

Anexo 2. Sección 4.1 Impactos y su significancia. Identificar los impactos (positivos y negativos) y su significancia (fuerte o débil), así como los grupos (empresas, ciudadanos, etc.) que serán afectados por las alternativas (cuadro breve de impactos)

| Identificación de impactos de alternativas de solución * | | | | | | |
|---|--|--|---|---|--|--|
| Grupos afectados/ Impactos | Conductores y Transportadores de Mototaxi | | Usuarios de Mototaxi | | Administración Pública | |
| | De manera precisa la entidad deberá indicar de qué manera impacta la alternativa al grupo afectado identificado | | | | | |
| Impactos económicos | Negativo | Moderado | Negativo | Débil | Negativo | Débil |
| | | <u>Funcionamiento del mercado:</u> Persistencia de la informalidad, limitando acceso a beneficios y protección laboral. | | <u>Consumidores y familias:</u> Se encuentran ante un inadecuado servicio por el que pagan según la disposición del conductor. | | <u>Autoridades públicas:</u> Actualmente las Municipalidades distritales, quienes autorizan la prestación del servicio de transporte de mototaxi, se ven afectadas por la inadecuada regulación de las municipalidades colindantes. Ello dificulta las acciones de fiscalización por normativas dispares entre municipios |
| Impactos sociales | Negativo | Moderado | Negativo | Moderado | Negativo | Moderado |
| | <u>Salud Pública y seguridad:</u> Mayor exposición a riesgos viales, en ausencia de condiciones mínimas de seguridad | | <u>Salud Pública y seguridad:</u> Los usuarios se exponen a la inseguridad vial. | | <u>Gobernanza, participación, buena administración, acceso a la justicia, medios de comunicación y ética:</u> Existen distintas medidas adoptadas por las municipalidades para ordenar el transporte en mototaxi, dificultando la fiscalización y la capacidad de disuadir conductas contrarias a la seguridad y calidad del servicio. Debilitamiento de la gobernanza del transporte local y coordinación intermunicipal | |
| Opción No Regulatoria: Sensibilizar a la Municipalidades distritales para que se acojan a la normativa existente. | | | | | | |
| Impactos económicos | Positivo | Débil | Negativo | Débil | Positivo | Moderado |
| | <u>Funcionamiento del mercado:</u> A corto plazo, permanencia de la situación precaria de informalidad. A largo plazo, podría verse algún efecto significativo si la municipalidad adopta los parámetros propuestos por el MTC y los implementa de manera adecuada. | | <u>Consumidores y familias:</u> Se encuentran ante un inadecuado servicio por el que pagan según la disposición del conductor. | | <u>Autoridades públicas:</u> Reciben las capacitaciones y asistencia técnica lo que impacta positivamente la gestión eficiente del servicio, siempre y cuando las municipalidades tengan la disposición y los recursos para adoptar lo sugerido a través de estas. | |
| Impactos sociales | Positivo | Débil | Negativo | Moderado | Positivo | Moderado |
| | <u>Salud Pública y seguridad:</u> Potencial mejora en condiciones si los municipios promueven ordenamiento y seguridad. | | <u>Salud Pública y seguridad:</u> Limitada mejora en seguridad si no hay cambios reales en fiscalización o reglas | | <u>Gobernanza, participación, buena administración, acceso a la justicia, medios de comunicación y ética:</u> A partir de las as capacitaciones y asistencia técnica, se mejora en la planificación urbana y el control del transporte. Mejora parcial de gobernanza si se logra articulación entre actores locales | |
| Opción Regulatoria: Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 | | | | | | |
| Impactos económicos | Positivo | Moderado | Positivo | Moderado | Negativo | Débil |
| | <u>Funcionamiento del mercado:</u> Nuevos costos de cumplimiento exclusivos del reglamento (examen médico, chalecos, adecuamiento del vehículo), pero menor competencia desleal en el mercado tarifario a raíz del incremento en la formalización | | <u>Consumidores y familias:</u> Es posible un ligero incremento en las tarifas por la formalización del servicio, pero con mayor seguridad y calidad del transporte. | | <u>Autoridades públicas:</u> Se requiere inversión en capacitación y regulación, lo que genera costos iniciales adicionales que en algunos casos puede resultar difícil de cumplir por parte de las municipalidades distritales que cuentan con menores recursos. Fortalece la planificación, fiscalización y coordinación institucional | |
| Impactos sociales | Positivo | Moderado | Positivo | Fuerte | Positivo | Moderado |
| | <u>Salud pública y seguridad:</u> Se mejora la seguridad vial y se reduce la competencia desleal con transportistas informales. Sin embargo, puede generar resistencia en algunos conductores/transportistas informales que no deseen regularizarse. | | <u>Salud pública y seguridad:</u> Reducción de la siniestralidad, mejor control del servicio y mayor confianza en el uso del mototaxi como medio de transporte seguro. | | <u>Gobernanza, participación, buena administración, acceso a la justicia, medios de comunicación y ética:</u> Mejora en la planificación urbana y el control del transporte a través de la coordinación efectiva entre municipalidades y PNP para su implementación, aprovechando los saberes y competencias de los involucrados. Fortalece planificación, fiscalización y coordinación institucional. | |

*Se deben listar los impactos económicos, sociales y ambientales (positivos y negativos/fuertes, moderados y débiles) considerando como guía la taxonomía de impactos del Anexo 1, pudiéndose considerar otros impactos no incluidos en dicha taxonomía, de ser necesario.

Adaptado de Manual para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante PCM (2021)

Disponible en <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2018745/Manual%20operativo%20AIR%20versi%C3%B3n%20finla%20para%20publicac%C3%B3n.pdf>