

REPORTES ESPECIAL ¿CÓMO VAMOS?

Euro 6 en el Perú:

la transición postergada

Septiembre, 2026

Introducción

Este documento presenta los hallazgos de una investigación sobre el proceso de adopción del estándar de calidad de combustibles Euro 6 en el Perú. El informe se basa en normativa oficial, literatura científica autorizada, informes de organismos multilaterales, documentos institucionales y cinco entrevistas a actores clave: un representante del sector automotor, exautoridades de los sectores Ambiente y Energía, y un representante de la asociación de consumidores.

Este informe plantea la necesidad de una mejora en la calidad del combustible a partir de los efectos que tiene la contaminación del aire en la salud pública — principalmente enfermedades cardiorrespiratorias— y de las consecuencias económicas que estas enfermedades tienen para el país.

El informe tiene un propósito informativo y orientado a la formulación de políticas públicas. No emite juicios de valor sobre personas o instituciones; identifica patrones, vacíos de coordinación y responsabilidades institucionales a partir de la evidencia disponible.

1. Contexto y problema de salud pública

Perú enfrenta un grave problema de contaminación del aire, con evidentes impactos sobre la salud y la economía, a causa, principalmente, del parque automotor y la calidad de los combustibles que usa. Esta sección resume la evidencia disponible sobre la magnitud, las causas y los costos del problema, como punto de partida para entender por qué la transición hacia combustibles Euro 6 es una necesidad de salud pública y de bienestar general para el país; en especial en Lima, Callao, y en las principales ciudades en cada región.

1.1 Contaminación del aire en Lima y Callao

Lima se ha mantenido en lo alto del ranking de las ciudades más contaminadas de la región y del mundo. Aunque entre 2003 y 2012 la población de Lima y Callao expuesta a niveles nocivos de PM_{2.5} cayó 15%, según el Banco Mundial, la ciudad se mantuvo entre las capitales más contaminadas de la región. Entre 2014 y 2015, la concentración promedio de PM_{2.5} se ubicó en 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Dávila Cordova et al., 2020) —más del doble del valor guía que la OMS recomendaba entonces (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ anual, edición 2005). Para 2025, IQAir ubicó a Lima entre las diez ciudades más contaminadas del mundo, con una concentración anual de 31.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en el corte comparado de 2021; la capital más contaminada de Latinoamérica en esa medición.

El estándar nacional peruano para PM_{2.5} (25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ anual y 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 24 horas, según el DS 003-2017-MINAM) es cinco veces más laxo que la guía de la Organización Mundial de la Salud de 2021 (5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ anual, 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 24 horas) y similar al de México

y Chile, lo que ayuda a explicar por qué Lima encabeza el ranking regional de concentración real. El Estándar de Calidad Ambiental (ECA) para aire vigente en el Perú corresponde a un marco anterior a la guía OMS 2021, lo que constituye un argumento adicional para la adopción del estándar Euro 6.

1.2 Impacto en la salud y economía

La cifra de concentración dice poco por sí sola: lo relevante es su efecto medible sobre la salud de la población. Un estudio sobre 86,970 muertes registradas en Lima entre 2010 y 2016 (Tapia et al., 2020, Environmental Health) encontró que cada incremento de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en la concentración de PM_{2.5} se asocia a un aumento estadísticamente significativo de la mortalidad cardiorrespiratoria diaria. Otros estudios documentan asociaciones entre la exposición a PM_{2.5} y las consultas ambulatorias respiratorias en menores de cinco años (Dávila Cordova et al., 2020), así como la morbilidad por asma infantil en Lima (Annals of the American Thoracic Society, 2019).

¿Qué son el PM_{2.5} y el $\mu\text{g}/\text{m}^3$?

El PM_{2.5} es la nomenclatura para Material Particulado de hasta 2.5 micras de diámetro —unas 30 veces más fino que un cabello humano—; algo lo suficientemente pequeño para penetrar hasta los alvéolos pulmonares y al torrente sanguíneo (por eso es el indicador de referencia en salud pública). PM₁₀, por su parte, está formado por partículas más grandes, como el polvo y el hollín. La medida $\mu\text{g}/\text{m}^3$ quiere decir microgramo por metro cúbico: es la unidad estándar internacional para medir su concentración en el aire. Cuanto más alto el número, peor la calidad del aire.

En términos económicos, el Banco Mundial estimó que la degradación ambiental —incluida la contaminación del aire— fue equivalente a 2.8% del PBI peruano en 2003. El costo también puede medirse en años de vida. Según la edición 2025 del Air Quality Life Index (AQLI) de la Universidad de Chicago, un residente promedio de Lima pierde 2.2 años de esperanza de vida por la contaminación del aire. El informe *Assessing the Mortality Burden of Air Pollution in Lima-Callao* (EPA, 2020), elaborado por Industrial Economics, Incorporated para la USEPA, estima más de 10,000 muertes anuales atribuibles a PM2.5 en Lima-Callao y un costo económico de US\$12.8 mil millones al año. El sector transporte por sí solo explica entre 58% y 67% de esa concentración ambiental.

1.3 Parque automotor

El inventario oficial de DIGESA y el MINAM identifica al parque automotor como la fuente predominante de

contaminantes locales del aire en Lima-Callao y en la mayoría de las ciudades peruanas monitoreadas, junto con fuentes industriales fijas. IQAir coincide en señalar la flota vehicular envejecida como fuente primaria de PM2.5 en Lima. Ese parque casi se duplicó entre 2010 y 2025 —de 1.9 a 3.6 millones de vehículos, según MINAM/SINIA y la AAP—, con una antigüedad promedio de 14.4 años en livianos y 16 en pesados. Según la ATU (agosto de 2023), un vehículo de más de 20 años contamina 53 veces más que uno de cinco años o menos.

El impacto de la adopción de Euro 6 va más allá de lo ambiental. Es una forma de avanzar en la transformación del sector e impactar en el corto plazo en la mejora de la calidad de vida.

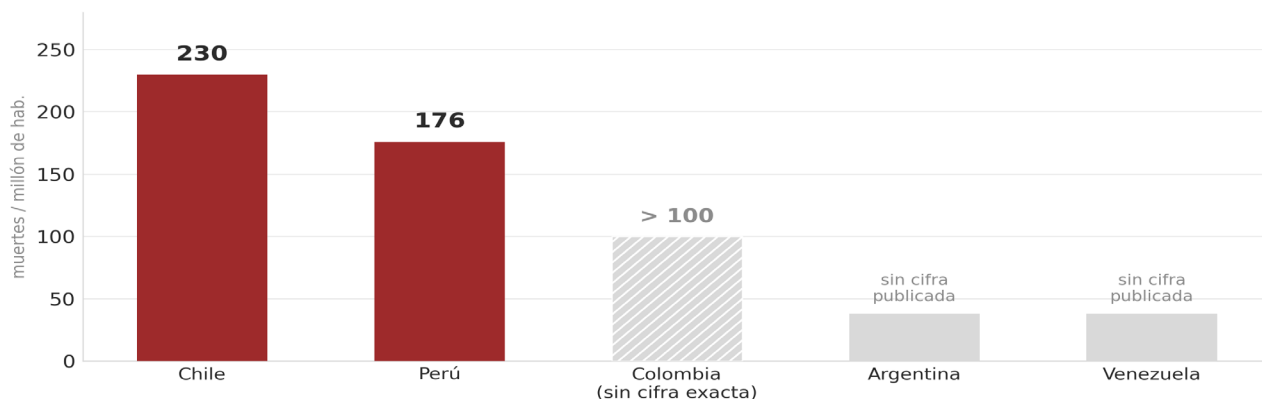
“Chile ha puesto el transporte como una de las prioridades más importantes del país, a la misma altura que seguridad ciudadana, educación y salud”.

Jaime Graña, gerente general, Asociación Automotriz del Perú (AAP)

SALUD Y CONTAMINACIÓN, POR PAÍS

Chile y Perú concentran la mayor mortalidad atribuible al aire contaminado de Sudamérica

Muertes prematuras atribuibles a contaminación por PM2.5, por millón de habitantes (2020)



Nota: Colombia aparece en el grupo de países con más de 100 muertes/millón en el informe 2023, sin cifra exacta publicada en la cobertura disponible. Argentina y Venezuela no integran ese grupo: su mortalidad atribuible a PM2.5 desciende desde 2005 según el mismo informe, pero no se publica una cifra puntual comparable para 2020. Pendiente: solicitar los microdatos del informe a Lancet Countdown o a PLISA/OPS para completar Bogotá, Buenos Aires y Caracas con cifras exactas antes de publicar una versión final.

Fuente: The Lancet Countdown, informes Sudamerica 2022 y America Latina 2023 (mortalidad prematura atribuible a PM2.5, 2020).

2. Marco regulatorio: casi una década de postergaciones

El Estado peruano ha construido, en poco más de dos décadas, un marco regulatorio progresivo para reducir los contaminantes del combustible. El tramo final de esa transición hacia Euro 6 —de 50 a 10 partes por millón (ppm) de azufre—, sin embargo, lleva casi una década de postergaciones sucesivas.

2.1 De plomo a azufre casi cero (1998-2018)

La eliminación del plomo en los combustibles peruanos se ejecutó de forma gradual entre 1998 y 2005. En 2006, la Ley 28694 estableció el primer marco legal específico sobre contenido de azufre en el diésel y declaró de necesidad pública esa regulación "con la finalidad de salvaguardar la calidad del aire y la salud pública".

El estándar Euro 4/IV se formalizó mediante dos normas de 2017: el DS 025-2017-EM fijó un tope de 50 ppm de azufre en gasolinas de alto octanaje desde el 1 de enero de 2018, y el DS 010-2017-MINAM adoptó oficialmente los estándares Euro 4/IV, Tier 2 y EPA 2007 para vehículos nuevos, vigentes desde el 1 de abril de 2018. La Refinería La Pampilla (Repsol) produjo diésel de bajo azufre desde 2016, cinco años antes de que la norma lo exigiera, y gasolina de bajo azufre desde 2018, el mismo año en que se oficializó esa norma.

2.2 La Comisión Multisectorial 2016-2020

El DS 013-2016-MINAM creó el Grupo de Trabajo Multisectorial con la función expresa de proponer medidas para armonizar la calidad de los combustibles con la evolución de los estándares de emisión vehicular. La Comisión estuvo activa entre 2016 y

2020, pero ninguna de las tres fuentes institucionales entrevistadas —Jaime Graña (AAP), Patricia Iturregui y Albina Ruiz— confirma que haya sido reactivada formalmente desde entonces.

“Para el 2024 el Perú ya debía estar avanzando hacia estándares Euro 6. Sin embargo, la transición se retrasó porque no se aseguró oportunamente la disponibilidad de combustibles compatibles en el mercado.”

Albina Ruiz, exministra del Ambiente (2022-2024) y exviceministra de MINAM (2019)

2.3 Cuatro decretos, tres prórrogas

El calendario de adecuación al estándar de 10 ppm se ha modificado en tres ocasiones sucesivas:

Decreto	Fecha	Contenido
DS 014-2021-EM	20 may 2021	Norma de origen. Cronograma inicial hacia el combustible de 10 ppm, con plazo tope en el primer trimestre de 2024. Refrendado por Ambiente, Economía, Energía y Minas, y Transportes.
DS 006-2022-EM (1ª prórroga)	22 jun 2022	Publicado durante el gobierno de Pedro Castillo. Retorna el límite exigible a 50 ppm de azufre, revirtiendo en la práctica el cronograma de 10 ppm fijado un año antes.
DS 003-2024-EM (2ª prórroga)	1 feb 2024	Retoma la exigencia de 10 ppm y pospone su entrada en vigencia al 1 de octubre de 2025, a pedido del MINEM, por limitaciones de abastecimiento y de adecuación de refinerías.
DS 011-2025-EM (3ª prórroga)	1 jun 2025	Fija nuevos plazos ("improrrogables"): gasolinas y gasoholes al 31 de diciembre de 2026; diésel B5 al 31 de diciembre de 2027.

2.4 El desfase estructural: combustible y estándar vehicular

Ese desfase entre lo que exige el papel y lo que ocurre en la práctica no es exclusivo de los decretos: se repite en el diseño mismo del cronograma, que separa el plazo del combustible del plazo del estándar vehicular correspondiente (Euro 6). El proceso involucra dos instrumentos normativos distintos, con calendarios separados por aproximadamente seis meses: primero se exige el combustible de bajo azufre, y después el estándar de emisiones vehiculares. Los fabricantes de vehículos necesitan colocar sus pedidos con cerca de un año de anticipación. Si el combustible no está disponible en el mercado a tiempo, ese margen de planificación se pierde y el riesgo de desabastecimiento se traslada a los importadores de vehículos, no a los productores de combustible. Finalmente, esto impactaría a los consumidores.

"...cuando se hacen las inversiones de Talara, que fueron inversiones millonarias, ya se tenía conocimiento de que la evolución de la gasolina debía ir a Euro 6, y por alguna razón que literalmente no entendemos ni conocemos, se hizo toda la inversión en Euro 4."

Jaime Graña, gerente general, Asociación Automotriz del Perú (AAP)

El proceso de prórrogas y postergaciones ha puesto en evidencia la baja prioridad que ha tenido la adopción de Euro 6 en la agenda pública a pesar del gran impacto que tendría en la sociedad. Esta dilatación, lamentablemente, no se ha acompañado de acciones que permitan la adopción en el plazo previsto, sino que ha consistido en una postergación que no va acompañado de un plan de acción.

3. Requisitos técnicos y la cadena de combustibles

Según los reglamentos europeos de referencia (N.º 715/2007 y N.º 459/2012) y el International Council on Clean Transportation (ICCT, 2016), Euro 6 exige reducir el límite de óxidos de nitrógeno (NOx) de 0.25 a 0.08 gramos por kilómetro (68% menos) y el de material particulado de 0.025 a 0.005 g/km (80% menos) frente a Euro 4. Lograrlo requiere sistemas de reducción de emisiones que se degradan con combustible de más de 10 ppm de azufre. Por eso, usar un vehículo Euro 6 con combustible Euro 4 eleva el riesgo de mayores emisiones reales, fallas mecánicas y pérdida de la garantía del fabricante.

Cumplir con el estándar de 10 ppm depende, en última instancia, de la capacidad

de refinación del país. De las siete plantas que tiene Perú —Talara, La Pampilla, Conchán, Iquitos*, Pucallpa, Shivityacu y El Milagro—, solo dos concentran la capacidad relevante para abastecer al grueso del territorio conectado por la red nacional de distribución: La Pampilla (Repsol), y la Nueva Refinería de Talara (Petroperú).

A esta ecuación se suma el Gas Natural Vehicular (GNV): un combustible que no depende de ninguna de las dos refinerías principales y que hoy alimenta a 493,000 vehículos —15% del parque total en 2024—, frente a apenas 5,000 unidades en 2006. Esa porción creciente del parque automotor escapa al cuello de botella que se describe a continuación.

3.1 Refinería La Pampilla (Repsol)

Repsol inició en 2014 la modernización de su refinería La Pampilla, con una inversión aproximada de US\$740 millones, orientada a reducir el contenido de azufre del diésel a 50 ppm hacia 2016 y a mejorar la calidad de otros combustibles hacia 2018. Se trata de una refinería de conversión completa: procesa crudo importado y produce gasolinas, gasoholes, diésel, GLP y otros derivados para el mercado de Lima y el resto del país. En octubre de 2024, la empresa amplió su unidad de producción de gasolinas, lo que permitió incrementar en 20% la producción de gasolinas de bajo contenido de azufre.

3.2 Nueva Refinería de Talara (Petroperú)

El Proyecto de Modernización de la Refinería Talara (PMRT) tuvo un costo estimado original de US\$3,919 millones y entrada en operación prevista para 2017; llegó a funcionamiento pleno recién en diciembre de 2023, con un costo final de US\$5,538.52 millones — 41% más caro y casi una década más tarde de lo presupuestado, según el propio Petroperú—. La pregunta central de este informe es por qué se diseñó y construyó con especificaciones Euro 4 y no Euro 6, pese a que la Comisión Multisectorial del MINAM ya tenía ese mandato explícito desde 2016.

El expediente muestra que una configuración Euro 5/6 sí estuvo sobre la mesa: en agosto de 2017, Petroperú encargó a Técnicas Reunidas una ingeniería conceptual para evaluar esa alternativa, y en diciembre de ese año incluyó “la adecuación a la normativa de calidad de combustibles Euro 6” entre los criterios de selección del contrato de las unidades auxiliares. Erick

García Portugal, ex director general de Hidrocarburos del MINEM, sostiene que la especificación Euro 4 data del diseño original de 2012, no de un cambio de rumbo posterior.

En abril de 2022, el entonces presidente de Petroperú, Humberto Campodónico —quien no respondió a la solicitud de comentario para este informe—, declaró que la refinería vendería combustibles a 50 ppm y que el país accedería “en poco tiempo” a Euro 6. El plazo no se cumplió. Cartas internas posteriores de Petroperú al MINEM fueron corriendo esa fecha: en febrero de 2023, a diciembre de 2027, por inversiones pendientes en las unidades de hidrotratamiento; en enero de 2025, al segundo semestre de 2027, frente al primer trimestre de 2025 previsto originalmente. Ninguna fuente entrevistada nombra a un responsable específico de la decisión de diseño; García atribuye el retraso posterior a la debilidad financiera y de gobierno corporativo de Petroperú, agravada por una rotación de catorce presidentes de directorio entre 2020 y 2026, y por un riesgo de descalce contractual identificado por la Contraloría en 2018, que derivó en un sobrecosto de S/1,115 millones en 2021. En agosto de 2025, la primera convocatoria

"La refinería comenzó siempre como Euro 4. ¿Por qué? Porque esta es la refinería muy antigua. Sus diseños comenzaron en el año 2012, si no me equivoco. Siempre se dijo como Euro 4."

Erick García Portugal, ex Director General de
Hidrocarburos del MINEM

para una auditoría forense del proyecto quedó desierta por falta de postores; Petroperú anunció una nueva búsqueda. La capacidad de refinación, sin embargo, es solo una pieza del problema. La transición depende de una red de instituciones con competencias específicas, coordinación limitada entre sí y, hasta ahora, ningún mecanismo formal que las convoque en conjunto.

3.3 PROINVERSIÓN y la reorganización patrimonial

El 31 de diciembre de 2025, en medio de una crisis de solvencia de Petroperú, el Gobierno encargó a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN) “el diseño, conducción y ejecución integral” de la reorganización patrimonial de Petroperú. Ese encargo produjo, siete meses después, el Oficio N.º 94-2026/PROINVERSIÓN/DPP/HI.04 (21 de julio de 2026), que reporta su evaluación técnica

de las cinco unidades de refinación de Petroperú: tres operativas —Talara (95,000 bpd, 50 ppm de azufre), Conchán (15,500 bpd, 50 ppm) e Iquitos (12,000 bpd, 1,000 ppm)— y dos no operativas —El Milagro y Pucallpa—. Según el oficio, ninguna está en capacidad de procesar u obtener hidrocarburos a 10 ppm, el umbral que exige Euro 6. PROINVERSIÓN argumenta que el proceso de reorganización de Petroperú “se vería seriamente impactado” por los cambios regulatorios que implica Euro 6. Por ello, solicita a la PCM disponer la suspensión del inicio de la implementación del estándar Euro 6 hasta fines de 2036.

"Yo creo que los intereses son más grandes que la necesidad real... Petro Perú es una entidad del Estado que no es eficiente y lucha no por ser eficiente sino por mantener el Estado."

Jaime Graña, gerente general, Asociación Automotriz del Perú (AAP)

4. Mapa de actores institucionales

La capacidad de refinación, sin embargo, es solo una pieza del problema. La transición depende de una red de instituciones con competencias específicas, coordinación limitada entre sí y, hasta ahora, ningún mecanismo formal que las convoque en conjunto.

4.1 Decisión y regulación

MINEM: competencia formal sobre el cronograma de combustibles; refrenda los decretos de postergación descritos en la sección 2.3.

MINAM: aporta la evidencia ambiental y sanitaria; lideró la Comisión Multisectorial entre 2016 y 2020.

MEF: refrenda el DS 011-2025-EM; mencionado por Patricia Iturregui como actor imprescindible que aún no está suficientemente incorporado al proceso.

MTC: refrendó el DS 014-2021-EM; ausente de los refrendos más recientes.

PCM: instancia de arbitraje; el nivel al que deberían elevarse los consensos pendientes.

PROINVERSIÓN: a cargo de la reorganización patrimonial de Petroperú desde diciembre de 2025 (DU 010-2025); solicitó en julio de 2026 postergar Euro 6 hasta 2036.

4.2 Supervisión

OSINERGMIN recibe y fiscaliza los cronogramas de adecuación de las empresas obligadas. El propio DS 011-2025-EM admite en sus considerandos que el MINEM “solo ha recibido algunos cronogramas” de las empresas obligadas, lo que indica que la función de supervisión no ha operado con la cobertura que la norma presupone.

4.3 Sociedad civil, gremios y consumidores

La Asociación Automotriz del Perú (AAP), Ciudad Saludable —representada en este informe por Albina Ruiz— y la Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios (ASPEC) —representada por Crisólogo Cáceres— constituyen las voces técnicas, de incidencia y de consumidor consultadas en esta investigación.

4.4 El vacío: ausencia de una comisión multisectorial activa

Las fuentes institucionales entrevistadas coinciden, de forma independiente, en que hoy no existe una comisión multisectorial

operativa para conducir el proceso de adecuación. Es decir, la opinión generalizada es que existe un vacío institucional directamente vinculado a las sucesivas postergaciones de la adopción de mejoras en el combustible.

“La mayoría de consumidores no conoce la diferencia entre Euro 4 y Euro 6 ni sabe cuánto azufre contiene el combustible que compra. El Estado debe informar y fiscalizar. Los grifos y proveedores deben brindar información clara. Petroperú también debe explicar la calidad de sus productos y sus planes de adecuación”.

Jaime Graña, gerente general, Asociación Automotriz del Perú (AAP)

5. Qué opinan los entrevistados

El vacío institucional es la convergencia más consistente entre las fuentes consultadas para este informe.

5.1 Convergencias y divergencias entre las fuentes consultadas

Graña (AAP), Iturregui y Ruiz coinciden en dos puntos centrales: primero, que hoy no existe una comisión multisectorial activa y que su liderazgo debería recaer en el MINEM, con la participación de MINAM, MEF, MTC y PCM; segundo, que existe un desfase estructural entre la disponibilidad del combustible y la exigencia del estándar vehicular, en los términos descritos en la sección 2.4.

Las mismas fuentes divergen en al menos dos aspectos. Graña e Iturregui señalan explícitamente una falla de diseño en la Refinería de Talara; Ruiz institucionaliza la respuesta y habla de “responsabilidad compartida” sin identificar a un actor específico.

En cuanto a la solución de corto plazo, Graña plantea una prórroga con un nuevo cronograma atado a la disponibilidad real de combustible, mientras que Iturregui propone puentear el problema mediante importación escalonada en lugar de otorgar una nueva prórroga. A ello se suma la lectura de Erick García Portugal, quien atribuye el retraso principalmente a la crisis financiera y de gobierno corporativo de Petroperú, y no a una decisión de diseño errada.

"Esta es una responsabilidad compartida entre las entidades que diseñan la política pública, regulan el sector y ejecutan las inversiones necesarias."

Albina Ruiz, exministra del Ambiente (2022-2024)

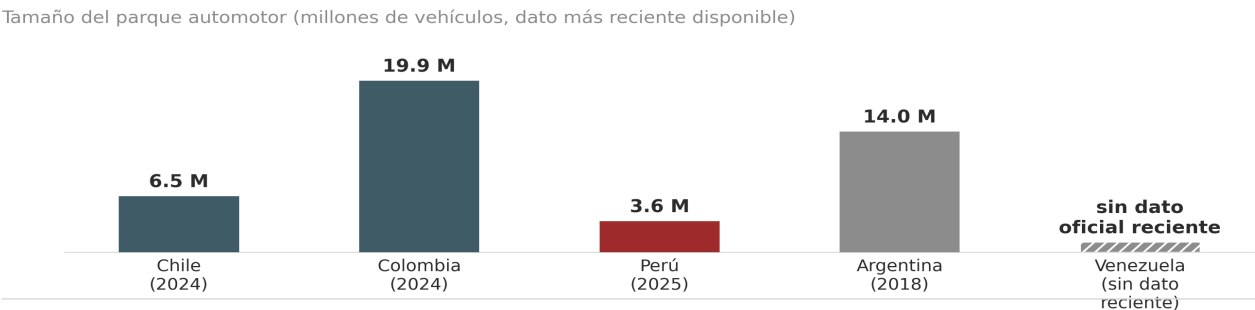
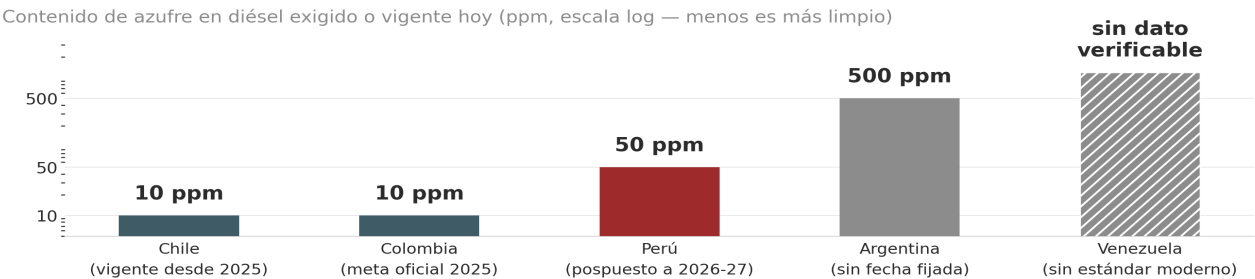
"Habría una falta de visión en la modernización de la refinería, que fue diseñada para 50 ppm a pesar de que se sabía que el Euro 6 era más estricto."

Patricia Iturregui, senadora, exasesora de la Comisión de Cambio Climático del Congreso

6. El combustible en la región

PARQUE AUTOMOTOR Y ESTÁNDAR DE COMBUSTIBLE, POR PAÍS

**Perú no es el país más atrasado de la región:
Chile y Colombia ya exigen 10 ppm de azufre**



Nota: el dato de Argentina es nacional (2018, ultimo consolidado hallado); Buenos Aires ciudad concentraba 1.34 millones. El de Colombia incluye motocicletas (62% del total). Venezuela no publica cifras oficiales recientes de parque ni sostiene producción de diesel de ultra bajo azufre: sus refinerías operan paralizadas y el país importa combustible desde 2010.

Fuente: ANAC/MMA Chile (Euro 6c); Ley 1972/2019 y Res. 0762/2022 Colombia; DS 011-2025-EM Peru; prensa especializada (Argentina, Venezuela). INE Chile, RUNT Colombia, AAP Peru, DNRPA/ADEFA Argentina (parque automotor).

7. Recomendaciones y hoja de ruta

Las secciones anteriores identifican tres cuellos de botella distintos —sanitario, normativo e institucional— que convergen en una misma conclusión: el problema no se resuelve solo con más tiempo, sino con una arquitectura de gobernanza distinta.

1. Crear una comisión multisectorial permanente, liderada por el MINEM, con participación de MINAM, MEF, MTC, PCM, OSINERGMIN, Petroperú, gremios del sector automotor y sociedad civil, con un cronograma vinculante y de acceso público.
2. Sincronizar los plazos de combustible y de vehículo: contar el año de anticipación que requieren los importadores desde la

disponibilidad real del combustible de 10 ppm en el mercado, y no desde una fecha fija establecida en el decreto, corrigiendo el desfase estructural descrito en la sección 2.4.

3. Publicar y actualizar los cronogramas de adecuación de refinerías e importadores que OSINERGMIN admite no haber recibido en su totalidad, con seguimiento bimestral, para dar señales de planificación al sector privado.
4. Estructurar el financiamiento de la adecuación de Talara —estimado, sin verificación independiente, entre US\$60 y 100 millones— junto con ProInversión y

dentro del cronograma de pagos existente de Petroperú.

5. Fortalecer la gobernanza corporativa de Petroperú, con mayor independencia y continuidad en el directorio, como condición necesaria para que la empresa pueda ejecutar de manera confiable cualquier cronograma de adecuación que se apruebe.

6. Adoptar medidas complementarias: un programa de chatarra con financiamiento para renovar el parque más antiguo, fiscalización efectiva de emisiones de los vehículos en circulación, y una agenda de electromovilidad que avance en paralelo de la transición de combustibles líquidos.

7. Incorporar el aprendizaje del caso chileno: un mecanismo de prórroga automática, activado por el reporte de capacidad real de la empresa productora, que evite los períodos de incertidumbre regulatoria y sus efectos adversos sobre la planificación de inversiones.

8. Antes de considerar una importación de Euro 6, es necesario realizar un análisis de costos e impacto a corto y mediano plazo, ya que puede conllevar a un aumento de precios que desincentive la renovación vehicular.

8. Conclusiones

La transición hacia el estándar Euro 6 en el Perú ya no es un problema técnico. Lo que ha faltado es gestionar a los actores involucrados, sincronizar los calendarios de combustible y de vehículo, y sostener en el tiempo un cronograma creíble.

Cada año de postergación mantiene costos sanitarios y económicos evitables, en un país donde la contaminación del aire figura entre las causas de mortalidad cardiorrespiratoria y de morbilidad infantil. Ninguna de las fuentes institucionales consultadas para este informe identifica a un responsable específico de la decisión original de diseñar la Refinería de Talara bajo el estándar Euro 4 en lugar de Euro 6, pese a que el mandato de armonización ya existía desde 2016. Ese patrón de responsabilidad difusa, sostenido a través de sucesivos cambios de autoridades en al menos tres instituciones —Petroperú, MINEM y MINAM— constituye, en sí mismo, uno de los hallazgos centrales de esta investigación.

El nuevo gobierno abre una ventana de oportunidad concreta para dar predictibilidad al proceso, aunque lo propuesto por PROINVERSIÓN—postergar Euro 6 hasta 2036— introduce una tensión que no figuraba en el diagnóstico original de este informe: la política patrimonial del Estado sobre Petroperú —encaminada a proteger el valor de un activo en proceso de reestructuración— puede terminar pesando más que el cronograma sanitario que persiguen MINEM y MINAM.

* Aislada del sistema de oleoductos y dependiente del transporte fluvial para recibir crudo y despachar combustible, la Refinería de Iquitos no puede adecuarse a los mismos plazos que Lima sin una inversión en infraestructura hoy no programada. Por eso Loreto y Ucayali quedan excluidos de cada cronograma de reducción de azufre, y Amazonas, Madre de Dios y San Martín tuvieron en su momento un régimen transitorio de gasolina de 84 octanos.

