

## **Políticas públicas de transporte terrestre y normativa peruana en el marco del covid 19**

**Gino Javier Pinedo Vargas**

[gipinedov@ucvvirtual.edu.pe](mailto:gipinedov@ucvvirtual.edu.pe)

Universidad Cesar Vallejo

Lima, Perú

### **RESUMEN**

El artículo presenta como objetivo evidenciar las políticas públicas de transporte realizadas por el estado Peruano y las normas que haya publicado para la aplicación de dichas políticas durante el periodo de emergencia nacional, declarado mediante el D.S. N° 008-2020-SA , de fecha 11 de marzo del 2020, y sus modificatorias. A través de estas normas, se aplicaron políticas públicas que busca una nueva forma para la convivencia social de los ciudadanos, donde se adoptaron acciones diferenciadas con relación a las medidas de no movilización por los altos índices que se presentaban a razón del contagio y la propagación inminente del COVID-19 . El estudio realizado es de enfoque mixto, la técnica que se ha empleado ha sido la revisión documental y el instrumento que se utilizó fue la matriz de análisis, donde se vio por conveniente registrar las normas de transporte terrestre publicados durante la crisis sanitaria para la aplicación de políticas públicas. Se concluye que dichas normas jurídicas proporcionan evidencias del efecto disruptivo de la pandemia de “COVID-19 en las políticas públicas referidas al sector transporte y de cómo podría utilizarse como catalizador para promover políticas públicas de transporte como sistemas más sostenibles y seguros, salvaguardando la salud en el territorio nacional”.

**Palabras claves:** política pública, transporte terrestre, normativa, covid-19.

## **Public land transport policies and Peruvian regulations in the framework of covid 19**

### **ABSTRACTS**

The article presents as objective to evidence the public transport policies carried out by the Peruvian state and the regulations that it has published for the application of said policies during the period of national emergency, declared by means of the D.S. No. 008-2020-SA, dated March 11, 2020, and its amendments. Through these regulations, public policies were applied that seek a new form for the social coexistence of citizens, where differentiated actions were adopted in relation to the measures of non-mobilization due to the high rates that occurred due to the contagion and imminent spread of COVID-19. The study carried out is of mixed approach, the technique that has been used has been the documentary review and the instrument that was used was the matrix, where it was seen as convenient to record the land transport regulations published during the health crisis for the application of public policies. It is concluded that these legal norms provide evidence of the disruptive effect of the COVID-19 pandemic on public policies related to the transport sector and how it could be used as a catalyst to promote public transport policies as more sustainable and safe systems, safeguarding public health in the national territory.

**Keywords:** public politics; land transport; normative; covid-19.

Artículo recibido: 18 febrero 2022

Aceptado para publicación: 05 marzo 2022

Correspondencia: [gipinedov@ucvvirtual.edu.pe](mailto:gipinedov@ucvvirtual.edu.pe)

Conflictos de Interés: Ninguna que declarar

## 1. INTRODUCCION

Los conocimientos que podemos adquirir sobre las políticas públicas como ciudadanos juegan un papel importante en la sociedad hoy en día, toda vez que podríamos identificar y diagnosticar de manera plena los problemas, podemos diseñar estrategias para encontrar soluciones para que posteriormente implementarlas. Hoy en día, enfrentamos desafíos sumamente importantes en términos de las capacidades que ostenta el estado y su desarrollo en el ámbito económico, político y social; asimismo, resulta necesario señalar que, los medios de transportes a través de los siglos han sido imprescindibles y necesarios, donde se podría señalar que ha sido de mucha utilidad para el desplazamiento de las personas, toda vez que permiten el traslado de un lugar hacia otro con mayor rapidez, facilita la comunicación, satisfaciendo las necesidades vitales de la población como también aspectos socio- culturales y el desarrollo en la economía. Chanduvi & Siesquien (2018). Por otro lado, Dávila & et al. (2015), “señala que, la sociedad tiene la necesidad de utilizar a los medios de transporte, debido a que generan diversos beneficios como la satisfacción de sus necesidades vitales; desgraciadamente en nuestra vivencia del día a día constatamos una realidad absolutamente llena de conflictos en la que se reúnen diversos factores deficientes. Por ello, Andrade (2016), ha señalado que el Transporte Público de Pasajeros vino estando sometido a diversos métodos de evolución en diferentes localidades del mundo, por lo que resulta necesario investigar aquellos factores que sean realmente determinantes para este fenómeno que se ha denominado movilidad desde la vista de los diferentes modelos de transporte público de pasajeros como una opción para lograr solucionar los problemas que se pudieran presentar; en ese tenor, conforme lo señalado por las Naciones unidas, el transporte propiamente dicho debe ser un mecanismo y/o medio para mejorar los diversos sectores adicionales como la salud, equidad social, entre otros, lo que se denomina como “transporte” sostenible.

Según Carteni & et al. (2020), la pandemia de “Covid-19” ha provocado una crisis mundial sin precedentes y ha provocado una gran cantidad de muertes, dificultades económicas y la interrupción de la vida cotidiana. Las medidas para restringir la accesibilidad adoptadas por muchos países fueron una respuesta rápida pero efectiva para tratar de contener en lo posible la propagación del virus, encontrándose, la correlación entre los casos que dieron como “positivos de Covid-19 y la accesibilidad al transporte.

Resulta necesario señalar que, la pandemia por el Coronavirus (COVID-19), declarada así por la Organización Mundial de la Salud (2020), ha generado preocupaciones alarmantes por los altos niveles en que se ha venido propagando la enfermedad y la gravedad con la que dejaba a sus víctimas, hasta el extremo de causarles la muerte, aunado a los altos niveles de inacción, que hizo necesario que los países en América Latina y el Caribe, como los demás países del globo terráqueo, adopten medidas para dicha emergencia sanitaria, encontrándose entre estas el aislamiento social obligatorio.

Según “Orellana (2020), el “covid-19” ha provocado una crisis en la salud como en la económica del mundo, catalogándosele como un fenómeno complejo, considerada como un fenómeno no lineal, cuyo abordaje se debe realizar mediante la transdisciplinariedad para lograr darle respuesta a aquellos interrogantes considerados como principales que hoy en día la humanidad se plantea; en ese sentido, generó que el estado peruano se vea en la necesidad de decretar la “emergencia sanitaria” en todo el territorio de la nación, inicialmente por el plazo de unos noventa días, la misma que fue ampliado en su momento por noventa días más, como política pública para aminorar que se propague la enfermedad que causaba el deceso de las personas a nivel mundial”, adoptando diferentes políticas de gobierno a través de la emisión y publicación de normas de imperativo cumplimiento, donde señalaba, el uso de máscaras faciales protectoras, la higiene y lavado de las manos, como también las normas imperativas de etiqueta al momento de toser como también al momento de estornudar con la finalidad de prevenir de la mayor forma posible, la propagación del SARS-CoV-2, un virus que causa la enfermedad COVID 19.

Con la publicación de esa normatividad,” se ha podido establecer de manera clara que dichas instrumentales tuvieron por objetivo plasmar nuevos lineamientos para una nueva “convivencia” social, donde definitivamente se tienen que seguir adoptando políticas de gobierno con acciones diferenciadas referente a las “medidas” de “inmovilización” de ser el caso, debido a que se dieron en algunos departamentos del territorio peruano, toda vez que continuaban los altos índices de contagio y consecuentemente, “propagación” del “COVID-19” que aún subsisten a la fecha y, tenor a aquellas evaluaciones epidemiológicas podrían ir variando; con dichas normas jurídicas, se proporcionan nuevas evidencias del efecto disruptivo de la “pandemia” de “COVID-19” en lo que es el sector del transporte y de cómo podría utilizarse como catalizador para promover sistemas de transporte más sostenibles y seguros” (Saladié, Bustamante, & Gutiérrez, 2020). Según

Sidorchuk & et al. (2020), “un factor importante para la satisfacción percibida con los servicios de la estación es la previsión y gestión de los flujos de pasajeros y el control del tiempo de entrada a la estación”. Aunado a ello, Chen & et al. (2020), “señala que se deben organizar varios transportes públicos para asegurar el transporte de trabajadores médicos, pacientes y necesidades” diarias”.

El “comportamiento de transporte de los viajeros se ha modificado en gran medida. Los gobiernos y las autoridades de tránsito necesitarán medidas de mitigación y campañas de educación sólidas y bien recibidas para mantener la tendencia históricamente ascendente del uso sostenible del transporte público después de esta pandemia”. “Se requiere un esfuerzo de colaboración para poner los resultados en el contexto internacional”. (Abonté-Lemoyne & et al., 2020; Jenelius & Cebeauer, 2020).

Como se puede observar este problema de las políticas públicas y sus normas de transporte terrestre, va más allá de los valores, de la ética e integridad de las personas, para ello se deben implementar todos los mecanismos para regular conductas orientados a combatir la pandemia del “COVID 19 y es tarea del gobierno reformular dichas políticas, aunado al compromiso de los ciudadanos al cumplirla.

## **2. MATERIALES Y METODOS**

Hernández-Sampieri & Mendoza (2018), señalan que la investigación con enfoque mixto, es un proceso por el cual podemos recolectar, analizar y vincular datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio o a través de una serie de investigaciones para responder a un planteamiento de problema.

El “estudio que se ha realizado durante la presente investigación ostenta el enfoque mixto, toda vez que se ha utilizado el “diseño documental”, en donde se ha visto por conveniente aplicar la técnica de la revisión documental; de la misma forma, se ha visto por conveniente, de conformidad con el enfoque que se ha venido desarrollando, utilizar como instrumento una matriz analítica de” registro.

La recopilación de toda la “información que se ha logrado adquirir para posteriormente se proceda con su respectivo procesamiento, se realizó con la finalidad de poder lograr el análisis y reflexión de la información, a efectos de poder evidenciar de manera fehaciente las posiciones vertidas en el presente estudio, la misma que tiene como su principal

fueron, las normas de transporte terrestre publicadas en el diario oficial el peruano y el portal de transparencia del estado peruano, realizado por el propio gobierno central como política pública que tuvo por finalidad el salvaguardar la vida y salud de las personas que se desenvuelven en ese sector dentro del territorio peruano durante el estado de emergencia decretado; de la misma manera, aquellas que por necesidad laboral y desarrollo de actividades, necesitaban transportarse de un lugar a otro, la misma que se realizó desde el confinamiento social obligatorio que se realizó un poco más de la quincena del mes de marzo del año dos mil veinte aproximadamente, hasta el 26 de diciembre del año dos mil veinte, en el diario oficial del bicentenario “El Peruano” y la plataforma digital única del estado Peruano como se ha plasmado en líneas precedentes, las cuales son de libre acceso a través de las plataformas a nivel nacional para todos los ciudadanos, que señalaron en su momento una serie de medidas para el “ejercicio” del “derecho fundamental a la libertad” de tránsito para aquellos sectores que eran de vital importancia y necesidad para los ciudadanos, conforme se señala de manera reiterativa, se encontraba en vigencia el “Estado” de “Emergencia” dentro del territorio nacional (cuarentena), es decir, el sector salud, mercado de abastecimiento, servicios públicos de primera necesidad, seguridad ciudadana, entre otros, en más de veinte normas de transporte terrestre publicadas evidenciados al momento de la “crisis” sanitaria por la que atravesaba nuestro país y que hoy estamos en proceso de superación.

### **3. RESULTADOS Y DISCUSION**

Que, “resulta necesario señalar, las “políticas” “públicas” son producto de aquellos procesos donde se realizó la toma de decisiones adoptados por parte de un estado frente a determinados problemas que sean considerados como públicos, las mismas que implican acciones u omisiones de aquellas instituciones que forman parte del estado, es decir, grandes lineamientos que pueden ser desarrollados por los diferentes gobiernos a nivel mundial que normalmente contienen la definición de sus objetivos considerados como fundamentales, sus lineamientos y/o medios básicos para poder lograr su consecución de manera plena.

Por ello, es preciso señalar que una política esencialmente necesita de forma definitiva, una conceptualización de problema que sea de una forma u otra operativa, toda vez que indique un camino para poder recorrer entre una situación de partida no deseada y una

situación que sea claramente mejor que la originaria; en ese contexto, cualquier política que se emprenda o que en algún momento se pretenda impulsar con la finalidad de reducir de manera tendencial un determinado problema público, es decisión de los gobernantes y estos, tienen plena capacidad para su actuación de acuerdo a su poder imperio, de obligar a los demás su posición formal que es soberana y representativa, pudiendo disponer de recursos normativos, por lo que, sus decisiones pueden ser interpretadas como decisiones de todos los ciudadanos que se encuentran en su territorio, en consecuencia, puede ser argumentado en respuesta del beneficio e interés general, por lo tanto, son representativas de aquello que coyunturalmente se entiende como intereses generales. Aquel que tenga la calidad de gestor de la política, tiene claro con todos los recursos con los que cuenta.

En el escenario donde se despliegan las políticas públicas, podríamos afirmar que lo que se acabe haciendo o decidiendo no necesariamente tiene que considerarse muchas veces como la mejor solución racional u óptima, por el contrario, debe ser considerado simplemente como la definición de problema que puede ser el resultado de triunfo en el debate público entre actores y sus definiciones que pudiera percibir respecto al problema; aunado a ello, si tenemos la perspectiva del análisis de políticas, no puede ser considerado que la lista de problemas que pudiesen existir y que la gente lo considere sumamente urgentes o que aparezcan dentro de las agendas de los diferentes poderes del estado sean realmente los más perentorios y/o graves, en ese sentido, se considera que cada actor interviniente tratará de impulsar de una forma u otra puntos de vista donde presiona para que un tema sea objeto de atención o por el contrario, tratar de evitar en lo posible que sea percibido como problema por la población.

Por otro lado, al momento de la construcción de políticas públicas, son cruciales e importantes las ideas que se pudieran generar para enfrentar a los problemas públicos existentes. Las referencias bibliográficas que recientemente han aparecido al respecto, nos hacen referencia a lo que tiene la denominación de comunidades epistémicas; donde se puede aludir a diferentes grupos de personas o de entidades que pueden compartir de una manera positiva cierta percepción sobre las políticas públicas, en ese contexto, tratan de impulsar un conjunto de análisis y posteriormente, propuestas para generar una política o un cambio normativo, por ello, se puede establecer que, aquellas comunidades epistémicas buscan introducir de manera definitiva, una innovación en las decisiones políticas que adopta un determinado estado, en el caso concreto, el estado peruano.

A raíz de la pandemia producida por el virus de la covid 19, los estados han adoptado diferentes ideas para adoptar políticas públicas que tratarían de hacer frente al problema público, las mismas que no han sido suficientes; en ese sentido, ante la “propagación” inminente del covid 19 durante el periodo correspondiente al año dos mil veinte, el estado peruano vio por conveniente emitir normas jurídicas que reglamentan el comportamiento de los ciudadanos de manera imperativa cuyo incumplimiento deviene en una sanción como parte de sus políticas públicas, encontrándose entre estas, las normas correspondientes al sector transporte, toda vez que, el sector transporte que no descansa durante ese periodo, a razón que era sumamente necesario para el transporte del personal que se desenvolvía en el sector salud, transportar a las personas a centrales de abastos mayoristas, al personal que brindaba los servicios públicos como energía eléctrica, agua y saneamiento, a los diferentes mercados, entre otros.

Según “Sidorchuk & et al. (2020), se comprobó que debido a la pandemia provocada por el virus del COVID 19, el concepto de seguridad en el sector transporte y el papel de la seguridad de la salud como valor indispensable para el cliente en el servicio de pasajeros se volvieron más prominentes. Se muestra de manera clara y evidente, la posibilidad de la simulación del flujo de pasajeros para garantizar el paso seguro de las personas a través de una puerta de enlace de desinfección; de la misma manera, las estructuras de gestión del espacio público que fueron diseñados en los centros de transporte pueden utilizar los resultados de la simulación para resolver el problema del control del flujo de pasajeros junto con la instalación de pasarelas de desinfección en las entradas de la estación para mayor” seguridad y evitar de la mayor forma posible la propagación del virus letal que acabó con miles de vidas a nivel mundial.

Las “medidas para restringir la accesibilidad adoptadas por muchos países como parte de sus políticas públicas, entre estos el Perú, fueron una respuesta rápida pero efectiva para controlar la “propagación” del virus como se ha venido señalando en los argumentos antes citados. Precisamente, la correlación existente entre los “casos positivos” detectados a razón del virus del “Covid-19” y la accesibilidad al transporte de un área se investigó mediante un modelo de regresión lineal múltiple. Los resultados de la estimación muestran que la accesibilidad al transporte fue la variable que mejor explicó el número de “infecciones” por “Covid-19” (alrededor del 40% en peso), lo que significa que, cuanto mayor es la accesibilidad de una determinada área geográfica, cuanto más fácil sea la

llegada del virus a su población. Sumado a ello, otras variables de contexto también fueron sumamente significativas, es decir, variables socioeconómicas, territoriales y contaminantes. Los resultados estimados muestran que la accesibilidad, que a menudo se venía utilizando para medir la riqueza de un área, se convierte en su peor enemigo durante una pandemia, siendo el principal vehículo de contagio entre sus ciudadanos. Estos resultados originales permiten la definición de posibles políticas y/o mejores prácticas para gestionar mejor las restricciones en la” movilidad. (Carteni, Di Francesco & Martino, 2020).

En “ese contexto, “el gobierno central ha visto por conveniente dictar diversas políticas públicas y, a través de los gobiernos locales se emitieron ordenanzas regionales y/o municipales, con el único afán de investigar un orden a la problemática que al final todos terminan siendo responsables (Mamani, 2016); por ello, pese a la aparición de la pandemia causada por el “virus” del “COVID-19”, “el transporte jamás se ha paralizado durante toda la emergencia sanitaria por lo que atravesó y viene atravesando nuestro país. En definitiva, el transporte es sumamente vital e importante, toda vez que nos ha permitido el traslado efectivo de nuestros medicamentos, alimentos, recursos humanos, alimentos, atención en servicios públicos y todos aquellos productos que sean considerados beneficiosos de toda la ciudadanía en general” (MTC, 2020); en ese sentido, este sector emitió el protocolo sanitario para todos los ciudadanos que decidan utilizar el transporte terrestre, ya sea de carga como también de mercancías y, cualquier otra actividad que se afín dentro de nuestro territorio, la misma que debe ser cumplida de manera obligatoria para todos los ciudadanos que se encontraban dentro del territorio peruano. El MTC en su momento ha señalado que, la “emergencia sanitaria” por la que viene atravesando nuestro país, a razón de la “pandemia” producida en el mundo producto del virus causado por el coronavirus, exige necesariamente que debemos de cambiar la dinámica en la que se venía desarrollando el sector transporte antes de que se iniciara la pandemia. Con estas nuevas reglas, el estado busca de todas las maneras posibles proteger la vida y la salud de sus ciudadanos que se desenvuelven laboralmente en esta actividad económica” (MTC, 2020).

En ese tenor, a la fecha son pocas las investigaciones que se han tomado en consideración para abordar este tema, que posee definitivamente una gran relevancia para nuestro país, como para los demás países de la región. No obstante a ello, las normas jurídicas que se

encontraban enfocadas en el sector transporte como política pública del gobierno peruano durante el confinamiento provocado por el virus de la covid 19, eran de carácter imperativo, es decir, de obligatorio cumplimiento, al haber sido emitida por una autoridad normativa que se encuentra debidamente legitimizada por mandato imperativo de la constitución política del estado y la ley, la cual tiene como finalidad regular precisamente las conductas del hombre que viene desenvolviéndose dentro de una sociedad determinada.

Teniendo en consideración lo antes citado, en el presente artículo se analiza la situación que vivimos los sobrevivientes a raíz de la emisión de las normas de transporte para la adquisición de servicios esenciales que brindaba el gobierno como una adopción de política pública.

En esa línea, la información mostrada a continuación, corresponde a las normas jurídicas referentes al sector transporte desde el inicio del “estado” de “emergencia producto del virus provocado por el covid 19,” decretado por el gobierno central como política pública, registrados desde el mes de abril del año dos mil veinte hasta el mes diciembre del año dos mil veinte, en el diario oficial “El Peruano” y en la plataforma “digital” única del “estado” peruano, las mismas que son de imperativo cumplimiento conforme se detalló líneas antes, luego de su publicación en todo el ámbito del territorio nacional, conforme los lineamientos, las cifras que se detalla y se describe de manera clara y concisa a continuación en la siguiente tabla:

**Tabla 1:** *Número de normas de transporte terrestre publicadas por el gobierno peruano durante el marco del estado de emergencia” sanitaria al 26 de diciembre del 2020 en el territorio nacional.*

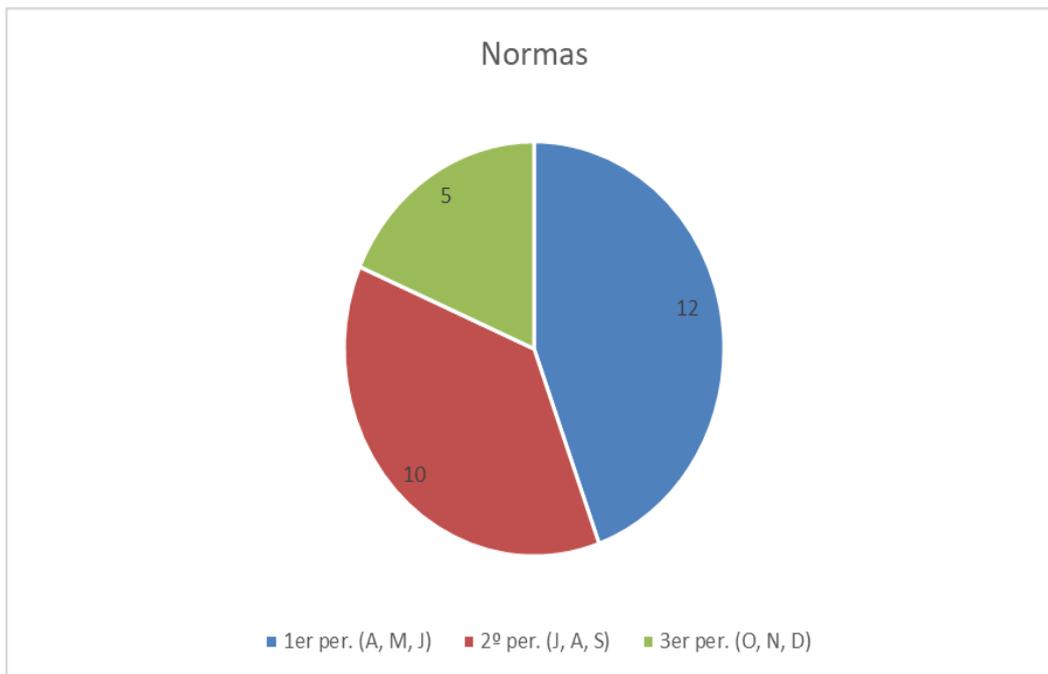
N°	MES	FECHA	NORMA	TOTAL
1	Abril	22/04/2020	Resolución Directoral N° 009-2020-MTC/18	1
2			Resolución Ministerial N° 0257-2020 MTC/01	
3		07/05/2020	Resolución Ministerial N° 0258-2020 MTC/01	
4			Resolución Ministerial N° 0259-2020 MTC/01	
5	Mayo		Resolución Secretarial N° 069-2020-MTC/04	8
6		08/05/2020	Resolución Secretarial N° 070-2020-MTC/04	
7			Resolución Ministerial N° 0261-2020 MTC/01	
8		15/05/2020	D.S. N° 011-2020-MTC	
9		31/05/2020	Resolución Directoral N° 012-2020-MTC/18	
10		04/06/2020	Resolución Ministerial N° 0301-2020-MTC/01	
11	Junio	04/06/2020	D.S. N° 012-2020-MTC	3
12		19/06/2020	R. M. N° 0327-2020-MTC/01	
13		02/07/2020	Resolución Secretarial N° 079-2020-MTC/04	
14	Julio	06/07/2020	R. M. N° 0366-2020-MTC/01	3
15		18/07/2020	D.S. N° “016-2020-MTC	
16	Agosto	25/08/2020	R. M. N° 0498-2020-MTC/01.02	2
17		29/08/2020	R. M. N° 0528-2020-MTC/01.02	
18		01/09/2020	D.S. N° 017-2020-MTC	
19		09/09/2020	R.M. N°0578-2020-MTC/01	
20	Setiembre	09/09/2020	R.D.N° 25-2020-MTC/18	5
21		16/09/2020	Resolución de Secretaría General N°0103-2020-MTC/04	
22		29/09/2020	R.M. N° 0641-2020-MTC/01	
23	Octubre	15/10/2020	R.M. N° 0701-2020-MTC/01.02	1
24	Noviembre	-	--	0
25		12/12/2020	R. M. N° 935-2020-MTC/01	
26	Diciembre	20/12/2020	D.S. N° 026-2020-MTC	4
27		23/12/2020	R. M. N° 977-2020-MTC/01	
28		26/12/2020	R.M. N° 1005-2020-MTC/01.02	
<b>TOTAL DE NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE</b>				<b>27</b>

*Fuente: Elaboración Propia. Plataforma digital única del estado peruano*

Como se puede apreciar en la tabla 1, la mayor cantidad de normas jurídicas correspondientes al ámbito del sector transporte terrestre durante los tiempos de la pandemia del Covid-19 emitido por el gobierno peruano, se publicó en el mes de mayo del año dos mil veinte, donde se ha publicado un total de 08 dispositivos legales de obligatorio cumplimiento dentro del territorio nacional; asimismo, se puede apreciar de manera clara que los meses donde se emitieron menor cantidad de dispositivos legales corresponden a los meses de abril de año dos mil veinte, como también en el mes de octubre de octubre del año dos mil veinte, donde se emitieron solo una norma legal; en el mismo tenor, si observamos la tabla, en el mes de noviembre de del año dos mil veinte, no se ha logrado emitir ninguna norma legal por parte del gobierno central.

En ese sentido, el gobierno peruano durante el estado de “emergencia” sanitaria a raíz de la propagación del virus provocado por el covid 19, ha decretado un total de veintisiete normas jurídicas con la finalidad de amparar el “bienestar” de la población con el distanciamiento social obligatorio y cumplir también con los protocolos de bioseguridad, lo cual fue parte de las políticas públicas que consideró pertinente en su oportunidad.

**Gráfico 1:** *Número de normas de transporte terrestre publicadas por el gobierno peruano en periodos trimestrales durante el marco del estado de emergencia” sanitaria al 26 de diciembre del 2020 en el territorio nacional.*



*Fuente: Elaboración Propia. Plataforma digital única del estado peruano*

Como se puede apreciar en el gráfico 1, se ha procedido a distribuir los meses donde se han emitido normas de transporte terrestre en tres periodos, el primer periodo corresponde a los meses de abril, mayo y junio de año dos mil veinte; el segundo periodo corresponde a los meses de julio, agosto y setiembre del año dos mil veinte; por último, tenemos al tercer periodo, el mismo que corresponde a los meses de octubre, noviembre y diciembre del año dos mil veinte.

En ese sentido, se puede dilucidar de manera clara y contundente del gráfico 1 que, el gobierno peruano, como parte de su política pública a raíz de la pandemia ocasionado por el virus del covid 19, con la finalidad de mitigar su programación y salvaguardar el

bienestar de los ciudadanos que se encontraban dentro de su territorio, ha emitido un total de doce normas en el primer periodo, siendo mayor cantidad a comparación de los 2 periodos posteriores; asimismo, en lo que respecta al segundo periodo, se procedió a publicar un total de diez normas jurídicas, lo cual se dilucida que es el periodo que se encuentra en término medio al momento de la publicación de las normas jurídicas; por último, en lo que corresponde al periodo final, es decir, los tres últimos meses correspondientes al año dos mil veinte, solo se ha publicado un total de cinco normas jurídicas, siendo este periodo, en donde se ha publicado una menor cantidad de normas. Por otro lado, referente a la emisión de las normas jurídicas en el sector transporte durante el estado de emergencia decretado por el gobierno central como política pública en el marco del estado de emergencia sanitaria provocado por el virus del covid 19, se procederá a describirlo en con una periodicidad mensual y será mostrado en términos porcentuales, como se detalla a continuación:

**Tabla 2:** *Porcentaje de normas de transporte terrestre publicadas por el gobierno peruano durante el marco del estado de emergencia” sanitaria al 26 de diciembre del 2020 en el territorio nacional.*

N°	MES	TOTAL NORMAS	PORCENTAJE (%)
1	Abril	1	4
2	Mayo	8	30
3	Junio	3	11
4	Julio	3	11
5	Agosto	2	7
6	Setiembre	5	18
7	Octubre	1	4
8	Noviembre	0	0
9	Diciembre	4	15

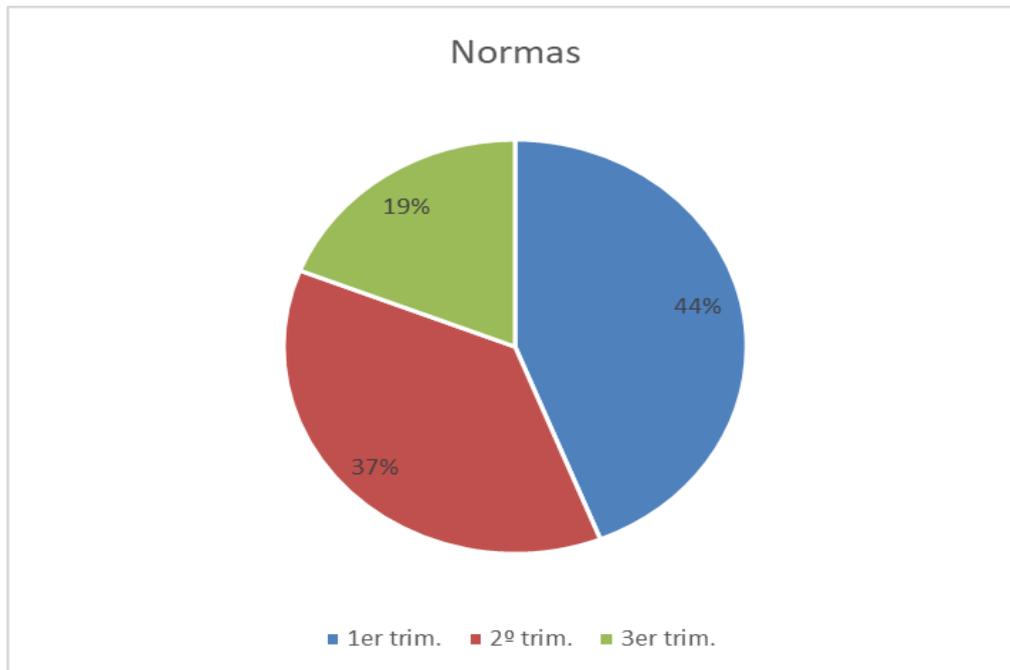
*Fuente: Elaboración Propia. Diario oficial El Peruano*

Como se puede apreciar en la tabla desarrollada, en el Perú durante el estado de emergencia sanitaria a raíz del virus provocado por el covid 19 como parte de sus políticas públicas, se evidencia que el mes donde se han emitido mayor cantidad de normas de transporte terrestre, corresponde al mes de mayo del año dos mil veinte, que tiene un equivalente al 30%, toda vez que era necesario regular a través de mecanismos legales las conductas del ser humano a fin de mitigar los contagios por el COVID-19, a fin de salvaguardar la salud en el territorio nacional; asimismo, del cuadro también se aprecia

que en los meses donde se emitieron menor cantidad de normas de transporte corresponde a los meses de abril del año dos mil veinte y octubre del año dos mil veinte, que equivale a un 4% para cada uno de esos meses; por último, el mes donde no se ha emitido ninguna norma de transporte terrestre, corresponde al mes de noviembre del año dos mil veinte, que tiene un porcentaje de 0 %, donde el gobierno peruano no considero necesario la publicación de ninguna norma referente al sector transporte en ese periodo.

En ese tenor, se procederá a graficar los términos porcentuales, conforme se detalla a continuación:

**Gráfico 2:** *Número de normas de transporte terrestre publicadas por el gobierno peruano en periodos trimestrales durante el marco del estado de emergencia” sanitaria al 26 de diciembre del 2020 en el territorio nacional, las mismas que serán graficadas de manera porcentual.*



*Fuente: Elaboración Propia. Plataforma digital única del estado peruano*

Como se puede apreciar en el grafico 2, se ha procedido a distribuir los meses donde se han emitido normas de transporte terrestre en tres periodos las mismas que se describirán en forma porcentual, siendo así, el primer periodo corresponde a los meses de abril, mayo y junio del año dos mil veinte; el segundo periodo corresponde a los meses de julio, agosto y setiembre del año dos mil veinte; por último, tenemos al tercer periodo, el mismo que

corresponde a los meses de octubre, noviembre y diciembre, correspondiente al año dos mil veinte.

En ese sentido, se puede dilucidar del grafico que, el gobierno peruano, como parte de su política pública a raíz de la pandemia ocasionado por el virus del covid 19, a fin de mitigar su programación y salvaguardar el bienestar de los ciudadanos que se encontraban dentro de su territorio, ha emitido un total de cuarenta y cuatro por ciento de normas jurídicas en el primer periodo, siendo mayor cantidad a comparación de los 2 periodos estantes; asimismo, en lo que respecta al segundo periodo, se procedió a publicar un total de treinta y siete por ciento de normas jurídicas, lo cual se dilucida que es el periodo que se encuentra en término medio al momento de la publicación de las normas jurídicas; por último, en lo que corresponde al periodo final, es decir, los tres últimos meses correspondientes al año dos mil veinte, solo se ha publicado un total de cinco normas jurídicas, la misma que equivale un total de diecinueve por ciento, siendo este periodo, en donde se ha publicado una menor cantidad de normas.

### **Discusión**

La “pandemia provocada por el virus del Covid-19 ha provocado una crisis a nivel mundial sin ningún tipo de precedentes y ha provocado una gran cantidad de pérdidas humanas, dificultades económicas en diferentes sectores y la interrupción de la vida cotidiana en la que se venía desarrollando la sociedad hasta ese momento. Las medidas para restringir la accesibilidad adoptada por muchos países fueron una respuesta rápida pero efectiva para contener la propagación del virus a través de sus políticas públicas que adoptaron en el momento. Precisamente, es necesario señalar que, la correlación entre los casos positivos por el virus que provocaba el Covid-19 y la accesibilidad al transporte terrestre de un área se investigó mediante un modelo de regresión lineal múltiple. Los resultados de la estimación muestran que la accesibilidad al transporte fue la variable que mejor explicó el número de infecciones por Covid-19 (alrededor del 40% en peso), lo que significa que cuanto mayor es la accesibilidad de una determinada área geográfica, cuanto más fácil llegue y/o se propague el virus a la población” que se encuentra dentro de su territorio.” (Cartenì et al., 2020).

Se “comprobó que debido a la aparición de la pandemia provocada por el virus de COVID-19, el concepto de seguridad en el sector transporte y el papel de la seguridad de la salud como valor para el cliente en el servicio de pasajeros se han vuelto mucho más

prominentes. Se muestra de manera clara la posibilidad de la simulación del flujo de pasajeros con la finalidad de garantizar el paso seguro de las personas a través de una puerta de enlace de desinfección. Las estructuras de gestión del espacio público en los centros de transporte pueden utilizar los resultados de la simulación de este documento para resolver el problema del control del flujo de pasajeros junto con la instalación de pasarelas de desinfección en las entradas de la estación para mayor seguridad” (Sidorchuk et al., 2020).

Nuestros “hallazgos proporcionan nuevas evidencias del efecto disruptivo de la pandemia de COVID-19 en el transporte y de cómo podría utilizarse como catalizador para promover sistemas de transporte más sostenibles y seguros” (Saladié, Bustamante & Gutiérrez, 2020). Los “resultados estimados muestran que la accesibilidad, que a menudo se utiliza para medir la riqueza de un área, se convierte en su peor enemigo durante una pandemia, siendo el principal vehículo de contagio entre sus ciudadanos. Estos resultados originales permiten la definición de posibles políticas y / o mejores prácticas para gestionar mejor las restricciones de movilidad. Las estimaciones cuantitativas realizadas muestran que una política pública posible y probablemente más sostenible para contener las interacciones sociales podría ser la aplicación de bloqueos en proporción a la accesibilidad del transporte de las áreas que hayan sido mucho más afectadas en relación a otras, en el sentido de que cuanto mayor sea la accesibilidad, más estrictas deberían ser las políticas de restricción de la movilidad” (Carteni, Di Francesco & Martino, 2020).

El “comportamiento en el sector transporte de lo que se denomina viajeros se ha modificado en gran medida. Los gobiernos y las autoridades que lo componen dentro del sector de tránsito y transporte necesitarán la mayor cantidad de medidas en la mitigación y campañas de educación sólidas, las mismas que deberán ser bien recibidas para mantener la tendencia históricamente ascendente del uso sostenible del transporte público después de esta pandemia”. “Se requiere un esfuerzo de colaboración para poner los resultados en el contexto internacional” por parte de todos los ciudadanos que lo compongan (Abonté-Lemoyne & et al., 2020; Jenelius & Cebecauer, 2020).

Los resultados estimados muestran que la accesibilidad, que a menudo se utiliza para medir la riqueza de un área, se convierte en su peor enemigo durante una pandemia, siendo el principal vehículo de contagio entre sus ciudadanos. Estos resultados originales

permiten la definición de posibles políticas y / o mejores prácticas para gestionar mejor las restricciones de” movilidad. (Carteni, Di Francesco & Martino, 2020).

Entre “ciudades, recomendamos encarecidamente bloquear y controlar el flujo de tráfico en la etapa inicial de la epidemia que se produjo aproximadamente en el mes de marzo del año 2020. Dentro de una ciudad, es imperativo suspender los transportes públicos, bloquear todas las carreteras, restringir los automóviles privados, cerrar puentes, cerrar túneles y / o cualquier otro medio de acceso. Se sugiere entonces, establecer de ser posible, estaciones de transferencia de aislamiento de materiales; en la misma línea, se deben organizar varios transportes públicos para asegurar el transporte de trabajadores médicos, pacientes y demás necesidades diarias que permitan la subsistencia del ser humano. También damos sugerencias sobre los métodos de planificación y mejora a largo plazo” (Chen et al., 2020).

#### **4. CONSIDERACIONES FINALES**

Desde el momento de la aparición del hombre, podemos señalar que las sociedades han venido evolucionando con el transcurrir de los tiempos y, esta evolución se ha venido basando en aquellos principios y valores que existen entre los gobernantes con la sociedad que se encuentran dentro de su territorio. A raíz de la pandemia, aparecieron nuevos parámetros, como concepciones para la revisión y creación de lo que se denomina políticas públicas, directrices que aparecieron para la ocupación y desarrollo de actividades dentro de su territorio, por ello, la investigación plasma aquellas normativas emitidas y posteriormente publicadas durante el estado de emergencia decretado por el gobierno ejecutivo peruano producto del virus provocado por el covid 19, donde se logró su desarrollo y aplicación a cabalidad en los meses correspondientes a abril del año 2020 hasta diciembre del año 2020, como políticas públicas por el gobierno peruano en un escenario donde afrontábamos dicha pandemia.

A partir de la investigación realizada, podemos establecer de manera clara y contundente que, se logró observar la cantidad exacta de las normas que fueron emitidas por el gobierno peruano durante el estado de emergencia sanitaria correspondiente al año 2020, utilizando el “diseño documental”, en donde se ha visto por conveniente aplicar la técnica de la revisión documental de dichas normativas legales; es decir, nos ha logrado mostrar la existencia de trabajo interrelacionado entre diferentes sectores para realizar esfuerzos y tratar lo más posible, resolver las carencias de las políticas públicas de emergencia

destinadas a combatir la pandemia en ese momento referidos al sector transporte; aunado a ello, la comunidad en general tiene corresponsabilidad toda vez que deben de contribuir para superar los desafíos existentes y poder cumplir a cabalidad con las condiciones básicas de cumplimiento obligatorio.

El estudio trata sobre la recopilación de normativas legales emitidas por el gobierno peruano durante el estado de emergencia en el marco del virus producido por el covid 19, realizadas en a través de la revisión documental del diario oficial el Peruano y la plataforma digital del gobierno, que fueron la fuente principal para el desarrollo del presente estudio.

Las acciones de los gobernantes, de manera histórica y estructural, no consideran importante la regulación y aplicación de las normativas en el sector transporte como el eje central del desarrollo de políticas públicas para poder enfrentar a los determinantes sociales que se pudieran presentar. La situación que apareció durante la pandemia provocada por el virus del covid 19, explica de manera clara y contundente lo frágil que es nuestro sistema de gobierno, aunado a la incapacidad que presentan los gobernantes para responder a situaciones como esa; empero, la sociedad peruana hizo todo lo posible a través de la publicación de su normativa para combatir todos aquellos efectos negativos que se han evidenciado durante el estado de emergencia y de una forma u otra, evitar la propagación de dicho mal.

A partir de la investigación realizada, fue posible identificar de manera plena la cantidad exacta de normativas publicadas por el gobierno central en el marco del estado de emergencia provocada por el virus del covid 19; por ello, las acciones que pueda realizar el gobierno son sumamente fundamentales con la participación efectiva por parte de la población.

### **Agradecimiento**

Se agradece grandemente a todos aquellos docentes que han colaborado en nuestra formación profesional y en la presente investigación, toda vez que su visión crítica y global como expertos en la temática y como conocedores en investigación, ha permitido fortalecer la investigación y su posterior elaboración del presente artículo científico.

## 5. LISTA DE REFERENCIAS

- Barbieri, D. M., Lou, B., Passavanti, M., Hui, C., Lessa, D. A., Maharaj, B., Adomako, S. (2020). A survey dataset to evaluate the changes in mobility and transportation due to COVID-19 travel restrictions in australia, brazil, china, ghana, india, iran, italy, norway, south africa, united states. *Data in Brief*, 33 doi:10.1016/j.dib.2020.106459”
- Borkowski, P., Jazdzewska-Gutta, M., & Szmelter-Jarosz, A. (2021). Lockdowned: Everyday mobility changes in response to COVID-19. *Journal of Transport Geography*, 90 doi:10.1016/j.jtrangeo.2020.102906”
- Carteni, A., Di Francesco, L., & Martino, M. (2020). How mobility habits influenced the spread of the COVID-19 pandemic: Results from the italian case study. *Science of the Total Environment*, 741 doi:10.1016/j.scitotenv.2020.140489”
- Chanduví, W., y Siesquén, V. (2018). *Saberes significativos de conductores de motocicletas y mototaxis Chota, Cajamarca, 2015-2016*. EDUCARE ET COMUNICARE, 6(2), 6-18. <https://doi.org/10.35383/educare.v2i11.200>”
- Chen, Q., & Pan, S. (2020). Transport-related experiences in china in response to the coronavirus (COVID-19). *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8 doi:10.1016/j.trip.2020.100246”
- Chen, Y., Wang, Y., Wang, H., Hu, Z., & Hua, L. (2020). Controlling urban traffic-one of the useful methods to ensure safety in wuhan based on COVID-19 outbreak. *Safety Science*, 131 doi:10.1016/j.ssci.2020.104938”
- Dávila, G., Goubert, M., Umpierrez, M., Astrid, Z., & Zevallos, G. (2015). Aprendamos Educación Vial. Universidad Casa Grande, Facultad de Comunicación, Guayaquil - Ecuador. Recuperado el 2 de febrero de 2016, de <http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/bitstream/ucasagrande/657/1/Tesis885GD AVa.pdf>”
- Gob.pe. (2020). MTC: 2,000 pruebas rápidas para detectar COVID-19 a transportistas de carga pesada en el callao. *CE Noticias Financieras* Retrieved from <https://search.proquest.com/wire-feeds/mtc-2-000-pruebas-rápidas-para-detectar-covid-19/docview/2407975093/se-2?accountid=37408>”
- Gob. pe. (2020). Hasta el 30 de noviembre se amplía vigencia de certificados de inspección técnica vehicular. *CE Noticias Financieras* Retrieved from

- <https://search.proquest.com/wire-feeds/hasta-el-30-de-noviembre-se-amplia-vigilancia/docview/2419848445/se-2?accountid=37408>”
- Gob.pe. “(2020). Plataforma digital única del estado Peruano”.  
<https://www.gob.pe/busquedas?reason=sheet&sheet=1&term=mtc>”
- Gob.pe. “(2020). Diario oficial el Peruano”. <https://elperuano.pe/>”
- Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C (2018). Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta, Ciudad de México, México: Editorial Mc Graw Hill Education, Año de edición: 2018, ISBN: 978-1-4562-6096-5, 714 p.
- Jenelius, E., & Cebecauer, M. (2020). Impacts of COVID-19 on public transport ridership in sweden: Analysis of ticket validations, sales and passenger counts. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8 doi:10.1016/j.trip.2020.100242”
- Mamani, O. J. J. (2016). “El control interno y su influencia en la gestión administrativa de las empresas de transportes del Perú: caso empresa R&S contratistas generales. Huacho, 2016 (tesis para obtener el título profesional de Contador Público, Universidad Pontificia Los Ángeles de Chimbote)”.  
<http://repositorio.uladech.edu.pe/handle/123456789/3484>”
- Orellana, O. (2020). Pandemia Económica por Covid-19. *Revista Científica Internacional*, 3(1), 1-9. doi:<https://doi.org/10.46734/revcientifica.v2i1.6>”
- Organización Mundial de la Salud – OMS (2020). COVID-19: cronología de la actuación de la OMS. <https://www.who.int/es/news-room/detail/27-04-2020-who-timeline--covid-19>”
- Saladié, Ò., Bustamante, E., & Gutiérrez, A. (2020). COVID-19 lockdown and reduction of traffic accidents in tarragona province, spain. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8 doi:10.1016/j.trip.2020.100218”
- Sanidad aconseja mascarillas para el transporte público y las repartirá el lunes. (2020). *Cinco Dias* Retrieved from <https://search.proquest.com/newspapers/sanidad-aconseja-mascarillas-para-el-transporte/docview/2388158485/se-2?accountid=37408>”
- Sidorchuk, R., Lukina, A., Markin, I., Korobkov, S., Ivashkova, N., Mkhitarian, S., & Skorobogatykh, I. (2020). Influence of passenger flow at the station entrances on

passenger satisfaction amid covid-19. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 6(4), 1-26. doi:10.3390/joitmc6040150”

Zhang, L., Yang, L., Zhou, Q., Zhang, X., Xing, W., Zhang, H., Tang, N. (2020). Impact of the COVID-19 outbreak on the long-range transport of particulate pahn in east asia. *Aerosol and Air Quality Research*, 20(10), 2035-2046. doi:10.4209/aaqr.2020.07.0388”