Lima Cómo Vamos

Mototaxis: motor del barrio

Puntos críticos y propuestas para la movilidad cotidiana

Lima Cómo Vamos
www.limacomovamos.org
Observatorio de calidad de vida urbana

Mototaxis: motor del barrio.
Puntos críticos y propuestas para la movilidad cotidiana

Contenido
Gonzalo Alarcón Rodríguez-Paiva
Patricia Alata Ninapaytan

Diseño
Sofía Lazarte Dodero

Editado por
Sistema Urbano
Calle General Varela 154 Interior A, Miraflores. Lima-Perú

HECHO EL DEPÓSITO LEGAL EN LA BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERÚ N° 2026-00645
1a. edición - Enero 2026

CONTENIDO

1. Introducción 4
2. Marco regulatorio: ¿qué reglas existen? 5
3. Caracterización del servicio 12
- 3.1. Viajes en mototaxi 12
- 3.2. Distribución geográfica 18
- 3.3. Flota 20
- 3.4. Perfil del operador 22
- 3.5. Patrones de operación 23
- 3.6. Percepción del usuario 24

4. Evaluación económica del servicio 26
- 4.1. Estructura de ingresos y costos 26
- 4.2. Barreras económicas a la formalización 27
- 4.3. Contribución a la economía del sector 28

5. Propuestas 29
- 5.1. Visión y cambio de paradigma 29
- 5.2. Fiscalización 31
- 5.3. Articulación 32
- 5.4. Planificación a escala de mancomunidad 33
- 5.5. Fomento de la formalización 35
- 5.6. Conectividad 37
- 5.7. Electrificación 38

6. Conclusiones 40

1 INTRODUCCIÓN

El mototaxi se ha consolidado como un componente esencial del sistema de movilidad de Lima y Callao. Con más de **1.7 millones de viajes diarios,** funciona tanto como un conector de última milla que garantiza el acceso al transporte masivo, así como un modo conveniente que satisface una demanda de viajes cortos y de cuidado, particularmente en las zonas periféricas de la metrópoli. Sin embargo, su expansión se ha dado en un contexto de alta informalidad, fragmentación regulatoria y una creciente percepción de inseguridad, tanto para usuarios como para operadores.

El presente estudio tiene como objetivo realizar un diagnóstico integral de este servicio. Para ello, se ha desarrollado un análisis exhaustivo del marco normativo vigente, una caracterización del mercado basada en fuentes secundarias y entrevistas a actores clave, y una evaluación económica que revela la lógica operativa y las barreras que enfrentan los conductores en su día a día.

A partir de este diagnóstico, se articula una serie de propuestas de política pública y alternativas regulatorias. Estas propuestas buscan ajustar la normativa y proponer un cambio de paradigma: pasar de un enfoque punitivo centrado en la formalización, a uno que utilice la tecnología y la articulación metropolitana como herramientas para construir un servicio de mayor calidad, más seguro, y económicamente sostenible.

2 Marco regulatorio: ¿qué reglas existen?

El marco normativo que rige el servicio de transporte en mototaxis en Lima y Callao es un sistema complejo y multinivel. A continuación, se sintetizan los principales hallazgos a partir de la revisión de la legislación nacional, provincial y distrital.

La Ley N° 31917 y su reglamento (D.S. N° 011-2025-MTC) establecen el marco nacional para el servicio en vehículos de categoría L5[1]. La normativa define que la planificación, regulación y fiscalización del servicio son competencia exclusiva de las municipalidades distritales. El marco nacional define la estructuración del servicio, empresas, conductores y vehículos, y establece mecanismos de gestión como los planes reguladores y los regímenes de gestión común para la articulación entre distritos.

El modelo operativo se organiza en dos niveles:

La persona jurídica o transportador:

Es la empresa, asociación u organización constituida que ha obtenido el permiso de operación de la municipalidad para prestar el servicio.

Los prestadores del servicio:

Son los conductores, es decir personas naturales afiliadas al transportador autorizado. Estos conductores deben estar acreditados y pueden ser propietarios del vehículo que operan o alquilarlo.

[1] L5: Vehículo de tres ruedas y de variadas configuraciones, cuya parte delantera puede ser similar a la de una motocicleta y la parte posterior está conformada por una extensión del chasis con dos ruedas posteriores.

Estructura de las autorizaciones:
El sistema de habilitación se basa en dos títulos habilitantes principales emitidos por la municipalidad distrital:

Permiso de Operación:

Es la autorización principal otorgada a la persona jurídica, es decir, el transportador. Habilita al transportador para prestar el servicio, definiendo su flota vehicular, los paraderos que puede utilizar, zona de trabajo autorizada y colores distintivos de su flota.

Certificado de operación:

Es la autorización específica para cada vehículo que forma parte de la flota. Acredita que una unidad en particular está habilitada para prestar el servicio bajo el paraguas del permiso de operación del transportador.

Requisitos para la persona jurídica (transportador):
De manera general, se exige que la empresa esté constituida legalmente e inscrita en Registros Públicos, teniendo como objeto social el servicio de transporte. Debe contar con RUC activo y, en algunos distritos, se exige tener un domicilio legal en la jurisdicción y administrar una flota mínima de vehículos.

Requisitos para la persona natural (conductor):
La normativa nacional exige que los conductores sean mayores de edad, cuenten con licencia de conducir vigente de categoría B-IIc y presenten un certificado de salud física y mental, además del uso de un chaleco con el número de placa del vehículo.

Requisitos del vehículo:
Todos los niveles normativos coinciden en la obligatoriedad de contar con SOAT o CAT (certificado contra accidentes de tránsito) vigente y, cuando corresponda, el Certificado de Inspección Técnica Vehicular. El vehículo debe estar acondicionado para un máximo de tres pasajeros. Además, debe cumplir con las especificaciones de color autorizadas por el municipio y exhibir el número de placa de forma visible en la parte lateral y superior del vehículo. Distritos como Ate exigen elementos adicionales como cinturones de seguridad, kit de emergencia y láminas retro reflectivas en los laterales.

Distintivos e imagen:
Tanto en la norma nacional como en la metropolitana y distrital, existe una fuerte regulación sobre la identificación visual, enfocándose principalmente en regular los elementos no permitidos, como láminas polarizadas o elementos que obstruyan la visión del conductor. La imagen que se define debe seguir principalmente los colores aprobados por la municipalidad distrital para cada transportador, a fin de identificar a dónde pertenece cada vehículo y fiscalizarlo. Sin embargo, no prohíben el uso de otros distintivos como marcas, patrocinadores o publicidad en la unidad, en medida que no contravenga con lo establecido.

Requisitos para el permiso de operación:
Para obtenerlo, el representante legal de la persona jurídica debe presentar una solicitud con carácter de declaración jurada que incluye la información de la empresa, la relación de conductores acreditados y la lista de vehículos de la flota con su respectiva documentación (tarjetas de propiedad, SOAT, CITV). Además, se debe adjuntar una propuesta de zona de trabajo y paraderos. En algunos casos encontrados, como en la Municipalidad de Comas, se exige que en caso se solicite la ampliación o modificación de paraderos, esta sea sustentada por un estudio técnico firmado por un ingeniero de transportes colegiado.

Régimen de Gestión Común:
Tanto la normativa nacional como la metropolitana definen este mecanismo como un acuerdo entre municipalidades distritales contiguas para permitir que un vehículo autorizado en un distrito pueda ingresar a otro con el único fin de dejar un pasajero y retornar a su jurisdicción. Si no hay acuerdo, la municipalidad provincial o metropolitana debe intervenir a fin de facilitar la prestación de servicio y la accesibilidad a los usuarios. Asimismo, la inexistencia de este régimen tampoco le permite sancionar a los vehículos autorizados del distrito vecino que ingresen a su territorio para dejar un pasajero. Si bien este mecanismo se considera crucial para la accesibilidad y operación efectiva del servicio, en la revisión normativa realizada, no se ha encontrado evidencia de la implementación o uso efectivo de este régimen en ningún caso.

Plan regulador:
Es la principal herramienta técnica de gestión que las municipalidades distritales están obligadas a elaborar y aprobar mediante ordenanza. Su finalidad es planificar el servicio estableciendo parámetros técnicos, identificando zonas de trabajo y paraderos, y analizando la oferta y demanda para evitar la saturación y operación efectiva de servicio. No se debieran otorgar nuevos permisos de operación si no están sustentados en este plan.

Revisiones anuales y capacitación:

La ley nacional y regulación metropolitana establecen la obligatoriedad de que las municipalidades organicen capacitaciones anuales para los conductores en materias de educación y seguridad vial, así como sobre la normativa local. Por su lado, el transportador debe garantizar que los conductores reciban esta capacitación. Si bien la responsabilidad de organizar la capacitación anual obligatoria para los conductores recae en las municipalidades distritales, la norma establece explícitamente que esta responsabilidad puede ser delegada a terceros especializados, como escuelas de conductores. Si un distrito opta por delegar esta función, la entidad privada que brinde la capacitación debe estar previamente autorizada y registrada por la Municipalidad de Lima garantizar su idoneidad.

Actualmente, la regulación es consistente en prohibir la circulación de mototaxis en vías del sistema vial metropolitano, es decir vías expresas, arteriales y colectoras, permitiendo generalmente solo su cruce. El servicio de mototaxi se define como zonal, restringiendo la operación a áreas de trabajo específicas autorizadas dentro de cada distrito. Además, se establecen límites de velocidad, usualmente 30 km/h, y se prohíbe la operación en distritos que así lo han determinado explícitamente.

Aunque normativamente se define al mototaxi como un servicio complementario al sistema de transporte público, en la práctica no se planifica de tal manera. De hecho, la Política Nacional de Transporte Urbano sugiere que una mejora en el transporte masivo debería conducir a una disminución del uso de servicios individuales como el del mototaxi. Este argumento es utilizado por distritos de Lima Centro, como Pueblo Libre y Lince, para justificar la prohibición del servicio, alegando que no existe un déficit de cobertura de transporte público en sus jurisdicciones.

Todo ello, permite concluir que existe una brecha significativa entre la exigencia de las normas, como planes reguladores, comisiones técnicas, regímenes de gestión común y capacitaciones, y su implementación real. Además, la normativa se enfoca fuertemente en los requisitos para la formalización, pero los mecanismos de fiscalización y control se consideran insuficientes para garantizar su cumplimiento, especialmente frente a una fuerte presión de la oferta informal.

Existe un claro desaprovechamiento de mecanismos de articulación como el régimen de gestión común, lo que perpetúa la fragmentación del servicio, lo que termina afectando al usuario. Además, de la revisión realizada[2], hay una notoria ausencia de Planes Reguladores actualizados y técnicamente sólidos en la mayoría de los distritos, lo que lleva a una gestión improvisada del servicio, reduciéndose a la aprobación de permisos de operación sin una real planificación. La planificación del servicio a una escala distrital resulta ineficiente para abordar problemas de movilidad metropolitana, dejando la última etapa del viaje a un servicio que, si bien puede ser formal o informal, carece de frecuencias y seguridad que debe tener un sistema integrado de calidad.

2 Se revisaron 12 Planes Reguladores, de los cuales los más antiguos corresponden al 2013.

A partir de la revisión normativa, se considera que el marco se enfoca en definir los requisitos para la formalización, pero que no garantiza la calidad real que debería tener un servicio de transporte público. Si bien las leyes y ordenanzas establecen un listado de condiciones que deben cumplir vehículos, conductores y empresas, en la práctica estas actúan más como una lista de verificación administrativa que como un verdadero marco promotor de la calidad. A continuación, se argumenta esta brecha analizando la normativa a la luz de las características fundamentales de un servicio de transporte público:

Accesibilidad:

La regulación promueve una accesibilidad geográfica limitada al autorizar el servicio en zonas donde la oferta de transporte masivo es insuficiente o inexistente. Sin embargo, la normativa omite requerimientos de accesibilidad universal para distintos tipos de personas, ya que no se encontraron disposiciones que exijan condiciones para el transporte de personas con movilidad reducida, adultos mayores o usuarios con coches de bebé.

Confiabilidad y frecuencia:

La regulación actual no establece mecanismos para asegurar la confiabilidad y regularidad del servicio. Se otorgan permisos de operación por plazos extensos (hasta 10 años), pero no se exigen frecuencias mínimas, horarios de operación garantizados ni niveles de cobertura constantes. La prestación del servicio queda sujeta a la decisión individual de cada conductor. Aunque se sanciona el “abandono del servicio”, no existen herramientas de gestión para asegurar que la oferta se mantenga estable a lo largo del día. Cabe resaltar que esto no es un problema aislado del servicio de mototaxis, si no una problemática crónica del transporte público en el país.

Eficiencia:
La mayor ineficiencia proviene de la fragmentación de la gobernanza al no aplicar el mecanismo de Régimen de Gestión Común, diseñado para permitir viajes interdistritales fluidos. Esto limita también la accesibilidad de las personas a equipamientos, como mercados o colegios, en distritos vecinos.

Seguridad:
Este es el aspecto donde la regulación pone mayor énfasis, pero con un enfoque en el control del vehículo y el conductor, no en la calidad de la operación. Se exigen una serie de documentos y distintivos visuales (placas pintadas, códigos QR, chalecos) para facilitar la identificación y fiscalización, pero esto no garantiza una conducción segura ni protege eficazmente al usuario de la delincuencia más allá de la trazabilidad del vehículo formal.

Comodidad:
La calidad de la experiencia del usuario es un aspecto apenas mencionado tanto en las normas como en los planes reguladores revisados, dejando la calidad del viaje a la discreción de cada operador.

Sostenibilidad:
La dimensión de la sostenibilidad ambiental es la gran ausente en todo el marco regulatorio. Si bien el tipo de propulsión es un factor importante para los vehículos en zonas de laderas, no se encontraron incentivos para la adopción de vehículos eléctricos o de bajas emisiones en zonas donde sí podría adoptarse este tipo de tecnologías. Tampoco se encontró normativas específicas sobre contaminación sonora o del aire, más allá de lo que exige la Inspección Técnica Vehicular general. La sostenibilidad económica se limita a dar estabilidad a las empresas con permisos de larga duración, pero no promueve la modernización ni la eficiencia energética.

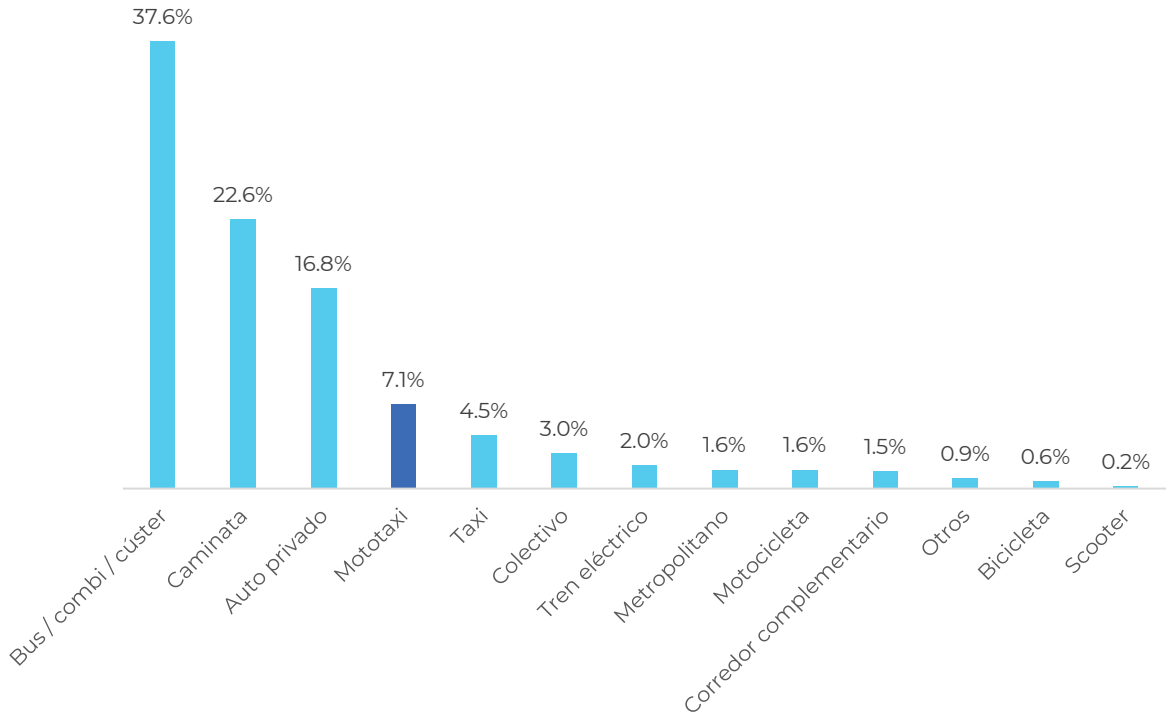
3 CARACTERIZACIÓN DEL SERVICIO

3.1 Viajes en mototaxi

El mototaxi se ha consolidado como un componente importante de la movilidad en Lima y Callao. Según datos de la ATU[3], en 2023 se realizaron diariamente 1.7 millones de viajes en mototaxi, lo que representa el 7.1% del total de viajes de la metrópoli. Esta cifra lo posiciona como el tercer modo motorizado más utilizado, solo por debajo del transporte público convencional y el auto privado, y el cuarto si se incluye la caminata.

[3] Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (2025). Plan de Movilidad Urbana para Lima y Callao. Resumen Ejecutivo.

Imagen 1. Partición modal. Fuente: ATU (2025)

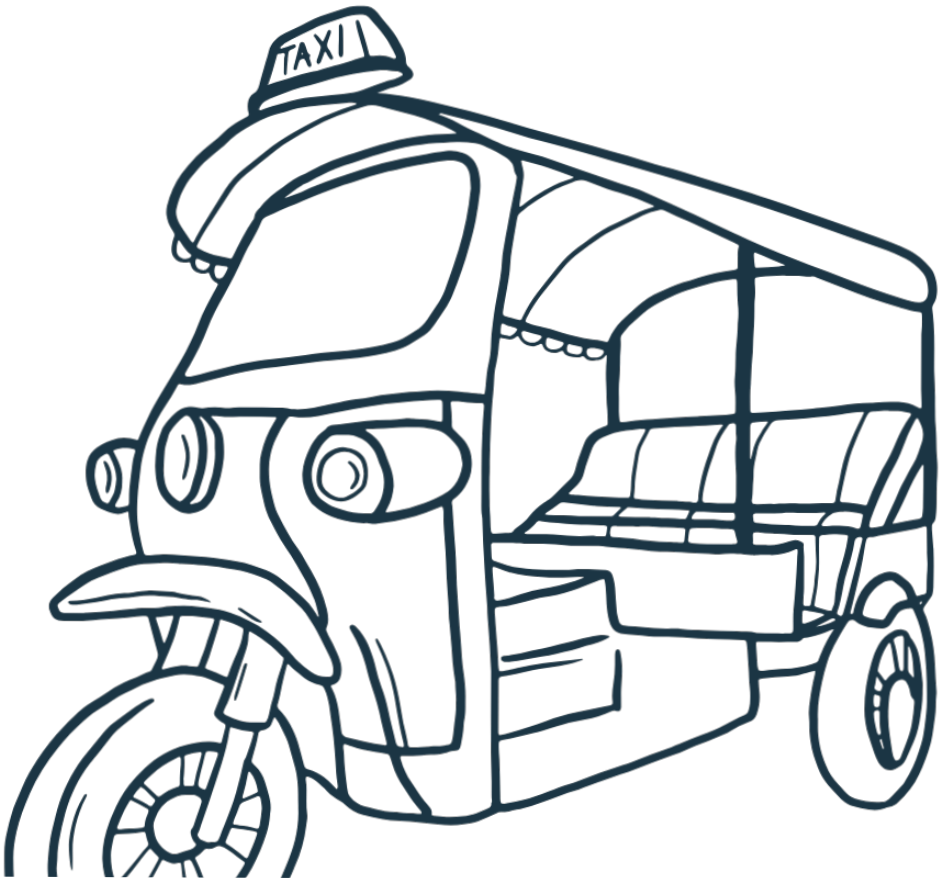


A continuación, se muestra el número de viajes diarios en mototaxi por distrito en 2023, sistematizados a partir de la matriz de origen y destino del estudio para el Plan de Movilidad de Lima y Callao. De los 1.7 millones de viajes en mototaxi que se realizan en Lima y Callao, el 28,2% de ellos se realiza en Lima Norte; 23,4% en Lima Sur; 20,7% en Lima Este; 8,00% en Lima Centro; y 16,5% en Callao.

Distrito de origen	Viajes
Ancón	61,737
Ate	83,416
Barranco	552
Breña	1,991
Carabayllo	104,27
Chaclacayo	25,971
Chorrillos	42,293
Cieneguilla	42,711
Comas	64,776
El Agustino	64,773
Independencia	47,267
Jesús María	0
La Molina	598
La Victoria	18,149
Lima Cercado	10,271
Lince	0
Los Olivos	40,423
Lurigancho-Chosica	68,226
Lurín	37,972
Magdalena del Mar	0
Miraflores	0
Pachacamac	62,421

Distrito de origen	Viajes
Pucusana	21,391
Pueblo Libre	98
Puente Piedra	87,911
Punta Hermosa	8,45
Punta Negra	524
Rímac	51,999
San Bartolo	24,806
San Borja	273
San Isidro	0
San Juan de Lurigancho	91,888
San Juan de Miraflores	82,714
San Luis	8,452
San Martín de Porres	58,363
San Miguel	1,622
Santa Anita	27,215
Santa María del Mar	0
Santa Rosa	27,119
Santiago de Surco	3,648
Surquillo	0
Villa El Salvador	108,467
Villa María del Triunfo	73,612

Tabla 1. Número de viajes en mototaxi por distrito en Lima. Fuente: Elaboración propia a partir del Diagnóstico de Movilidad del PMU[4].



[4] https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNTczMDk5M2EtZTkyZC00Y2JlLTk3ZjEtNTBkOWM5ZjIwZGM3IiwidCI6IjQwN2Y0YWQ2LWVlYzQtNDMwNy05ZmVkLWJmNTVkOWZlN2M2OSJ9

Tabla 2. Número de viajes en mototaxi por distrito en Callao.
Fuente: Elaboración propia a partir del Diagnóstico de Movilidad del PMU.

Distrito de origen	Viajes
Bellavista	4,944
Callao Cercado	36,819
Carmen de la Legua-Reynoso	55,345
La Perla	4,808

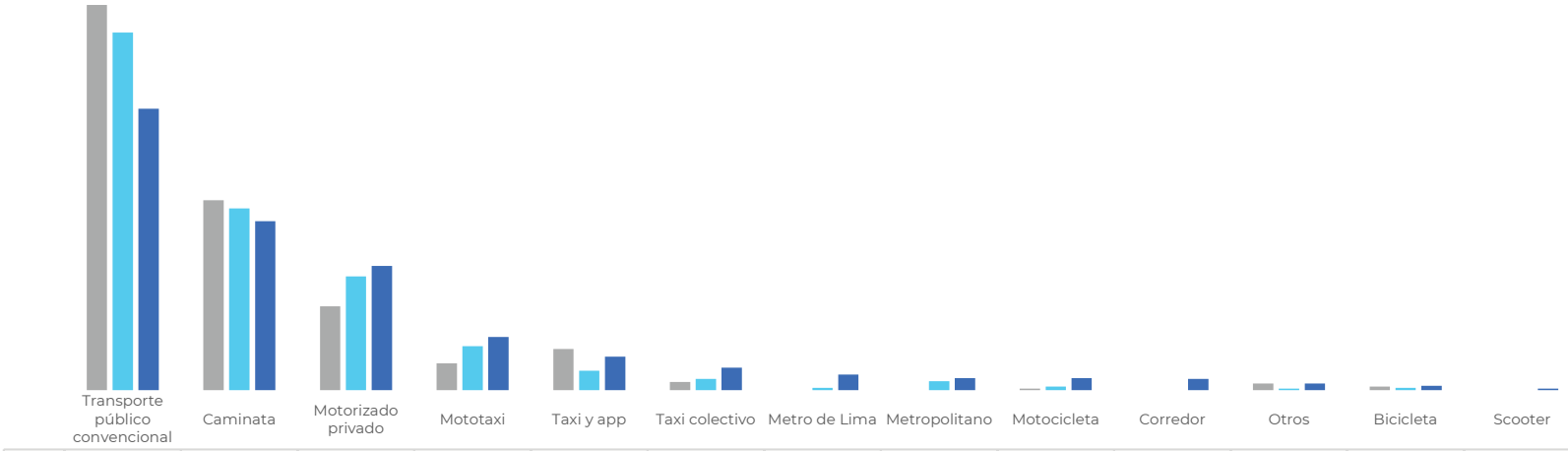
Distrito de origen	Viajes
La Punta	543
Mi Perú	45,828
Ventanilla	139,903
Otro	1,261

Tabla 3. Número de viajes en mototaxi por zona.
Fuente: Elaboración propia a partir del Diagnóstico de Movilidad del PMU.

Zona	Viajes	%
Lima Norte	491,866	28.2%
Lima Sur	407,897	23.4%
Lima Este	362,087	20.7%
Lima Centro	139,348	8.0%
Balnearios	55,171	3.1%
Callao	288,19	16.5%
Otros	1,261	0.1%
Total	1,745,820	100%

La participación del mototaxi en el reparto modal ha crecido de manera constante, pasando del 3.6% en 2004 al 5.9% en 2012, hasta alcanzar el 7.1% en el 2023. Este incremento demuestra una dependencia creciente de la población hacia este servicio, consolidándose como una solución de movilidad para un segmento significativo de los ciudadanos que necesitan realizar viajes cortos. Cabe señalar que, si bien estos datos corresponden al año 2023, son la mejor representación de los viajes que se realizan en Lima y Callao y presentan una imagen cercana a la realidad diaria del servicio en la actualidad.

Imagen 2. Evolución de la partición modal.



	Transporte público convencional	Caminata	Motorizado privado	Mototaxi	Taxi y app	Taxi colectivo	Metro de Lima	Metropolitano	Motocicleta	Corredor	Otros	Bicicleta	Scooter
2004	51.5%	25.4%	11.2%	3.6%	5.5%	1.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.9%	0.5%	0.0%
2012	47.8%	24.3%	15.2%	5.9%	2.6%	1.5%	0.3%	1.2%	0.5%	0.0%	0.2%	0.3%	0.0%
2023	37.6%	22.6%	16.6%	7.1%	4.5%	3.0%	2.1%	1.6%	1.6%	1.5%	0.9%	0.6%	0.2%

La naturaleza del servicio de mototaxi se define por su especialización en viajes de corta distancia. Con un costo promedio de S/3.00, una distancia media de 2.83 km y un tiempo de viaje de 8.3 minutos5, el mototaxi opera a una velocidad promedio de 20.4 km/h, posicionándose como la opción para trayectos que son demasiado largos para caminar pero no son cubiertos adecuadamente por el transporte público masivo.

Esta característica se alinea con una de sus principales funciones, la de facilitar los "viajes de cuidado", los cuales se definen como aquellos desplazamientos que se realizan para el bienestar cotidiano de otras personas, como niños, ancianos, u otras personas dependientes, o el propio hogar. Según Lima Cómo Vamos[6], el motivo por el que más personas se movilizaron principalmente en mototaxis fue para dejar o recoger a menores, seguido de los viajes para realizar compras para el hogar. En este sentido, se ve una clara utilidad de los mototaxis para los viajes de cuidado, los cuales, en general, son de distancias cortas.

5 Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (2025). Plan de Movilidad Urbana de Lima y Callao - Diagnóstico de Movilidad.

6 Lima Cómo Vamos (2026). Lima y Callao según sus habitantes - reporte de percepción ciudadana Edición

Esta vocación de servicio local y de viajes de cuidado explica por qué su uso es **mayoritariamente femenino,** ya que de acuerdo a la ATU, las mujeres representan el 58.6% de los usuarios, frente a un 41.4% de hombres.

Tabla 4. Personas que usaron principalmente la mototaxi por cada motivo de viaje
Fuente: Lima Cómo Vamos (2026)

Motivo	%
Dejar o recoger niños	13.3%
Compras	10.9%
Recreación/entretenimiento	5.3%
Asistencia médica	4.9%
Trámites	4.3%
Estudios	4.2%
Trabajo	3.4%
Visita	3.3%

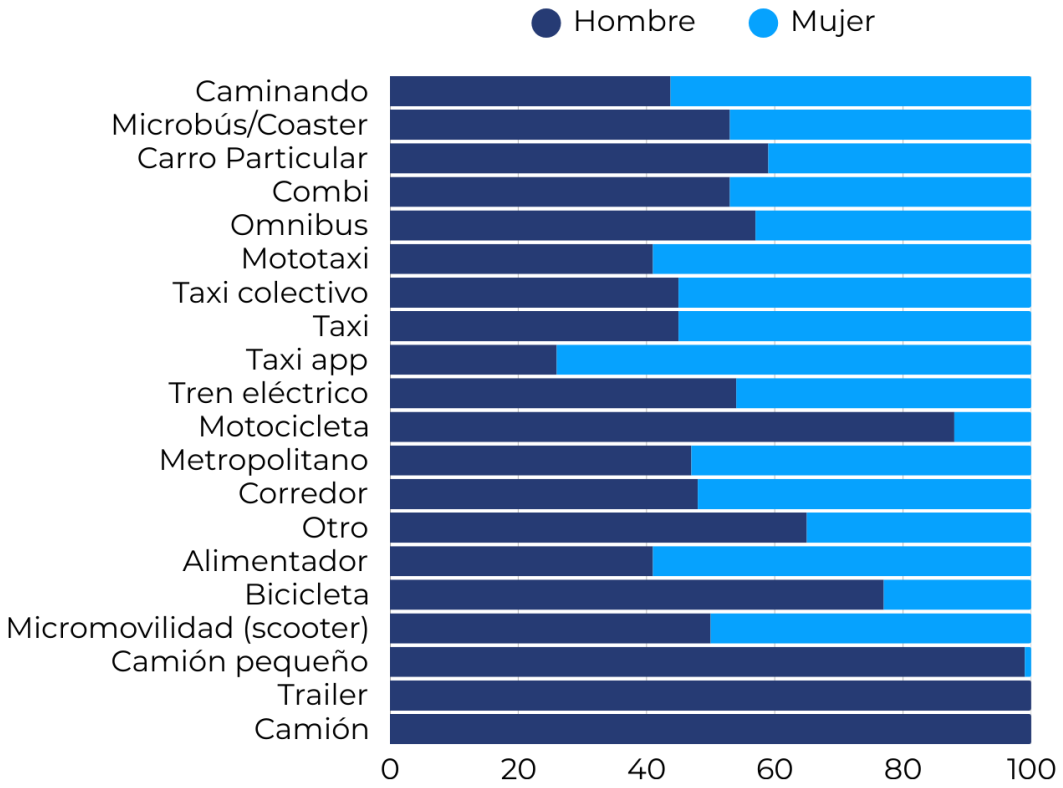


Imagen 3. Modos por motivos de viaje en Lima y Callao. Fuente: ATU (2025).

3.2 Distribución geográfica

La distribución de los viajes confirma el rol del mototaxi como una solución de movilidad predominante en las zonas periféricas de la ciudad. A continuación, se presenta la distribución geográfica de los orígenes de viajes en Lima y Callao, elaborada a partir de la matriz de viajes del PMU de Lima y Callao. Como se observa en la distribución geográfica, el servicio prospera en áreas con menor cobertura de transporte público, topografía compleja o tramas urbanas de difícil acceso. En ese sentido, el mototaxi actúa como un alimentador de los sistemas de transporte público, además de un facilitador de viajes cortos.

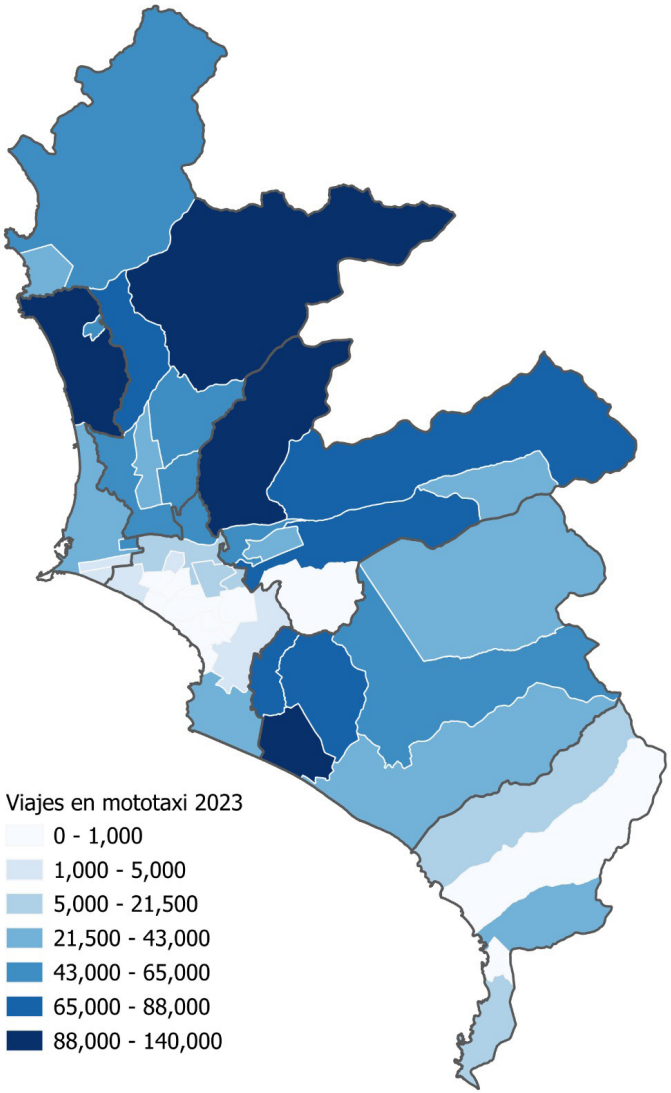


Imagen 4. Viajes en mototaxi por distrito. Elaboración propia a partir del Diagnóstico de Movilidad del PMU (ATU, 2025).

A pesar de que la normativa actual dificulta los viajes interdistritales, los datos muestran que existe un flujo significativo de viajes que cruzan los límites administrativos, evidenciando una necesidad de conectividad que supera la fragmentación regulatoria. A continuación, se muestra la distribución de los distritos donde se originan viajes hacia distritos aledaños, es decir, viajes interdistritales. Cabe señalar que como estos datos fueron tomados de una encuesta a usuarios, representan los viajes reales más allá de las prohibiciones normativas.

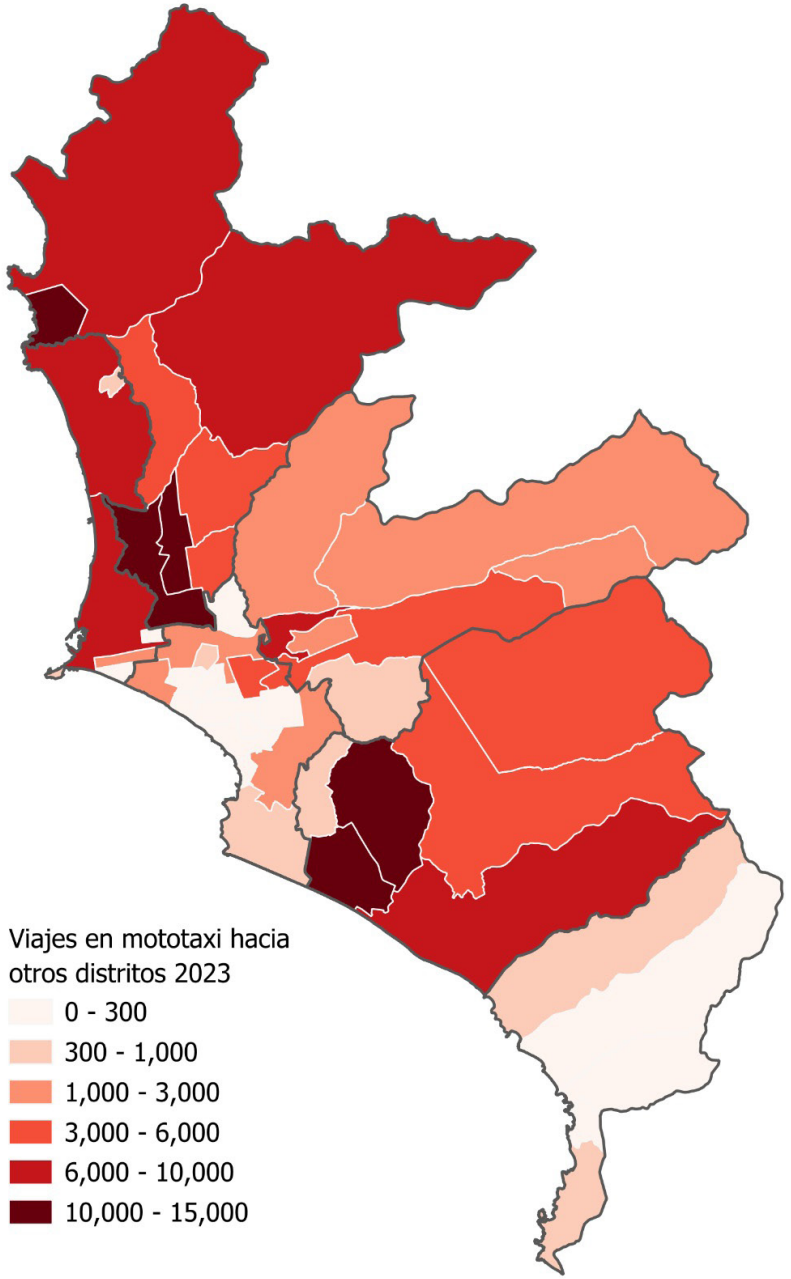


Imagen 5. Orígenes de los viajes en mototaxi entre distritos.
Elaboración propia a partir del Diagnóstico de Movilidad del PMU (ATU, 2025).

3.3 Flota

Respecto a la flota de mototaxis, según la Encuesta Nacional de Hogares del año 2024, en Lima y Callao el 2.7% de hogares tiene al menos una mototaxi, lo que equivaldría a un aproximado de 85,298 hogares. Sin embargo cabe tener en cuenta que esta cifra no considera los mototaxis que puedan ser parte de flotas de empresas o aquellos hogares donde pueda haber más de una unidad, y es solo una cifra referencial al responder a una proyección poblacional a partir de las respuestas de jefes de hogar.

En cuanto al número de mototaxis nuevos cada año, según datos de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), en el 2024 se registraron 26,546 mototaxis nuevos en Lima y Callao. También resalta que desde el 2020 el número de registros viene en disminución, según lo muestra el gráfico a continuación.

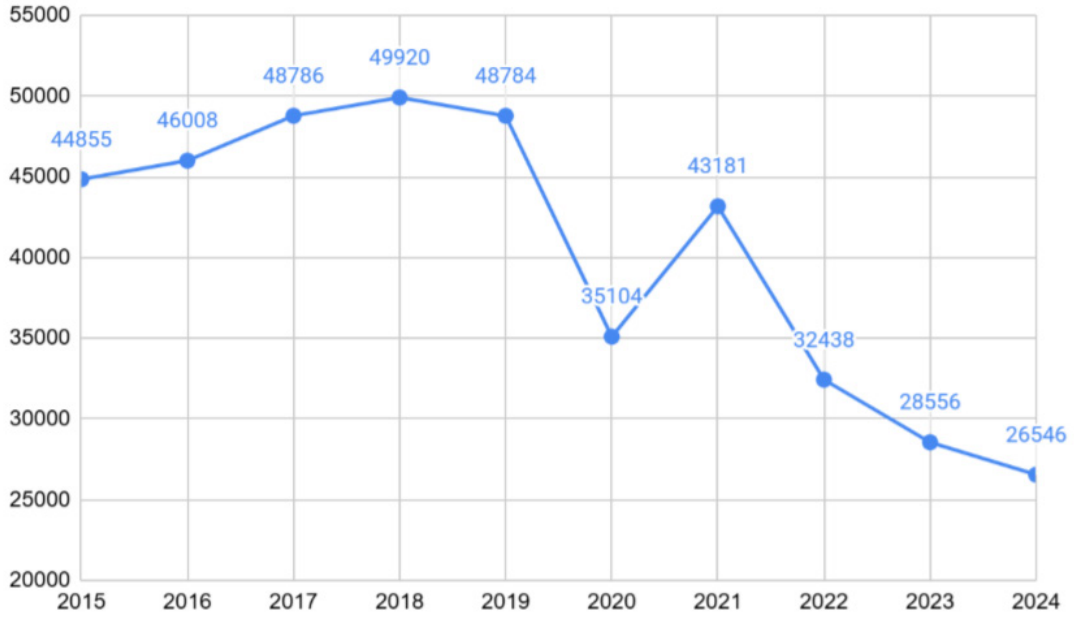


Imagen 6. Evolución de los registros de mototaxis en Lima y Callao. Fuente: AAP (2025)

Para dimensionar la escala real del servicio, se desarrolló una metodología de estimación de la flota total de mototaxis formales e informales. Dada la ausencia de un registro metropolitano unificado, este proceso requirió la triangulación de múltiples fuentes de información y la aplicación de supuestos para completar los vacíos de datos. La estimación se realizó en tres pasos:

1. **Recopilación de la flota formal:**
   La base del cálculo fue la recopilación de datos oficiales sobre la flota formal. Se utilizaron registros obtenidos a través de solicitudes de acceso a la información pública dirigidas a las municipalidades para el año 2025. En los casos donde no se obtuvo respuesta, esta información fue complementada con los datos de los años 2023 y 2024 recopilados por Lima Cómo Vamos.

2. **Estimación de la flota informal:**
   Para cuantificar la informalidad, se analizaron los Planes Reguladores de aquellos distritos que contaban con este instrumento, ya que proporcionaban estimaciones locales de su flota informal. A partir de estos casos, se calculó un ratio promedio, estableciendo como supuesto que la flota informal equivale a un 20% adicional sobre la flota formal registrada. Este porcentaje fue aplicado a los distritos donde solo se disponía del dato primario de vehículos formales.

3. **Estimación para distritos sin datos primarios:** Para los distritos que no se obtuvo información ni por solicitud directa ni por plan regulador, se aplicó un método de estimación indirecta. Se calculó un ratio de 0.05 vehículos por cada viaje diario originado, basado en los datos de viajes presentados en la sección 4.1. Este ratio se multiplicó por el número de viajes diarios de cada distrito sin datos, a la cual se le aplicó posteriormente el supuesto del 20% de informalidad.

La aplicación de esta metodología permitió estimar una flota total de aproximadamente 143,500 unidades en Lima y Callao, de las cuales cerca de 109,000 serían formales y 34,500 informales.

3.4 Perfil del operador

A partir de la información recopilada en encuestas realizadas por diversas municipalidades distritales y reportadas en sus planes reguladores, es posible construir un perfil del conductor de mototaxi, así como de su rutina laboral.

El servicio de mototaxi es una actividad predominantemente masculina. Los datos de los planes reguladores de los distritos de Carabayllo y Puente Piedra indican que entre el 89% y el 95% de los conductores son hombres. La edad de los conductores se concentra en el rango de hombres jóvenes y adultos, con un 44% teniendo entre 26 y 40 años en Puente Piedra, y un 56% entre 25 y 44 años en Carabayllo.

Para una gran mayoría, es su única fuente de ingresos, con 68% de los conductores manifestándose que es su único trabajo en Carabayllo. Por otro lado, las jornadas laborales son extensas. En distritos como Puente Piedra y Santa Anita, más del 50% de los conductores trabaja entre 9 y 12 horas diarias, e incluso un 18% supera las 13 horas. Esta dedicación se extiende a lo largo de la semana, con un 50% en Puente Piedra y un 34% en San Juan de Miraflores trabajando los 7 días. Asimismo, como lo afirmó un conductor de Comas con 8 años de experiencia, es su "único trabajo porque no hay otro". Esta realidad configura al servicio no como una actividad complementaria, sino como el principal sustento familiar.

Un hallazgo consistente en todos los distritos analizados es que la mayoría de los conductores son propietarios de sus vehículos. Los datos muestran que entre el 73% y el 87% de los operadores son dueños de su mototaxi. Esta alta tasa de propiedad implica que el conductor asume directamente la inversión inicial, los costos de mantenimiento y los riesgos asociados al vehículo.

El porcentaje restante, entre un 13% y un 27%, opera bajo la modalidad de alquiler. Para este grupo, el costo de alquiler diario representa un gasto fijo significativo, que en Carabayllo se sitúa mayoritariamente entre los 20 y 30 soles por día.

3.5 Patrones de operación

El servicio de mototaxis tiene un modelo de funcionamiento dinámico y adaptativo a la demanda. Si bien los paraderos formales funcionan como puntos de partida y organización, la gran mayoría de los conductores, como lo evidencia el 84% en Puente Piedra, no se limita a esperar en los paraderos, ya que también recoge pasajeros en medio de sus recorridos o salen a buscar clientes.

A esta dinámica se suma una modalidad de coordinación por chat. Durante las entrevistas realizadas a conductores, se observó que algunos clientes habituales, tras generar confianza con empresas o conductores que operan cerca de sus casas, solicitan servicios directamente a través de WhatsApp. Como describe un ex-dirigente de Chosica: **“tengo una cartera de clientes, trabajo bastante por teléfono. (...) Hay un montón de compañeros que trabajan de esa manera”.** Esta práctica, basada en la confianza, prefigura la demanda por un servicio más organizado y a pedido. Esta flexibilidad operativa permite a los conductores capturar la demanda en toda su zona de trabajo y maximizar su número de viajes.

En cuanto a las restricciones de operación, estas se centran principalmente en las vías por donde pueden circular. La normativa principal, dictada por la Municipalidad Metropolitana de Lima, prohíbe que estos vehículos transiten a lo largo de las vías que conforman el sistema vial metropolitano.

Esto incluye vías expresas, arteriales y colectoras. La fundamentación de esta medida se basa en la seguridad vial, la fluidez del tránsito y la naturaleza del servicio de mototaxi como un transporte complementario y local. No obstante, la restricción se aplica a la circulación a lo largo de estas grandes avenidas, pero generalmente se permite que las mototaxis las crucen.

3.6 Percepción del usuario

Solo un 28.7% de los usuarios se declara satisfecho con el servicio, un porcentaje bajo pero ligeramente mayor a la calificación que se da al transporte público convencional (buses, cústers y combis), los taxis tradicionales, Metropolitano y Corredores Complementarios. En cuanto al porcentaje de insatisfechos, este fue de 31.2%, teniendo solo como cifra más baja la obtenida por los taxis por aplicación.

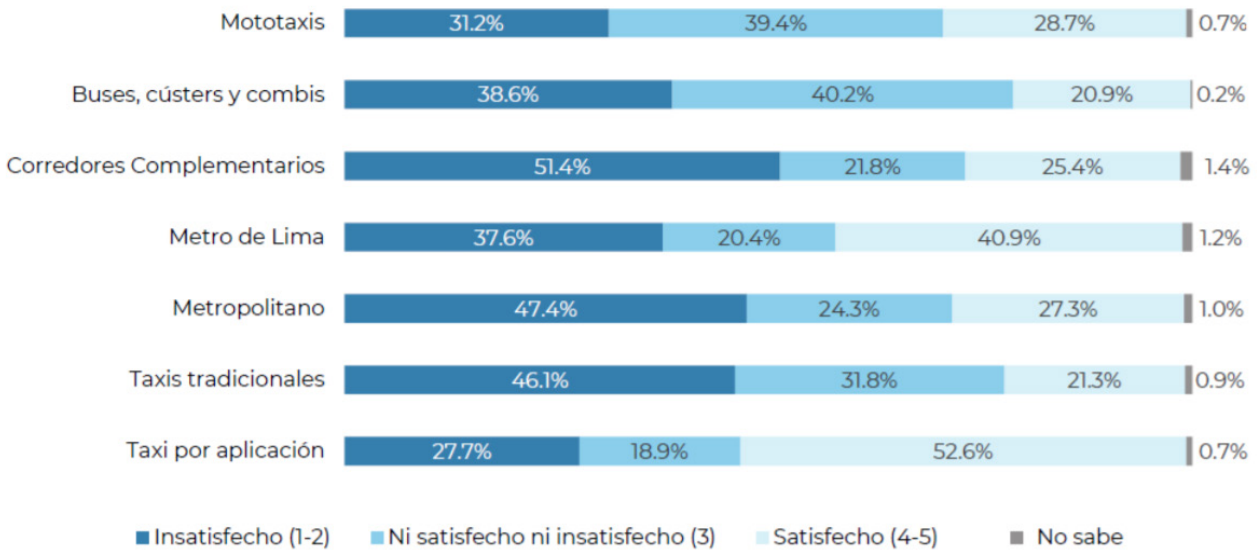


Imagen 7. Calificación del servicio por usuarios en el último mes. Fuente: Lima Cómo Vamos (2026)

A pesar de su bajo porcentaje, la elección del mototaxi se basa en sus ventajas funcionales: la rapidez (43.7%), el costo (16.1%), la cobertura de la ruta (9%) y la puntualidad (8.6%), son los aspectos más apreciados. Sin embargo, esta utilidad tiene un alto costo en la percepción de seguridad: solo el 4.8% de los usuarios valora la seguridad de los mototaxis. Esto confirma que los usuarios aceptan un servicio que consideran de riesgo a cambio de los beneficios de velocidad y accesibilidad en distancias cortas, lo que subraya la seguridad como el principal desafío a resolver para mejorar la calidad del servicio.

De los medios que ha usado en el último mes, ¿cuál es el aspecto más valorado por usted?

Aspecto	Metropolitano	Metro de Lima	Corredores Comp.	Buses, cústers y combis	Mototaxis	Taxis por aplicación	Taxi regular
La rapidez	47.8%	51.1%	31.0%	23.2%	38.6%	15.5%	26.5%
El costo	13.2%	16.4%	17.1%	33.3%	26.3%	20.3%	24.4%
La seguridad	11.0%	4.4%	12.2%	3.6%	3.4%	20.4%	5.3%
La puntualidad	6.8%	8.9%	11.0%	2.9%	3.7%	14.7%	6.9%
La cobertura	5.9%	1.6%	5.8%	18.3%	9.7%	0.9%	4.7%
La limpieza	5.7%	5.6%	5.6%	2.2%	2.6%	3.5%	3.9%
La comodidad	4.2%	7.6%	7.1%	4.2%	4.3%	17.5%	18.1%
Trato personal	2.1%	2.0%	3.9%	3.8%	5.7%	5.5%	6.9%
El orden	1.5%	1.7%	4.0%	1.7%	0.7%	1.5%	0.8%
No sabe	1.8%	0.8%	2.3%	6.7%	4.9%	0.2%	2.6%

Imagen 8. Aspecto más valorado por usuarios de cada modo. Fuente: Lima Cómo Vamos (2026)

4 EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL SERVICIO

El análisis se basa en dos escenarios operativos: conductor que alquila su vehículo y conductor propietario, a partir de los datos financieros mensuales de los distritos de Carabayllo, Puente Piedra y San Juan de Miraflores, ya que de estos distritos se dispone los datos necesarios para el análisis, obtenidos a partir de los estudios realizados para los planes reguladores.

4.1 Estructura de ingresos y costos

En promedio los ingresos mensuales brutos de la operación de un mototaxi para los distritos analizados superan los **S/ 2.000.** San Juan de Miraflores es el distrito con una menor recolección de ingresos, estando 25% debajo de Puente Piedra con un recaudo medio por mototaxista de S/ 2.369.

En cuanto a los costos operativos, se presenta una variación importante entre los escenarios analizados para propietarios y no propietarios. El costo operativo para un mototaxi de alquiler se incrementa en alrededor de S/ 500 mensuales, lo que impacta significativamente el margen bruto de operación, que se mantiene cercano a 54% en promedio para no propietarios, y en 77% en promedio para propietarios.

4.2 Barreras económicas a la formalización

Si bien los conductores que alquilan sus vehículos no asumen costos fijos relacionados con mantenimiento preventivo o seguros, entre otros gastos, el alquiler del vehículo representa en promedio un 24% de los ingresos operativos mensuales. Paralelamente, los costos fijos de formalización representan un promedio de un 17% de los ingresos operativos.

La decisión de formalizarse es económicamente más atractiva si el conductor es propietario, lo que le permite mantener una utilidad mayor (alrededor del 57%). El modelo de alquiler es menos atractivo si se le añade el costo de la formalización, ya que representaría una reducción de 20% en la utilidad neta, considerando gastos no financieros de depreciación del vehículo, con una utilidad neta promedio de 37%.

El análisis revela un desincentivo financiero directo a la formalización, ya que reduce la utilidad neta en una cantidad fija mensual. Así, el incentivo debe provenir de la mitigación de riesgos y beneficios no financieros, o de la reducción de los costos asociados directamente a la operación, lo que estimularía a conductores a acceder a mercados informales para el mantenimiento regular y combustible de vehículos de alquiler. Se estima que el costo de ser formal asciende a alrededor de S./ 180 mensuales (costos fijos de paradero, asociación y permisos), los cuales incluyen el prorrateo del costo anual del SOAT, estimado en S/ 300, del costo de revisión técnica anual de S/ 30, y de permisos municipales. Este costo de ser formal puede representar entre 15% y 25% del ingreso mensual de muchos conductores.

Este análisis costo-beneficio es ratificado por la percepción de los propios operadores. Como manifestó un dirigente de una federación en una entrevista realizada en Villa El Salvador: “Como mototaxista en realidad no le veo mucho beneficio, porque prácticamente vivimos coaccionados”. La principal ventaja de la formalidad, según un conductor de Puente Piedra, es puramente defensiva: **“Es más barato ser formal (...) no te decomisan la moto, no te fiscalizan, tienes menos problemas con las autoridades municipales”.** En ese sentido, la ventaja de la formalidad podría recaer en evitar sanciones, pero no en una mejora del servicio o en más seguridad.

Sin embargo, esto también podría verse desde otra perspectiva dependiendo de los fiscalizadores de cada distrito. Un entrevistado ex-dirigente de Chosica expone esta contradicción: **“¿De qué me vale formalizarme si a mi alrededor tengo un montón de informales y de otras jurisdicciones trabajando acá y nadie les dice nada? Los fiscalizadores nos corretean a nosotros los formales buscándonos la sinrazón para llevarnos al depósito”.**

Asimismo, la obligación de afiliarse a una empresa para ser formal ha generado, según los entrevistados, un modelo de empresas cascarón que no son propiedad de transportistas. Un ex-dirigente de Chosica dijo: **“Acá en Chosica todas las empresas, ninguna tiene moto, ninguna es mototaxista. Ellos solamente son empresas cascarón que te gestionan el certificado de operación”**. Este modelo, según su testimonio, implica sobrecostos para el conductor: **“El certificado de operación que su costo es 10 soles, ellos te lo dan a 30 soles. Un chaleco que cuesta entre 30 a 40 soles, acá lo venden entre 60 hasta 80 soles”.**

4.3 Contribución a la economía del sector

Para dimensionar el impacto macroeconómico del servicio, se realizó una estimación del movimiento económico mensual que genera el sector de mototaxis en Lima y Callao. La metodología para este cálculo se basó en los siguientes supuestos y datos clave:

- **Flota operativa diaria:** Se asumió que, en un día promedio, el 88% de la flota total se encuentra operativa. Este ratio se basa en las estimaciones técnicas del Plan Regulador del distrito de Carabayllo.
  Ratio conductor por vehículo: Se estableció una relación de 1 conductor por cada mototaxi activo, independientemente de su estatus formal o de propiedad.
- **Ingreso bruto promedio:** Se utilizó un ingreso bruto mensual promedio de S/ 2,090 por conductor, calculado a partir de los datos estimados.
- **Flota total estimada:** Se partió de la estimación de 143,487 unidades formales e informales en Lima y Callao.

Al aplicar estos parámetros, se estima que el servicio de mototaxis genera un movimiento económico de aproximadamente S/ 264 millones mensuales.

5 PROPUESTAS

5.1 Visión y cambio de paradigma

Una estrategia para mejorar los traslados en mototaxis requiere de un cambio de paradigma conceptual sobre la misma concepción de este servicio y su rol en la ciudad. Un componente fundamental está en cambiar los discursos estigmatizantes. De esta forma, verlo como un componente funcional del sistema de movilidad que debe ser integrado, profesionalizado y mejorado. Se debe pasar de una regulación solamente punitiva a una que fomente la calidad y la seguridad.

En lugar de caracterizar a los mototaxis como transporte "informal" o complementario, términos que enfatizan aspectos negativos y que no reconoce el rol del servicio en viajes cortos y de cuidado, se sugiere entender el mototaxi como parte del sistema de transporte, como son las bicicletas, scooters u otros modos que cubren la demanda de viajes cortos. Esto reconoce que el mototaxi es una forma de transporte vital para la mayoría de los habitantes de Lima y Callao, y que surge como respuesta a las carencias del sistema de transporte público, pero también de la misma morfología de la ciudad, como en las zonas de laderas o los viajes de compras a los mercados locales. Los funcionarios públicos y planificadores deben analizar el espacio urbano y las relaciones de movilidad con las necesidades de los ciudadanos, sin comprometer la seguridad y la calidad. Esto es crucial para un análisis más humanista de la movilidad.

Acciones concretas

Capacitación y sensibilización a funcionarios públicos: Desarrollar e implementar un programa de capacitación para los planificadores, gestores y fiscalizadores de transporte municipales. El programa debe enfocarse en abandonar la visión normativa de la "ciudad moderna" idealizada y adoptar un enfoque de movilidad sostenible basado en las necesidades reales de los ciudadanos. Comunicar la importancia del mototaxi desde una perspectiva positiva.

Actores Involucrados:

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**, como ente rector.

- **Autoridad de Transporte Urbano (ATU):** Lidera el cambio de enfoque en la planificación metropolitana y la inclusión del mototaxi como servicio complementario al Sistema Integrado de Transporte Público.

- **Municipalidades locales:** Responsables de aplicar el nuevo enfoque en sus instrumentos de gestión y en la práctica diaria de la fiscalización.

- **Gremios de mototaxistas:** Participan en la redefinición del servicio como "socios" en la mejora del servicio, no como "sujetos" de fiscalización.

- **Academia:** En este objetivo la academia es vital para generar evidencia y crear una visión común sobre el rol del mototaxi.

5.2 Fiscalización

Se debe reconocer que la búsqueda por la formalidad no puede ser un fin en sí mismo. Para ser efectiva, debe ofrecer ventajas materiales concretas para el trabajador y los usuarios, no solo costos y regulaciones adicionales. Para romper este círculo, se propone un cambio de paradigma para pasar de una regulación que persigue la formalidad, a una que la utilice como una herramienta para alcanzar la calidad y seguridad del servicio. En concreto, se debe fiscalizar la calidad real del servicio (estado del vehículo, trato al usuario, entre otros), no solo la tenencia de documentos. Asimismo, se deben simplificar y digitalizar los trámites, eliminando intermediarios para que ser formal sea más fácil y rentable que ser informal.

Acciones concretas

Reforma de la fiscalización: Redefinir los protocolos de fiscalización municipal cambiando el foco de la lista del checklist de documentos a la fiscalización de la calidad y seguridad operativa, fiscalizando el estado real del vehículo (luces, frenos, llantas, asientos cómodos), prácticas de conducción segura (respeto a señales, no sobrecarga) y calidad de atención al usuario (tarifario visible, acoso).

Ejecutor: Municipalidades locales con protocolos estandarizados por la Municipalidad de Lima y Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Actores Involucrados:

- **Municipalidades distritales:** Actores clave en la reforma de sus procesos de fiscalización y TUPA.

- **Gremios de mototaxistas:** Participan en la definición de los nuevos estándares de calidad real a fiscalizar.

Cambios normativos o institucionales

Normativo: Modificación de las Ordenanzas distritales para actualizar sus protocolos de fiscalización y sus TUPA.

5.3 Articulación

El diagnóstico ha revelado una desconexión entre las autoridades reguladoras y los operadores del servicio. Esta brecha genera normas que a menudo son percibidas como inaplicables o injustas, lo que fomenta el incumplimiento y debilita la legitimidad del sistema. Para cerrar esta brecha, es fundamental institucionalizar la participación de los transportistas organizados en el proceso de planificación y regulación.

Acciones concretas

Reactivación y reglamentación de la Comisión Técnica Mixta (CTM): Exige mediante ordenanza metropolitana que todas las municipalidades distritales con servicio de mototaxi reactiven o conformen formalmente su CTM, tal como lo estipula la Ley N° 31917.

Es crucial modificar la normativa local para que la CTM deje de ser un órgano opcional y consultivo y pase a tener un rol vinculante en los procesos de planificación y fiscalización, asegurando que se enfoquen en la calidad y no solamente en lo punitivo.

Establecer una agenda de reuniones obligatoria para la CTM, con un periodo establecido, por ejemplo una vez por trimestre, para discutir temas operativos, evaluar los resultados de la fiscalización, analizar nuevas rutas y proponer mejoras, asegurando un diálogo continuo y no solo reactivo.

Actores Involucrados:

- **Municipalidades distritales:** Convocan, presiden y actúan como secretaría técnica de la CTM. Son los principales responsables de implementar esta apertura.

- **Gremios mototaxistas:** Son los miembros centrales de la CTM.

- **Policía Nacional del Perú (PNP):** Miembro de la CTM según la Ley, clave para integrar la visión de seguridad ciudadana.

- **ATU (para Lima y Callao), Municipalidad de Lima y Municipalidad del Callao:** Posibles facilitadores y brindan asistencia técnica a los distritos para asegurar que los acuerdos de la CTM se alineen con la política metropolitana.

5.4 Planificación a escala de mancomunidad

El modelo actual de planificación del servicio, basado en la elaboración de Planes Reguladores a escala distrital, ha demostrado ser limitado. Este enfoque obliga a cada municipalidad a desplegar recursos técnicos y financieros para realizar estudios que, en la práctica, terminan siendo aislados y no reflejan la realidad de una movilidad que trasciende las fronteras administrativas. Como ha demostrado el análisis de la demanda, existe un flujo significativo de viajes interdistritales que la planificación actual no considera y que el Régimen de Gestión Común no soluciona. Un plan regulador que termina en un límite distrital es un instrumento ciego a las necesidades de conectividad real de los usuarios, quienes, como ya se ha visto, necesitan movilizarse a mercados, centros de salud o colegios ubicados en jurisdicciones vecinas.

En ese sentido, se propone trascender la escala distrital y adoptar un modelo de planificación a escala de mancomunidad. Esto implica que la elaboración de los Planes Reguladores del servicio de mototaxis se realice de manera conjunta entre agrupaciones de distritos que comparten continuidades geográficas, sociales y económicas. Bajo este modelo, en lugar de varios planes descoordinados, se desarrollarían un número menor de Planes Reguladores de Mancomunidad, liderados técnicamente por las propias mancomunidades municipales con la posible asistencia de la ATU o la municipalidad provincial.

Esta propuesta traería los siguientes beneficios concretos:

- Se optimizan los recursos, ya que en lugar de que cada distrito contrate por separado estudios de oferta y demanda, se realiza un único estudio más robusto para toda la mancomunidad, reduciendo costos y esfuerzos duplicados.
- La planificación a esta escala permitiría analizar y diseñar las rutas y zonas de trabajo en función de los flujos de viaje reales de las personas, no de los límites administrativos. Esto facilita una integración natural de los viajes interdistritales y una mejor articulación con los sistemas de transporte masivo.
- Un plan de mancomunidad permitiría homologar criterios clave (como características de los vehículos, zonas de operación, etc.) entre los distritos miembros, simplificando la regulación y facilitando la fiscalización.
- Facilitaría la planificación del transporte a escala metropolitana debido a que sería más simple identificar problemáticas y oportunidades del modo mototaxi e integrarlas a los sistemas masivos.

Esta propuesta no implica que la circulación de mototaxis estaría permitida en la extensión de toda la mancomunidad, si no que identificaría mejor las zonas de operación interdistrital. Asimismo, no elimina la competencia distrital para otorgar los permisos de operación, pero sí asegura que dicha gestión se base en un instrumento de planificación coherente que refleje mejor la realidad del servicio.

Acciones concretas

Definición de las agrupaciones de Mancomunidad: Para facilitar la organización y no crear nuevas divisiones que generen confusión, se propone adoptar las agrupaciones territoriales ya existentes en los instrumentos de planificación metropolitana.

Agrupaciones sugeridas:

- **Lima Norte:** Ancón, Carabayllo, Comas, Independencia, Los Olivos, Puente Piedra, San Martín de Porres, Santa Rosa.

- **Lima Este:** Ate, Chaclacayo, El Agustino, La Molina, Lurigancho, San Juan de Lurigancho, Santa Anita.

- **Lima Sur:** Cieneguilla, Lurín, Pachacamac, San Juan de Miraflores, Villa el Salvador, Villa María del Triunfo.

- **Balnearios del Sur:** Punta Hermosa, Pucusana, Punta Negra, Santa María del Mar, San Bartolo.

- **Callao:** Callao (Cercado), Bellavista, Carmen de la Legua, La Perla, La Punta, Mi Perú, Ventanilla.

Ajustes a las agrupaciones: Dado que el servicio en la mayoría de los distritos de Lima Centro es menor o está prohibido, se propone eximir a esta agrupación de la obligación de elaborar un PRM de mototaxis para esta mancomunidad, ya que no seguiría la lógica de facilitar y fiscalizarlos viajes interdistritales. En esta línea, se propone que el distrito de Santiago de Surco, listado en Lima Centro, para los fines de la planificación del servicio sea anexado funcionalmente al PRM de Lima Sur, dada su evidente conexión funcional y de flujos de viaje con San Juan de Miraflores y Villa María del Triunfo.

Aclaración de competencias: Establecer claramente que la Mancomunidad es la entidad responsable de la planificación (elaborar y aprobar el PRM). Sin embargo, la municipalidad distrital retiene su competencia exclusiva para gestionar el servicio (otorgar, renovar y fiscalizar los permisos de operación), pero siempre basándose en los parámetros (zonas, cuotas, corredores) definidos en el PRM supradistrital.

Desarrollo de la guía metodológica de elaboración de planes piloto: El MTC debe desarrollar la "Guía Metodológica para la Elaboración de planes reguladores", la cual puede funcionar tanto para otros distritos en provincias como para las Mancomunidades. Paralelamente, seleccionar una o dos mancomunidades para financiar y asistir técnicamente en la elaboración de los primeros PRM piloto.

5.5 Fomento de la formalización

Actores involucrados

- **MML-MPC:** Actúan como integradores. Definen las mancomunidades y brindan asistencia técnica para los PRM.

- **Mancomunidades municipales:** Son los ejecutores y líderes técnicos del proceso de planificación del PRM, articulando las necesidades de sus distritos miembros.

- **Municipalidades distritales:** Participan activamente en la elaboración del PRM. Siguen siendo la autoridad competente para emitir permisos, pero ahora basándose en el PRM.

- **MTC:** Otorga el marco legal nacional para validar los PRM como el instrumento de planificación oficial.

- **Gremios de transportistas:** Participan a través de la Comisión Técnica Mixta de la Mancomunidad, validando los diagnósticos y las propuestas del PRM.

El modelo regulatorio actual, que exige la afiliación obligatoria de cada conductor a una persona jurídica para poder operar, ha generado un efecto de proliferación de lo que los propios operadores denominan "empresas cascarón". Si bien no se conoce el número, el análisis de campo, a través de las entrevistas, demuestra que existen estas empresas que no son propiedad de transportistas, no poseen flota propia y su modelo de negocio es actuar como intermediarios que gestionan los permisos de operación a cambio de cuotas y sobrecostos, sin ofrecer ningún beneficio real al conductor. Este sistema encarece la formalidad además de despojar al conductor del valor de su propio trabajo.

Ante ello, se propone flexibilizar y rediseñar el modelo de la persona jurídica, explorando dos alternativas principales:

- **Fomento de cooperativas:** Incentivar la creación de verdaderas cooperativas donde los propietarios de la persona jurídica sean los mismos conductores. Este modelo asociativo permite a los operadores cumplir con el requisito legal, pero asegura que la gestión sea democrática, que no existan fines de lucro a costa de los afiliados y que cualquier excedente económico se reinvierta en beneficios para los propios miembros (compras corporativas de SOAT, mantenimiento, etc.).

- **Creación de un registro de conductor vinculado a un plataforma:** Modernizar la regulación permitiendo que un conductor individual pueda registrarse directamente ante la municipalidad como autónomo, siempre y cuando esté afiliado a una plataforma tecnológica que actúe como entidad supervisora, para lo que se deberá delimitar la responsabilidad y regulación de esta figura.

Este modelo supondría eliminar a un intermediario para reemplazarlo por una plataforma funcional que sí genere valor, ofreciendo conveniencia con la mejora del pedido del servicio y transparencia en las tarifas, además de que el modelo de negocio pasaría a ser de un cobro fijo por una comisión variable por cada servicio exitoso.

Acciones concretas

Incentivos municipales para modelos cooperativos: Las municipalidades, al momento de elaborar sus Planes Reguladores o los Planes Reguladores de Mancomunidad propuestos, deben otorgar prioridad en la asignación de permisos de operación y acceso a paraderos a aquellas personas jurídicas que estén constituidas bajo el modelo de cooperativa de transportistas. Pueden implementar un programa de asistencia técnica, legal y contable para ayudar a las asociaciones informales o tradicionales a transitar hacia el modelo cooperativo, demostrando sus beneficios en la gestión y la rentabilidad, siempre teniendo cuidado de no generar fricciones entre los gremios actuales.

Creación del "Registro de Conductor Autónomo Vinculado a Plataforma" (RCA-P): busca modernizar la regulación permitiendo que un conductor individual se formalice como autónomo, siempre y cuando esté afiliado a una plataforma tecnológica que actúe como entidad supervisora y garante de calidad. El MTC debe crear y regular este registro. Para inscribirse, una plataforma debe contar con RUC activo y domicilio legal, tener un canal de atención de quejas 24/7 para usuarios y conductores, la capacidad de interoperar y compartir data anonimizada con la autoridad, y comprometerse legalmente a solo afiliar conductores y vehículos que cumplan el 100% de los requisitos de ley (Licencia, SOAT, CITV).

Las municipalidades modifican su TUPA para crear esta nueva categoría de permiso. El conductor realiza un pago único de registro y el permiso se mantiene válido mientras esté activo en al menos una plataforma inscrita en el RCA-P.

Definición de responsabilidades (co-gestión): La norma debe delimitar claramente las responsabilidades entre las partes involucradas:

- **Plataforma (privado):** Es responsable de la verificación continua y de asegurar la calidad del servicio (gestión de quejas, suspensión de conductores).

- **Municipalidad (público):** Es responsable de la fiscalización aleatoria en campo, control de la informalidad y de asegurar que las plataformas cumplen sus responsabilidades.

Actores involucrados

- **MTC:** Define el marco legal para las plataformas y el RCA-P.

- **Gremios y asociaciones de transportistas:** Actores principales que deben liderar su propia formalización asociativa.

- **Municipalidades distritales:** Reconocen y priorizan a las cooperativas en sus TUPA y Planes Reguladores. Implementan el RCA-P en sus TUPA y realizan la fiscalización/auditoría.

- **SUNARP y SUNAT:** Facilitan la inscripción y el régimen tributario de estas cooperativas.

- **Operadores de plataformas tecnológicas:** Se registran e invierten en los sistemas de verificación, co-gestionan la calidad y seguridad del servicio.

5.6 Conectividad

Se propone la implementación de Estaciones de intercambio modal (EIM) en puntos estratégicos, como accesos a estaciones de transporte masivo y zonas de ladera. Estos no serían simples paraderos, sino pequeñas infraestructuras de calidad, diseñadas para facilitar una transferencia segura, cómoda y eficiente entre el mototaxi y otros modos de transporte. La clave de esta propuesta es vincularla directamente a la formalización. El derecho a operar en estos paraderos de alta demanda debe ser un beneficio exclusivo para los conductores y empresas formales. De esta manera, la formalidad deja de ser solo un costo para evitar multas y se transforma en un activo económico y una ventaja competitiva real, incentivando el cumplimiento normativo a cambio del acceso a los mejores puntos de trabajo. De esta forma también se reconocería el rol del mototaxi como creador fundamental del espacio y la dinámica urbana de las zonas periféricas.

Acciones concretas

Identificación y priorización de ubicaciones basada en los Planes Reguladores de Mancomunidad: Las municipalidades usan los nuevos Planes Reguladores de Mancomunidad (PRM) para identificar y priorizar las ubicaciones de mayor demanda de transferencia modal. Se tiene como criterio principal los accesos a estaciones de Metro y Metropolitano, paraderos clave de corredores viales, y puntos de quiebre en zonas de ladera.

Diseño y estandarización de módulos de intercambio modal: Diseñar un catálogo de módulos de pequeñas infraestructuras de alta calidad, que incluyan como mínimo cubierta, iluminación, asientos, señalética clara, y delimitación segura de carriles de espera y recojo.

Actores involucrados

- **Municipalidades distritales:** Socios gestores y fiscalizadores. Son dueños del espacio público, otorgan los permisos y construyen la estación intermodal y aprueban la ordenanza que da la exclusividad a los formales y fiscalizan su cumplimiento.

- **Operadores de transporte público:** Coordinan para asegurar una integración física y operacional fluida en las estaciones.

- **Gremios de mototaxistas:** Son los beneficiarios directos y deben ser consultados en el diseño operativo de la EIM (flujos, colas, etc.) para asegurar su funcionalidad.

5.7 Electrificación

Mientras la flota de mototaxis, compuesta mayoritariamente por vehículos de combustión, sigue creciendo, no existen políticas que mitiguen sus externalidades negativas, como la contaminación del aire y el ruido. Al mismo tiempo, el análisis económico demostró que el combustible es uno de los mayores costos operativos diarios para los conductores, representando entre S/ 10 y S/ 20 al día. Este gasto, sujeto a la volatilidad de los precios, reduce significativamente los márgenes de ganancia de los operadores.

Si bien los vehículos a combustión (gasolina o GLP) son necesarios para la operación en distritos con topografía de ladera debido a sus requerimientos de potencia, una parte de la flota opera en zonas geográficamente planas, como distritos de Lima Sur o el Callao, donde los vehículos eléctricos podrían ser técnicamente viables y eficientes.

Se propone la creación de un programa de renovación hacia la electromovilidad. Este programa estaría dirigido a los conductores formales y a aquellos en proceso de formalización, ofreciendo un paquete de incentivos para facilitar la transición de vehículos de combustión a mototaxis eléctricos. Esto podría traer una mejora significativa en la calidad ambiental de los barrios, con una reducción del ruido y de la contaminación del aire. Los vehículos eléctricos también ofrecen un viaje más cómodo y silencioso.

Acciones concretas

Creación de un "Fondo Verde" co-financiado por el gobierno central y la cooperación internacional para implementar dos mecanismos:

- **Mecanismo A (Bono de chatarreo verde):** Otorgar un subsidio económico directo a los propietarios formales que acrediten el retiro de circulación y chatarreo de su antiguo vehículo para la adquisición de una nueva unidad eléctrica.
- **Mecanismo B (Créditos blandos):** Establecer convenios marco con entidades financieras para crear líneas de crédito con tasas de interés preferenciales y plazos de pago adaptados a los flujos de caja del conductor.

Modificación de ordenanzas municipales para crear ventajas operativas para las flotas eléctricas, vinculando la sostenibilidad a la formalidad. Ello implica otorgar a los vehículos eléctricos prioridad y acceso exclusivo a paraderos de mototaxi de mayor demanda, así como crear una vía rápida para la renovación de permisos de operación para flotas eléctricas, reduciendo la carga administrativa.

Mapear los puntos estratégicos de concentración de mototaxis e invitar a las empresas distribuidoras de electricidad a instalar y operar una red de puntos de carga públicos bajo un modelo de concesión o alianza público-privada.

Actores involucrados

- **MTC, MINEM:** Definen la política nacional, el marco del Fondo de Chatarreo y los estándares técnicos para los vehículos eléctricos y la infraestructura de carga.

- **Entidades financieras como COFIDE o cajas municipales:** Estructuran los productos financieros como bonos y créditos.

- **Municipalidades distritales:** Lideran la implementación y gestionan los incentivos operativos y los permisos para la infraestructura de carga.

- **Empresas de energía y sector privado:** Invierten, instalan y operan la red de carga.

- **Cooperación internacional:** Puede proveer fondos semilla y asistencia técnica para los pilotos del programa.

6 CONCLUSIONES

El mototaxi es un servicio indispensable para la movilidad de Lima y Callao, responsable de 1.7 millones de viajes diarios y fundamental para los viajes de última milla y viajes de cuidado. Estos involucran aquellos como llevar a los niños al colegio, al centro de salud, hacer las compras, entre otros. Sin embargo, esta importancia contrasta con la bajísima percepción de calidad y, sobre todo, de seguridad por parte de los usuarios.

El marco normativo actual es fragmentado, con una gobernanza atomizada que impide una planificación integral. Mecanismos como el Régimen de Gestión Común, cruciales para la conectividad, no se aplican. Esta debilidad estructural es reconocida incluso por expertos del sector, quienes señalan la necesidad de reformar la ley de base.

La formalización, en su concepción actual, no necesariamente ofrece beneficios tangibles para los operadores. Es percibida como un costo necesario para evitar sanciones, no como una ventaja competitiva. Este desincentivo se agrava por el modelo de empresas jurídicas que, en muchos casos, actúan como intermediarios especulativos que encarecen la formalidad sin aportar valor.

Existe una desconexión entre las autoridades reguladoras y los operadores. La planificación se realiza a una escala distrital ineficiente, sin considerar los flujos de viaje reales, y los espacios de participación como la Comisión Técnica Mixta no son vinculantes, lo que genera normas percibidas como injustas y fomenta el incumplimiento.

Para transformar el servicio de mototaxis en un componente seguro, eficiente e integrado del sistema de movilidad, se recomienda adoptar un enfoque multifactorial centrado en la creación de valor para todos los actores. Ello requiere:

- **Cambiar el paradigma regulatorio:**
  Se debe migrar de un enfoque punitivo a uno basado en incentivos. La formalidad debe convertirse en un activo económico que dé acceso a beneficios tangibles. Para ello, se propone rediseñar el modelo de persona jurídica, fomentando cooperativas de transportistas y explorando el registro de conductores autónomos vinculados a plataformas tecnológicas que sí aporten valor.

- **Atacar la fragmentación con una visión metropolitana:**
  a mediano plazo, la planificación debe evolucionar hacia Planes Reguladores a escala de mancomunidad, optimizando recursos y respondiendo a los flujos de viaje reales entre distritos.

- **Fortalecer la gobernanza participativa:**
  Se debe institucionalizar y hacer vinculante la participación de los gremios de transportistas en la elaboración de los Planes Reguladores y en la definición de las políticas de fiscalización, a través de espacios como la Comisión Técnica Mixta para crear soluciones realistas y efectivas.

- **Crear incentivos físicos y sostenibles:**
  Se propone el diseño de Estaciones de Intercambio Modal en puntos estratégicos, cuyo derecho de operación sea exclusivo para los vehículos formales. Asimismo, se recomienda implementar un programa de incentivos (financieros y operativos) para la renovación de la flota hacia vehículos eléctricos en zonas geográficamente planas, vinculando la sostenibilidad ambiental con la rentabilidad del operador.

Lima Cómo Vamos