadana. Las autoridades competentes deben facilitar el ejercicio de la vigilancia ciudadana y el desarrollo de los mecanismos de denuncia a infracciones de la normatividad establecido en la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y su reglamento.

¿Por qué? Porque delito ambiental está tipificado como delito penal, en nuestro código existe, pero en la ley había ese vacío. Si hoy en mi barrio veo un carro que está años ahí donde los perros que hacen su tontería, hacen todo, hay que denunciarlo, así como a tantos vecinos que dejan la basura, hay que denunciarlo.

Entonces esto es un boom insumo para un decreto de urgencia, gánense los porotos el Ejecutivo, eso es fácil para contribuir, ayudar a la OEFA, ayudar a todos para que esas diez mil toneladas de basura tengan un buen puerto en protección de la salud pública.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Yo quería hacer una pregunta, en este caso al ministerio de Transportes y Comunicaciones, creo que lo mencionó la congresista Robles, con ese decreto de urgencia, ¿cuál va ser la vida útil del vehículo, o sea si compras un vehículo, cuántos años va estar circulando, en qué momento se corta?, uno.

Y por otro lado, los vehículos que se van a ir, lo sacan de Lima, pero se pueden ir a provincia, ¿cómo se está controlando?, ¿cuáles son los mecanismos que se está previendo para evitar eso?

Y tercero, en tema de las empresas que hacen las revisiones técnicas, ¿cuál es el trabajo, la supervisión que hacen a la semana, diario?, ¿cómo sería para evitar que pasen pues empresas y coimean al representante, al funcionario de esta empresa y vehículos que no reúnen las condiciones, pero en los papeles reúnen las condiciones?

Para evitar ese tipo de cosas, ¿qué se está haciendo? ¿Cómo se está haciendo ese seguimiento para no tener esos problemas que actualmente tenemos?

Y por otro lado, yo quiero saludar realmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por supuesto al ministro Edmer Trujillo, por haber sacado ese decreto de urgencia que va a ayudar muchísimo a evitar los problemas de accidentes de tránsito, porque no vamos a tener combis asesinas, creo que es un poco el gran problema lo que pasa en Lima para evitar eso y la contaminación, como

lo ha mencionado que más del 60% son los vehículos los que contaminan, y es importante esta medida que está sacando el Ejecutivo.

Por favor, si me puede responder al respecto.

Gracias.

El señor DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL, Fernando Cerna Chorres.—

Solamente sobre el tema. La norma, el decreto de urgencia del chatarreo, de por sí, no va a establecer un año máximo de antigüedad permitida para circular. Ya existe la normativa y la normativa para transporte de pasajero es 15 años, y si es un servicio de ámbito nacional, la supervisa la Sutran, o si es un servicio de ámbito regional, las Direcciones Regionales de Transporte.

Básicamente en el tema de pasajeros, así lo haga en Lima o se lo lleve a regiones no está permitido y la labor de fiscalización tiene que evitarlo. En el tema de vehículos particulares o vehículos de carga es donde no existe un límite máximo de antigüedad, y por eso lo que decíamos es que la única manera de forzar voluntariamente la salida de los vehículos es encareciendo tener ese vehículo, y para eso es revertir o invertir la lógica de la política tributaria a fin de que los vehículos antiguos puedan pagar más y que ellos voluntariamente digan "me sale más barato coger los tres mil dólares que me da la planta de chatarreo y comprarme uno nuevo a yo seguir pagando impuestos más caros".

Y sobre el tema de los Centros de Inspección Técnica Vehicular, sí efectivamente la Sutran mensualmente hace una visita a todos los centros de inspección de manera anónima y aleatoria, y adicionalmente lo que sí tenía algunas restricciones es que se ponían sanciones a las plantas de inspección técnica vehicular, pero ese profesional que trabajaba ahí se iba a trabajar a otra y la mala práctica continuaba, entonces ahora con este decreto de urgencia, que seguramente en las próximas semanas nos convocarán para explicarlo más en detalle, también se pone una sanción a este profesional y no va poder volver a trabajar en ningún Centro de Inspección Técnica Vehicular a fin que esta mala práctica no continúe.

El señor COORDINADOR.— Congresista, Robles. Adelante por favor.

La señora ROBLES URIBE (C21).— Gracias.

En un reportaje que hemos visto el empleador lo hizo muy bien, o sea, dio a conocer a la empresa. Yo considero que a quién se le tiene que sancionar no es a la persona que hizo muy bien su revisión, sus trabajo, si no es a la empresa, porque cuando él denuncia y dice: "Yo le comuniqué a mi supervisor y mi supervisor comunicó a los dueños de esta empresa" y ellos dijeron: "O te quedas calladito o te botamos", y lo botaron.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista Robles.

Congresista, Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Gracias.

Hay de las dos cosas: el que hace la revisión y lo ha sacado por televisión, o sea, le ha sacado el *Canal 2* y el *Canal 5*, lo he visto en *Panorama*, cuando han sacado que le pasan la plata por lo bajo y probablemente ni siquiera el dueño se entera, es cachuelo del revisor, eso es una excepción.

Lo otro es en los colectiveros, ¿qué es lo que más hay en las pistas? Colectivos, taxis, microbuses, más que carros particulares que también hay. Entonces, los colectiveros por ejemplo, porque hay cosas que también han ido con el comportamiento de la población, prohibir una serie de carros.

Hay gente que viene en el Metropolitano -estoy inventando- por Wilson-Tacna, de ahí toman su colectivo que los lleva hasta el otro lado de Abancay -estamos hablando de 14, 15 cuadras- entonces hay que resolver el tema es haciéndoles empresas, que los microbuseros, los ejecutivos hagan las empresas con turnos para que todos puedan tener igual que los ómnibus. Una combi ¿cuánta gente carga?, 12 personas, 14 personas con todas de la ley. Un ómnibus ¿cuánto carga?, 80, 100 personas, 5 por 6, 12, 60 personas, 80 personas, un bus, hasta más de repente.

Entonces los estamos aliviando con 6 combis en la calle, pero empresas que todo salga... El negocio es bueno cuando todas las partes salen contentas: el dueño de la empresa, los choferes, los dueños de los carros, el Estado en cumplimiento de sus obligaciones y la población que es el usuario de los vehículos.

Las cosas funcionan cuando todos salen contentos, y es fácil de manejar eso.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Sí, adelante señor Fernando.

El señor DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL, Fernando Cerna Chorres.— Sí, solo para responder las preguntas de la congresista Robles.

Efectivamente sucede de las dos situaciones, donde a veces el profesional comete una mala práctica y va a estar en un registro e impedido de laborar en otro centro de inspección: pero en el otro caso, donde los dueños sean los responsables, lo que se está poniendo también en el decreto de urgencia son impedimentos. Quiere decir que estos dueños o estos socios no podrán volver a abrir un nuevo Centro de Inspección Técnica Vehicular, en realidad ni siquiera participar en cualquier otra labor del transporte, por ejemplo, si estos quieren abrir después una empresa de transportes o quieren abrir un centro médico o una escuela de conductores, tampoco podrán hacerlo, porque han demostrado que no son fuente confiable para el sistema seguro de transporte que se quiere.

Y sobre el tema de la asociatividad, es importante resaltar que efectivamente las cifras demuestran que aquellas empresas o personas que solo tienen un vehículo, dos vehículos, tres vehículos, los niveles de antigüedad son mucho mayores y los niveles de accidentabilidad también. Cuando las empresas se empiezan a asociar estas cifras van a cambiar radicalmente.

El señor COORDINADOR.— Yo sugiero en el caso de Sutran que van y fiscalizan a las empresas, las que hacen las inspecciones técnicas, podría ir de repente un

grupo de Sutran pero sin el chaleco. Ir con su unidad camuflado, pasar como cualquier ciudadano común y corriente y ver si realmente esta empresa es correcta o no. Porque, claro, con los chalecos a veces van, todo el día se arreglan bien bonito, todo está muy bien, pasan y al siguiente día siguen haciendo lo mismo; entonces creo que podría ser una salida para tener empresas que realmente nos den la seguridad porque en esos vehículos circulan vidas humanas y después no queremos tener accidentes, más muertes, no teñir las carreteras de sangre. Creo que es una sugerencia; visitas inopinadas, así es.

Agradecemos a nuestros invitados y pueden retirarse cuando lo crean conveniente. Continuamos con la agenda.

El señor COORDINADOR.— Tome asiento congresista para terminar el cierre de nuestra agenda.

No habiendo otro punto que tratar, se solicita la dispensa del trámite de aprobación del Acta de la presente sesión para ejecutar los acuerdos adoptados.

Los que estén a favor. Aprobado por unanimidad.

Siendo las 12 y 40 minutos, damos por terminada la sesión...

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Yo quiero dejar constancia, coordinador, de la conducta de este señor Paul Ágreda, que ha entrado acá como Pedro por su casa, viene, se sienta, quiere intervenir a patadas, actos impertinentes, patanería y se manda mudar sin despedirse ni siquiera de usted. Si usted lo permite...

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista tomamos nota. Muy amable.

—A las 12:40 h, se levanta la sesión.

Relación de Asistencia

SESIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DE LA COMISIÓN PERMANENTE ENCARGADO DEL
ANÁLISIS DEL DECRETO DE URGENCIA N° 029-2019

Día: Jueves 23 de enero de 2020

Hora: 10:30 a.m.

Sala: Francisco Bolognesi (Palacio Legislativo)

Congresistas miembros



Flores Vélchez, Clemente
COORDINADOR

[Handwritten signature in blue ink]
10.23.



Alcorta Suero, María



Costa Santolalla, Gino



Herrera Arévalo, Marita



Mantilla Medina, Mario



Neyra Olaychea, Angel

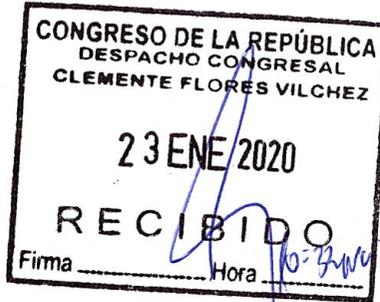


Robles Uribe, Lizbeth

[Handwritten signature in blue ink]



PERÚ
CONGRESO
REPUBLICA



CONGRESISTA MARIO MANTILLA MEDINA
MIEMBRO TITULAR DE LA COMISIÓN PERMANENTE

"Año de la Universalización de la Salud"

Lima, 23 de enero de 2020

Oficio CR-MFMM N° 141-DSP-2019-2020

Señor Congresista
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Coordinador del Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia N° 029-2019
Presente. –

De mi especial consideración:

Por encargo del congresista Mario Fidel Mantilla Medina, tengo a bien dirigirme a usted con la finalidad de solicitar **Licencia** para la sesión del Grupo de Trabajo encargado de elaborar el informe sobre el Decreto de Urgencia N° 029 – 2019, a realizarse el día de hoy **jueves 23 de enero del 2020 a horas 10:30 am**, por encontrarse fuera de la ciudad de Lima.

Segura de contar con lo solicitado, me despido de usted.

Atentamente,




FLORA CHAVEZ SANCHEZ
ASESORA PRINCIPAL
CONGRESISTA MARIO MANTILLA

ACTA DE LA SEGUNDA SESIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE ELABORAR EL INFORME DEL DECRETO DE URGENCIA N° 029-2019 QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO

MARTES, 25 DE FEBRERO DE 2020

En Lima, siendo las nueve horas con veintidós minutos del día martes 25 de febrero de 2020, en la sala María Elena Moyano del Palacio Legislativo, bajo la coordinación del señor congresista **Clemente Flores Vilchez**, con la asistencia de los congresistas, **Gino Costa Santolalla** y **Mario Mantilla Medina** con licencia de los señores congresistas **Lourdes Alcorta Suero** y **Angel Neyra Olaechea**, se inició la segunda sesión del grupo de trabajo encargado de elaborar el informe del Decreto de Urgencia 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

I. ACTA

Se aprobó por unanimidad de los congresistas presentes el acta de la primera sesión del grupo de trabajo del Decreto de Urgencia 029-2019, realizada el 23 de enero de 20120.

II. ORDEN DEL DÍA

El **congresista coordinador Clemente Flores Vilchez**, indicó que el Grupo de Trabajo, a quien se ha delegado el examen del Decreto de Urgencia N° 029-2019, debe definir el marco constitucional y legal básico que le permita delimitar los alcances del D.U. para su estudio y control conjuntamente con el siguiente Congreso de la República.

Para el desarrollo del presente informe de estudio y análisis del Decreto de Urgencia N° 029-2019, el marco constitucional y legal principalmente aplicable lo constituyen el artículo 135 de la Constitución Política, así como los artículos 118 inciso 19, y 123 inciso 3. Asimismo, el Reglamento del Congreso en su artículo 91, la Costumbre y Precedentes parlamentarios, en tanto fuentes del derecho.

A continuación, se describió el dispositivo de manera esquemática:

El artículo primero del Decreto de Urgencia N° 029-2019 señala que su objeto es el de establecer medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de gases efecto invernadero y contaminantes locales que afecten a la salud pública, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial.

Se crea la figura de las entidades de chatarreo, como entidad complementaria a las actividades de transporte y tránsito terrestre, regulando la forma de su habilitación,

J

delimitándose las competencias de las entidades públicas intervinientes (MTC, SUTRAN, OEFA, ATU y Municipalidades Provinciales), y estableciéndose las obligaciones de seguimiento y de fiscalización de su actuación.

Por estas consideraciones el grupo de trabajo encargado de estudiar el **DECRETO DE URGENCIA 029-2019, QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO.**

Concluye:

1. Que el Decreto de Urgencia N° 029-2019, ue establece incentivos para el fomento del chatarreo, CUMPLE con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política.

Y es necesario para renovar el parque automotor, a través del retiro ordenado de vehículos en atención a las políticas de eficiencia energética, seguridad de los usuarios y condiciones ambientales. Además;

2. Crea la figura de las entidades de chatarreo, como entidades complementarias a las actividades de transporte y tránsito terrestre, regulando la forma de su habilitación, delimitándose las competencias de las entidades públicas. También;
3. Se establecen las condiciones y requisitos de los programas de chatarreo, asegurando el retiro definitivo del vehículo de los Registros Públicos, a través de un contrato de cesión de derechos. Y;
4. Ordena la creación de la plataforma nacional de vehículos chatarrizados, actualizándose de manera anual la relación de beneficiarios de la medida, y contemplándose sanciones administrativas en la forma de multas pecuniarias, así como las medidas preventivas, correctivas y provisionales aplicables.

Finalmente, corresponde elevar este informe a la Comisión Permanente para que continúe con el procedimiento, de conformidad con lo previsto en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política.

Y recomienda:

Al Congreso de la República que se instale al concluir el presente interregno parlamentario, que regule en el Reglamento del Congreso los alcances de los Decretos de Urgencia establecidos en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú.

Luego ofreció el uso de la palabra a los señores congresistas:

El **congresista Gino Costa Santolalla** señaló que estaba de acuerdo con el informe correspondiente y que había hecho algunas sugerencias las cuales se habían tomado en cuenta en el presente informe y solicitó se pase a votación.

El **congresista coordinador Clemente Flores Vilchez**, sometió a votación el informe final, habiéndose aprobado por unanimidad con los votos favorables de los congresistas

Flores Vilchez, Costa Santolalla y Mantilla Medina. No hubo votos en contra, ni abstenciones. levantó la sesión a las doce horas y cuarenta minutos

No habiendo más puntos por tratar en la presente sesión, el señor coordinador Clemente Flores Vilchez, solicito la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión, la que fue aprobada por unanimidad; y levantó la sesión, siendo las nueve horas y treinta minutos.

La transcripción magnetofónica de la sesión forma parte integral del acta.



Clemente Flores Vilchez

Congresista coordinador DU 029-2019

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PERIODO LEGISLATIVO 2019-2020

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DEL ESTUDIO Y LA ELABORACIÓN DEL
CORRESPONDIENTE INFORME SOBRE EL DECRETO DE URGENCIA 029-2019,
DECRETO DE URGENCIA QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO
DEL CHATARREO
2.^a SESIÓN
(Matinal)

MARTES, 25 DE FEBRERO DE 2020
COORDINACIÓN DEL SEÑOR CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ

—A las 09:22 h, se inicia la sesión.

El señor COORDINADOR.— Buenos días, señores congresistas.

Siendo las 09:22 h, del martes 25 de febrero de 2020, contando con la presencia del señor congresista Gino Costa y, quien habla, Clemente Flores, se inicia la segunda sesión del Grupo de Trabajo encargado del Decreto de Urgencia N.° 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo, convocada para esta fecha.

Se deja constancia de la licencia de los señores congresistas Alcorta y Neyra.

Se pone a consideración de los señores congresistas la aprobación del Acta de la primera sesión, realizada el 23 de enero de 2020. Si hubiera alguna observación, sírvanse expresarlo, sino pasamos al Orden del Día. Aprobada por unanimidad.

ORDEN DEL DÍA

El señor COORDINADOR.— Se da cuenta que ha ingresado para el debate el informe recaído en el Decreto de Urgencia N.° 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

El grupo de trabajo al que se ha delegado el examen del Decreto de Urgencia N.° 029-2019 debe debatir el marco constitucional y legal básico que permita delimitar los alcances del decreto de urgencia para su estudio y control conjuntamente con el siguiente Congreso de la República.

Para el desarrollo del presente informe, del estudio y análisis del Decreto de Urgencia N.° 029-2019, en el marco constitucional y legal principalmente se constituye en el artículo 135.° de la Constitución Política, así como en los artículos 118.° inciso 19, y 123.° inciso 3; asimismo el Reglamento del Congreso en su artículo 91.° de las costumbres y precedentes parlamentarios, en tanto fuentes del derecho.

A continuación se describe el dispositivo de la manera y su esquema.

El artículo 1.° del Decreto de Urgencia N.° 029-2019 señala que su objetivo es el de establecer medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación y retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, contaminantes locales que afectan la salud pública, así como contribuye a reducir la siniestralidad de las vías públicas y resguardo de la seguridad vial.

Se crea la figura de las entidades del chatarreo como entidad complementaria a las

actividades del transporte y tránsito terrestre, regulados de forma de su habilitación, delimitándose las competencias de las entidades públicas intervinientes: MTC, Sutran, OEFA, ATU y la municipalidad provincial, estableciéndose la obligación de seguimiento y fiscalización de su actuación.

El decreto de urgencia establece un marco normativo que permite definir un conjunto de medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación y retiro definitivo de vehículos obsoletos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones contaminantes locales de gases de efecto invernadero que afectan la salud pública, así como contribuir al resguardo de la seguridad vial, reduciendo la siniestralidad de las vías públicas.

Por estas consideraciones, el Grupo de Trabajo encargado de estudiar el Decreto de Urgencia N.º 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo concluye que:

1. El Decreto de Urgencia N.º 029-2019, decreto de urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo cumple con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 135.º de la Constitución Política, y es necesario para renovar el parque automotor a través del retiro ordenado de vehículos en atención a las políticas de eficiencia energética, seguridad de los usuarios y condiciones ambientales.
2. Además crea la figura de las entidades del chatarreo como entidades complementarias a las actividades del transporte y tránsito terrestre regulando en la forma de su habilitación, delimitándose las competencias de las entidades públicas.
3. También se establece las condiciones y requisitos de los programas de chatarreo, asegurando el retiro definitivo de los vehículos de los Registros Públicos, a través de un contrato de cesión de derechos.
4. Ordena la creación de la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados, actualizándose el marco anual relacionado de los beneficiarios de la medida y complementándose sanciones administrativas en la forma de multas pecuniarias, así como las medidas preventivas correctivas y provisionales aplicables.
5. Finalmente, corresponde elevar este informe a la Comisión Permanente para que continúe con el procedimiento, de conformidad con lo previsto en el segundo párrafo del artículo 135.º de la Constitución Política.

Recomendaciones:

Que el Congreso de la República que se instale al concluir el presente interregno parlamentario, regule en el Reglamento del Congreso los alcances de los decretos de urgencia establecidos en el segundo párrafo del artículo 135.º de la Constitución Política del Perú.

Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas.

Si hubiera algún comentario, congresista.

El señor COSTA SANTOLALLA (BL).— Presidente, buenos días.

De acuerdo con el informe presentado que sostiene que el decreto de urgencia cumple con los requisitos constitucionales y legales.

Gracias, presidente.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Después de la intervención del señor congresista se pone al voto la aprobación del informe recaído en el Decreto de Urgencia N.º 029-2019, decreto de urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

Los congresistas que estén a favor. El informe ha sido aprobado por unanimidad.
Siendo las 09:30 h, damos por culminada la sesión.

—A las 09:30 h, se levanta la sesión.

**GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE ELABORAR EL
INFORME SOBRE EL DECRETO DE URGENCIA 029-2019, QUE
ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO**

SEGUNDA SESIÓN

Lima, 25 de febrero de 2020

9:00 m.

Sala María Elena Moyano, Palacio Legislativo

INTEGRANTES



1. CLEMENTE FLORES VÉLCHEZ
Coordinador
(Peruanos por el Cambio)



2. MARÍA LOURDES ALCORTA SUERO
(Fuerza Popular)



3. GINO FRANCISCO COSTA SANTOLALLA
(Bancada Liberal)



4. MARITA HERRERA ARÉVALO
(Acción Republicana)



5. MARIO FIDEL MANTILLA MEDINA
(Fuerza Popular)



6. ANGEL NEYRA OLAYCHEA
(Fuerza Popular)



7. LISBETH HILDA ROBLES URIBE
(Cambio 21)

Lima, 25 de febrero de 2020

OFICIO N° 032 -2019-2020/LAS-CR.

Señor Congresista

CLEMENTE FLORES VILCHEZ

Coordinador del Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia N° 029-2019, que aprueba disposiciones que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

Presente. -

Me dirijo a usted para saludarlo y por especial encargo de la Congresista Lourdes Alcorta Suero, informarle que no podrá asistir a la Sesión del Grupo de Trabajo que usted preside programado para hoy martes 25 de febrero a las 9:00 a.m., por motivos de salud (intervención quirúrgica).

Atentamente,



Cirene Bravo Alvarado

CIRENE BRAVO ALVARADO

Asesora II

Despacho Congresista Lourdes Alcorta



Handwritten signature and date:
25/2/2020
9:05

OFICIO N° 672 -2019-2020-AN/CR.

Lima, 25 de febrero de 2020

Señor Congresista:

CLEMENTE FLORES VILCHES

Coordinador del Grupo de Trabajo del D.U 029-2020

Presente. -

Asunto: Segunda Sesión del Grupo de Trabajo D.U. N° 029-2020 de fecha martes 25 de febrero de 2020

De mi especial consideración

Es muy grato dirigirme a usted para saludarle cordialmente, y al mismo tiempo comunicarle, que no estaré presente en la Segunda Sesión del Grupo de Trabajo D.U. N° 029-2020 por encontrarme cumpliendo funciones de representación agendadas con antelación a la presente sesión. En tal sentido agradecería se sirva considerar la correspondiente licencia del caso.

Sin otro en particular me despido de usted, no sin antes manifestarle mis sentimientos de estima personal y consideración.

Atentamente,



Handwritten signature in blue ink
Ing. ÁNGEL NEYRA OLAYCHEA
Congresista De La República
Titular de la Comisión Permanente

ER/cc



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

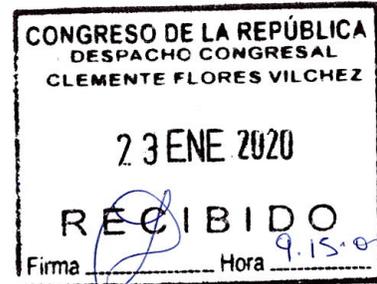
Despacho Ministerial

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

Lima, 22 ENE. 2020

OFICIO No. 005 -2020-MTC/01.JAS

Señor
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Coordinador
Grupo de Trabajo encargado del examen
del Decreto de Urgencia 029-2019
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Presente.-



Referencia: Oficio N°002-2020-CTDU-029-2020/CR

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted por especial encargo del ministro de Transportes y Comunicaciones para saludarlo en atención al documento de la referencia, mediante el cual lo invita a participar de la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo, que se realizará el jueves 23 de enero a 10:30 horas, en la Sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo.

Al respecto, hago de vuestro conocimiento que en representación del sector participarán de la mencionada sesión el señor Fernando Cerna Chorres, Director General de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el señor Eduardo Pezo Castañeda, Director de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial del Viceministerio de Transportes.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,



JORGE ARÉVALO SÁNCHEZ
JEFE DE GABINETE DE ASESORES
DESPACHO MINISTERIAL

Lima, 20 de enero de 2020

OFICIO N° 002-2020-CTDU-029-2020/CR

Señor
EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones
Presente

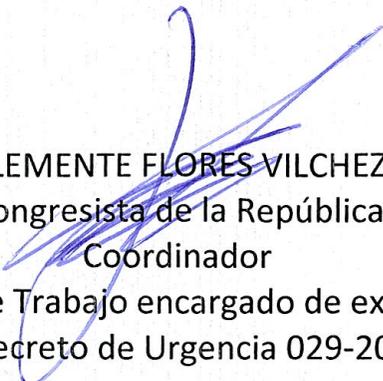
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	
	
E-021128-2020	
CONTRASEÑA 9WBJEY	
FECHA Y HORA:	2020/01/20 15:21:59
TELÉFONO: 615-7900	
Revisa tus trámites en nuestro https://edl.mtc.gob.pe/	

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted para saludarlo cordialmente e invitarlo a la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo, que se desarrollará el día jueves 23 de enero, a las 10:30 horas en la Sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo, a fin de que pudiera exponer la posición de su despacho sobre el decreto de urgencia en mención.

Seguro de contar con su participación, aprovecho para reiterarle las muestras de mi consideración.

Atentamente,


CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Congresista de la República
Coordinador
Grupo de Trabajo encargado de examinar
el Decreto de Urgencia 029-2019



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Decreto de Urgencia N° 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo

Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte
Multimodal

EL PERÚ PRIMERO

ht



PERU

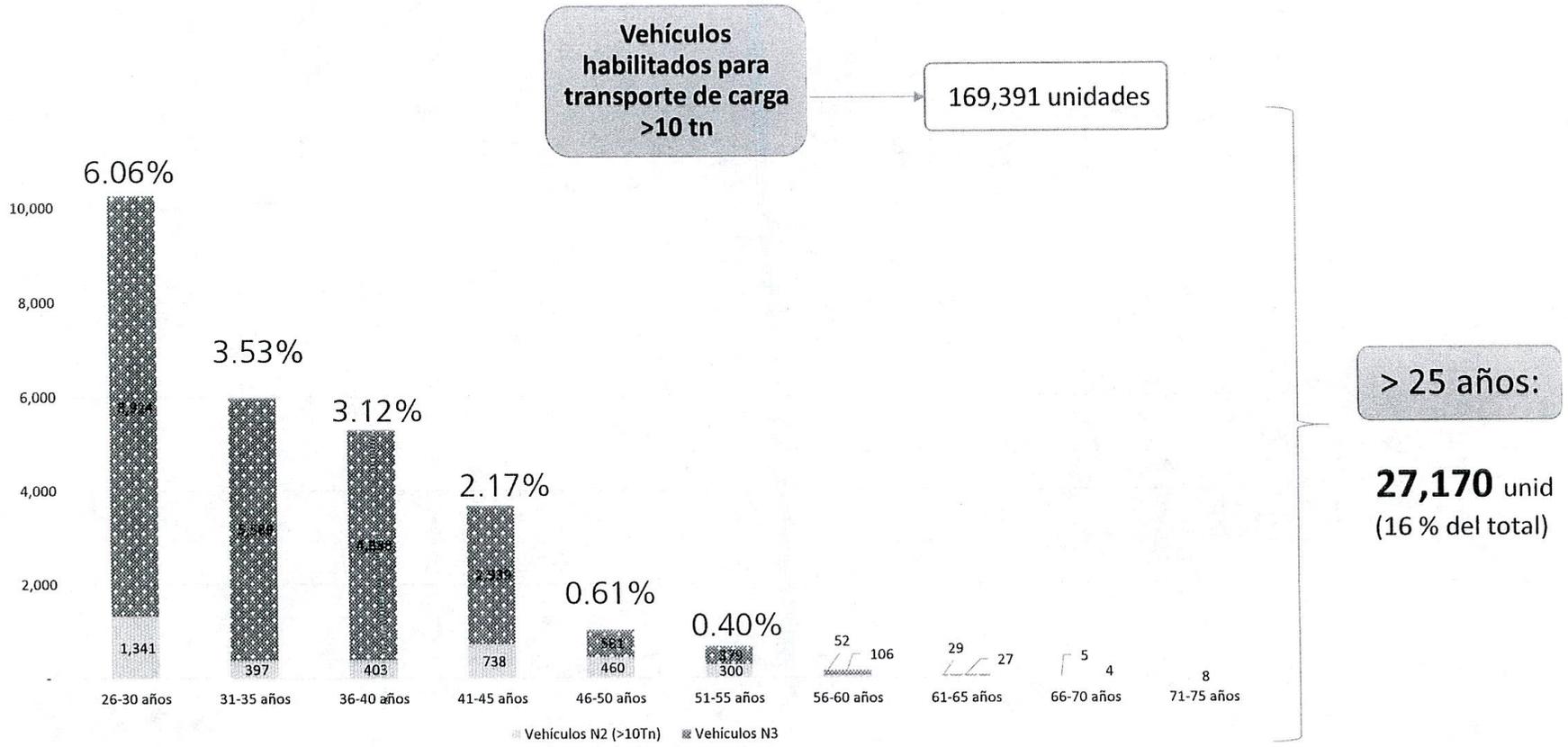
Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Problemática actual

- a) Aumento de los Gases de Efecto Invernadero – GEI (sector transporte responsables de 17.3 Mt CO₂e)
- b) Aumento de enfermedades respiratorias y cardiovasculares
- c) Accidentes de tránsito relacionados con la antigüedad vehicular
- d) Existencia de vehículos tecnológicamente obsoletos
- e) No existe el cierre formal del ciclo de vida vehicular



Antigüedad vehicular, ámbito nacional (carga)



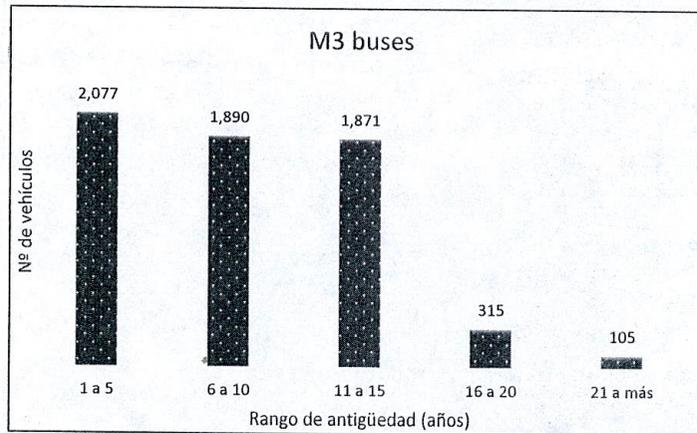
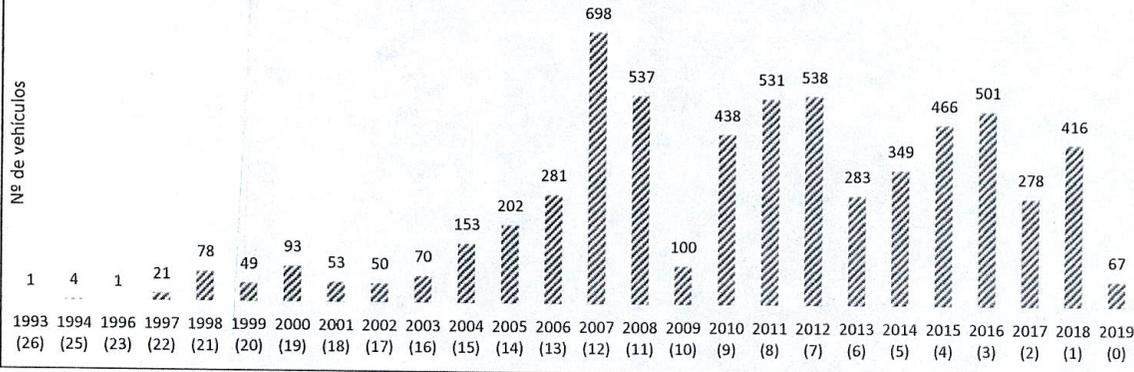
Fuente: DGPRTM, MTC (2019).

96



Antigüedad vehicular, ámbito nacional (personas)

Servicio de transporte de personas, ámbito nacional, categoría M3 (buses)



Mayor a 15 años:
 7% (420 und.)
 Promedio: 8.3 años
 Máximo: 26 años

Fuente: DGPRTM, MTC (2019). Elaboración propia.



Atomización del sector según servicio de transporte

Antigüedad Vehicular según Número de empresas y flota vehicular habilitada para **servicio de transporte regular o interprovincial**, diciembre 2019.

Tipo de Empresas	Número de Empresas	Flota vehicular	Antigüedad Vehicular (Promedio)
1 vehículo	40	40	13.6
2 vehículos	90	180	11.3
De 3 a 4 vehículos	142	487	11.5
De 5 a 9 vehículos	156	959	9.8
De 10 a 19 vehículos	95	1,158	9.0
De 20 a 49 vehículos	40	1,066	7.6
Más de 49 vehículos	24	2,387	6.1
Total	587	6,277	8.1

Fuente: DSTT. Elaboración propia.

Número de empresas de **transporte de carga y mercancías** según flota de vehículos de la categoría N mayor a 10 Tn, junio 2018.

Flota/Modalidad	CNG	%CNG
Solo 1 vehículo	8,924	86%
De 2 a 5 vehículos	1,436	14%
De 6 a 10 vehículos	55	1%
De 11 a 16 vehículos	14	0%
De 16 a 20 vehículos	2	0%
De 21 a 25 vehículos	1	0%
De 26 a 30 vehículos	2	0%
Más de 30 vehículos	0	0%
Total	10,434	100%

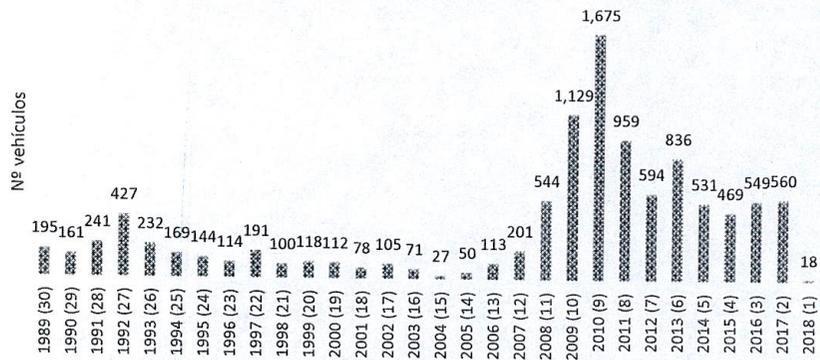
Fuente: DSTT. Elaboración propia.

85



Antigüedad vehicular, ámbito provincial, Lima

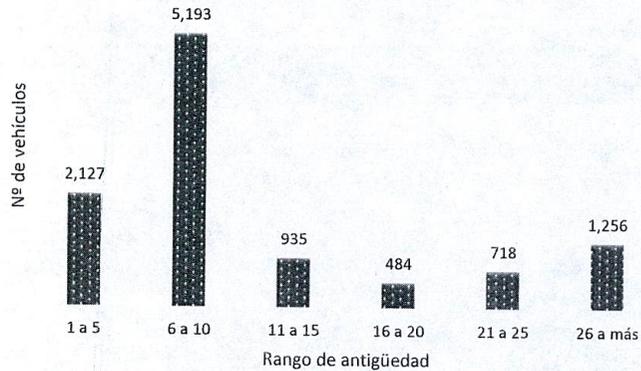
Servicio de transporte de personas, ámbito provincial, categoría M3



M3



M3/M2



Mayor a 15 años:

23% (2,458 und.)

Promedio: 11.4 años

Máximo: 30 años

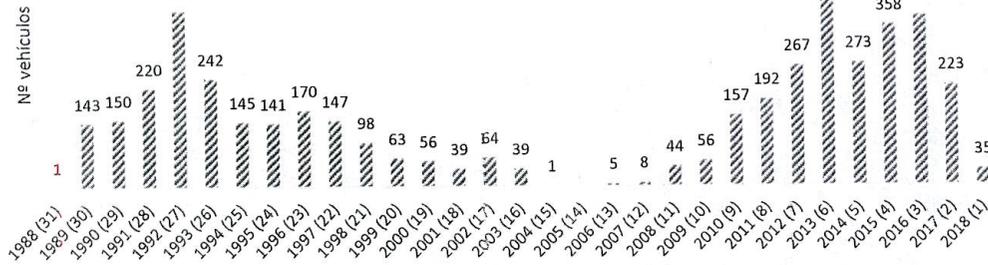
Antigüedad	M3
< igual a 15	77% (8,255)

Fuente: Gerencia de Transporte Urbano (2019). Elaboración propia.

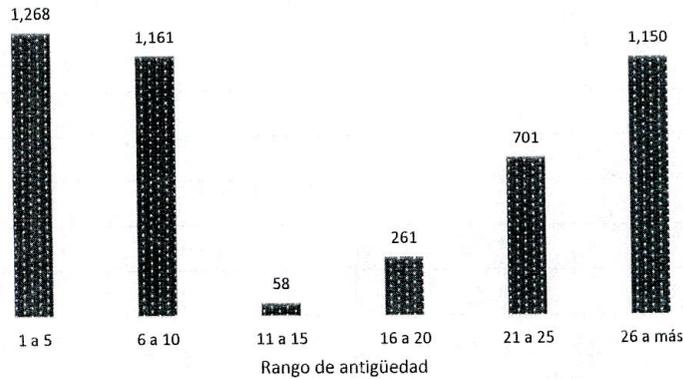


Antigüedad vehicular, ámbito provincial, Lima

Servicio de transporte de personas, ámbito provincial, categoría M2



Nº vehículos



Mayor a 15 años:

46% (2,112 und.)

Promedio: 14.4 años

Máximo: 31 años

Antigüedad	M2
Menor igual a 15	54%

Fuente: Gerencia de Transporte Urbano (2019). Elaboración propia.

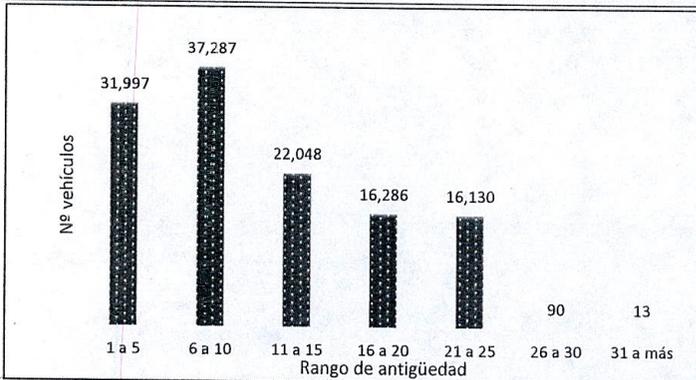
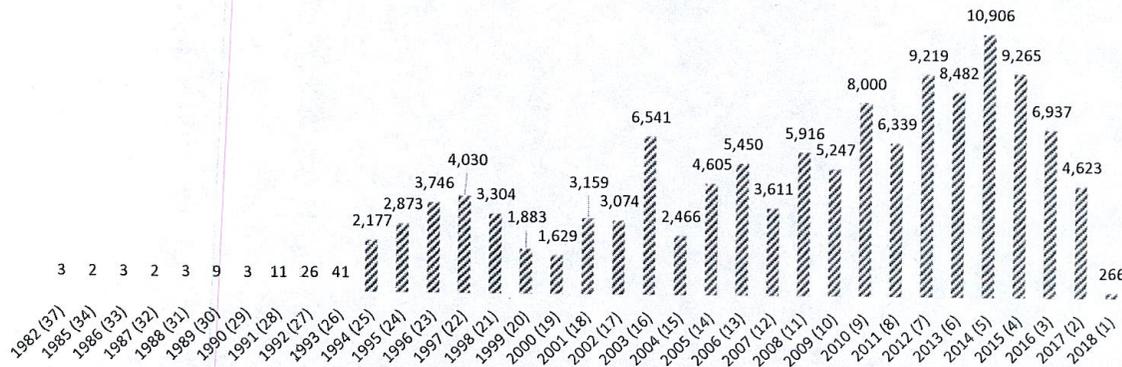
es



Antigüedad vehicular, ámbito provincial, Lima

Servicio de transporte de personas, modalidad taxi, categoría

M1



Fuente: Gerencia de Transporte Urbano (2019).

Mayor a 15 años:

26% (32,519 und.)

Promedio: 10.8 años

Máximo: 36 años

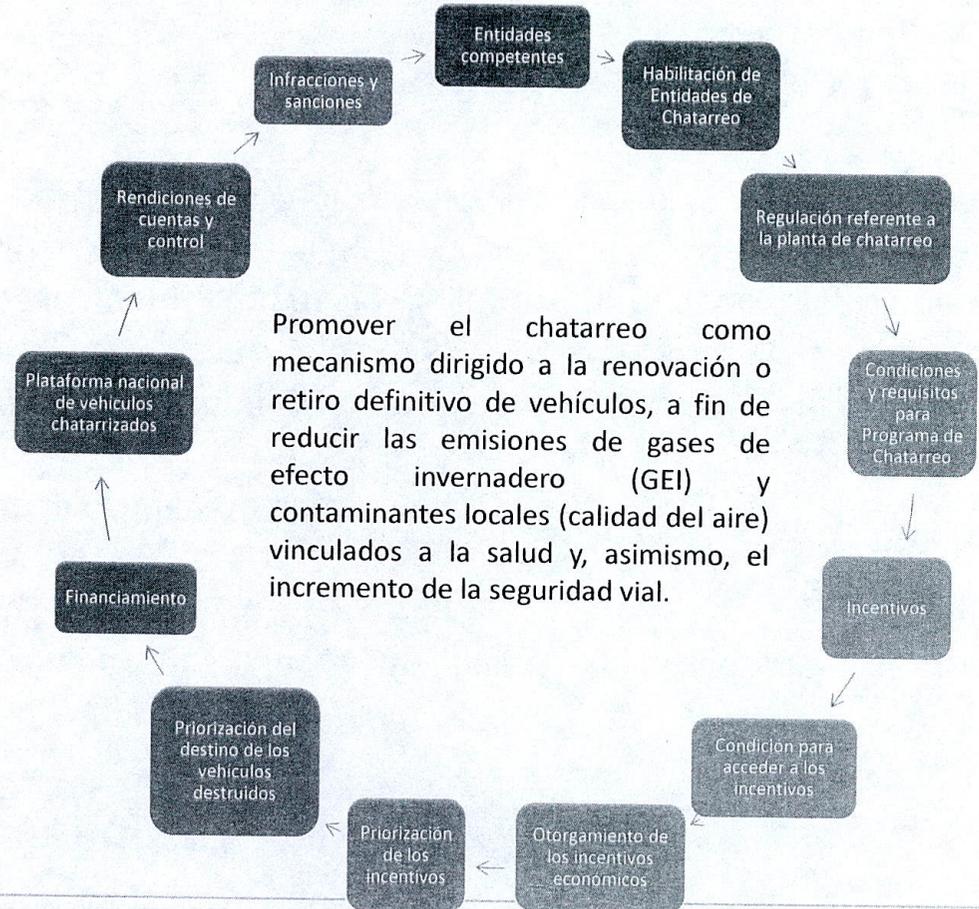


Beneficios futuros

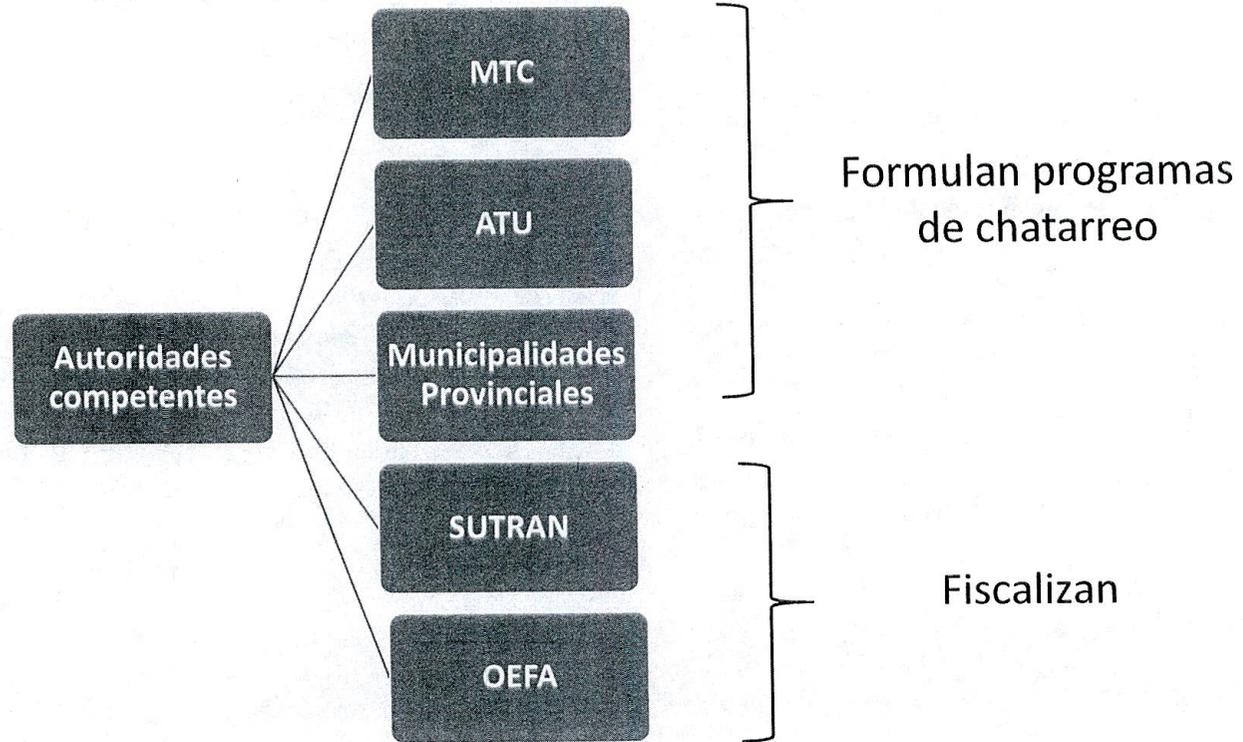
- a) Disminución de los Gases de Efecto Invernadero producidos en el sector transporte
 - b) Mejora en la calidad del aire
 - c) Disminución de accidentes de tránsito relacionados con antigüedad vehicular
 - d) Promueve la adquisición de vehículos modernos tecnológicamente
 - e) Evitar el traslado de los vehículos antiguos a las regiones del país
-



Objeto y puntos desarrollados en el Decreto de Urgencia



Autoridades competentes



84



Competencias

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

- a) Emitir las respectivas autorizaciones para operar como Entidad de Chatarreo y Entidad Certificadora.
- b) Dictar las normas complementarias para la aplicación de lo establecido en el Decreto de Urgencia.
- c) Establecer los lineamientos generales para la determinación del incentivo económico a otorgar, así como los mecanismos de su entrega, en coordinación con las entidades competentes.
- d) Administrar, gestionar y monitorear la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados, la cual es forma parte del Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT).
- e) Planificar, formular, aprobar y administrar los Programas Chatarreo en el ámbito de sus competencias, en coordinación con el Ministerio del Ambiente.
- f) Emitir opinión previa favorable para la creación de Programas de Chatarreo que presenten las municipalidades provinciales.
- g) Articular con los diferentes sectores y actores el cumplimiento de los objetivos del Decreto de Urgencia. Esto incluye a las municipalidades provinciales, en el ámbito de su competencias.
- h) Monitorear y evaluar el cumplimiento de los Programas de Chatarreo creados en el marco del Decreto de Urgencia.

Competencias

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)

- a) Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Decreto de Urgencia, su Reglamento y normas complementarias, para lo cual puede contratar entidades especializadas o celebrar convenios con entidades públicas.
- b) Imponer sanciones por la comisión de infracciones administrativas, así como medidas preventivas, correctivas y provisionales a las Entidades de Chatarreo solicitantes o beneficiarios, según corresponda.

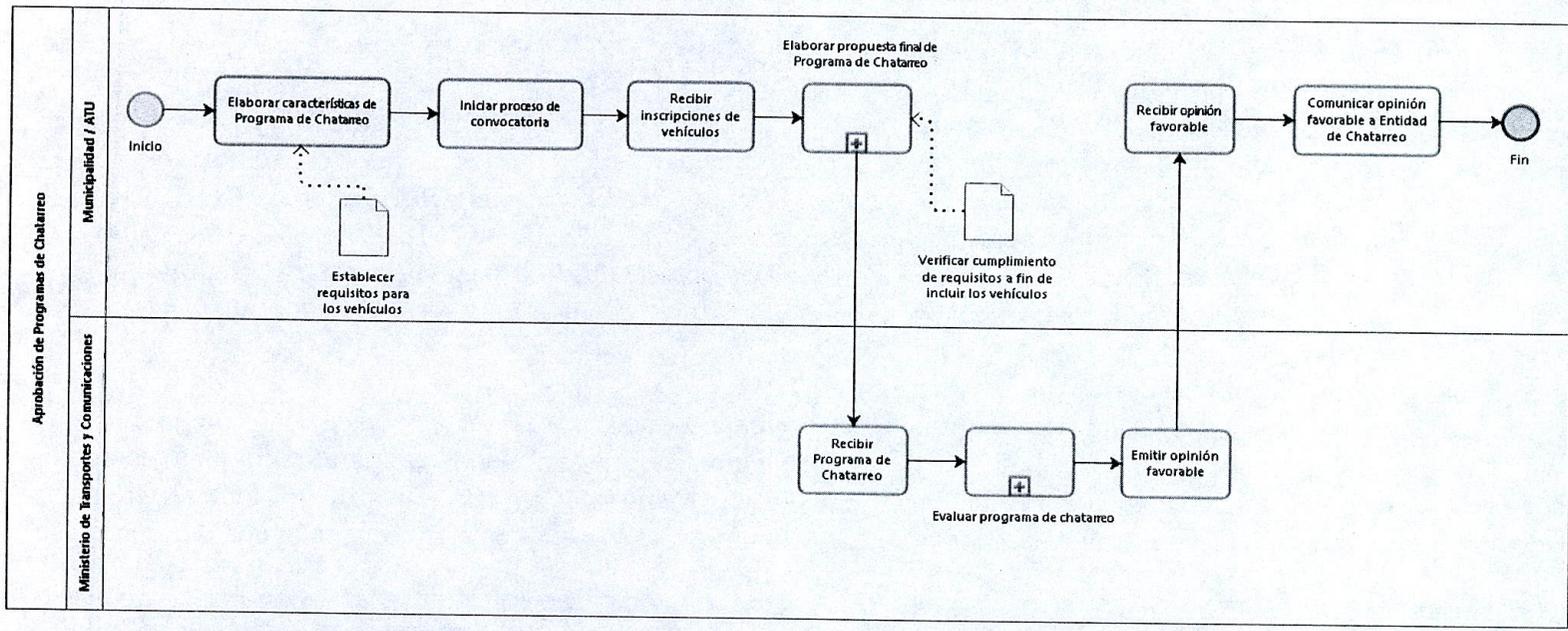
Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA)

- a) Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales contenidas en el Instrumento de Gestión Ambiental (IGA), así como el correcto manejo de los residuos sólidos dentro de las plantas de chatarreo conforme se establece en el Decreto Legislativo N° 1278, D.L. que aprueba Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y sus modificatorias.
- b) Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales previstas en el Decreto de Urgencia, su reglamento y normas complementarias, así como de los mandatos o disposiciones emitidos por el OEFA. Asimismo, el OEFA, en el ámbito de sus competencias, se encarga de aplicar las sanciones previstas en el artículo 136 de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente.

8+

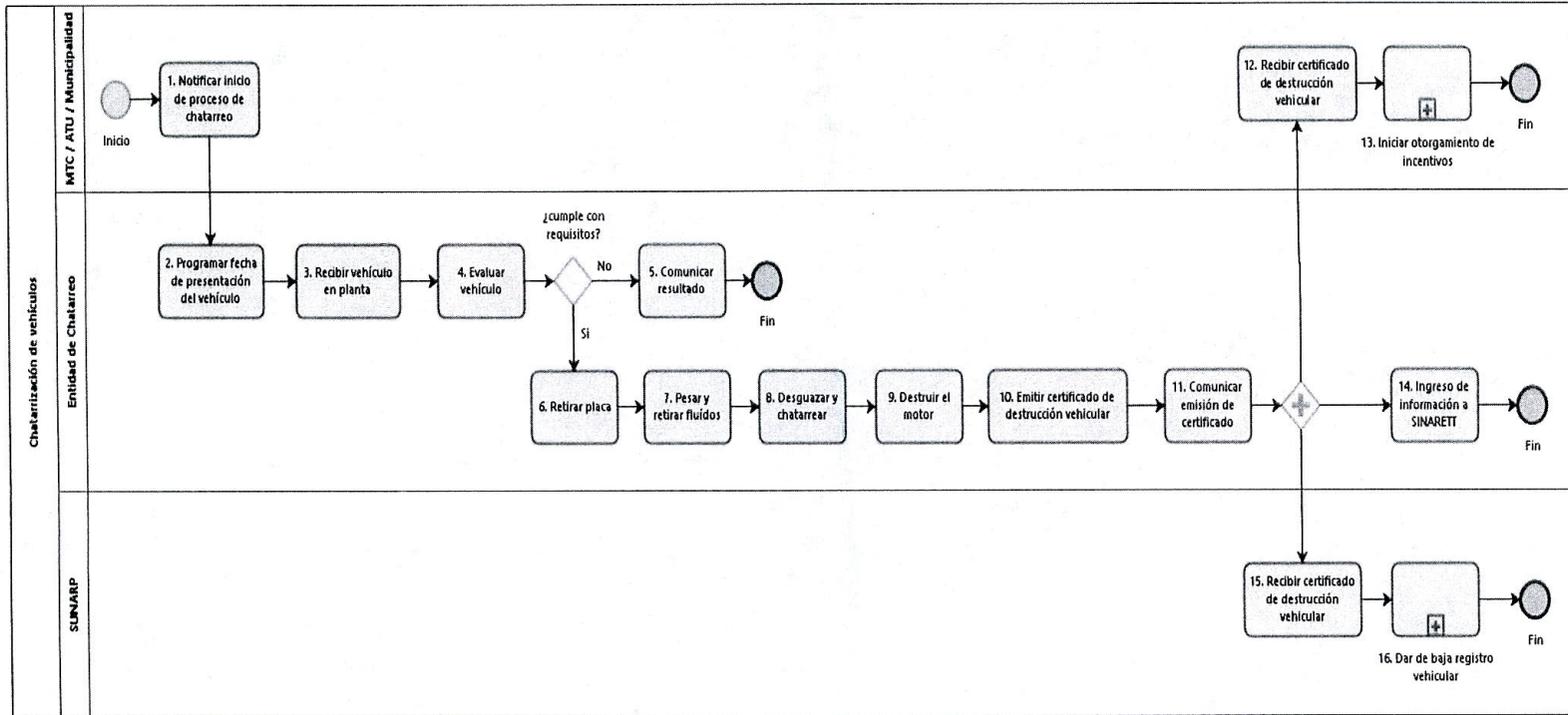


Flujograma general para el fomento del proceso de chatarreo de 1/3



Fuente: Proyecto de Reglamento del D.U. 029-2019. Elaboración propia.

Flujograma general para el fomento del proceso de chatarreo de 2/3

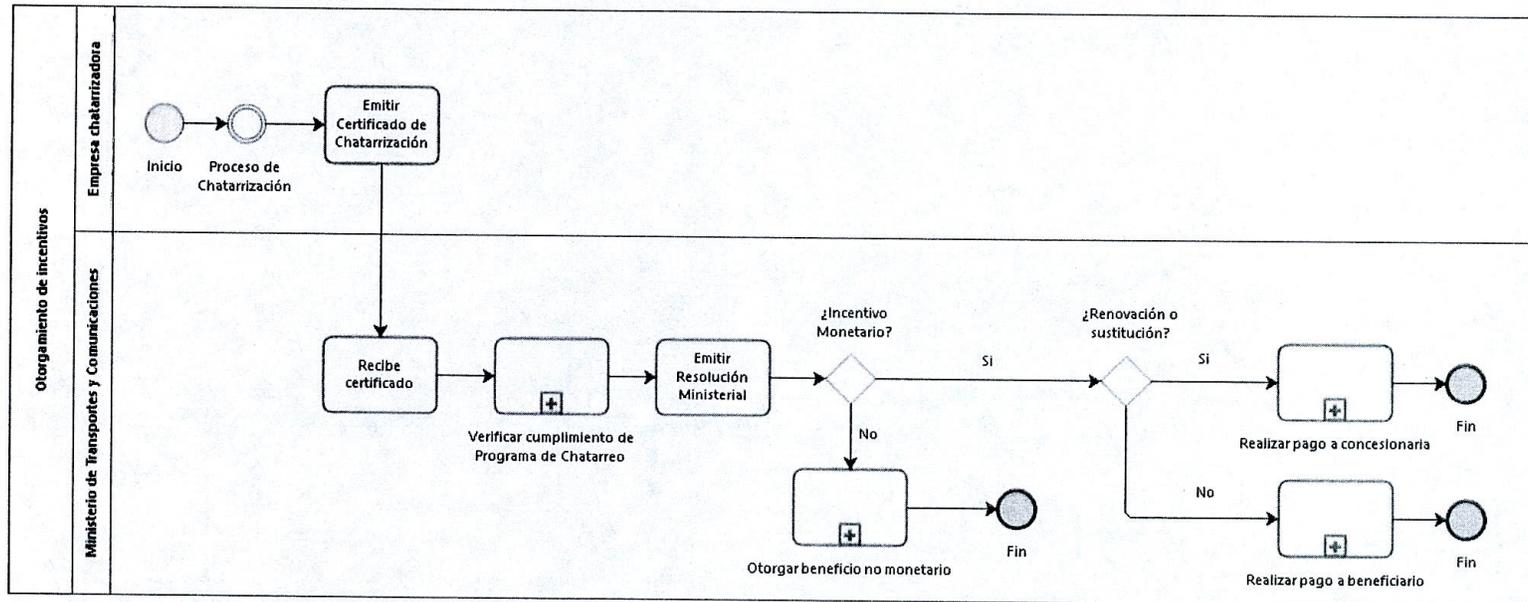


Fuente: Proyecto de Reglamento del D.U. 029-2019. Elaboración propia.

RP

89

Flujograma general para el fomento del proceso de chatarreo de 3/3



Fuente: Proyecto de Reglamento del D.U. 029-2019. Elaboración propia.



PERU

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Dato aproximado:

- De llevarse a cabo el Programa de Chatarreo para vehículos de carga y mercancías que lidera el MTC, teniendo en cuenta un incentivo económico, de aproximadamente de 17,000 USD, en promedio por vehículo, con el monto total designado para dicho D.U. (S/ 80'000,000) se podrían chatarrizar aproximadamente 1,300 unidades vehiculares.

16

23/01/2020

EL PERÚ PRIMERO