

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO
FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA DE DERECHO



**LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y SU IMPACTO EN LA
SALUD DE LA POBLACIÓN: ESTABLECIMIENTO DE LÍMITES
DE ANTIGÜEDAD VEHICULAR PARA EL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE CHICLAYO**

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE

ABOGADO

AUTOR

NOEMI SOLEDAD DIAZ CADENILLAS

ASESOR

Mtra. KATHERINEE DEL PILAR ALVARADO TAPIA

<https://orcid.org/0000-0002-8451-0475>

Chiclayo, 2020

**LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y SU IMPACTO
EN LA SALUD DE LA POBLACIÓN:
ESTABLECIMIENTO DE LÍMITES DE ANTIGÜEDAD
VEHICULAR PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE
PÚBLICO EN LA CIUDAD DE CHICLAYO**

PRESENTADA POR:

NOEMI SOLEDAD DIAZ CADENILLAS

A la Facultad de Derecho de la
Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo
para optar el título de

ABOGADO

APROBADA POR

Yuri Díaz Jaime

PRESIDENTE

Ana María Margarita
Llanos Baltodano
SECRETARIO

Katherinee del Pilar
Alavarado Tapia
ASESOR

DICATORIA

A mi Abuelita Martha que desde el cielo junto a Dios guiarán mi camino, y en especial a mis padres, quienes han estado conmigo en todo momento de mi vida, apoyándome incondicionalmente para concluir esta etapa de mi vida universitaria.

AGRADECIMIENTO

Primero empezaré por agradecer a Dios por las bendiciones que me brinda cada día.

A mis Padres por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, por su apoyo incondicional en el transcurso de mi carrera profesional.

A mi querida asesora Katherine del Pilar Alvarado Tapia, por la confianza, dedicación, y conocimientos impartidos, que hicieron posible culminar el presente tema de investigación.

RESUMEN

La contaminación atmosférica, es un problema ambiental que vive nuestro país, y que la ciudad de Chiclayo no es ajena a esta coyuntura, pues las unidades móviles que circulan prestando el servicio de transporte público tienen una antigüedad mayor a los 15 años, generando con ello, la afectación de los derechos a la salud, y a un ambiente equilibrado y adecuado. Por ende, la presente investigación, permitió acercarnos a dicha realidad, a través de una metodología de encuesta basada en la identificación de los años de antigüedad del vehículo de empresas que presta el servicio de transporte público. Metodología que, contribuyó al análisis de la problemática real y actual del Parque Automotor de la ciudad de Chiclayo, para luego confirmar que efectivamente al presentarse el Parque Automotor de dicha ciudad, con un nivel de obsolescencia y antigüedad, emiten a la atmósfera sustancias tóxicas que, originan enfermedades perjudiciales para las personas, e imposibilitan el disfrute de una calidad ambiental óptima.

PALABRAS CLAVE

Antigüedad vehicular, contaminación atmosférica, derecho a la salud, medio ambiente equilibrado

ABSTRACT

Air pollution is an environmental problem that our country is experiencing, and that the city of Chiclayo is no stranger to this situation, since the mobile units that circulate providing the public transport service are older than 15 years, thereby generating , the affectation of the rights to health, and to a balanced and adequate environment. Therefore, the present investigation allowed us to approach this reality, through a survey methodology based on the identification of the years of the vehicle of companies that provide the public transport service. Methodology that, contributed to the analysis of the real and current problems of the Automotive Park of the city of Chiclayo, to then confirm that effectively when the Automotive Park of that city is presented, with a level of obsolescence and antiquity, they emit into the atmosphere toxic substances that , cause diseases harmful to people, and make it impossible to enjoy optimum environmental quality.

KEYWORDS

Vehicle age, air pollution, right to health, balanced environment

ÍNDICE

DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTO	IV
RESUMEN	V
ABSTRACT.....	VI
INTRODUCCIÓN	11
CAPÍTULO I: REGULACIÓN DE LA ANTIGÜEDAD VEHICULAR EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	14
1.1. Importancia de regular un límite de antigüedad vehicular.....	14
1.2. Regulación de la antigüedad vehicular en Perú	16
1.2.1. La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre	16
1.2.2. Decreto Supremo N.º 015-2017.....	17
1.2.3. Regulación Municipal.....	18
a) Ordenanza Municipal Nº 022-2016, Lambayeque.....	19
b) Ordenanza Municipal Nº 0051-2010, Callao	19
c) Ordenanza Municipal Nº 050-2009 de Trujillo.....	19
1.2.4. Análisis y comentario de la Sentencia del Tribunal Constitucional, Expediente Nº 0020-2013-PI/TC.....	19
1.3. Instituciones competentes para la regulación de la antigüedad vehicular	22
1.3.1. Ministerio de Transportes.	22
1.3.2. Las Municipalidades	24
1.3.3. Policía Nacional del Perú.....	27
1.3.4. La SUTRAN	28
CAPÍTULO II: LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	29
2.1. Contaminación Atmosférica.....	29
2.1.1 Atmósfera y principales contaminantes	31
2.1.1.2. La atmósfera	31
2.1.1.3. Principales Contaminantes:.....	33
a) Óxidos de Carbono:.....	34

b) Óxido de azufre (SOx)	34
c) Material Particulado (MP)	34
2.1.2. Fuentes de contaminación atmosférica	34
2.1.2.1. Contaminación de fuente vehicular:	35
2.1.1.2. Contaminación de fuente industrial	36
2.1.3 Efectos de la Contaminación del aire	37
2.1.3.1. Efectos en el Medio Ambiente.....	37
a) Efecto invernadero.....	38
b) Cambio climático	39
2.1.3.2. Efectos en la salud de las personas.....	40
2.2. Marco Normativo de protección de la calidad atmosférica.....	40
2.2.3. Constitución Política del Perú	40
2.2.4. Ley General del Ambiente	41
2.2.5. Ley Marco sobre Cambio Climático	42
2.2.6. Acuerdos Internacionales Suscritos por Perú	42
a) Protocolo de Kioto.....	42
b) Protocolo de Montreal	43
c) Protocolo de Paris.....	43
CAPÍTULO III: DERECHO A LA SALUD Y A UN AMBIENTE EQUILIBRADO Y	
ADECUADO.....	45
3.1. DERECHO A LA SALUD.....	45
3.1.1. Definición:	45
3.1.2. Elementos esenciales del Derecho a la Salud	47
a) Disponibilidad	47
b) Accesibilidad	47
c) Calidad	47
3.1.3. Fuentes Normativas del Derecho a la Salud	48
a) Constitución Política del Perú de 1993	48
b) El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales	
.....	49
c) La Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre	50
d) La Corte Interamericana de Derechos Humanos	50
3.1.4. Importancia de tutelar del derecho a la salud.....	51
3.2. DERECHO A UN AMBIENTE EQUILIBRADO Y ADECUADO	53

3.2.1.	Definición del derecho a un ambiente equilibrado y adecuado.....	53
3.2.2.	Regulación en la Legislación Peruana.....	55
a)	Constitución Política de 1993:.....	55
b)	Ley General del Ambiente:.....	56
c)	Política Nacional del Ambiente	57
3.2.3.	Principios del derecho a un ambiente equilibrado y adecuado.....	58
a)	Principio de prevención.....	58
b)	Principio de Conservación	59
c)	Principio de Cooperación	59
3.2.4.	Importancia de tutelar el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado.....	60
3.3.	REALIDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA CIUDAD DE CHICLAYO.....	61
3.3.1.	Población de estudio	62
3.3.2.	Muestra.....	63
3.3.3.	Análisis e Interpretación de Resultados.....	65
3.3.4.	Antigüedad de las Empresas del Servicio de Transporte Público de la ciudad de Chiclayo	79
3.3.5.	Recomendaciones.....	81
	PROPUESTA: PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL	82
	CONCLUSIONES	90
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	92

TABLA DE ABREVIATURAS

CP	Constitución Política del Perú
OMS	Organización Mundial de la Salud
MINAM	Ministerio del Ambiente
TC	Tribunal Constitucional
LGA	Ley General del Ambiente
SUTRAN	Superintendencia Nacional de Transporte Terrestre de personas, carga y mercancías.
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Ug/m³	Microgramos por metro cúbico

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Chiclayo evidencia niveles de contaminación atmosférica sumamente preocupantes, debido entre otros factores, a que la calidad del aire, el cual contiene elementos básicos para el sostenimiento de la vida, se ve perjudicada por las distintas emisiones gaseosas que proceden de fuentes muy variadas, pero en especial aquellas provenientes del parque automotor, que constituye el 70% de contaminación atmosférica.

Ante esta realidad el Estado ha realizado diversos esfuerzos para tratar de controlar la permanencia de los vehículos que prestan el servicio de transporte público, estableciendo límites a la prestación efectiva del servicio; sin embargo, dichas alternativas aún no tienen éxito, pues no han logrado ser implementadas de forma homogénea en nuestro país, como es el caso de nuestra ciudad, que no ha logrado la tan buscada renovación del parque automotor.

La presente investigación, resulta de importancia, en tanto que, se desarrolla para evidenciar como la contaminación atmosférica producida por el transporte público antiguo genera efectos negativos en la salud y el medio ambiente, afectando derechos fundamentales a la salud y a un ambiente ecológicamente adecuado. Además de explicar y sustentar la necesidad de que la autoridad local chiclayana exija el cumplimiento de los límites de antigüedad vehicular como un requisito indispensable para el otorgamiento de las autorizaciones para prestar el servicio de transporte público.

En tal sentido, el planteamiento de nuestro problema en la presente investigación se basa en señalar ¿Cuál es la incidencia de control de los límites de antigüedad de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en

la ciudad de Chiclayo en los niveles de contaminación atmosférica, para tutelar los derechos a la salud y a un ambiente equilibrado y adecuado de los ciudadanos?

La hipótesis planteada ante dicha problemática es que, la antigüedad del parque automotor es directamente proporcional a los niveles de contaminación atmosférica, en tanto que, los vehículos más antiguos afectan en mayor medida a la calidad de la atmósfera a través de sus emisiones, incidiendo negativamente en la salud de la población. Por ello, es necesario establecer un límite de antigüedad de 15 años contados a partir del año siguiente de la fecha de fabricación, a aquellos vehículos que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Chiclayo.

Nuestro objetivo general consiste en Analizar cuál es la incidencia de control de los límites de antigüedad de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la ciudad de Chiclayo en los niveles de contaminación atmosférica, para tutelar los derechos a la salud y a un ambiente equilibrado y adecuado de los ciudadanos. Dentro de nuestros objetivos específicos nos hemos planteado Identificar la importancia del control de límites de antigüedad de los vehículos que prestan el servicio de transporte público, describir la contaminación atmosférica producida por el parque automotor antiguo, delimitar la afectación de los derechos a la salud y a un ambiente equilibrado y adecuado, causada por la contaminación atmosférica.

La presente investigación es de tipo mixta, en tanto que se ha realizado en base a una investigación cualitativa analítica y cuantitativa. La primera, porque se busca analizar la Contaminación atmosférica que produce el transporte público antiguo de la Provincia de Chiclayo, y los efectos que acarrea en la salud de las personas, y Cuantitativa porque mi investigación analiza el problema suscitado en la realidad, lo que exige un trabajo de campo, en el cual los datos estadísticos que resulten de las encuestas aplicadas arrojarán resultados con validez científica.

La estructura del marco teórico se realizó en tres capítulos, de los cuales, en el primer capítulo nos hemos propuesto a desarrollar la regulación de la antigüedad vehicular en el servicio de transporte público; en el segundo capítulo hemos puntualizado la contaminación atmosférica, y finalmente en el tercer capítulo se ha establecido la necesidad de salvaguardar el derecho a la salud y a un ambiente equilibrado frente a la problemática del parque automotor de la ciudad de Chiclayo.

LA AUTORA

CAPÍTULO I

REGULACIÓN DE LA ANTIGÜEDAD VEHICULAR EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Regular el límite de antigüedad en el Perú, es un tema trascendental que no puede pasar desapercibido, puesto que, con ello, se protegen derechos fundamentales. Por ende, en el presente capítulo, se analizará la importancia de establecer el límite de antigüedad de los vehículos que prestan el servicio de transporte público, la normativa que lo regula, y las instituciones competentes para dicha materia.

1.1. Importancia de regular un límite de antigüedad vehicular

La presencia de vehículos en las ciudades ha aumentado en la actualidad, y ello ha ido generado un proceso de acumulación de emisiones por cada unidad que circula, lo que demanda la atención del Estado y del Derecho para prevenir y solucionar dicho problema. Tanto es así, que puede afirmarse que cada vez que ingresa un nuevo vehículo al parque automotor, éste suele permanecer por periodos prolongados de tiempo, no existiendo un proceso de actualización de las unidades que se mantienen en circulación, especialmente en aquellos casos donde los vehículos son empleados para prestar el servicio de transporte público, dado que éstos se mantienen funcionando de forma continua durante largas jornadas y recorriendo extensos tramos, empleando un alto consumo de combustible lo cual consecuentemente produce un elevado nivel de emisiones.

Al respecto el autor Méndez (2017) afirma que:

“El parque automotor peruano tiene en promedio 17 años de antigüedad, debido principalmente a la importación de autos usados que rige en el país desde el año 1992. La importación de autos usados ha provocado que tengamos “un transporte urbano achicharrado”, en el que pululan las custers, combis, taxis y moto taxis”. (p.53).

En virtud de lo antes señalado, podemos decir que la necesidad de un cambio en el servicio de transporte público es de vital importancia, debido a que el parque automotor con el que cuenta actualmente nuestro país se encuentra obsoleto. Esta necesidad, se centra en la reducción del caos vehicular, accidentes de tránsito, y nivel de emisiones contaminantes, consecuencias trágicas que, son producto de vehículos que prestan el servicio, pese a haber superado el límite de antigüedad que la norma permite para la circulación. Por ende, la regulación de este límite contribuye con el progreso del Sistema de transporte, pues su reglamentación jurídica, hará posible: primero, la renovación del parque automotor; y segundo, permite que la persona goce de una calidad eficiente en el servicio, y de un ambiente saludable (Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013).

Regular de manera adecuada el sistema de transporte es fundamental, pues como bien refieren Carbonell y Cano:

El servicio de transporte urbano adquiere una nueva y relevante dimensión pública, de modo que su adecuada regulación y su prestación no sólo influyen decisivamente en la libertad de circulación de los individuos, sino que afectan el ejercicio efectivo de otros derechos, así como el bienestar y la calidad de vida en las ciudades. (Carbonell y Cano, citado en Defensoría del Pueblo, 2008, p. 59)

Esto significa entonces, que concientizar a la sociedad para eliminar la prórroga de la vida de un vehículo en el servicio de transporte, es un tema de importancia, en tanto que, acabar con eso, permitirá tener un buen sistema de transporte.

Regular el límite de antigüedad de los vehículos en la prestación de servicio, es de igual forma trascendental, pues hará posible que unidades que ya han llegado al límite máximo permitido por la norma, se retiren de circulación por ser muy antiguos. Y en consecuencia, se permita el paso a nuevos vehículos capaces de salvaguardar los derechos de las personas a gozar de un buen servicio, y un ambiente que garantice una adecuada calidad de vida.

1.2. Regulación de la antigüedad vehicular en Perú

El parque automotor, definido según la Real Academia Española (2014) como el conjunto de unidades vehiculares que circulan en una ciudad, a nivel nacional, es regulado en el Perú; sin embargo, su aplicación no ha sido implementada de forma homogénea y efectiva en el interior del país. Ello en tanto que, Instituciones competentes en materia de transporte, no se han encargado de fiscalizar, y crear nuevos instrumentos legales que garanticen un parque automotor nuevo. Por ende, es necesario conocer la normativa que regula el servicio de transporte público, siendo estas:

1.2.1. La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

La ley general de transporte y tránsito terrestre N° 27181, publicada con fecha 07 de octubre de 1999, establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República. Es decir, este primer instrumento legal, regula la organización, instituciones competentes, Reglamentos que contiene los requisitos y reglas de los vehículos en circulación, así como la fiscalización que se debe realizar, para garantizar un servicio de transporte público eficiente.

La regulación del presente instrumento legal es de vital importancia, porque establece la organización del sistema de transporte público, es decir consigna los requisitos que deben tener las unidades vehiculares para circular en las ciudades. Ello en tanto que, tiene por finalidad satisfacer las necesidades de los usuarios y resguardar las condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del medio ambiente (Ley N° 27181, 1999)

1.2.2. Decreto Supremo N.º 015-2017

Como segundo instrumento regulador del servicio de transporte público, tenemos el Decreto Supremo N.º 015-2017 emitido por el Ministerio de Transportes, con fecha 20 de junio del 2017, establece en su artículo 25, la imposición de un límite de antigüedad para los vehículos que prestan el servicio de transporte público, con el objeto de regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías, a efectos de asegurar que las unidades que excedieran los quince (15) años de antigüedad contados desde su fabricación, ya no sean utilizados para prestar el citado servicio, en tanto que no están en condiciones de brindar a la población un óptimo y efectivo servicio. Buscando con ello, la disminución de los niveles de contaminación atmosférica por las emisiones que éstos generan, y en consecuencia lograr salvaguardar el derecho fundamental a la salud, así como también alcanzar la reducción de accidentes de tránsito, que puedan darse a causa de fallas mecánicas, que dichos vehículos obsoletos presentan (D.S, N° 015,2017).

Este instrumento legal, en el cual en especial se centra la presente investigación, se crea con el fin de que vehículos obsoletos no sea un problema para la sociedad, en tanto que estas unidades, lejos de ser utilizadas únicamente como medio de transporte de sus titulares, son utilizados como una fuente generadora de ingresos y son sometidos a un empleo intensivo, haciéndoles recorrer extensos tramos y, tratándose de un activo de las empresas de transporte, su reemplazo por nuevas unidades es muy poco frecuente, motivo por el cual existen muchos vehículos antiguos que siguen operando, lo que generan una inseguridad vial y un perjuicio en la salud de las personas, por carecer de capacidad mecánica para prestar eficientemente dicho servicio.

En tal sentido, tenemos que, esta implementación de mecanismos técnicos y legales, le permiten a la persona disfrutar de una plena realización de sus derechos, en tanto que dicha creación de instrumentos o mecanismos reguladores del servicio de transporte, hacen posible que la persona goce de un servicio de transporte eficiente, peor sobre todo tal regulación, garantiza la salud de las personas y la calidad de la atmósfera (Ríos y Armas, 2006).

Por último, cabe recalcar que, si bien la regulación del transporte público se ejecuta a través de instrumentos legales, antes mencionados, también existen instituciones que colaboran con la regulación, control y fiscalización de la circulación de los vehículos, instituciones que párrafos siguientes se detallaran.

Así mismo, cabe recalcar que, en la actualidad hay distintas regulaciones municipales, que establecen el límite de antigüedad que deben tener los vehículos que prestan el servicio de transporte público. Regulaciones que son de importancia conocer y supervisar su cumplimiento, a fin de evitar que automóviles antiguos, sigan contaminando el medio ambiente y perjudicando la salud de las personas.

1.2.3. Regulación Municipal

El Decreto Supremo N.º 015-2017, mencionado en el acápite anterior, fue tomada por diversas municipalidades, las cuales, en el marco de sus competencias establecidas en la Ley Orgánica de Municipalidades, señalaron como un requisito para la obtención de la autorización para prestar el servicio de transporte público de pasajeros, así como para la renovación de este, el respeto a los límites de antigüedad de las unidades vehiculares que fueran señalados en la normativa antes mencionada del MTC. No obstante ello, aún existen administraciones públicas locales, como por ejemplo la Municipalidad de Chiclayo, que no han implementado esta previsión en el marco de dicho procedimiento autoritativo, lo que se traduce en que el otorgamiento de permisos para desarrollar esta actividad, así como el trámite de renovación de la autorización no contempla el factor de la antigüedad vehicular, propiciando no sólo el incremento del parque automotor con el ingreso de nuevas unidades sin el retiro de las antiguas, sino que permite a las unidades antiguas seguir operando con normalidad generándose altos volúmenes de emisión de gases de combustión.

Entre las municipalidades que sí han regulado tal requisito tenemos las siguientes:

a) Ordenanza Municipal N° 022-2016, Lambayeque

La municipalidad de Lambayeque, el 02 de mayo del 2016, aprobó la ordenanza municipal que aprueba el Reglamento del servicio de transporte terrestre regular de personas y especial de pasajeros para prestar servicio público urbano e interurbano en el ámbito territorial de la provincia de Lambayeque. Regulación municipal, en la cual en su artículo 13º establece que la antigüedad máxima que deben tener los vehículos en la permanencia del servicio de transporte público es de 15 años.

b) Ordenanza Municipal N° 0051-2010, Callao

La provincia constitucional del Callao, emite con fecha 18 de octubre del 2010, la referida Ordenanza, la cual, en su artículo 10º estipula que, los automóviles que decidan prestar el servicio de transporte público deberán tener 15 años de edad, contados a partir del día siguiente de su fabricación.

c) Ordenanza Municipal N° 050-2009 de Trujillo

La referida norma, publicado con fecha 07 de agosto del 2009, en su artículo 31º regula que, los vehículos que presten el servicio de transporte público deberán contar con una edad no mayor a quince (15) años. Pues cumplido el periodo de permanencia en el servicio, el vehículo deberá dar un paso al costado para proceder a su reemplazo.

En consecuencia, en virtud de lo antes mencionado, podemos decir que, tales municipalidades han cumplido con recoger dentro de sus competencias lo establecido por el Decreto Supremo 015- 2017 MTC. Regulando en sus localidades un límite de antigüedad de 15 años para aquellos vehículos que decidan prestar el servicio de transporte público, y lograr obtener con ello un medio ambiente que haga posible la salvaguarda del derecho a la salud.

1.2.4. Análisis y comentario de la Sentencia del Tribunal Constitucional, Expediente N° 0020-2013-PI/TC

La Sentencia del Tribunal Constitucional 0020-2013-PI/TC, se analiza con la finalidad de comprender que, si bien las municipalidades tienen competencia para regular en materia de transporte, no pueden exceder el criterio considerado

en el Decreto Supremo 015- 2017 MTC, que regula como límite de antigüedad 15 años. En ese sentido, explicaremos que, el problema radica en que el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, demanda a la Municipalidad de Piura, porque si bien se preocupó por normar y regular el servicio de transporte público urbano de su jurisdicción, este, lo hizo de manera incongruente a la norma de rango superior. Estableciendo 10 años como límite antigüedad, para los vehículos que prestan el servicio de transporte público.

Por ende, el Tribunal Constitucional, declara fundada la demanda, considerando que la mencionada Municipalidad, no puede regular por debajo de dicho límite.

Ante dicha decisión, compartimos el fallo tomado por los Magistrados, pues consideramos también que el límite que debe establecerse es de 15 años de antigüedad.

Hechos:

Con fecha 07 de agosto del 2013, el presidente de la República, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien actúa a través del Procurador Público Especializado en materia Constitucional, interpone demanda de inconstitucionalidad contra diversos artículos de la Ordenanza Municipal 82-00-CMPP, emitida por la Municipalidad Provincial de Piura.

Los artículos objeto de impugnación son:

- Artículo 9 de la Ordenanza precitada, el cual establece que la antigüedad máxima de permanencia en el servicio de transporte público será hasta un plazo máximo de 10 años, lo cual contradice manifiestamente al plazo máximo de 15 años establecido en el artículo 25.1.2 del Decreto Supremo 017-2009-MTC.

Petitorio:

Solicita se declare la inconstitucionalidad de los artículos 9,11, y 19 de la Ordenanza Municipal de Piura N.º 82-00-CMPP, y que el Tribunal Constitucional precise las competencias de la Municipalidad Provincial de Piura

y las que le son propias al Poder Ejecutivo en materia de transporte público de personas.

Fundamentos de la Sala:

El Tribunal Constitucional alega que si bien, la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972 reconoce la función de la municipalidad de normar y regular el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, y la Ley 27783 de Bases de la Descentralización reconoce como competencia del gobierno nacional la regulación de los servicios públicos de su responsabilidad, también dicha normativa lo establece para las municipalidades. De modo tal que, tanto el gobierno nacional como los gobiernos locales son competentes para regular la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, teniendo obligación compartida en el sector transporte. Sin embargo, debe quedar claro que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector en materia de transporte y tránsito terrestre a nivel nacional, con potestad para dictar o emitir los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la administración nacional como es el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, y la regulación complementaria que realicen los gobiernos locales sobre el servicio público de transporte terrestre debe ser coherente con dicho marco normativo nacional.

Fallo:

El Tribunal Constitucional declara FUNDADA la demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 9 de la Ordenanza Municipal de Piura, considerando por tanto que, la antigüedad máxima de los vehículos que prestan el servicio de transporte público será de 15 años, tal como lo regula el Decreto Supremo 017-2009-MTC, modificada por el Decreto Supremo N° 015-2017-MTC. En tal sentido, las municipalidades no deben regular por debajo de dicho límite, porque estarían afectando o desnaturalizando la ley y reglamentos nacionales, que son normativas de rango superior.

1.3. Instituciones competentes para la regulación de la antigüedad vehicular

Como mencionábamos líneas anteriores, la regulación del transporte público se ejecuta a través de instrumentos legales, sin embargo, también existen instituciones que colaboran con la regulación, control y fiscalización de la circulación de los vehículos, por ende, es fundamental que la sociedad conozca las Instituciones encargadas de regular el servicio de transporte y las competencias que estas tienen, a fin de que las personas cuestionen si efectivamente dichas autoridades cumplen con lo asignado por ley u omiten su función. Y en consecuencia analizar si dicha responsabilidad otorgada es necesaria para una efectiva e idónea prestación del servicio.

La Ley general de transporte y tránsito terrestre, al ser el primer instrumento regulador de dicho servicio, es muy precisa al estipular en su artículo 15º que las Instituciones competentes para regular en materia de transporte son:

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Las Municipalidades
- La Policía Nacional del Perú

Así mismo cabe mencionar, que otra entidad responsable en la regulación del sistema de transporte es:

- La SUTRAN o Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancía. Este Organismo si bien, no está recogida como instituciones competentes dentro de la Ley de transporte y tránsito terrestre; si forma parte de la lista de entidades responsables en la regulación.

1.3.1. Ministerio de Transportes.

El ministerio de Transportes y Comunicaciones es la primera Institución creada con la finalidad de que la Sociedad cuente con un óptimo sistema de transporte, y cumpla con satisfacer las expectativas de los usuarios. Además de que, dicha entidad al ser el primero en regular normas sobre el límite de antigüedad de aquel vehículo que decida prestar el servicio de transporte es responsable de

combatir la contaminación de la atmósfera que pueda resultar de gases que emitan tales automóviles antiguos.

El MTC es la autoridad competente para otorgar las autorizaciones de funcionamiento a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV). Establecer a nivel nacional los valores de los Límites máximos permisibles (LMP), de emisiones contaminantes para vehículos automotores en circulación, vehículos automotores nuevos a ser importados o ensamblados en el país y vehículos usados importados (Choy, 2014, p.48).

Con respecto a las competencias que tiene en materia de transporte, citando al artículo 16º de la Ley N.º 27181, son las siguientes:

- ❖ La Competencia normativa definida como aquella potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional, comprende específicamente a que tal institución será el responsable de dictar los Reglamentos Nacionales necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
- ❖ Como segunda competencia, tenemos la de gestión; consistente en que tal entidad, tendrá que implementar mecanismos de gestión o disposiciones que permitan un mejor control en dicho sistema, y este comprende:
 - ✓ Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte bajo su ámbito de competencia.
 - ✓ Mantener un sistema estándar de homologación y revisiones técnicas de vehículos.
- ❖ La última competencia atribuida a este Organismo es la de fiscalización, entendida a esta como aquella dirigida a la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte, con el fin de se brinde una mejor calidad del servicio a los usuarios.

Ante lo mencionado, la presente institución puede ser conceptualizada como:

Un órgano que planifica, formula, dirige, coordina y evalúa la política de transportes en armonía con la política general del gobierno y los planes de desarrollo del país, razón por la cual es el encargado de regular los aspectos relacionados con el transporte urbano e interurbano, tanto en la

infraestructura como en los demás componentes que intervienen en la atención de la demanda de este servicio (Organización Ministerio de Transportes, Ministerio de Educación y Consejo Nacional de Seguridad Vial, elaborado por Rosmery Prato y Andrés Flores, 2008,p. 15). Esto quiere decir que, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones es la responsable de regular toda la normativa correspondiente al transporte, por tanto, que es la institución encargada de reglamentar en primera instancia, todas las normas necesarias para que tal sistema se preste de la manera más eficiente y sin irregularidades.

Así, tenemos que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones “conecta e integra al país a través del desarrollo de sistemas de transporte, y de la infraestructura de las comunicaciones. Además de que promueve el desarrollo socioeconómico, la integración nacional, regional e internacional, el bienestar del ciudadano, siempre en concertación con los gobiernos regionales y locales”. (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2018, p.1) Por lo tanto, es esta Organización, el primer órgano responsable de normar, supervisar, gestionar y fiscalizar el servicio de transporte público, y de la cual nos referiremos con mayores elementos en párrafos posteriores.

1.3.2. Las Municipalidades

Las municipalidades son Instituciones necesarias en cada comunidad, pues como Giuliano (2006) refiere:

Fue a partir de la década de los 80, en toda Latinoamérica que se empezó a evidenciar ingentes esfuerzos de modernización del estado y profundización de la democracia. Ello incluye la búsqueda de nuevas fórmulas de gobernabilidad, de descentralización política, administrativa y fiscal, de autonomía en el manejo de los recursos financieros y de participación ciudadana a nivel mundial. (p.85)

Así mismo, Mállap (2016) expresa lo siguiente:

La Municipalidad trabaja de la mano con otras Instituciones, en tanto tiene como finalidad, regular un servicio de calidad que salvaguarde la sociedad en su conjunto, para lo cual la Municipalidad necesitará acatar

y recoger de manera detallada dentro de su gestión municipal, normas que el Ministerio de transporte estipule. Preocupándose por fiscalizar y dar cumplimiento a tales disposiciones en el ámbito de su provincia o distrito (p.20).

Con respecto a las competencias de las Municipalidades, el artículo 81 la ley Orgánica de Municipalidades, refiere que es competente en materia de transporte y tránsito terrestre para:

- ❖ Normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial.
- ❖ Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia.
- ❖ Normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros.
- ❖ Supervisar el servicio público de transporte urbano de su jurisdicción, mediante la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de ellas por incumplimiento de las normas o disposiciones que regulan dicho servicio, con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control de tránsito.
- ❖ Controlar con el apoyo de la Policía Nacional, el cumplimiento de las normas de tránsito y las de transporte colectivo.
- ❖ Ejercer la función de supervisión de transporte urbano de su jurisdicción, mediante la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de ellas por incumplimiento de las normas o disposiciones que regulan dicho servicio, con el apoyo de la Policía Nacional que es la institución asignada al control del tránsito.

De la misma forma, la Ley General de transporte, en su art 18º refiere que la Municipalidad tiene competencia, en los siguientes rubros:

- ❖ En materia de transporte: Es competente en la que reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva señalen.

- ❖ En materia de tránsito: La gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.

Nuestra Carta Magna, en artículo 194° establece que las Municipalidad, “Son los órganos de gobierno local. Tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia”. Por ello, como Instituciones autónomas, son responsables en el otorgamiento de licencias u autorizaciones para la circulación del servicio de transporte dentro del territorio de su localidad. Además de ser competentes para regular, fiscalizar o realizar labores de control respecto de la emisión de humos, gases, y demás elementos contaminantes de la atmósfera y el ambiente, que surgen generalmente de aquellos vehículos que circulan en el parque automotor por periodos extensos (Ley Orgánica de Municipalidades, 1984).

Dicha Institución a través del consejo municipal, alcalde y gerente; gobernará sobre el territorio de la respectiva provincia y el distrito del cercado en la cual se ubica. Esto implica, que dicho municipio tendrá que gestionar de manera responsable todos los recursos necesarios que permitan salvaguardar la calidad atmosférica, de aquellos gases que resulten de vehículos obsoletos. Y que circulan con una autorización de prestación del servicio, caducada (Ley Orgánica de Municipalidades, 2003).

En tal sentido podemos referir que, la Municipalidad es la entidad encargada de planificar, regular y gestionar el tránsito urbano de pasajeros, otorgando las concesiones, autorizaciones y permisos de operación para la prestación de las distintas modalidades de servicios públicos de transporte de pasajeros en una ciudad. Al mismo tiempo tiene como funciones fiscalizar y controlar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la concesiones y autorizaciones otorgada a las empresas para prestar el servicio de transporte público urbano e interurbano (Choy, 2014, p.49). Pero, además tienen como función, incentivar la conservación del ambiente a través de la ejecución de proyectos o acciones dirigidas hacia la población, con el fin de concientizar sobre la importancia del ambiente y la conservación del mismo para un mejor desarrollo sostenible (Zas Friz, et al., 2009, p. 161).

1.3.3. Policía Nacional del Perú

La Policía Nacional del Perú, es una Institución que cumple un rol fundamental, en tanto que además de ser la encargada de velar por el orden interno de la Sociedad, es la facultada para hacer cumplir las normas que los organismos de derecho emiten, en función a una materia especial. Pues es tal entidad, la que fiscaliza y controla el servicio de transporte, a fin de que se desarrolle dentro de los límites permitidos por la ley. Haciendo una labor exhaustiva en el control de la circulación vehicular, determinando si efectivamente tales vehículos que se movilizan cumplen con los requisitos que la ley exige para la prestación del servicio.

Para ello, la Policía verificará al momento de cumplir con su labor o dentro de determinado operativo, si el chofer que presta el servicio de transporte cumple con el permiso, licencia, revisión técnica y la autorización que se necesita para circular. Esto implica que el vehículo en movimiento deberá contar con los años de antigüedad que la autoridad ha establecido para la prestación de dicho servicio, caso contrario se remitirá al depósito, y se aplicará la papeleta correspondiente.

Así mismo puede considerarse a esta institución como:

Una Organización dedicada a la seguridad se encuentra en el ámbito del Poder Ejecutivo y sus acciones destinadas a garantizar el libre ejercicio de las 16 libertades se encuentran enmarcadas en la ley. Las actividades de intervención policial resultan de la observancia de normas y dispositivos legales” (Quiroga, 2017, Pp. 15-16).

Autoridad responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial y de los prestadores de servicios de transporte, brindando el apoyo de la fuerza pública a las autoridades competentes. Asimismo, presta apoyo a los concesionarios a cargo de la administración de infraestructura de transporte de uso público, cuando le sea requerido (Ley N.º 27181, Art 19, 1999).

La policía Nacional de Perú, contribuye con el control del sistema de transporte, a través de sus operativos, que están dirigidos a la inspección e imposición de papeletas, y traslado de vehículos al depósito, por haber excedido el límite de antigüedad que se ha establecido en materia de transporte.

Por eso, como competencias de dicha institución tenemos:

❖ Garantizar y controlar la libre circulación vehicular y peatonal en la vía pública y en las carreteras, además de asegurar el transporte automotor y ferroviario, e investigar y denunciar los accidentes de tránsito, así como llevar los registros del parque automotor con fines policiales, en coordinación con las demás autoridades también competente (Ley Orgánica de la Policía Nacional del Perú N.º. 27238, Art 7º, 2002).

1.3.4. La SUTRAN

La segunda entidad más importante en la regulación de este sistema es la Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancía. Esta institución, tiene autonomía técnica, funcional, administrativa y presupuestal para la fiscalización de las normas que se han regulado en materia de transporte.

Para ello, los inspectores de tal entidad sancionarán a los choferes que no cuenten con brevet de conducir, certificado de inspección técnica vehicular (CITV), habilitación otorgada por el Ministerio de Transporte, SOAT, y no tengan las condiciones de autorización al acceso y permanencia en el servicio, otorgado inicialmente por el MTC. Es decir, se castigará a las personas que presten el servicio, sin contar con la documentación necesaria que la ley exige (Organismo la Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancía - SUTRAN, 2009).

En tal sentido podemos referir que, las Instituciones mencionadas en los acápite anteriores, son importantes, porque tienen competencia en materia de transporte, para fiscalizar las normativas de transportes sobre, condiciones técnicas de los vehículos, la calidad de los servicios de transporte terrestre, y la antigüedad vehicular. Ello a fin, de evitar que el sistema de transporte público, se desarrolle incorrectamente, y que el parque automotor de la ciudad, evidencie la presencia de vehículos desfasados.

CAPÍTULO II

LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

La contaminación atmosférica, es un problema ambiental que surge en todo el mundo, y que amerita la atención debida por los efectos negativos que genera. Por ende, resulta de vital importancia analizar en este capítulo, los Fundamentos teóricos de dicha problemática, las fuentes contaminantes, y los efectos, que de ella se generan.

2.1. Contaminación Atmosférica

La lucha por cuidar el aire, y evitar la contaminación de aquel elemento esencial para la supervivencia del hombre en la tierra, se ha convertido actualmente en un problema de vital atención por parte del Estado y la Sociedad. Pues su afectación, implica serios daños al ecosistema y la salud de las personas.

Por ello, la Organización Mundial de la Salud (2018) refiere que:

La contaminación del aire representa un importante riesgo medioambiental para la salud. Mediante la disminución de los niveles de contaminación del aire los países pueden reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma (p.1.). En tal sentido la contaminación atmosférica o contaminación del aire se convierte en un problema latente que avanza silenciosamente, y que acarrea consigo la vulneración de vida de las personas, en tanto tiende a vulnerar su salud con enfermedades mortales.

Dicha contaminación “implica la presencia de sustancias tóxicas en la atmósfera, produce un efecto perjudicial, traducido en un daño, molestia a la especie humana, mundo animal y vegetal” (García et al. 2005, p. 355). Tal problema, no sólo afecta la calidad ambiental del ecosistema urbano, sino que, además, inciden negativamente en la calidad de vida de su población.

Entre estos problemas merece especial atención la continua degradación de la calidad atmosférica, producto de las masivas emisiones gaseosas, especialmente aquellas que proceden del parque automotor (Lisa y Zeballos, 2007, p.323).

En tal sentido, la contaminación atmosférica se define como aquella “emisión al aire de sustancias peligrosas a una tasa que excede la capacidad de los procesos naturales de la atmósfera para transformarlos en lluvia o nieve, y depositarlos o diluirlos por medio del viento y el movimiento del aire” (Yassi, Kjellström, Kok y Guidotti, 2002).

Del mismo modo Miranda, Martínez, Figerald, Hernández, Figueroa y Aguirre (2017) refieren que dicha contaminación atmosférica, se producirá cuando:

Sustancias ajenas a su composición normal se incorporan en la atmósfera y permanecen en ella durante un tiempo. Contaminantes que son liberadas al ambiente, y que son resultado sobre todo de emisiones producidas por motores diésel. Motores característicos de vehículos antiguos que tienden a incidir negativamente en la salud de las personas en tanto producen efectos cancerígenos, mutágenos y tóxicas para los seres humanos (p.61).

Por ende, el Perú, al ser un país que presenta dicho problema ambiental, merece la atención inmediata por parte de las autoridades y ciudadanía en general, pues dicho hecho, pone en riesgo la supervivencia en el planeta, por la presencia de un alto nivel de gases contaminantes originados por sus diversas fuentes, en especial, la de un parque automotor antiguo.

2.1.1 Atmósfera y principales contaminantes

2.1.1.2. La atmósfera

Los seres humanos vivimos sobre la tierra; pero vivimos, nos movemos y respiramos en la atmósfera. La atmósfera nos proporciona el oxígeno que respiramos y se lleva el dióxido de carbono que exhalamos.

Así mismo se encarga de filtrar la mayoría de las formas perjudiciales de luz solar, retiene el calor emitido desde la superficie de la Tierra, de transportar energía desde el Ecuador a los polos haciendo más habitable todo el planeta, y finalmente se encarga de llevar el vapor de agua evaporado de lagos y océanos hacia lugares donde la tierra es más seca, de manera que disponemos de agua para beber y se mantiene nuestra agricultura. Nosotros somos criaturas de la atmósfera y dependemos de su temperatura, estructura, composición y del vapor de agua que transporta para la sobrevivencia o desarrollo pleno del hombre (Organización Globe, Programa Mundial de Aprendizaje y Observaciones Globales para el Beneficio del Medio Ambiente, 2005, p.6).

Así, la calidad del aire, se ve afectada por la presencia de sustancias contaminantes como gases o partículas generadas de manera natural o por actividades desarrolladas por el hombre. Gases contaminantes que pueden proceder de fuentes muy variadas, como son la quema de residuos sólidos, los humos de las chimeneas industriales, la quema de cultivos como práctica de cosecha y, especialmente, aquellas provenientes del parque automotor (Reátegui, 2017, p.35).

Ante ello, y como un agravante del problema, se tiene que el uso intensivo de combustibles fósiles para el funcionamiento de vehículos es prioritariamente destinado a la operación de unidades de transporte antiguas, las cuales por tener un funcionamiento menos eficiente generan una mala calidad atmosférica, y con ello atentan contra la salud de los habitantes ocasionando, además, la pérdida de millones de dólares en gastos por atención médica y la reducción de productividad de la población (Galvao, Finkelman y Henao, 2010)

Al respecto Camilloni y Vera (2007) afirman que la atmósfera de la Tierra es:

Una cobertura gaseosa compuesta principalmente por gases como nitrógeno (N₂) en un 78% y el oxígeno (O₂) en un 21 %, pero también está conformado por pequeñas cantidades de otros gases, como el vapor de agua (H₂O), dióxido de carbono (CO₂), Argón, Neón, Helio, Hidrogeno, Xenón, (p.3).

GASES QUE COMPONEN LA ATMÓSFERA		
GAS	Fórmula Química	Porcentaje (por volumen)
Gases principales:		
Nitrógeno	N ₂	78%
Oxígeno	O ₂	21%
Otros gases:		
Vapor de agua	H ₂ O	0 a 4
Dióxido de carbono	CO ₂	0,036
Argón	Ar	0,93
Helio	He	0,0005
Hidrógeno	H ₂	0,00006
Xenón	Xe	0,000009

Fuente: Ministerio del ambiente, Perú, 2013.

En tal sentido, la atmósfera cumple un papel fundamental para que en la Tierra se den las condiciones óptimas para el desarrollo de la vida, por ser la encargada de proteger a todos los seres vivos del planeta de la radiación ultravioleta procedente del sol (Orizaola, 2017, p. 5). Y, es por tal razón que

requiere una especial atención debido a la vital importancia que tiene la atmósfera para el correcto desarrollo de la vida humana, pues ésta corresponde a aquella capa de gases que recubre nuestro planeta y permite el desarrollo de la vida sobre la tierra, por lo que su eventual afectación incidiría directamente en la salud del ecosistema y la propia población (Banchs et al., 2003).

2.1.1.3. Principales Contaminantes:

La atmósfera puede ser contaminada por diversos agentes que deterioran su calidad. En tal sentido puede definirse como contaminante atmosférico a:

Aquel elemento o compuesto químico, natural o artificial, capaz de permanecer o ser arrastrado por el aire, y que implique riesgo, daño o molestia grave para las personas y bienes de cualquier naturaleza. Puede estar en forma de sólida, líquida o gaseosa (Encinas, 2011, p.17).

Cualquier sustancia ajena a la composición de la atmósfera, al ser liberada al ambiente, ocasionaría efectos adversos al ecosistema. Agentes contaminantes que perjudican el aire que rodea a la humanidad, y que pueden ser una variedad de gases, vapores y partículas, cuya presencia y cantidad afecta a las personas, las plantas, los animales y la sociedad en general. Por ende, el compromiso de las autoridades y la comunidad, en la prevención de la contaminación atmosférica, es fundamental para la salvaguarda de los derechos que se tienden a vulnerar en dicha situación tales como, el derecho a la salud y a un ambiente equilibrado y adecuado. Y ello será posible con una mejor fiscalización en el sistema de transporte, pues existen automóviles que circulan servicio público con un límite de antigüedad vehicular que supera los 20 años de años. (Ministerio del Ambiente de Chile, 2018, p.15)

Son aquellos gases que proceden directamente de las fuentes de emisión, tales como artefactos de calefacción domiciliarios, chimeneas industriales y tubos de escape de automóviles. Entre los gases contaminantes primarios tenemos a los óxidos de carbono, compuestos nitrogenados, compuestos azufrados, material particulado, hidrocarburos y metales (Ministerio del Ambiente de Chile, 2018, p.15).

a) Óxidos de Carbono:

Los óxidos de carbono son compuestos formados por átomos de oxígeno y carbono. Entre estos tenemos, al monóxido de carbono, y dióxido de carbono. Dichos gases, se producen por erupciones volcánicas, reacciones de metano, descomposición de la clorofila, incendios forestales, circulación de vehículos. (Adame, 2016, p.22).

Dichos gases, son altamente peligrosos, porque tiene efectos lesivos para la salud, en tanto que produce un menor transporte de oxígeno en la sangre, una disminución de las funciones neuroconductuales, menor peso en niños recién nacidos y retardo en el desarrollo postnatal (Ministerio del Ambiente de Chile, 2018, p. 18).

b) Óxido de Azufre (SO_x)

Son gases contaminantes, que resultan de la combustión de combustibles fósiles, que contienen grandes cantidades de sulfuros inorgánicos y azufres orgánicos, asimismo es producido por plantas eléctricas y fundiciones.

Estos gases surten efectos dañinos para la salud, en tanto daña los pulmones y otras partes del sistema respiratorio, irrita los ojos, irrita la piel, y destruye el esmalte de los dientes (Adame, 2016, p.25).

c) Material Particulado (MP)

Estas partículas se encuentran principalmente en zonas urbanas y provienen de centrales térmicas, procesos industriales, tráfico de vehículos, combustión residencial de leña para calefacción y carbón e incineradores industriales. Tales partículas son capaces de ingresar al sistema respiratorio, provocando potenciales daños a sus órganos principales, lesionando la salud de las personas (Ministerio del Ambiente de Chile, 2018, p. 18).

2.1.2. Fuentes de Contaminación Atmosférica

Como mencionábamos en líneas anteriores, la contaminación atmosférica se produce cuando el equilibrio entre las sustancias que lo componen se altera, introduciéndose en la atmósfera sustancias gaseosas, ajenas a su composición. (Brack y Benites, 2010, p.53).

Gases contaminantes que puede derivar de dos tipos de fuentes: Las móviles, que agrupan principalmente a la contaminación producida por el sector transporte, Y las fuentes fijas, donde se agrupan todos los puntos de emisión establecidos en un lugar, tales como los establecimientos industriales. Cuyo estudio, resulta importante en tanto que su identificación, clasificación y evaluación de su situación constituye el primer paso en cualquier plan de acción que busque disminuir la contaminación atmosférica (Defensoría del pueblo, 2011, p. 40). Esto es, analizar qué tipo de fuentes son las que originan agentes que afectan la calidad del aire, es fundamental para prevenir que la atmósfera se siga contaminando y siga perjudicando la salud de los seres humanos. Por ello, a continuación, se hablará de las dos principales fuentes.

2.1.2.1. Contaminación de fuente vehicular:

El deterioro de la calidad del aire se debe principalmente a las emisiones provenientes de las fuentes móviles, que resultan de un parque automotor obsoleto y sin regulaciones adecuadas. Problema ambiental que afecta a las principales ciudades del país (Ministerio del Ambiente, 2018, p.10).

Tal contaminación, que es causada por automóviles surge por un proceso de combustión en un motor antiguo, y a la evaporación del combustible mismo. El procedimiento de contaminación vehicular radica en que el combustible se quema en el cilindro del motor de combustión interna a temperaturas muy altas, en donde el oxígeno y el nitrógeno de la atmósfera, se combinan formando óxidos de nitrógeno, produciéndose hidrocarburos del combustible no quemado; monóxido de carbono de la combustión incompleta, dióxido de carbono y óxidos de azufre. Contaminantes, que después se emiten a la atmósfera como gases del escape (Aguilar, Muñoz, Quinteros, 2015, p.31- 35). Ello significa que, en el sector transporte las emisiones provenientes de la combustión en los vehículos, sean colectivos, combis, camiones, y taxis, generan una gran cantidad de contaminantes atmosféricos. Cuyo grado de contaminación producida por esta fuente, dependerá de la antigüedad del vehículo que circule en la ciudad.

Es por ende que, el Ministerio del Ambiente (2012) expresa que, en el Perú el parque automotor, es la fuente más frecuente de contaminación a la atmósfera, pues el uso de combustibles fósiles en los carros de avanzada edad produce una grave afectación a la salud de las personas, en tanto que la mayoría de dichos vehículos superan los 100 microgramos por metro cúbico por día (Ug/m³) que el Ministerio de Ambiente en el año 2017, aprobó como estándar de calidad del aire.

2.1.1.2. Contaminación de fuente industrial

La calidad de la atmósfera, puede verse vulnerada como lo vimos en líneas anteriores, por emisiones que provienen de fuentes móviles, pero también puede resultar de fuentes fijas o industriales.

Las fuentes estacionarias, también conocidas como fuentes industriales, fijas o puntuales de contaminación, se refieren a un punto fijo del que se emiten los contaminantes (Daniela Avilés, Miguel Rivera Pp. 26-27). Fuentes industriales, que no tienden a movilizarse por la ciudad, sino que están posicionadas en un determinado lugar, pero al igual que las fuentes móviles, emiten gases que perjudican la salud de las personas (Saavedra, 2009, p.8).

Entre los sectores industriales, tenemos a las fábricas, ladrilleras, tintorerías, empresas mineras que utilizan carbón como combustible, hornos de incineración, y que pueden ser considerados de alto impacto social por contaminar el aire, debido al riesgo que generan sus emisiones a la atmósfera. Entre los múltiples factores asociados al alto impacto las emisiones industriales suelen ser muchos, pero la más significativa comprende: Las fallas en la instalación de empresas mineras, en tanto que utilizan el carbón como combustible, sin las mejores tecnologías de combustión y control de emisiones. (Rojas, 2007, p.9).

Si bien en la actualidad, la minería es la columna vertebral de la economía del Perú, y el país ha logrado con ello un lugar importante en la producción minera mundial, por ser primeros productores de plata, cobre, zinc, plomo y oro.

Es fundamental de igual forma que el Estado peruano se preocupe por el cuidado ambiental, ya que la mayoría de las empresas mineras, lamentablemente son un factor que daña el medio ambiente, en tanto que, carecen de dispositivos de control de emisiones contaminantes en sus hornos, calderas, o se encuentran obsoletas por falta de mantenimiento. Y este problema se acrecienta aún más, debido al tipo de combustible que utilizan y a la débil regulación y la limitada capacidad de fiscalización de los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes al aire (Castillo Landap Mariel, 2014).

2.1.3 Efectos de la Contaminación del aire

La contaminación del aire, preocupa en nuestro país en tanto que, el 70% de afectación a la calidad atmosférica, es generado por el transporte público. Cuyos vehículos en su mayoría, circulan con un límite de antigüedad que supera los 15 años de antigüedad, originando con ello severos daños a la salud. (Diario Rpm Noticias, 2012: Entrevista realizada al representante Eric Concepción, especialista en la Dirección de Calidad Ambiental del Ministerio del Ambiente).

Ante esta realidad, el Estado ha realizado diversos esfuerzos para tratar de salvaguardar la calidad ambiental, pero pese al intento de controlar la permanencia de los vehículos que prestan el servicio de transporte público no se ha tenido éxito, al no haberse implementado de forma homogénea en nuestro país. Es por ello, que en algunas ciudades se advierte la presencia de vehículos que presentan un grado de obsolescencia bastante elevada, y que siguen funcionando en la prestación efectiva del servicio de transporte, pese a que dicho servicio, genera efectos lesivos en el Medio Ambiente y la Salud de las personas.

2.1.3.1. Efectos en el Medio Ambiente

La contaminación atmosférica, es una de las formas principales en que puede ser afectado el ambiente. La fuente principal de dicho problema es la circulación de vehículos antiguos, obsoletos que prestan el servicio de transporte público. Generando con ello, graves efectos al medio ambiente, tales como: El efecto invernadero y el Cambio Climático (Romero, Olite, y Álvarez, 2006).

Dichos fenómenos ambientales que resultan de los combustibles fósiles que emiten vehículos antiguos que circulan sin mediar las consecuencias, necesitan ser remediados. Puesto que, seguir contaminando y no evitarlo, ocasionaría el desarrollo o incremento de estos fenómenos, y en consecuencia la destrucción de la tierra (Prieto, 2016).

a) Efecto invernadero

Este, es un fenómeno, que se refiere como alega (Colque, 2007):

Al papel que desempeña una capa de gases que retiene el calor del Sol en la atmósfera de la Tierra, haciendo que la temperatura interior sea más alta que la exterior. Ello en tanto, solo una parte de la energía solar emitida desde la tierra atraviesa la capa de gases de invernadero la otra parte se queda dentro de la tierra haciendo que esta tenga una temperatura media promedio adecuada para el desarrollo del medioambiente (p.4.).

Al respecto el Ministerio del Ambiente refiere que, el efecto invernadero es un fenómeno natural por el cual, el calor de los rayos del sol es retenido dentro de nuestro planeta. Este, retiene el calor necesario para mantener equilibrada la temperatura. Sin embargo, el efecto invernadero puede contener gases que resultan de los humos de los carros, de las fábricas. Y dicho exceso de emisiones, o de gases de efecto invernadero, puede ocasionar el calentamiento global, que tiende a causar aumento de calor, heladas intensas, sequías, inundaciones (Ministerio del Ambiente, 2013, Pp. 5-10).

En consecuencia, podemos decir, que éste fenómeno actúa como un invernadero, pues permite que la luz proveniente del Sol atraviese la capa de la atmósfera, y genere el calentamiento de la tierra. Se considera de cierta forma, beneficiosa para la humanidad, en tanto que una pequeña cantidad de estos gases permiten mantener una temperatura óptima en el planeta. Sin embargo, actualmente producto de la evolución de las industrias, y el aumento masivo de vehículos obsoletos en el parque automotor, más que ser beneficioso para la tierra, es perjudicial para ella. Ello en tanto que, al ser la atmósfera invadido por gases altamente contaminantes, se van acumulando hasta formar una capa que

impida que el calor o la radiación solar ingresada, salga al espacio. Originando con eso, un elevado calentamiento de la tierra (Quesada, 2009).

b) **Cambio climático**

Es un fenómeno provocado por el calentamiento global, que a su vez es producido por el exceso de Gases de Efecto Invernadero (GEI). Como principal causa de este fenómeno, tenemos a la actividad humana. En tanto que ha utilizado combustibles fósiles, en particular petróleo y carbón, que han originado emisiones de dióxido de carbono, azufre, gas metano (Rodríguez y Mance, 2009)

Cuando se da el cambio climático en el Perú, el hielo de nuestros glaciares, montañas, o nevadas empiezan a derretirse. Asimismo, existen constantes lluvias, y con ello inundaciones en el territorio, así como huaicos. Pero también hablamos de la presencia de este fenómeno, cuando las aguas de nuestro mar se ponen más calientes, originando el alejamiento de los peces de las costas (Ministerio del Ambiente, 2013).

En ese sentido, considerando a la tierra como un planeta finito en el que, la mayoría de países asumen un modelo de transporte ineficiente y contaminante, harían falta decenas de planetas para soportar el alto nivel de emisiones que son expulsadas a la atmósfera producto de fuentes industriales, pero, sobre todo, aquellos que resultan por la quema de combustibles fósiles de vehículos obsoletos. Por ende, es importante que el Estado y la población en general, tomé conciencia de que la preferencia por el uso del automóvil es necesario, pero, sin embargo, tal necesidad no debe ser llevado al extremo de permitir la afectación a la calidad atmosférica de la cual tenemos derecho y es vital para la supervivencia en el planeta, a cambio de desplazamientos motorizados cotidianos irresponsables que se dan dentro de una ciudad, por la circulación de vehículos desfasados (Pizzinato, 2009).

En este aspecto, el impacto que genera el transporte en el Cambio Climático es un problema que no sucederá en un futuro lejano, sino que, ya está aconteciendo hoy en día. Y que, urge responder a este grave reto para evitar que sea dicho sector, el causante de éste aumento repentino de clima cálido a frío, o el incremento de olas de calor, o la disminución de la extensión de nieves y hielos de los glaciares (Meyra et al, 2011).

2.1.3.2. Efectos en la salud de las personas

La OMS (2014), refiere que la contaminación atmosférica supone un riesgo para la salud, en tanto que todas las personas que viven expuestas a gases que resultan de las emisiones que expulsa a la atmósfera un parque automotor antiguo, genera no sólo daños al medio ambiente, sino también a la salud. Ello porque, a través de esta fuente de contaminación las personas pueden ser expuestas a presentar enfermedades crónicas, tales como: Enfermedades cardiacas, Infecciones respiratorias agudas, el asma, Cardiopatías, Cáncer al pulmón, Diabetes Mellitus, Depresión (OMS, 2014). En tal sentido, resulta importante establecer mecanismos legales que propicien un aire limpio en las ciudades. Por ende, proponer que las Municipalidades que no han regulado un límite de antigüedad vehicular en la prestación del servicio de transporte, se preocupen por hacerlo es vital, puesto que, con eso, se evitaría que vehículos de avanzada edad, sigan emitiendo gases perjudiciales para el ambiente y para la salud de las personas.

2.2. Marco Normativo de protección de la calidad atmosférica

El medio ambiente está protegido por el Estado, quien, a través de sus instrumentos legales, ha regulado la protección de la calidad atmosférica. Cuya defensa se sustenta, en las siguientes normas:

2.2.3. Constitución Política del Perú

La Constitución Política del Perú, al reconocer que la persona es el fin supremo de la sociedad y del Estado, la hace titular de una serie de privilegios; y una de ellas es lo regulado en el artículo 2º, inciso 22 de la Carta Magna. Tal artículo, refiere que toda persona es privilegiada de gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida. Siendo el Estado, quien tiene la responsabilidad de promover la conservación del Medio Ambiente en el territorio nacional (Ministerio del Ambiente, 2013). Este derecho a vivir en un medio ambiente sano, como señala el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2013) puede definirse como:

El derecho que tenemos todos a vivir en un ambiente libre de todo tipo de contaminación que permita el desarrollo de la persona. Además, para garantizar la efectiva vigencia de este derecho es preciso que se adopten

las medidas para el uso racional de los recursos naturales. Es un derecho que en los últimos años ha adquirido la mayor importancia, dado que su respeto permite el disfrute y ejercicio de otros derechos, por la íntima vinculación del ambiente en el que nos desenvolvemos con el nivel de vida en general (p.27).

2.2.4. Ley General del Ambiente

La Ley General del Ambiente fue promulgada el 13 de octubre del 2005, y es la normativa N° 28611, que contempla como expresa Ramírez, (2016) el derecho irrenunciable a:

Vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, así como el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, asegurando particularmente la salud de las personas en forma individual y colectiva, la conservación de la diversidad biológica, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y el desarrollo sostenible del país. Así mismo, señala esta ley, que el estado diseña y aplica las políticas, normas, instrumentos, incentivos y sanciones que sean necesarios para garantizar el efectivo ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contenidas en la citada ley (p.7).

Así mismo, el artículo 1 del Título Preliminar de la presente ley regula que:

Toda persona tiene el derecho fundamental irrenunciable a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, y el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, asegurando particularmente la salud de las personas en forma individual y colectiva, la conservación de la diversidad biológica, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y el desarrollo sostenible del país. (Ministerio del Ambiente, 2013, P.20). En este sentido, podemos decir, que esta norma contempla el derecho que tiene toda persona, de acceder a la justicia ambiental de manera rápida, sencilla y efectiva, ante las entidades administrativas y jurisdiccionales, en defensa del ambiente, respecto de aquello que pudiera afectar, directa o indirectamente, el ambiente. Así como también reconoce,

el derecho que tiene toda persona a ser participe en la gestión ambiental (Ramírez, 2016).

2.2.5. Ley Marco sobre Cambio Climático

Esta Ley N.º 30754, promulgado el 02 de abril de 2018, tiene por objeto establecer los principios, enfoques y disposiciones generales para coordinar, articular, diseñar, ejecutar, reportar, monitorear, evaluar y difundir las políticas públicas para la gestión integral, participativa y transparente de las medidas de adaptación y mitigación al cambio climático. Ello con el fin de reducir la vulnerabilidad del país al cambio climático, aprovechar las oportunidades del crecimiento bajo en carbono y cumplir con los compromisos internacionales asumidos por el Estado ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, con enfoque intergeneracional (Ley marco sobre cambio climático N.º 30754, Perú, 2018). En tal sentido, podemos referir que dicha norma ambiental de carácter nacional, fueron elaboradas con el objetivo de proteger, y conservar el medio ambiente y los recursos naturales, a fin de hacer posible, el desarrollo integral de la persona humana en la tierra sobre la base de garantizarle una adecuada calidad.

2.2.6. Acuerdos Internacionales Suscritos por Perú

a) Protocolo de Kioto

El protocolo de Kioto fue adoptado en una Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrado en Kioto, ciudad de Japón, el 11 de diciembre de 1997, pero entró en vigor el 16 de febrero del 2005. (Diario Expok, Diario Especializado en Comunicación de Responsabilidad Social Empresarial y Sustentabilidad Corporativa, 2012) Dicho acuerdo Internacional firmado por 186 países, incluido el Perú, fue celebrado con la finalidad de que las empresas industriales consideren como un aspecto importante la responsabilidad que tienen en el cuidado del medio Ambiente. Comprometiéndose, por ende, a reducir los niveles de emisiones de Gases Efecto Invernadero, resultantes de la quema de combustibles fósiles, que son expulsados a la atmósfera, y que generan el Calentamiento Global (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Bogotá, 2019, p. 1).

b) Protocolo de Montreal

El protocolo de Montreal deriva de la celebración del Convenio de Viena, aprobado en la ciudad de Montreal, en 1997. Tal acuerdo internacional, se celebró con el compromiso de que los gobiernos que forman parte de dicho convenio protejan la capa de ozono y cooperen recíprocamente en la mejora de la calidad atmosférica. Detallando así, la manera en que los Estados partícipes, incluido el estado peruano, se comprometen a reducir la producción, y el empleo de los productos químicos que generan emisiones de sustancias altamente dañinas para la Salud humana y el medio ambiente. En tanto que, son dichas sustancias las causantes de la degeneración de la capa de ozono (Flores, 2015).

c) Protocolo de Paris

El protocolo de Paris busca contrarrestar la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza. En dicho acuerdo, los países miembros, se comprometieron a hacerle frente al cambio climático y establecer una meta de reducción de emisiones. Eso sí, respetando las circunstancias nacionales y el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas de cada país miembro. Esto quiere decir que, con la celebración de este acuerdo internacional, todos los países de manera autónoma decidirán internamente qué acciones realizarán, qué cantidad de gases de efecto invernadero reducirán, qué acciones de adaptación implementarán y cuáles serán sus aportes en los medios de implementación de reducción de contaminación atmosférica (García et al., 2015).

De esta manera, como se ha podido analizar en los capítulos presentados, queda claro que, el Estado Peruano ha suscrito acuerdos internacionales, pactados con la finalidad de que los países que forman parte de estos convenios se comprometan en la protección de la calidad atmosférica. Dicho compromiso, se sustenta en lo que actualmente está aconteciendo en nuestro país, específicamente en la ciudad de Chiclayo.

El dilema se evidencia, porque en nuestra ciudad, se está prestando un servicio de transporte público deficiente, en tanto que son vehículos antiguos, obsoletos, los encargados de transportar de un lugar a otro a los pasajeros; sin mediar que, tales automóviles por la condición desfasada que presentan consumen

combustibles que tienden a emitir gases tóxicos, originando una contaminación atmosférica que no solo genera consecuencias en el ambiente sino también en la salud de las personas.

Frente a esta problemática, es necesario plantear una solución, y como tal, se ha decidido proponer para la provincia de Chiclayo, una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad vehicular para los vehículos que prestan el servicio de transporte público, salvaguardando con ello el derecho a la Salud y aun ambiente equilibrado y adecuado.

CAPÍTULO III

DERECHO A LA SALUD Y A UN AMBIENTE EQUILIBRADO Y ADECUADO

En el presente capítulo, se describirán conceptos fundamentales del derecho a la salud y un medio ambiente equilibrado, así como explicar cuál es la importancia de salvaguardar dichos derechos fundamentales, para, finalmente analizar el Parque Automotor del Cercado Provincia de Chiclayo. Cuyo estudio, permitirá, determinar la cantidad de vehículos antiguos y nuevos que circulan en la ciudad, prestando el servicio de transporte público

3.1. DERECHO A LA SALUD

En la actualidad este derecho, tiende a ser afectado y carece de valoración por parte del Estado y la Sociedad. Sin embargo, resulta necesario dejar en claro que, dicho derecho es imprescindible para la salvaguarda de los demás derechos fundamnetales.

3.1.1. Definición:

La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2017) afirma que:

La salud, es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades. El goce del grado máximo de salud que se pueda lograr es uno de los derechos fundamentales de todo ser humano sin distinción de raza, religión, ideología política, condición económica o social.

El estado ha asumido la obligación de proteger el Derecho a la Salud, adoptando medidas que impidan que terceros interfieran en la garantía de protección que este derecho amerita, así mismo ha asumido también la obligación de adoptar medidas apropiadas de carácter legislativo, administrativo, presupuestario,

judicial o de otra índole, para que, con ello, se dé plena efectividad a este derecho (Gonzales, 2010).

El TC se ha manifestado con respecto a este derecho, y refiere que, el derecho a la salud comprende la facultad que tiene todo ser humano de mantener la normalidad orgánica y funcional de su ser. Pues la vulneración de este derecho podría conducir a la muerte o, en todo caso, a desmejorar la calidad de la vida. Siendo por ello necesario, que dicho bien jurídico, sea protegido por el Estado, a través de la modernización y fortalecimiento de todas las instituciones encargadas de la prestación del servicio de salud, así como también de la consolidación de aquellas medidas dirigidas al cuidado de la vida (Sentencia del Tribunal Constitucional, 2003, Expediente N° 02945-2003-AA/TC, Fundamento jurídico 28).

El Derecho a la Salud es un derecho que les corresponde a todos los seres humanos, por ser inherente a la dignidad de la persona. Derecho que comprende dos aspectos importantes: El primero, referido a que toda persona enferma tiene derecho a recibir voluntariamente tratamiento médico. Y segundo, que este derecho implica el aseguramiento de condiciones sanitarias para la población. Entendiéndose este último aspecto, no sólo como la prestación eficiente del servicio de Salud, en el cual se garantice que las personas reciban los servicios sanitarios que necesitan, sin tener que contraer problemas con las entidades médicas, sino que, además, alude a que las personas necesitan vivir en ambiente atmosférico que permita el disfrute pleno de dicho derecho. Debido a que, hoy en día, existe en nuestro planeta, condiciones ambientales que vulneran la salud, por la contaminación del aire, en el cual se encuentran expuestas las personas (Santagati, 2006).

De igual forma Villanueva (2009) refiere que el Derecho a la Salud debe entenderse como un derecho al disfrute de una gama de facilidades, bienes, servicios y condiciones necesarias para alcanzar el más alto nivel posible de salud. Nivel adecuado que solo será posible obtener, si el Estado, salvaguarda ese derecho. Protección que se ejecutará, no sólo brindando una atención de salud oportuna y apropiada, sino también cuidando los factores determinantes básicos de la salud, o condiciones que contribuyen a la protección y promoción

de dicho derecho como lo es medio ambiente. Ello en tanto que, a través de una tierra ecológica libre de contaminación, se logra el disfrute pleno de la Salud.

3.1.2. Elementos esenciales del Derecho a la Salud

Para garantizar el derecho a la salud, es necesario tener en cuenta que la plena realización de dicho derecho exige tres características o elementos esenciales que deben estar presente, según Canales et al., (2010) los cuales son:

a) Disponibilidad

Este elemento, está referido a que, cada Estado tiene la obligación de contar e implementar centros de salud, servicios, programas suficientes para atender satisfactoriamente este derecho. Servicios que deben incluir los factores determinantes básicos de la salud como el agua potable, condiciones sanitarias adecuadas, hospitales, clínicas, medio ambiente, personal médico, medicamentos esenciales.

Esto quiere decir que, el Estado tiene la obligación de implementar servicios que salvaguarden el derecho a la salud, impidiendo con ello que dicho derecho pueda ser afectado por algún factor mencionado líneas anteriores. Factores que, están perjudicando la salud de la población, como lo es el caso del medio ambiente, que producto de las emisiones de las fuentes móviles, se lesiona ese derecho. No existiendo aún, medidas de solución que permitan la atención satisfactoria a este problema, que genera riesgos en la Salud de las personas.

b) Accesibilidad

Este segundo elemento alude a que el servicio de salud debe ser accesible a todas las personas sin distinción alguna, es decir, todas las personas, en tanto sientan su estado de salud afectado, tienen el derecho de ser atendidos sin discriminación alguna. De igual forma, tal elemento está referido a que, el Estado al ejecutar políticas públicas sanitarias necesarias para la garantía del derecho a la salud, debe ser dirigida a toda la población, sin excepción, puesto que el país, es el titular, y, por ende, merecedor del disfrute máxima de dicho derecho.

c) Calidad

Hablamos del elemento de calidad, cuando nos referimos a que el Estado y la sociedad, están garantizando de manera eficiente, el cumplimiento, y respeto del

derecho a la salud. Lo que ello implica, que los servicios públicos que se efectúen con la finalidad de la atención y cuidado de la salud deben ser ejecutadas con un requisito de calidad, pues sólo con esa característica, se garantizaría la plena realización que dicho derecho amerita.

Con respecto a lo mencionado en el párrafo anterior, cabe comentar, que en el caso concreto del servicio de transporte público y la relación directa que esta tiene con la contaminación atmosférica, por ser la primera la fuente generadora de dicho problema ambiental, corresponde analizar que, dicho problema atmosférico está siendo causado generalmente, por la circulación de un transporte que ha superado los 15 años de antigüedad, y que sigue funcionando sin remedio alguno, pese a la afectación que las emisiones de estos vehículos provocan al ambiente. Brindándose en tal sentido, un servicio público de mala calidad, en tanto que, el Estado no ha ejercido un control respecto de este servicio, y la finalidad del mismo, no corresponde con las necesidades de los usuarios, por ser un servicio público que se brinda afectando calidad de la atmosfera y la Salud de las personas.

3.1.3. Fuentes Normativas del Derecho a la Salud

Las fuentes normativas, son instrumentos de Derecho Nacional e Internacional que regulan dentro de sus Ordenamientos la protección del derecho a la salud. Como fuentes reguladoras de dicho derecho tenemos los siguientes:

a) Constitución Política del Perú de 1993

La Constitución, es el instrumento jurídico fundamental y superior de todos los Estados, la cual tiende a regular todos los derechos y libertades fundamentales de la persona. En ese sentido, la Constitución Peruana (en adelante CPP) regula la protección del derecho a la salud, y en el Capítulo de Derechos Económicos y Sociales, artículo 7, sostiene lo siguiente:

Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa. La persona incapacitada para velar por sí misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad.

Esto quiere decir que, el Estado tiene el deber de preservar el bien jurídico protegido por la Constitución, es decir, la salud. Tal protección, supone la obligación de abstenerse de dañar la salud, así como también de evitar que particulares, grupos o empresas la dañen.

Es importante enfatizar, que el goce de la salud debe entenderse como un bien individual, pues cada persona puede o no tener buena salud, pero también como una dimensión colectiva, por existir factores sociales y ambientales, que son determinantes para el disfrute pleno de este derecho. El primero, comprende las epidemias, la falta de hábitos higiénicos, las inapropiadas medidas de prevención de enfermedades, y el segundo factor, comprende la contaminación de la atmósfera. En tal sentido, al ser la salud un bien preciado, merece ser protegido, pues la no valoración de este impediría, tener una vida digna, y la realización de los demás derechos fundamentales (Organización Mundial de la Salud, 2018).

b) El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales fue aprobado el 16 de diciembre de 1966 por la Asamblea General de Organización de las Naciones Unidas (ONU). El cual establece las obligaciones de los Estados que forman parte de este Convenio, incluyendo el Perú, frente a la protección de los derechos económicos, sociales y culturales (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2012).

Este Convenio regula en su Artículo 12º el Derecho al más alto nivel posible de salud, estableciendo lo siguiente:

Adoptar medidas para reducir la mortinatalidad y la mortalidad infantil; asegurar el sano desarrollo de los niños; mejorar la higiene del trabajo y del medio ambiente; prevenir y tratar enfermedades epidémicas, endémicas y profesionales, así como asegurar la asistencia médica a todos (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2012, p 13).

En ese sentido, podemos afirmar que este derecho implica que las autoridades han de regular políticas públicas que permitan a las personas el disfrute máximo de su salud. Acciones de gobierno que estarán dirigidas a la realización y protección de este derecho, no solo entendiéndose al mismo, como a la

prestación del servicio de salud, o la atención médica que debe proporcionarle el Estado a los ciudadanos que padezcan de enfermedades, sino también, a la salvaguarda del medio ambiente, que está siendo afectado por el transporte público, y del cual aún no se toman las medidas de protección necesarias para este problema.

c) La Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre

La Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, fue aprobado en la Novena Conferencia Internacional Americana Bogotá, en Colombia, 1948, el cual regula, en su artículo 11º lo siguiente:

Toda persona tiene derecho a que su salud sea preservada por medidas sanitarias y sociales, relativas a la alimentación, vestido, vivienda y la asistencia médica, correspondientes al nivel que permitan los recursos públicos y los de la comunidad (p.3).

Por tal motivo, todo ser humano tiene la facultad de exigirle al Estado la tutela del derecho a la Salud, cuando presente una perturbación en su estabilidad orgánica y funcional de su ser, en tanto que, es el responsable de la óptima calidad de vida que tengan las personas (Quijano 2016).

d) La Corte Interamericana de Derechos Humanos

La Corte Interamericana de Derechos Humanos en su sentencia de fecha 23 de agosto de 2018, sobre el Caso Cuscul Pivaral (Familia que había contraído el VIH) frente al Estado de Guatemala (Cuestionado por la falta de atención médica oportuna a dichas personas), argumenta que la salud es un derecho humano fundamental e indispensable para el ejercicio adecuado de los demás derechos humanos, y que todo ser humano tiene derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud que le permita vivir dignamente, entendida la salud no sólo como la ausencia de afecciones o enfermedades, sino también como un estado completo de bienestar físico, mental y social, derivado de un estilo de vida que permita alcanzar a las personas un balance integral. Estilo de vida que comprende las óptimas condiciones ambientales que hacen posible la realización de todos los derechos fundamentales, pues sin un ambiente de

calidad, difícilmente se tendría una Salud plena, o se lograría una vida digna en la Tierra (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2018).

3.1.4. Importancia de tutelar del derecho a la salud

La salud, al ser un derecho fundamental, adquiere una protección especial dada por la Constitución a través de la acción de tutela. Acciones que salvaguardan la salud, y que podrán interponer cualquier persona que vea amenazado su derecho fundamental. En ese aspecto, al considerarse la circulación de vehículos antiguos, un problema ambiental que afecta a la atmósfera, por el alto nivel de contaminantes emitidos, se podrá exigir al Estado, la protección del derecho a la salud que está siendo afectada por una fuente de transporte que impide el goce de una calidad atmosférica, que permita una vida en condiciones óptimas de dignidad (Quijano, 2016).

La circulación de unidades móviles en el Perú, vulneran la salud de las personas, generando las siguientes enfermedades:

GASES CONTAMINANTES DE LA ATMÓSFERA		
Contaminante	Fuente	Principales efectos
Metales Plomo	Automóviles, fundiciones, industria química y plaguicidas.	Trastornos en el metabolismo celular. Alteraciones en el sistema nervioso central.
Óxido de Azufre	Automóviles, plantas eléctricas y fundiciones.	Daños en pulmones. Irritación de ojos y piel. Destrucción del esmalte de los dientes. Asma, ahogo, fatiga, cansancio.
Óxidos de Carbono	Automóviles	Disminución de la capacidad de la sangre para transportar oxígeno. Nauseas, debilidad, dolor de cabeza y mareos.
Material Particulado	Proviene de centrales térmicas, procesos industriales, tráfico de vehículos, uso excesivo de leña.	Enfermedades respiratorias, irritación de ojos y piel.

Fuente: Aurora Adame Romero, Ambientalista Mexicana, 2010.

Al respecto, la OMS (2017) ha confirmado lo señalado anteriormente y ha referido que las enfermedades causadas por la fuente vehicular son: El asma, cáncer de pulmón, derrame cerebral, hipertensión, arterosclerosis, enfermedades neurodegenerativas como el Parkinson, el Alzheimer. Por ende, la tutela del derecho a la Salud se convierte en una exigencia necesaria frente a las acciones u omisiones de las autoridades o de los particulares que puedan vulnerarlo. Así tenemos que, ante la afectación de dicho derecho por los agentes contaminantes emitidos a la atmosfera, no solo es responsable la población misma, sino también las autoridades, por la falta de interés en gestionar políticas ambientales que protejan el ecosistema. Esto último, debido, por ejemplo, a la falta de control en materia de transporte, imposibilitando con ello, la defensa coherente de la supremacía inmediata de los derechos fundamentales protegidos en la Constitución (Defensoría del Pueblo, 2015).

Por lo tanto, toda persona puede exigir la tutela de su derecho fundamental a la salud, cuando este se vea vulnerado. Y ante la exposición de gases, que se emiten al ambiente, producto de la circulación de vehículos desfasados, existe una clara afectación a la óptima calidad ambiental que merecen gozar las personas. Por ello, resulta de vital importancia que el Estado Peruano se preocupe por tutelar dicho derecho que es fundamental para la supervivencia humana, y del cual se derivan los demás derechos fundamentales (Rey, 2018).

En ese sentido, podemos concluir que, tutelar el derecho a la salud importa en tanto que, gracias a ello, se protege la Salud como un derecho fundamental reconocido en la Constitución, inherente a todas las personas por su dignidad. Promoviendo de esa forma, el acceso a la justicia, la primacía constitucional, interpretación coherente y unificada de los derechos fundamentales por parte de los Órganos Jurisdiccionales, Gobiernos Centrales, Regionales y Locales. Pues, ante los problemas ambientales que surgen en la Sociedad, son ellos los obligados a tutelar dicho derecho, e interpretarlo y aplicarlo a la luz de la Constitución, ejecutando medidas necesarias que impidan la contaminación de la atmosfera, por fuentes móviles.

3.2. DERECHO A UN AMBIENTE EQUILIBRADO Y ADECUADO

3.2.1. Definición del derecho a un ambiente equilibrado y adecuado

El Medio Ambiente merece una defensa especial, pues la importancia que tiene para la persona es trascendental, por ser este imprescindible para el desarrollo de la persona. Por ende, la afectación a la atmosfera implica no contar con un ambiente equilibrado y adecuado, constitucionalmente reconocido como un derecho fundamental de las personas, necesaria para la supervivencia en la tierra. Afectación que, al ser un deber constitucional, se encuentra sujeto a sanciones administrativas, civiles y penales, que las autoridades consideren necesarias (Perales, 2002).

El Tribunal Constitucional en su sentencia N° 03816 fundamentos cuarto y quinto (2009), refiere al respecto, que el derecho fundamental a un medio ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida, reconocido en la Carta Constitucional, debe entenderse como a:

La facultad que tiene toda persona de poder disfrutar o gozar de un medio ambiente en el que sus elementos se desarrollen e interrelacionen de manera natural y armónica. Esto supone, por tanto, el disfrute no de cualquier entorno, sino únicamente del adecuado para el desarrollo de la persona y de su dignidad. De otra parte, este derecho también se concretiza en el derecho a la preservación de un medio ambiente sano y equilibrado, que entraña obligaciones ineludibles, para los poderes públicos, de mantener los bienes ambientales en las condiciones adecuadas para su disfrute, y para los particulares de proceder de modo similar cuando sus actividades económicas incidan, directa o indirectamente, en el medio ambiente. De este modo, el Estado Democrático y Social de Derecho, no sólo garantizaría la existencia de la persona o cualquiera de sus demás derechos que en su condición de ser humano le son reconocidos, sino también de protegerla de los ataques al medio ambiente, a fin de permitir que su vida se desarrolle normalmente en condiciones ambientales aceptables (p 4).

En este contexto, al ser el medio ambiente un componente esencial para el desarrollo de una vida plena en la tierra se convierte en un derecho fundamental,

esencial e indispensable para el goce efectivo de los demás derechos fundamentales reconocidos por la Constitución y los tratados internacionales sobre derechos humanos, pues es por intermedio de dicho derecho que las personas humanas desarrollan su vida en condiciones dignas.

El derecho fundamental a gozar de un medio ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida tiene por finalidad proteger el medio ambiente para beneficio del ser humano. Ello debido a que, habitar en un ambiente saludable, ecológicamente equilibrado, y adecuado garantiza el pleno desarrollo de la vida en la tierra, pero para ello es necesario la protección de la naturaleza y la prevención de su contaminación, puesto que si no se previene la afectación a la atmósfera generada por fuentes móviles antiguas que transitan en las ciudades sin un control, imposibilita la obtención de una calidad ambiental óptima para la persona (Falla 2015).

Así mismo, puede afirmarse también que, el presente derecho, protege el ambiente como un bien jurídico fundamental y expresa el papel indiscutible que éste tiene en la realización de un plan de vida digno, a través del aseguramiento de las condiciones óptimas del entorno y la naturaleza reconociendo que su valor intrínseco se encuentra en el ambiente ecológico mismo por ser necesario para la realización de los demás derechos fundamentales de las personas. En ese sentido, gozar de un derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación garantice la sostenibilidad del medio ambiente, y el derecho a la salud, porque es a partir de él en donde se desarrolla toda forma de vida, realización personal que dependerá de la vida del planeta, sus recursos y sus especies, pues su bienestar es vital para la subsistencia de la persona (Aguilar, 2016).

Por lo tanto, el derecho al goce de un medio ambiente adecuado, al ser reconocido por nuestra constitución como un derecho fundamental, debido a la importancia de este para el desarrollo pleno de la persona, merece ser protegido por el Estado. Dicha protección implica por ejemplo, solucionar de manera efectiva problemas de contaminación atmosférica que el país enfrenta en la actualidad, afectación que resulta de fuentes móviles, como la producida por un parque automotor antiguo, desfasado, cuyas emisiones no solo generan un perjuicio al ambiente, sino también a la salud de las personas, pero que sin embargo dicha disyuntiva ambiental no es de interés público. Impidiendo con

ello, el disfrute a un medio ambiente saludable, que garantice la calidad de una naturaleza ecológicamente adecuada, y la vida humana en el planeta (Pautrat, 2015)

3.2.2. Regulación en la Legislación Peruana

Gozar de un medio ambiente en una calidad óptima para el desarrollo de las personas, es un derecho que se encuentra regulado y reconocido por las siguientes normas:

a) Constitución Política de 1993:

La protección del ambiente es uno de los objetivos que ha tenido mucho interés en los últimos años de parte de los estados. Esta preocupación se ha logrado materializar en las distintas Constituciones y disposiciones legales internas en las cuales se ha tratado de reflejar la demanda de los movimientos sociales y organizaciones políticas que han demandado un mayor control del Estado en la regulación por la protección del derecho a un ambiente adecuado para las personas. La Constitucionalización del tema ambiental en nuestro país, es un aspecto importante, por la creciente necesidad de buscar la solución a la contaminación de gran escala que está provocando la circulación de vehículos antiguos. Aspecto ambiental importante, porque su reconocimiento y protección en nuestra Carta Magna garantiza el desarrollo pleno de las personas, y la efectivizarían de los demás derechos fundamentales (Guaranda, 2009).

En ese sentido, la Constitución Política del Perú en su artículo 2°, inciso 22, ha regulado dicho derecho, refiriendo que todas las personas tienen el privilegio de gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida. Siendo el Estado, el responsable de promover la conservación del Medio Ambiente en el territorio nacional. Por ende, hablar de un medio ambiente que garantice la efectiva realización de la persona en la tierra, significa que este, tiene que ser equilibrado y adecuado. Pues solo un medio ambiente con tales características permitirá un estado de salud óptimo (Chanamé, 2015).

De ese modo, afirmar que el derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado se encuentra constitucionalmente reconocido en nuestro país, implica una pirámide de responsabilidades que tendrán que ser exigidas a las

autoridades estatales, y que deberán cumplir con dicha exigencia por ser un derecho fundamental.

Por ello, ante la existencia de un problema de contaminación atmosférica que pueda sufrir el Ecosistema, el Estado deberá ofrecer medidas de solución que mitigue dichos efectos, pues su falta de gestión en materia ambiental imposibilitaría la realización plena que un medio ambiente inadecuado y dañado genera.

b) Ley General del Ambiente:

Como se analizaba en ítem anterior, el derecho al disfrute de un medio ambiente equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo humano, ha sido reconocido y amparado en el Perú por la constitución política, pero cabe mencionar además que dicho derecho ha sido reconocido también por Ley N° 28611, Ley General del Medio Ambiente, creado el 15 de octubre del 2005. Dicha normativa, se reguló con la finalidad de gestionar el tema ambiental, a través de principios y mecanismos que aseguren el efectivo ejercicio del derecho a un ambiente saludable para el pleno desarrollo sostenible del país. Siendo el Estado el que, a través de sus entidades y órganos correspondientes, garanticen dicho cumplimiento, ante la posible vulneración que pueda sufrir la persona (Ley General del Ambiente, 2005).

Así, tenemos que el artículo 1º del Título Preliminar de la Ley General del Ambiente, establece que toda persona tiene el derecho fundamental irrenunciable a vivir en un ambiente saludable, equilibrado para el pleno desarrollo de la vida; y es el Estado quien tiene la obligación de hacer efectivo el respeto por dicho derecho.

Es decir, el Estado tiene que gestionar todos los mecanismos y políticas ambientales necesarias para la protección del medio ambiente, pues la afectación a la óptima calidad atmosférica, de la cual todas las personas tienen derecho, se está viendo vulnerado a causa de un parque automotor desfasado. Crisis ambiental, que el Estado no está controlando ni solucionando, pese a que dicho problema vulnera derechos fundamentales.

En tal sentido, podemos referir que Ley General del Ambiente, contempla el respeto por el derecho que tiene toda persona de gozar de un ambiente

adecuado, que garantice la salud de las personas. Así como también comprende, el derecho de acceder a la justicia ambiental de manera rápida, sencilla y efectiva, ante las entidades administrativas y jurisdiccionales, en defensa del ambiente, respecto de aquello que lo pudiera afectar (Ramírez, 2016)

c) Política Nacional del Ambiente

La Política Nacional del Ambiente, ha sido formulada sobre la base del análisis de la situación ambiental del país, debido a que actualmente el Perú enfrenta problemas de contaminación atmosférica que está generando severos daños al medio ambiente y al estado de salud de las personas. Es por ende, que su creación se realizó con la finalidad de propiciar y asegurar el uso sostenible, responsable, racional y ético de los recursos naturales y del medio que lo sustenta, para contribuir al desarrollo integral, social, económico y cultural del ser humano, en permanente armonía con su entorno.

De esa forma, puede considerarse a la Política Nacional del Ambiente, como un instrumento de gestión, creado por Decreto Supremo N°012-2009-Ministerio del Ambiente, que constituye el conjunto de lineamientos, objetivos, estrategias e instrumentos de carácter público que tienen como propósito definir y orientar el accionar de las entidades del Gobierno Nacional, Regional y Local en materia ambiental, para la conservación del ambiente. De modo tal que, se propicie y asegure el uso sostenible, responsable, racional y ético de los recursos naturales y del medio que lo sustenta, para contribuir al desarrollo integral, social, económico y cultural del ser humano, en permanente armonía con su entorno, lográndose con ello el pleno desarrollo sostenible en el país.

Instrumento de gestión en materia ambiental, que tiene como objetivo, mejorar la calidad de vida de las personas, garantizando la existencia de ecosistemas saludables, viables y funcionales en el largo plazo; y el desarrollo sostenible del país, mediante la prevención, protección y recuperación del ambiente y sus componentes, la conservación y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, de una manera responsable y congruente con el respeto de los derechos fundamentales de la persona (Ministerio del Ambiente, 2009).

3.2.3. Principios del derecho a un ambiente equilibrado y adecuado

La ley general del ambiente define a los principios ambientales, como aquellas normas jurídicas de estricto cumplimiento, en la cual se va a establecer todo el sistema de protección del medio ambiente. Normas que permiten, además, regular las relaciones de derecho público y privado, tendientes a preservar el medio ambiente libre de contaminación, o mejorarlo en caso de estar afectado. Y estos son:

a) Principio de Prevención

El presente principio refiere que debe entenderse por este principio, a las medidas de mitigación, recuperación, restauración o eventual compensación, por los daños que puedan generarse de la afectación al ambiente. Ello en tanto que una gestión ambiental tiene como objetivos prioritarios prevenir, vigilar y evitar la degradación ambiental que pueda sufrir a causa de fuentes móviles que imposibilitan el goce pleno a un medio ambiente adecuado para las personas. Necesitando para ello, políticas ambientales de prevención a dichos problemas (López y Ferro, 2006).

Así mismo, puede considerarse este principio como una herramienta jurídica fundamental para la construcción de un Estado Ambientalmente Sostenible, que ofrezca la posibilidad de adelantarse a los daños. En tanto que, no basta solo con sancionar o indemnizar económicamente a las víctimas que sufren a causa de un problema ambiental, sino que además de tendrá que evitar la propagación de dicho problema, controlando y mitigando las actividades resulten lesivas al medio ambiente, en pro del desarrollo del planeta (Molinares 2012).

En ese sentido, el principio de prevención reconoce la responsabilidad que tiene el Estado de proteger el medio ambiente de la contaminación atmosférica, es decir consagra la obligación que este tiene para no permitir el uso de su territorio para la realización de actividades que perjudiquen el medio ambiente.

Por ende, es necesario eliminar la presencia de sustancias tóxicas en cantidades que degraden la calidad atmosférica, para que no se causen daños a los ecosistemas, y se permita con ello condiciones ambientales que hagan posible una vida plena. Buscando con ello, prevenir las afectaciones al medio ambiente, así como la promoción de institutos e instrumentos de política

ambiental ordenados a la conservación de la integridad del medio ambiente (Zuluaga, 2017).

b) Principio de Conservación

La idea de que compartimos el planeta, que uno puede y debe ayudar a cuidarlo, puede parecer muy grande y, para algunas personas estar muy por encima de la realidad, pero en la actualidad, lo que sucede en el otro lado del mundo y en el Perú es una crisis ambiental real y preocupante.

Descubrimientos científicos recientes, muestran que nuestro mundo podría deteriorarse hasta un punto en que ya no pueda sustentar la vida y esto podría suceder hoy en día. Eso en tanto que, si se talan demasiados bosques, se ensucian los ríos, o se contamina la atmosfera a causa de la circulación de vehículos antiguos, la temperatura del medio ambiente podría ser muy alta, y la lluvia se convertiría en ácido sulfúrico, generando con ello el fin de la humanidad (López y Ferro, 2006).

En ese sentido, el principio de conservación nos enseña que, ante la realidad antes mencionada, lo que cada persona podría hacer al respecto, además de manifestar el desacuerdo por la destrucción del planeta, es guiar sus acciones para la conservación del planeta, y no ignorar la importancia que este tiene para el desarrollo humano. Pues, si bien el hombre ha alcanzado el potencial para destruir el planeta, también tiene la capacidad para reconstruirlo y cuidarlo, logrando mitigar la contaminación atmosférica que daña grave e irreparablemente el planeta (García et al., 2005).

Por ende, el presente principio estará referido al deber de cuidado que tiene los hombres sobre la naturaleza. Deber que implica la toma de conciencia sobre la importancia que esta tiene para las personas.

Protección que realizará de forma racional y sostenible, para la salvaguarda del ecosistema y la humanidad (Franza, 2005).

c) Principio de Cooperación

El principio de Cooperación establece una alianza mundial de creación de nuevos niveles de cooperación entre los Estados, los cuales han de cooperar

para conservar, proteger y restablecer la salud y la integridad del ecosistema de la Tierra (Zuluaga, 2017).

El principio en mención está referido a la obligación que tienen los Estados de dar aviso previo y anticipado a los países que estén en riesgo de sufrir daños ambientales por la realización de actividades contaminantes. Y prohibir dentro de su territorio, actividades que sean contrarias a la calidad ambiental, del cual tienen derecho las personas.

Por ende, al ser el transporte público una fuente de contaminación atmosférica, siempre que este se brinde en vehículos desfasados, el estado deberá trabajar en conjunto con las autoridades para solucionar dicho problema, por ser directamente los responsables de la falta de protección del componente importante que hace posible el desarrollo de la humanidad en la tierra (López, 2013).

En ese sentido, se deberá entender a este principio, como el espíritu de solidaridad o cooperación que deberán tener todos los Estados, para conservar proteger y restablecer el planeta. Pues ante la presencia de un daño ambiental que afecte a un Estado, todos deberán alzar su voz de protesta y emplear las medidas necesarias para reparar tal afectación (Domínguez, 2009).

3.2.4. Importancia de tutelar el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado

Producto del urbanismo en las ciudades, la posición del hombre en la naturaleza se ha visto interrumpido por problemas ambientales que exigen una mayor necesidad de mantener un ambiente sano y ecológicamente equilibrado. Ello, en tanto que el “habitar” al verse afectado, genera no solo la vulneración a un ambiente equilibrado y adecuado, sino que, además, atenta directamente contra la perpetuación de los derechos fundamentales a la salud y a la vida. Por ende, la tutela de dicho derecho resulta necesario, porque de ello depende, la efectiva realización de los demás derechos fundamentales (Navarro y Ruiz, 2016)

La tutela del derecho a un ambiente equilibrado y adecuado resulta importante porque su protección garantiza el pleno desarrollo de las generaciones presentes y futuras en armonía con la naturaleza. Sin embargo, para que dicha protección

se realice de manera efectiva, es necesario la participación responsable de las autoridades, quienes deberán asumir iniciativas conforme a su rol, desarrollando su máximo potencial, a fin de que se enriquezca la toma de decisiones con relación al desarrollo medio ambiental (Benavente, 2015)

En tal aspecto, tutelar el derecho a un medio ambiente equilibrado y adecuado, significa protegerlo de acciones u omisiones por parte de una autoridad pública o de un particular, que amenace o vulnere el presente derecho. Pues, frente a la situación de un parque automotor desfasado, carente de fiscalización por parte de las autoridades locales, regionales y nacionales, son directamente responsables dichas autoridades, por no haber ejercido mayor control en el área de transporte, ni haber ejecutado políticas ambientales de prevención y conservación del medio ambiente (Rentería, 2016).

En ese sentido, se puede afirmar que, vivir en un medio ambiente cuya calidad atmosférica se ve alterada por sustancias tóxicas, emitidas por unidades antiguas, hace insostenible la supervivencia humana. Ello debido, a la propagación de enfermedades, que pueden adquirir las personas producto de dicho problema.

Por tanto, tutelar la salvaguarda del derecho a un ambiente sano, permite la efectiva realización de los demás derechos fundamentales que, de la conservación del medio ambiente, se desprenden.

3.3. REALIDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA CIUDAD DE CHICLAYO

La ciudad de Chiclayo, vive actualmente un problema ambiental que carece de valoración y solución, pese a la importancia que el tema amerita. Dicha problemática se sustenta en que, el servicio de transporte público brindado a la población chiclayana se efectúa en vehículos obsoletos que superan el límite de 15 años de antigüedad que exige el Decreto Supremo N° 015-2017-MTC. Generando con ello una prestación del servicio de transporte público en pésima calidad, y, además, la vulneración de los derechos a la salud y a un medio ambiente equilibrado y adecuado, como resultado de los gases tóxicos contaminantes que emiten los vehículos en circulación.

El problema ambiental, que tiene la ciudad de Chiclayo, cuya fuente generadora de la contaminación atmosférica, es el servicio de transporte público, no se está prestando con la atención debida, ni se ha dado solución al problema. Si bien la Municipalidad, tiene competencia para normar y regular el servicio de Transporte Público urbano, aún no lo ha hecho, en tanto que no ha emitido una Ordenanza Municipal que, de fin a este problema, y establezca el límite de antigüedad que deben tener los vehículos para prestar dicho servicio, a diferencia de otras Municipalidades que si han cumplido. La falta de organización, o falta de interés o corrupción de ser el caso, ha impedido la existencia de datos certeros o actualizados del parque automotor de la ciudad, que aún siguen siendo un misterio (Diario el Correo, 2017).

En ese sentido, al no existir ningún tipo de data respecto de la antigüedad que tienen los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la ciudad de Chiclayo, y al ser dicho requisito necesario para mi investigación. He tenido la obligación de seleccionar e investigar mi Población de Estudio, que se va a presentar como un conjunto finito y del cual, por razones de tiempo o dinero, no es factible estudiar a toda esa población, sino solo a una muestra de ella. Es decir, se elegirá a una parte de la población de estudio, que será el que represente a todos, pero que previo a ello será necesario el cálculo del tamaño de la muestra (Sánchez, 2016).

3.3.1. Población de estudio

La población es definida como el total de elementos o individuos a estudiar, y del cual se está interesado en obtener conclusiones que, por ser demasiado grande para poder abarcarlo, se toma una muestra de ella, para poder inferir las conclusiones respecto de todo el conjunto (Ruas, 2015).

En ese sentido, se identifica como población para la presente investigación a:

Total de Unidades vehiculares que prestan el servicio de Transporte Público en la Ciudad de Chiclayo, organizado en tantas empresas:

Empresas Formales del Servicio de Transporte Público en la Ciudad de Chiclayo

TABLA Nº 1

Empresas de Transportes	Número de Unidades
San Isidro Labrador	15
José Abelardo Quiñonez Gonzales	20
El Chasqui	50
Cristo rey	11
Augusto B. Leguía	8
Santo Toribio de Mogrovejo	17
Santa Victoria	16
La Pradera	20
Milagro de Dios	13
Dios es mi Guía	15
Total	185

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Fecha: 05 de abril de 2019

3.3.2. Muestra

La muestra, es considerada como aquel subconjunto, o aquella parte seleccionada de la Población de estudio, que por reunir los criterios que la investigación exige, se analiza y se ejecutan las mediciones correspondientes en función al tipo de muestra elegido, para cada caso en concreto. Sub conjunto que va a permitir la realización de inferencias sobre la población (Ruas, 2015).

Por ende, la muestra de la población obtenida, en función al tipo ha sido la siguiente:

121 vehículos que prestan el servicio de transporte público, correspondiente a las empresas San Isidro Labrador, José Abelardo Quiñones Gonzáles, El Chasqui, Cristo Rey, Augusto B. Leguía, y Santo Toribio de Mogrovejo, de la ciudad de Chiclayo que representan el 85 % de la población.

- **Tipo de muestra:** Para extraer la muestra de la población antes señalada, se ha obtenido en función a una fórmula correspondiente a un tipo o clasificación que, según la población en concreto, se ha escogido el *Muestreo Aleatorio Estratificado*. Este tipo de muestra se aplica cuando la población se divide en grupos, llamados estratos que forman un solo individuo. Este tipo de muestra se considera la más específica, segura y representativa de la Población.

En ese aspecto, la clasificación antes mencionada resulta competente para los 6 segmentos de mi muestra, esto es, empresas San Isidro Labrador, José Abelardo Quiñones Gonzáles, El Chasqui, Cristo Rey, Augusto B. Leguía, y Santo Toribio de Mogrovejo, de la ciudad de Chiclayo. Sin embargo, es necesario que de toda población se calcule el tamaño de muestra a estudiar, que, en función a este tipo, la fórmula a emplear será:

$$n = \frac{\left(\sum W_h \sqrt{p_h q_h} \right)^2}{V + \frac{\sum W_h^2 p_h q_h}{N}}$$

➔

D(Precisión):	0,04
Z (Nivel de confianza):	1,96

- Esta fórmula, representa un porcentaje del 40% de precisión en el resultado, y un nivel de confianza al 95 %.

Empresas Formales del servicio de transporte público en la ciudad de Chiclayo

TABLA Nº 2

Empresas de Transportes	Número de unidades
San Isidro Labrador	15
José Abelardo Quiñonez Gonzales	20
El Chasqui	50
Cristo rey	11
Augusto B. Leguía	8
Santo Toribio de Mogrovejo	17
Total	121

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Fecha: 05 de abril de 2019

Resultado de la fórmula:

n (Tamaño de muestra): 121 vehículos

- En ese sentido, podemos observar que, el tamaño de muestra que arroja la fórmula del Muestreo Aleatorio Estratificado es: 121 vehículos, que será el número de elementos extraídos de una población en función a la cual, se aplicarán las encuestas correspondientes que representa el 85% de la población.

3.3.3. Análisis e Interpretación de Resultados

a) Empresa de Transporte Público San Isidro Labrador

1. ¿Qué tipo de Vehículo posee?

TABLA N° 3

Tipos de unidad vehicular en la empresa San Isidro Labrador			
Empresa	San Isidro Labrador		Total de Vehículos
Tipo de Unidad Vehicular	Auto		
Cantidad	15		15

Fuente: Encuesta a la empresa San Isidro Labrador

Elaborado por: Tesista

Fecha: 15 de mayo de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

La encuesta aplicada a la empresa de Transporte Público San Isidro Labrador ha sido en función a 15 unidades vehiculares, de los cuales, todos son tipo auto.

2. ¿Cuál es la antigüedad de sus vehículos de Transporte?

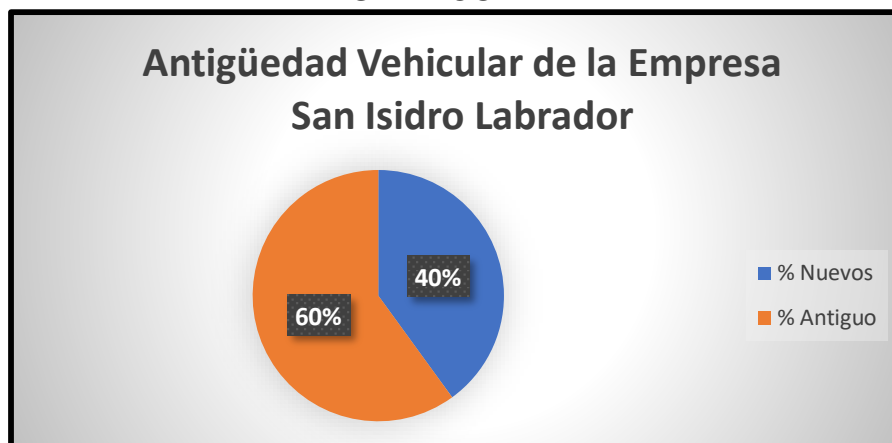
TABLA N° 4

Antigüedad de la Empresa San Isidro Labrador			
			Total Nuevos
Nuevo	6		6
			Total Antiguo
Antiguo	9		9

Fuente: Encuesta a la empresa San Isidro Labrador

Elaborado por: Tesista
Fecha: 15 de mayo de 2019

GRÁFICO N° 1



Fuente: Encuesta a la empresa San Isidro Labrador

Elaborado por: Tesista

Fecha: 15 de mayo de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De las 15 unidades de la presente empresa encuestada, 6 vehículos son nuevos, lo que equivale a un porcentaje del 40%, y 9 vehículos son antiguos, equivalente a un porcentaje del 60%.

Estos datos, quieren decir, que el 60% de los vehículos de la empresa San Isidro Labrador, superan los 15 años de antigüedad que según el Decreto Supremo 015-2017-MTC deben tener las unidades vehiculares para prestar el servicio de transporte público.

3. **¿Cree Ud. que es necesario la existencia de una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad que deben tener los vehículos para prestar el servicio de transporte público?**

TABLA N° 5

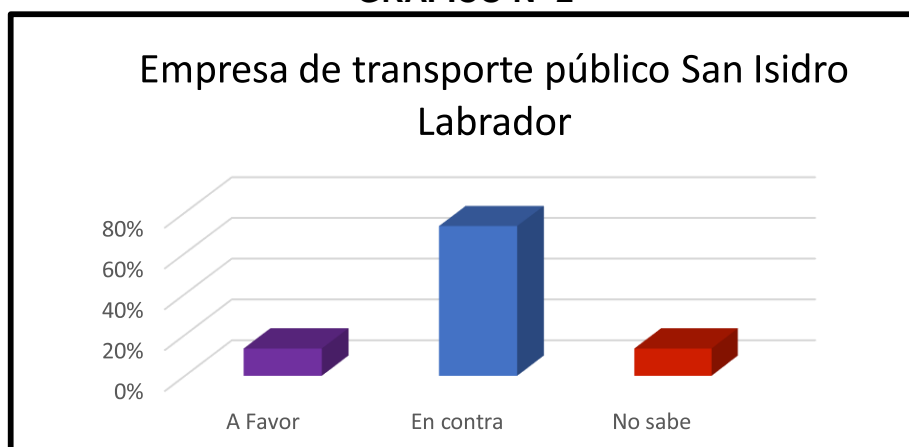
SAN ISIDRO LABRADOR	
A Favor	2
En contra	11
No sabe	2
TOTAL	15

Fuente: Encuesta a la empresa San Isidro Labrador

Elaborado por: Tesista

Fecha: 15 de mayo de 2019

GRÁFICO Nº 2



Fuente: Encuesta a la empresa San Isidro Labrador

Elaborado por: Tesista

Fecha: 15 de mayo de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los gráficos antes señalados, manifiestan los porcentajes de las unidades vehiculares que están a favor y en contra de la existencia de una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad. Así tenemos que, 2 unidades equivalen al 13% de vehículos que están a favor de la presente Ordenanza, 11 se muestran en contra haciendo un equivalente del 73%, y 2 unidades vehiculares representan un 13% de choferes que no tienen conocimiento sobre el enunciado de la preguntada encuestada, o prefieren no opinar nada al respecto.

b) Empresa de Transporte Público José Abelardo Quiñones Gonzáles

1. ¿Qué tipo de Vehículo posee?

TABLA Nº 6

Tipos de unidad vehicular en cada empresa			
Empresa	José Abelardo Quiñones Gonzales		Total de Vehículos
Tipo de Unidad Vehicular	Auto	Minivan	
Cantidad	18	2	20

Fuente: Encuesta a la empresa José Abelardo Quiñones Gonzáles

Elaborado por: Tesista

Fecha: 20 de mayo de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

La encuesta aplicada a la empresa de Transporte Público José Abelardo Quiñones Gonzáles ha sido en función a 20 unidades vehiculares, de los cuales, 18 vehículos son tipo auto, y 2 son de tipo minivan.

2. ¿Cuál es la antigüedad de sus vehículos de Transporte?

TABLA Nº 7

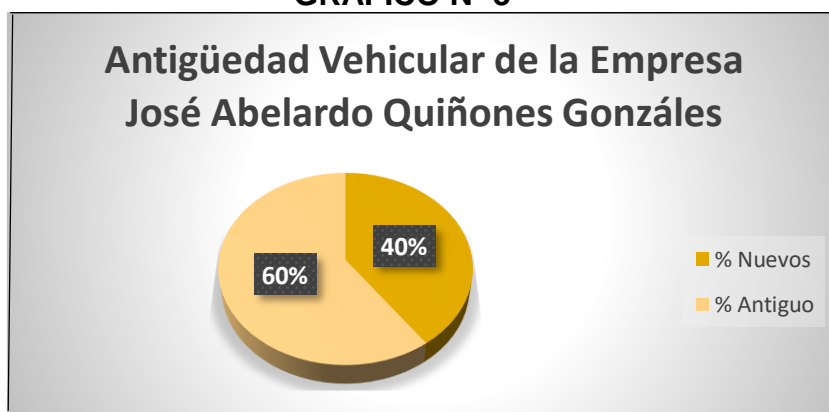
Antigüedad de la Empresa José Abelardo Quiñones Gonzales			
			Total Nuevos
Nuevo	6	2	8
			Total Antiguo
Antiguo	12	0	12

Fuente: Encuesta a la empresa José Abelardo Quiñones Gonzáles

Elaborado por: Tesista

Fecha: 20 de mayo de 2019

GRÁFICO Nº 3



Fuente: Encuesta a la empresa José Abelardo Quiñones Gonzáles

Elaborado por: Tesista

Fecha: 20 de mayo de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De las 20 unidades de la presente empresa encuestada, 8 vehículos son nuevos, lo que equivale a un 40% de unidades que cumplen con lo regulado en el Decreto Supremo 015-2017-MTC, y 12 vehículos son antiguos haciendo un porcentaje del 60% de unidades que superan los 15 años de antigüedad. Reflejando con ello que, más de la mitad de los vehículos que conforman la empresa de transporte público José Abelardo Quiñones Gonzáles, son obsoletos y desfasados.

3. ¿Cree Ud. que es necesario la existencia de una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad que deben tener los vehículos para prestar el servicio de transporte público?

TABLA N° 8

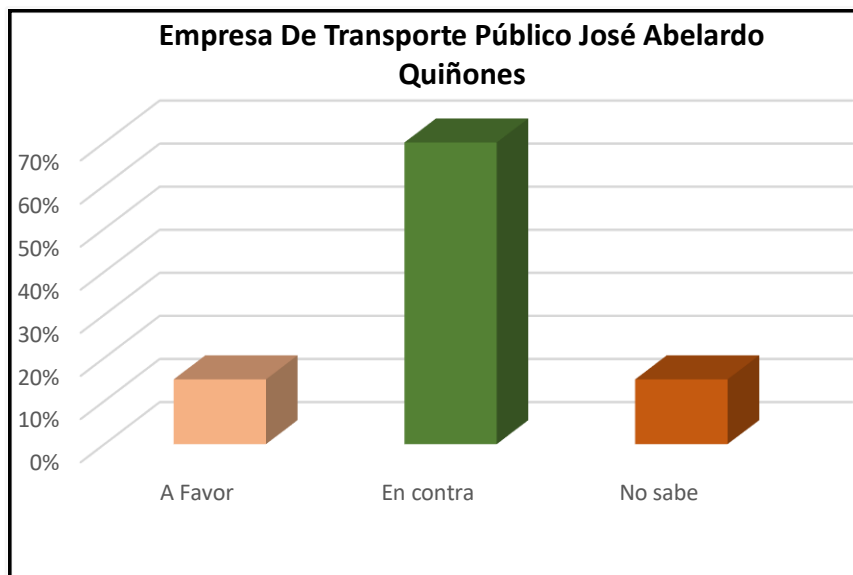
JOSÉ ABELARDO QUIÑONES	
A Favor	3
En contra	14
No sabe	3
TOTAL	20

Fuente: Encuesta a la empresa José Abelardo Quiñones

Elaborado por: Tesista

Fecha: 20 de mayo de 2019

GRÁFICO N° 4



Fuente: Encuesta a la empresa José Abelardo Quiñones Gonzales

Elaborado por: Tesista

Fecha: 20 de mayo de 2019.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Al respecto cabe mencionar que las cantidades antes señaladas, manifiestan los porcentajes de los vehículos que están a favor y en contra de la existencia de una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad. Así, tenemos que 3 unidades que están a favor de la existencia de una ordenanza equivalen al 15%, 14 vehículos se muestran en contra haciendo un equivalente del 70 %, y 3 unidades equivalente a un 15 % cuyos choferes no tienen conocimiento sobre el enunciado de la preguntada encuestada, o prefieren no opinar nada al respecto.

c) Empresa de Transporte Público El Chasqui

1. ¿Qué tipo de Vehículo posee?

TABLA N° 9

Tipos de unidad vehicular en cada empresa		
Empresa	El Chasqui	Total de Vehículos
Tipo de Unidad Vehicular	Combi	
Cantidad	50	50

Fuente: Encuesta a la empresa El Chasqui

Elaborado por: Tesista

Fecha: 10 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

La encuesta aplicada a la empresa de Transporte Público El Chasqui, ha sido en función a 50 unidades vehiculares, de los cuales, todos son tipo combi.

2. ¿Cuál es la antigüedad de sus vehículos de Transporte?

TABLA N° 10

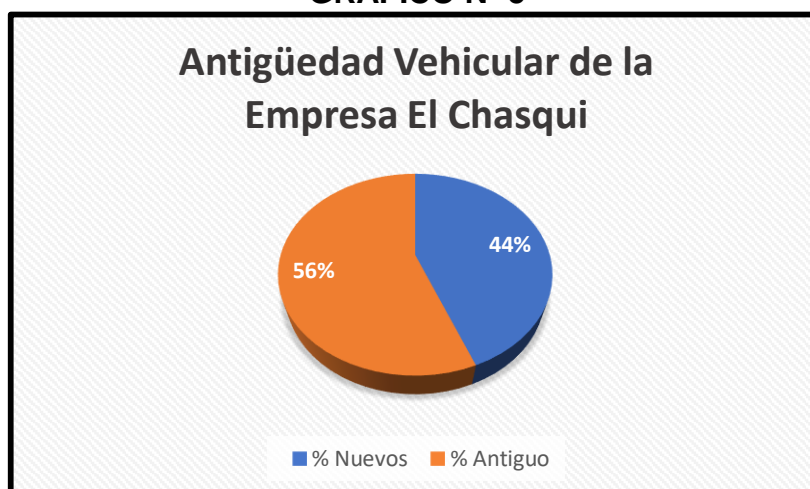
Antigüedad de la Empresa El Chasqui			
			Total Nuevos
Nuevo	22		22
			Total Antiguo
Antiguo	28		28

Fuente: Encuesta a la empresa El Chasqui

Elaborado por: Tesista

Fecha: 10 de junio de 2019

GRÁFICO N° 5



Fuente: Encuesta a la empresa El Chasqui

Elaborado por: Tesista

Fecha: 10 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De las 50 unidades de la presente empresa encuestada, 22 vehículos son nuevos, lo que equivale a un 44% de unidades tienen hasta 15 años de antigüedad vehicular, y 28 vehículos son antiguos haciendo un porcentaje del 56% de unidades que superan los 15 años de antigüedad.

3. **¿Cree Ud. que es necesario la existencia de una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad que deben tener los vehículos para prestar el servicio de transporte público?**

TABLA Nº 11

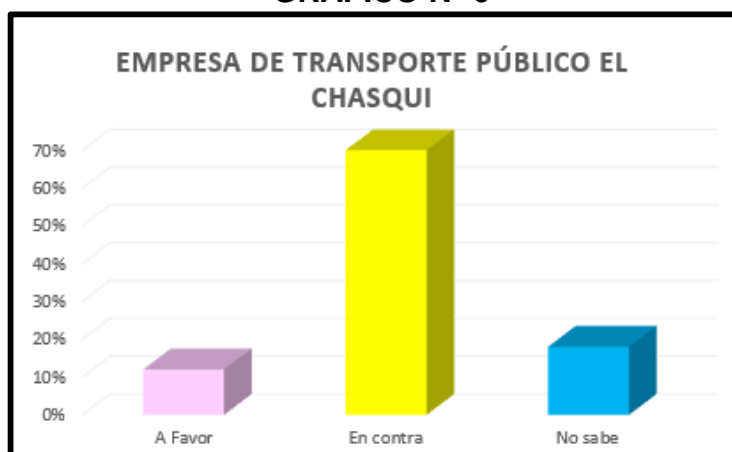
EL CHASQUI	
A Favor	6
En contra	35
No sabe	9
TOTAL	50

Fuente: Encuesta a la empresa El Chasqui

Elaborado por: Tesista

Fecha: 10 de junio de 2019

GRÁFICO Nº 6



Fuente: Encuesta a la empresa El Chasqui

Elaborado por: Tesista

Fecha: 10 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los gráficos antes señalados, manifiestan los porcentajes de las unidades vehiculares que están a favor y en contra de la existencia de una Ordenanza

Municipal que regule el límite de antigüedad, que deben tener los vehículos para prestar el servicio de transporte público. Así tenemos que, 6 unidades equivalen al 12% de vehículos que están a favor de la presente Ordenanza, 35 se muestran en contra haciendo un equivalente del 70%, y 9 unidades vehiculares representan un 18% de choferes que no tienen conocimiento sobre el enunciado de la preguntada encuestada, o prefieren no opinar nada al respecto.

d) Empresa de Transporte Público Cristo Rey

1. ¿Qué tipo de Vehículo posee?

TABLA N° 12

Tipos de unidad vehicular en cada empresa		
Empresa	Cristo Rey	Total de Vehículos
Tipo de Unidad Vehicular	Mini bus	
Cantidad	11	11

Fuente: Encuesta a la empresa Cristo Rey

Elaborado por: Tesista

Fecha: 20 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

La encuesta aplicada a la empresa de Transporte Público Cristo Rey ha sido en función a 11 unidades vehiculares, de los cuales, todos son tipo Mini bus.

2. ¿Cuál es la antigüedad de sus vehículos de Transporte?

TABLA N° 13

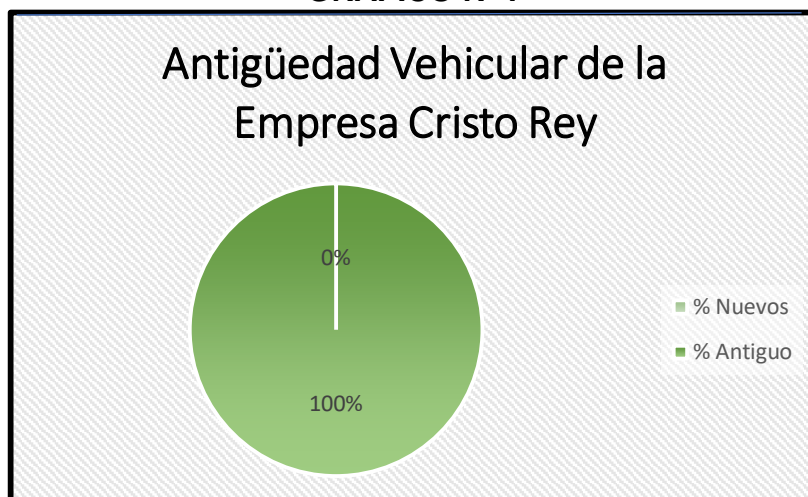
Antigüedad de la Empresa Cristo Rey		
		Total Nuevos
Nuevo	0	0
		Total Antiguo
Antiguo	11	11

Fuente: Encuesta a la empresa Cristo Rey

Elaborado por: Tesista

Fecha: 20 de junio de 2019

GRÁFICO Nº 7



Fuente: Encuesta a la empresa Cristo Rey

Elaborado por: Tesista

Fecha: 20 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Al respecto, podemos señalar que, de las 11 unidades de la presente empresa encuestada, todos son vehículos antiguos haciendo un equivalente del 100%. Reflejando con ello que, todas las unidades que conforman la empresa de transporte público Cristo Rey, está desfasado por superar los 15 años de antigüedad que exige el Decreto Supremo 015-2017-MTC para prestar el servicio de transporte público.

3. **¿Cree Ud. que es necesario la existencia de una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad que deben tener los vehículos para prestar el servicio de transporte público?**

TABLA Nº 14

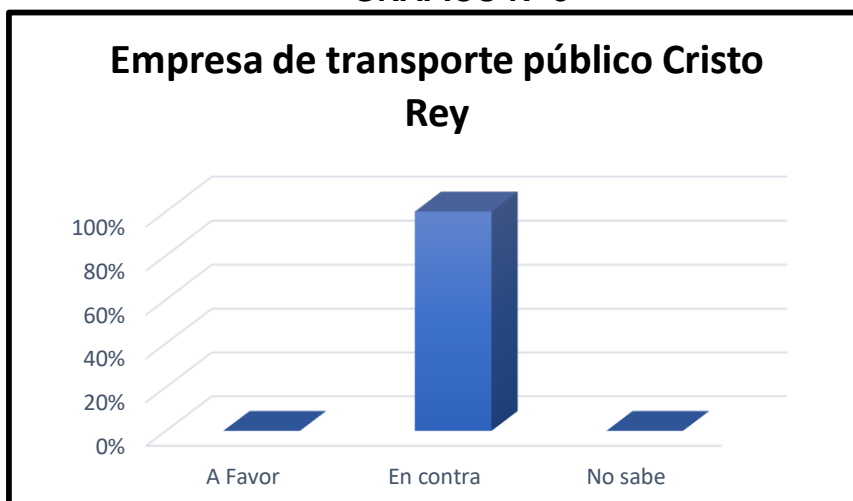
CRISTO REY	
A Favor	0
En contra	11
No sabe	0
TOTAL	11

Fuente: Encuesta a la empresa Cristo Rey

Elaborado por: Tesista

Fecha: 20 de junio de 2019

GRÁFICO N° 8



Fuente: Encuesta a la empresa Cristo Rey

Elaborado por: Tesista

Fecha: 20 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los gráficos antes señalados, manifiestan los porcentajes de las unidades vehiculares que están a favor y en contra de la existencia de una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad que deben tener los vehículos para prestar el servicio de transporte público.

En tal sentido, tenemos que, los 11 vehículos que representan un 100% de choferes que no tienen conocimiento sobre el enunciado de la preguntada encuestada, o prefieren no opinar nada al respecto.

e) Empresa de Transporte Público Augusto B. Leguía

1. ¿Qué tipo de Vehículo posee?

TABLA N° 15

Tipos de unidad vehicular en cada empresa			
Empresa	Augusto B. Leguía		Total de Vehículos
Tipo de Unidad Vehicular	Auto	Minivan	
Cantidad	7	1	8

Fuente: Encuesta a la empresa Augusto B. Leguía

Elaborado por: Tesista

Fecha: 23 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

La encuesta aplicada a la empresa de Transporte Público San Isidro Labrador ha sido en función a 8 vehículos, de los cuales 7 son tipo auto, y 1 es tipo minivan.

2. ¿Cuál es la antigüedad de sus vehículos de Transporte?

TABLA Nº 16

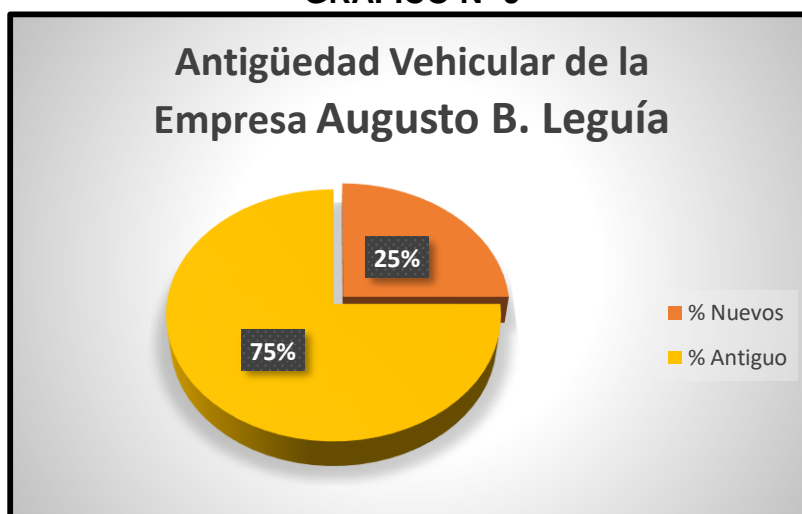
Antigüedad de la Empresa Augusto B. Leguía			
			Total Nuevos
Nuevo	1	1	2
			Total Antiguo
Antiguo	6	0	6

Fuente: Encuesta a la empresa Augusto B. Leguía

Elaborado por: Tesista

Fecha: 23 de junio de 2019

GRÁFICO Nº 9



Fuente: Encuesta a la empresa Augusto B. Leguía

Elaborado por: Tesista

Fecha: 23 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De los gráficos antes señalados, podemos referir que, de las 8 unidades de la presente empresa encuestada, 2 vehículos equivalente a un 25% son antiguos, y 2 unidades cuya representación es del 75% son unidades antiguas.

3. ¿Cree Ud. que es necesario la existencia de una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad que deben tener los vehículos para prestar el servicio de transporte público?

TABLA N° 17

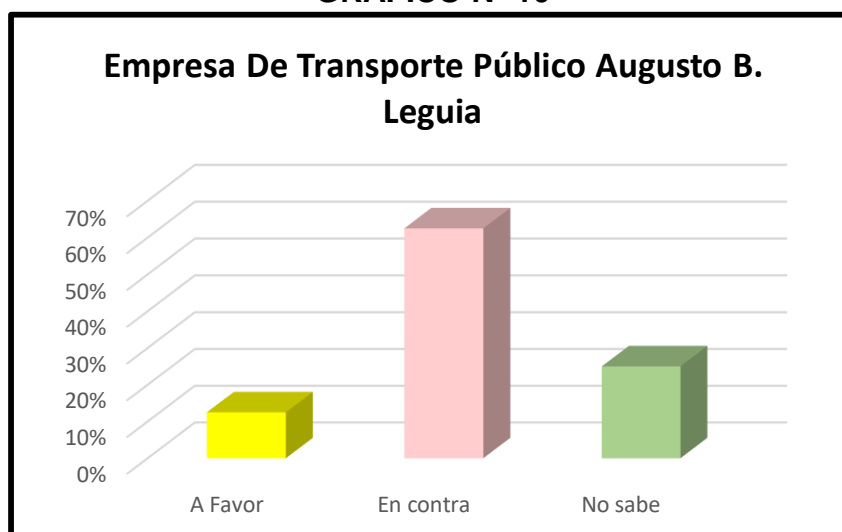
AUGUSTO B. LEGUIA	
A Favor	1
En contra	5
No sabe	2
TOTAL	8

Fuente: Encuesta a la empresa Augusto B. Leguía

Elaborado por: Tesista

Fecha: 23 de junio de 2019

GRÁFICO N° 10



Fuente: Encuesta a la empresa Augusto B. Leguía

Elaborado por: Tesista

Fecha: 23 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Al respecto, cabe indicar que tenemos 1 unidad equivalente al 13% de vehículos que están a favor de la presente Ordenanza, 5 se muestran en contra haciendo un equivalente del 63%, y 2 unidades vehiculares representan un 25% de choferes que no tienen conocimiento sobre el enunciado de la preguntada encuestada, o prefieren no opinar nada al respecto.

Empresa de Transporte Público Santo Toribio de Mogrovejo

1. ¿Qué tipo de Vehículo posee?

TABLA N° 18

Tipos de unidad vehicular en cada empresa			
Empresa	Santo Toribio de Mogrovejo		Total de Vehículos
Tipo de Unidad Vehicular	Auto	Minivan	
Cantidad	16	1	17

Fuente: Encuesta a la empresa Santo Toribio de Mogrovejo

Elaborado por: Tesista

Fecha: 29 de junio de 2019.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

La encuesta aplicada a la empresa de Transporte Público San Isidro Labrador ha sido en función a 17 unidades vehiculares, de los cuales 16 son tipo auto, y 1 es tipo miniván.

2. ¿Cuál es la antigüedad de sus vehículos de Transporte?

TABLA N° 19

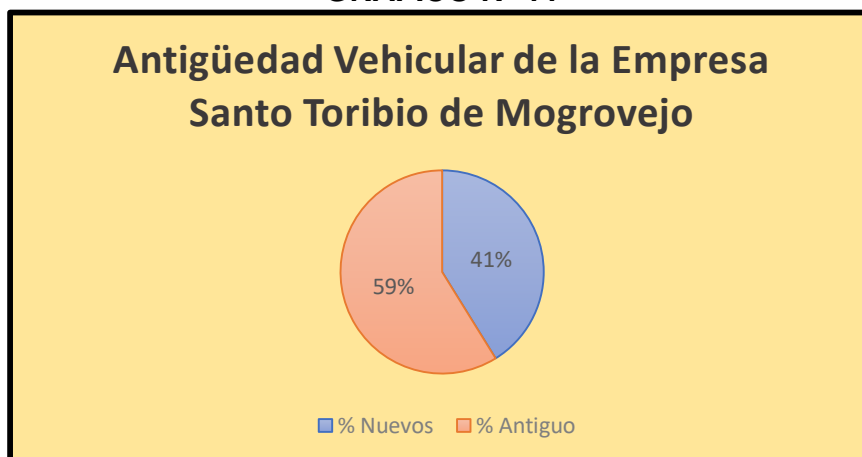
Antigüedad de la Empresa Santo Toribio de Mogrovejo			
			Total Nuevos
Nuevo	6	1	7
			Total Antiguo
Antiguo	10	0	10

Fuente: Encuesta a la empresa Santo Toribio de Mogrovejo

Elaborado por: Tesista

Fecha: 29 de junio de 2019

GRÁFICO N° 11



Fuente: Encuesta a la empresa Santo Toribio de Mogrovejo

Elaborado por: Tesista

Fecha: 29 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De las 17 unidades de la presente empresa encuestada, 7 vehículos son nuevos, lo que equivale a un porcentaje del 41%, y 10 vehículos son antiguos, equivalente a un porcentaje del 59%.

Estos datos, quieren decir, que más de la mitad de las unidades vehiculares que conforman la presente empresa están desfasados.

3. ¿Cree Ud. que es necesario la existencia de una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad que deben tener los vehículos para prestar el servicio de transporte público?

TABLA N° 20

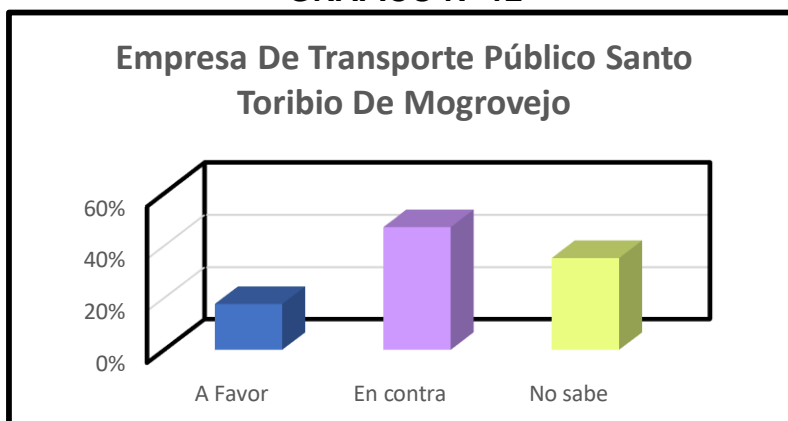
SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO	
A Favor	3
En contra	8
No sabe	6
TOTAL	17

Fuente: Encuesta a la empresa Santo Toribio de Mogrovejo

Elaborado por: Tesista

Fecha: 29 de junio de 2019

GRÁFICO N° 12



Fuente: Encuesta a la empresa Santo Toribio de Mogrovejo

Elaborado por: Tesista

Fecha: 29 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los gráficos antes señalados, manifiestan los porcentajes de las unidades vehiculares que están a favor y en contra de la existencia de una Ordenanza Municipal que regule el límite de antigüedad. Así tenemos que, 3 unidades equivalen al 18% de vehículos que están a favor de la presente Ordenanza, 8 se muestran en contra haciendo un equivalente del 47%, y 6 unidades vehiculares representan un 35% de choferes que no tienen conocimiento sobre el enunciado de la preguntada encuestada, o prefieren no responder nada.

3.3.4. Antigüedad de las Empresas del Servicio de Transporte Público de la ciudad de Chiclayo

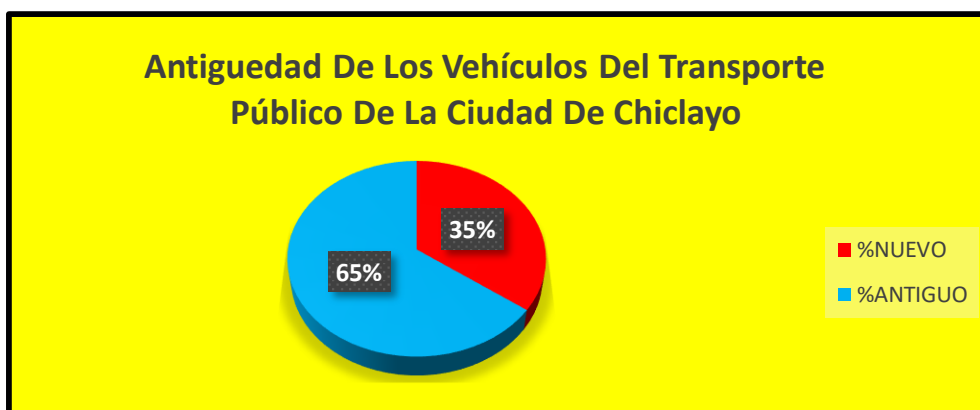
TABLA N° 21

PORCENTAJE GENERAL DE VEHÍCULOS NUEVOS Y ANTIGUOS	
%NUEVO	35%
%ANTIGUO	65%
TOTAL	100%

Fuente: Encuesta a la empresa Santo Toribio de Mogrovejo

Elaborado por: Tesista

Fecha: 29 de junio de 2019

GRÁFICO Nº 1

Fuente: Encuesta a la empresa Santo Toribio de Mogrovejo

Elaborado por: Tesista

Fecha: 29 de junio de 2019

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Los datos señalados en el gráfico anterior manifiestan que, el parque automotor del Cercado Provincia de Chiclayo es obsoleto y desfasado, porque se encuentra constituido por un 65% de vehículos antiguos, y sólo un 35% lo conforman las unidades nuevas.

Además, puede evidenciarse también que, según las encuestas realizadas, el mayor porcentaje de los propietarios de los vehículos, no están de acuerdo con la regulación de una Ordenanza Municipal que establezca un límite de antigüedad para las unidades que prestan el servicio de transporte público, porque con dicha norma se estaría vulnerando su derecho al trabajo, apreciación que consideramos errada en tanto que nuestra investigación ha demostrado que en el caso concreto debe primar el derecho fundamental a la salud.

En ese sentido, queda claro que, la exigencia de renovar el parque automotor se sustenta en que, la mayoría de las unidades que circulan en la ciudad prestando el servicio de transporte público, son antiguas, generando en consecuencia, la afectación del derecho a la salud y a un ambiente equilibrado y adecuado.

3.3.5. Recomendaciones

- Las Instituciones competentes en materia de Transporte, las cuales son Ministerio de Transporte y Comunicaciones, SUTRAN, Policía Nacional de Perú, y Municipalidades, deben comprometerse a realizar capacitaciones de concientización en materia ambiental, a usuarios que prestan el servicio de transporte público, y propietarios de los vehículos.

Educación Ambiental, que permitirá asumir una actitud positiva de preocupación por la conservación del medio ambiente, y salvaguarda del derecho a la salud de las personas.

- Las Instituciones Ministerio de Transporte, Policía Nacional del Perú, SUTRAN, y Municipalidades, deben realizar un proceso ordenado de fiscalización, a fin de verificar el cumplimiento de requisitos como: Tarjeta de Propiedad, Licencia de conducir, autorización para prestar el servicio de transporte público, y aprobación de la revisión técnica que describa el estado de los vehículos.
- La Municipalidad de Chiclayo, debe involucrarse en la regulación, y control de los límites de antigüedad de las unidades móviles, creando normativas que contribuyan con la solución del problema. Por ende, consideramos necesario la promulgación de un Proyecto de Ordenanza Municipal, que ponga fin a los vehículos que prestan el Servicio de Transporte Público, pese a haber superado los 15 años de antigüedad.

PROPUESTA:**PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL****ORDENANZA MUNICIPAL**

Chiclayo, 28 de junio del 2019

EL CONCEJO PROVINCIAL DE CHICLAYO

Visto, en Sesión Ordinaria de Concejo del 28 de junio del 2019, el Dictamen conjunto de las Comisiones de Desarrollo Vial y Transporte, respecto al Proyecto de Ordenanza que Regula el límite de antigüedad que deben tener los vehículos que prestan el servicio de transporte público de la provincia de Chiclayo y,

CONSIDERANDO:

Que, el Artículo 1º, 2º inciso 22), y Artículo 7) de la Constitución Política del Estado, consagra como derechos fundamentales de la persona el respeto de la dignidad, el derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida, y a la protección de la salud.

Que, el Artículo 194º de la Constitución Política del Estado y el Artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades No. 27972, establece que las Municipalidades son órganos de gobierno local que gozan de autonomía política económica y administrativa en los asuntos de su competencia, la cual radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.

Que, el Artículo 195) inciso 8) de la Constitución Política del Estado, establece que los gobiernos locales son competentes para desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito.

Que, el Artículo 81) de la Ley Orgánica de Municipalidades N.º 27972, regula el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, así como el otorgamiento de las correspondientes licencias para el transporte de pasajeros.

Que, el Decreto Supremo N.º 015-2009- MTC con fecha 21 de junio del 2017, modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC el 22 de abril del 2009, el cual regula que la antigüedad máxima de permanencia en el servicio de transporte público será de hasta 15 años, contados a partir del 01 de enero del año siguiente de su fabricación.

Que, es política de la gestión municipal regular e impulsar la modernización del servicio de transporte de pasajeros, fomentando el desarrollo empresarial del servicio, sobre todo promoviendo el mejoramiento y

desarrollo de la infraestructura vial, desarrollando en forma articulada con otras instituciones del Estado una nueva educación vial en usuarios y transportistas a fin de salvaguardar los derechos fundamentales al respeto por la dignidad humana, la salud y a un ambiente equilibrado y adecuado.

Que, en tal sentido resulta conveniente normar sobre el límite de antigüedad que deben tener los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la ciudad de Chiclayo, debido a que el parque automotor se encuentra completamente desfasado, obsoleto y antiguo, poniendo en peligro el derecho a la salud de las personas y a un ambiente equilibrado y adecuado, producto de las sustancias tóxicas que son emitidos al ambiente por estas unidades móviles, que no brindan calidad en el servicio, generando un perjuicio en las personas por su ineficiencia.

Estando a lo expuesto y en uso de las facultades conferidas en el inciso 8) del Artículo 9° de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, **por MAYORÍA y con dispensa del trámite de aprobación del Acta, ha dado la siguiente:**

ORDENANZA QUE REGULA EL LÍMITE DE ANTIGÜEDAD DE LOS VEHÍCULOS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PROVINCIA DE CHICLAYO.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°.- **OBJETO:** La presente Ordenanza tiene como objeto normar un “Límite de Antigüedad que regule el Servicio de Transporte Público en la Provincia de Chiclayo”, en el marco de lo estipulado en la presente Ordenanza a fin de proporcionar medidas de eficiencia en el servicio de transporte vial, y la salvaguarda de los derechos fundamentales a la dignidad, Salud y a un ambiente equilibrado y adecuado.

Artículo 2°.- **DEFINICIÓN DE LÍMITE DE ANTIGÜEDAD:** Se entiende por límite de antigüedad, al margen de años que debe tener el vehículo como requisito para prestar el servicio de transporte público. Limitación que tiene como máximo de 15 años, contados a partir del 01 de enero del año siguiente de su fabricación. En ese sentido, las unidades móviles que hayan superado el límite de antigüedad fijado anteriormente, y presten el servicio de transporte público en la provincia de Chiclayo, serán sancionados por contravenir la presente Ordenanza.

Artículo 3°.- **DEFINICIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO:** El Servicio de Transporte Público, puede definirse como un sistema de traslado eficiente, que opera con rutas fijas y horarios predeterminados, que pueden ser utilizados por la población urbana a cambio del pago de una tarifa previamente establecida.

Artículo 4°.- **TIPOS DE UNIDADES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO:** Los vehículos a los cuales va dirigido la aplicación de la presente Ordenanza son las siguientes:

- a) Servicio en auto colectivo
- b) Servicio en combi
- c) Servicio en miniván
- d) Servicio en autobús
- e) Servicio en Taxi

CAPÍTULO II

CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA EN EL SERVICIO

Artículo 5°.- **CONDICIONES O REQUISITOS EN CUANTO AL SERVICIO:** Para acceder y permanecer en el servicio de transporte público, se deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Los vehículos que formen parte de una determinada empresa, destinada a prestar el servicio de transporte público, deberán no exceder los 15 años de antigüedad que se exige para que el vehículo circule en el parque automotor Chiclayano.
- b) Contar con una organización apropiada para el servicio.
- c) Operar en el servicio con unidades habilitadas, con inspección técnica favorable y Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito o Certificado de Accidentes de Tránsito.
- d) Facilitar la labor de fiscalización de los funcionarios de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, y de los Inspectores Municipales de Transporte.
- e) Informar al usuario los servicios que presta, tarifas, dirección de la oficina administrativa.

Artículo 6°.- **CONDICIONES O REQUISITOS EN CUANTO AL VEHÍCULO:** El vehículo para poder acceder y permanecer en el servicio de transporte público, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Antigüedad del vehículo: Las unidades que decidan prestar el servicio de transporte público, deberán tener una antigüedad no mayor a quince años de antigüedad al momento que el transportista solicite el permiso de operación o autorización.
- b) Encontrarse en buen estado de funcionamiento.
- c) Haber sido diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas.
- d) Láminas reflectivas: las unidades deben llevar en la parte posterior y laterales material retroreflectivo en láminas que cumplan con las especificaciones técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos.
- e) Cinturones de seguridad: las unidades deben tener cinturones de seguridad para los ocupantes.
- f) Parachoques delantero y posterior en perfecto estado, y no deben tener ningún aditamento que represente peligro.

Artículo 7°.- **CONDICIONES O REQUISITOS EN CUANTO A LOS CONDUCTORES:** Los conductores para recibir la autorización o habilitación para la prestación del servicio de transporte público, deberán contar con los siguientes requisitos:

- a) Ser titular de una licencia de conducir de la clase y categoría que establezca el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre, y que la misma se encuentre vigente.
- b) No superar la edad de sesenta y cinco (65) años.

- c) Encontrarse en aptitud física y psicológica para la conducción de vehículos de transporte de personas.
- d) Verificar que los conductores reciban la capacitación establecida en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
- e) Desarrollar un taller de capacitación como mínimo complementario a la capacitación oficial, sobre las infracciones al tránsito y las infracciones al Servicio de Transporte Público de personas.
- f) Verificar que el conductor que haya participado en un accidente con consecuencias de muerte o lesiones personales graves apruebe un nuevo examen psicosomático.
- g) Capacitar a los conductores de las unidades conformantes de la flota vehicular habilitada, en primeros auxilios y el manejo del extintor de fuego.

CAPITULO III

AUTORIZACIONES PARA PRESTAR EL SERVICIO

Artículo 8°.- DE LA AUTORIZACIÓN PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE PERSONAS:

La Autorización del Servicio, es el título habilitante otorgado por la Municipalidad Provincial de Chiclayo, que autoriza a una persona jurídica para la prestación del servicio de transporte regular de personas en una o más rutas, cumpliendo con los requisitos ya mencionados en la presente norma y de concordancia con el Reglamento Nacional de Transporte.

Artículo 9°.-TIPO DE AUTORIZACIÓN: La municipalidad de Chiclayo, podrá otorgar la siguiente autorización para el presente servicio

- a) Autorización para el servicio de transporte urbano de personas.

Artículo 10°.- PLAZO DE VIGENCIA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE PERSONAS: Tendrá una vigencia de hasta diez (10) años y está condicionada al cumplimiento de los términos y condiciones de acceso y permanencia establecidos en la presente ordenanza y las obligaciones dispuestas por la Gerencia de Transporte.

Artículo 11°.-REQUISITOS PARA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE PERSONAS:

- a) Derecho de trámite
- b) Solicitud dirigida al alcalde, suscrita por el Representante Legal de la Empresa de Transporte.
- c) Copia de Escritura Pública de Constitución de la empresa, Reglamento y Estatutos.
- d) Los vehículos deberán contar con los requisitos antes mencionados para acceder y permanecer en el servicio (Antigüedad vehicular, buen estado de funcionamiento y medidas de seguridad)
- e) SOAT vigente
- f) Copias de las Tarjetas de Propiedad Vehicular
- g) Copia de Licencia de Conducir
- h) Croquis de Ruta de circulación de los vehículos de pasajeros

Artículo 12º.- **RENOVACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN:** Las autorizaciones podrán ser renovadas al término de su vigencia, gestionadas 60 días antes de su caducidad. Renovación que podrá ampliarse por un periodo máximo de 5 años más.

CAPITULO IV

DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO:

Artículo 13º.- Los usuarios son titulares de deberes y derechos en relación al Servicio de Transporte Público, regulado en esta norma. Derechos y deberes reconocidos además de este Reglamento, en la legislación de defensa de los consumidores y usuarios, los cuales son:

Derechos de los usuarios:

- a) Recibir el servicio en condiciones básicas de igualdad, sin discriminación, con calidad, seguridad y preferencia dentro del turno de solicitud.
- b) Conocer o visualizar el Certificado de Habilitación del Conductor y las tarifas aplicables al servicio, documentos que tienen que estar situados en un lugar visible del interior del vehículo.
- c) Exigir al conductor que no fume dentro del vehículo.
- d) Recibir el servicio con vehículos que dispongan de las condiciones necesarias en cuanto a higiene y estado de conservación, tanto exterior como interior.
- e) Solicitar que se apague o se baje el volumen del receptor de la radio, aparatos de imagen y sonido, y emisora de radio aficionado, que se encuentren instalados dentro del vehículo.
- f) Acceder y bajar de los vehículos en las condiciones necesarias de confort y seguridad. En este sentido tienen derecho a recibir la ayuda necesaria para subir o bajar del vehículo, las personas con movilidad reducida o las personas que vayan acompañadas por niños y a cargar los aparatos que aquéllas necesiten para su desplazamiento, como silla de ruedas o cochecitos de niños destinados a este efecto.
- g) Solicitar que se encienda la luz interior de los vehículos cuando sea oscuro, tanto para acceder o bajar del vehículo como en el momento de efectuar el pago del servicio.
- h) Subir o bajar del vehículo en lugares donde quede suficientemente garantizada la seguridad de los usuarios y de terceros, la correcta circulación y la integridad del vehículo.
- i) Ser atendido durante la prestación del servicio con la adecuada corrección por parte del conductor.
- j) Formular las reclamaciones que estimen convenientes con relación a la prestación del servicio.

Deberes de los usuarios:

- a) Pagar el precio del servicio según el régimen de tarifas establecido.
- b) Observar un comportamiento correcto durante el servicio, sin interferir en la conducción del vehículo ni realizar aquellos actos que puedan considerarse

- c) molestos u ofensivos o que puedan implicar peligro tanto para el vehículo como para sus ocupantes y el resto de los vehículos o usuarios de la vía pública.
- d) Velar por un comportamiento correcto de los menores de edad que utilicen el servicio, especialmente en relación con comportamientos molestos que puedan implicar peligro o que puedan implicar el deterioro de elementos del vehículo.
- e) Utilizar correctamente los elementos del vehículo y no manipularlos ni producir deterioro o destrucción de éstos, incluyendo la prohibición, de ingerir comidas o bebidas en el interior del vehículo sin autorización previa del conductor.
- f) No introducir en el vehículo objetos o materiales que puedan afectar su seguridad o estado de conservación del mismo.
- g) Respetar las instrucciones del conductor durante el servicio, siempre que no resulten vulnerados ninguno de los derechos reconocidos en este reglamento.
- h) No solicitar el acceso o la bajada del vehículo en lugares, que no sea el paradero de la empresa, por motivos de seguridad.
- i) Respetar la prohibición de no fumar en el vehículo.

CAPITULO V

PROTECCIÓN A LOS DERECHOS A LA SALUD Y A UN AMBIENTE EQUILIBRADO Y ADECUADO

Artículo 14º.- **PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA SALUD:** Regular un límite de antigüedad de los vehículos que soliciten prestar el servicio de transporte público, es trascendental, en tanto que, con dicha regulación se protegería la salud de las personas. Un derecho fundamental, reconocido en la Constitución, inherente a todas las personas por su dignidad. Ello debido que, ante la exposición de gases tóxicos que emiten al ambiente dichos vehículos, originaría enfermedades perjudiciales para la población poniendo en riesgo la supervivencia humana.

Artículo 15º.- **PROTECCIÓN DEL DERECHO A UN AMBIENTE EQUILIBRADO:** Como segunda finalidad de la emisión de la presente ordenanza, tenemos la protección del derecho a un ambiente equilibrado y adecuado. Pues los vehículos que circulen en la ciudad, prestando el servicio público, deberán contar como máximo 15 años de antigüedad. Con ello se garantizaría la protección no solo del derecho a la salud, sino también el derecho a gozar de una calidad atmosférica óptima, que permita el completo desarrollo de la persona.

CAPITULO VI

INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 16º.- **INFRACCIONES Y PROCESO SANCIONADOR:** El incumplimiento de lo prescrito en la presente ordenanza constituye infracción, para lo cual se incorporan en el Cuadro de Sanciones y Escala de Multas, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias, así como la presente Ordenanza, cuyos códigos de infracción son:

GERENCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y TRÁNSITO VIAL DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO

CÓDIGO	INFRACCIÓN	MULTA (% UIT)	SANCIÓN COMPLMENTARIA
01	Por circular prestando un servicio de transporte público sin la autorización requerida.	10%	Inhabilitación definitiva para obtener la autorización para la prestación del servicio.
02	Por Conducir un vehículo automotor sin haber obtenido licencia de conducir.	10%	<p>_Por ser la 1^{era} vez, se Inhabilita al conductor para obtener Licencia de Conducir por un periodo de un (1) año.</p> <p>_A la 2^{da} vez que reincida, se Inhabilitará para obtener Licencia de Conducir por un periodo de tres (3) años,</p> <p>_A la 3^{era} vez, se da la Inhabilitación definitiva para obtener Licencia de Conducir.</p>
03	Por Conducir vehículos destinados a prestar el servicio de transporte público, cuya antigüedad es de 16 a 20 años.	20%	REVOCACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN Y RETIRO DEFINITIVO
04	Por prestar el servicio de transporte público en vehículos que tienen de 20 a 25 años de antigüedad.	30%	REVOCACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN Y RETIRO DEFINITIVO
05	Por prestar un servicio de transporte público de pasajeros en vehículos que superan los 25 años de antigüedad.	50%	REVOCACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN Y RETIRO DEFINITIVO

Artículo 17°.- **APLICACIÓN DE SANCIONES Y RETIRO:** Ante la comisión de cualquiera de las infracciones antes señaladas, se procederá a iniciar el procedimiento sancionador establecido en el Reglamento de Fiscalización y Control Administrativo de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, aplicándose las sanciones correspondientes de acuerdo al cuadro establecido en la presente Ordenanza.

La reincidencia y continuidad en las infracciones contenidas en la presente Ordenanza serán aplicadas de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento de Fiscalización y Control Administrativo de la Municipalidad Provincial de Chiclayo vigente.

Los vehículos que presten el servicio de transporte público, sin autorización municipal o que no sea posible su autorización por exceder el límite de 15 años de antigüedad que debe tener el vehículo para la prestación del servicio de transporte público, deberán ser multados y retirados de forma definitiva e inmediata, por las autoridades fiscalizadoras de la Gerencia de Transporte Vial y Tránsito de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, en conjunto con la policía.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Primera.- Las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público deberá otorgar la Municipalidad Provincial de Chiclayo, siempre y cuando se revise que los vehículos que presentan dicha solicitud, no superen los 15 años de antigüedad fijado como límite para la prestación de servicio. Pues en el caso, circulen sin previa autorización desobedeciendo la presente norma, dichas unidades serán retirados de manera definitiva del Parque Automotor Chiclayano.

Segunda.- son de aplicación a los casos previstos en esta ordenanza, el procedimiento establecido en el reglamento nacional de administración de transportes aprobado por decreto supremo N° D.S 17-2009-MTC.

Tercera.- Facúltese al Señor Alcalde para que, mediante Decreto de Alcaldía, reglamente la presente Ordenanza.

Cuarta.- Otórguese un plazo de 60 días calendarios a partir de la vigencia de la presente Ordenanza a las Empresas de Transporte de pasajeros, que decidan prestar el servicio público, para que gestionen sus autorizaciones, previo requisito de antigüedad establecido. Vencido dicho plazo se procederá de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 16° de la misma.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

MARCOSANTONIO GASCO ARROBAS

Alcalde

CONCLUSIONES

1. El control de límites de antigüedad, resulta fundamental, porque con ello, las unidades que ya han llegado al límite máximo de 15 años permitido por la norma, se retiran de circulación, y en consecuencia permiten el paso a nuevos vehículos capaces de salvaguardar los derechos a la salud y a un medio ambiente saludable.
2. La contaminación atmosférica, es la presencia de sustancias tóxicas que se liberan al ambiente en una tasa que excede la capacidad permisible para el cuidado de la atmósfera. En ese sentido, al existir un 65% de unidades antiguas que prestan el servicio de transporte público en la ciudad de Chiclayo, origina que los 100 microgramos por metro cúbico por día (Ug/m³) que exige el estándar de calidad del aire, sea superado. Ello debido, a los altos niveles de sustancias contaminantes que dichos vehículos emiten a la atmósfera.
3. El derecho a la salud comprende la facultad que tiene todo ser humano de mantener la normalidad orgánica y funcional de su ser, que será posible con el disfrute de una gama de facilidades, bienes, servicios y condiciones necesarias para alcanzar el más alto nivel posible de salud. Entonces, la contaminación atmosférica de la ciudad de Chiclayo, afecta ese derecho, por cuanto, pone en riesgo la salud de las personas, causando enfermedades como: asma, cáncer del pulmón, derrame cerebral, hipertensión, arterosclerosis, Parkinson, Alzheimer.

4. El derecho a un ambiente equilibrado y adecuado protege el ambiente como un bien jurídico fundamental para la efectiva realización de los demás derechos que, de la conservación del medio ambiente, se desprenden. Además, de expresar el papel indiscutible que tiene en la realización de un plan de vida digno, a través del aseguramiento de las condiciones óptimas del entorno y la naturaleza, reconociendo que su valor intrínseco se encuentra en el ambiente ecológico, siendo así, el presente derecho, se afecta porque imposibilita el disfrute a un medio ambiente libre de contaminación, y el desarrollo de las generaciones presentes y futuras en armonía con la naturaleza.
5. El parque automotor de la ciudad de Chiclayo, está conformada por un 65% de vehículos antiguos, que prestan el servicio de transporte público, y sólo un 35% de unidades nuevas. En ese sentido, controlar los límites de antigüedad incidiría positivamente en los niveles de contaminación atmosférica, porque al existir un control en la antigüedad, permitirá la disminución de gases tóxicos emitidos a la atmósfera, y se tutelarán los derechos a la salud y a un ambiente equilibrado y adecuado de los ciudadanos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ADAME ROMERO, Aurora. Contaminación Ambiental y calentamiento global. México: Trillas.
2. ALDANA, D (2013). La fiscalización ambiental en el Perú: Orígenes, estado actual, perspectivas futuras, Lima, Editorial Gaceta Jurídica.
3. AGUILAR BAROJAS, SARAÍ (2005). Fórmulas para el cálculo de la muestra en investigaciones de salud. Volumen (11), México, p.5.
4. ANDALUZ, C (2013). Manual de Derecho Ambiental, lima, Editorial Iustitia.
5. AVILÉS FLORES, Daniela y RIVERA BANEGAS Miguel (2017). Dispersión de contaminantes atmosféricos por fuentes fijas de combustión del parque industrial de la ciudad de Cuenca (Tesis para obtener el título de ingeniero ambiental). Recuperado de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/28810/1/Trabajo%20de%20Titulaci%C3%B3n.pdf>
6. BANCHS Jaime, BIOSCA Ana, CUERDA José, GARRIZ José, GRASA Victoria, GUAL Antonio, KLEIN Arthur, MARTINS Aurelio, PUIGSERVER Sebastián, SEGARRA Jordi y SZPLUMBERG Alberto. (2003). El mundo de la Ecología. Barcelona, España: Editorial Océano.
7. BENAVENTE GARCÍA, Selene (2015). El derecho de acceso a la justicia ambiental, Editorial Negrapata, Perú, p 30, Recuperado de <file:///C:/Users/Mimi%20Brava/Downloads/Cuaderno-3-justicia-ambiental.pdf>
8. BOLAÑOS RODRÍGUEZ, Ernesto (2012). Muestra y Muestreo, México: Hidalgo, p. 4. Recuperado de https://www.uaeh.edu.mx/docencia/P_Presentaciones/tizayuca/gestion_

9. BRACK EGG, Antonio y YAURI BENITES, Héctor (2010). Perú: País maravilloso, 3era edición. Recuperado de http://www.minam.gob.pe/proyecolegios/Ecolegios/contenidos/biblioteca/biblioteca/peru_maravilloso_MINEDU4a.pdf
10. CANALES CAMA, Carolina, SAENZ DAVALOS, Luis, SALDAÑA BARRERA Eloy, y Otros. (2010). Los Derechos Fundamentales, Editorial Gaceta Jurídica, p.511.
11. CARBONELL PORRAS, Eloisa y CANO CAMPOS, Tomás. (2008). El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida. Citado en Defensoría del Pueblo. Recuperado de http://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe_137.pdf.
12. CAMILLONI, Inés y VERA, Carolina (2007). La atmósfera, Argentina. Recuperado de <http://www.bnm.me.gov.ar/giga1/documentos/EL002316.pdf>
13. CASTILLO AGUILAR Evelyn, DELGADO MUÑOZ Jony y GONZÁLEZ QUINTEROS Priscila del Carmen (2015). La contaminación del aire ocasionada por el transporte público en la ciudad de san salvador. (Tesis para obtener el título de licenciado (a) en ciencias jurídicas). Recuperado de <http://ri.ues.edu.sv/id/eprint/8265/1/tesis%20original%2019-06-2015.pdf>
14. COLQUE PINELO, Teresa (2007). Los Gases del Efecto Invernadero. Recuperado de http://www.labor.org.pe/descargas/1ra%20publicacion_%20abc%20cc.pdf
15. COMISIÓN NACIONAL DE LOS DERECHOS HUMANOS (2016). Comentario al Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, y su Protocolo Facultativo, México, Recuperado de http://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/7_Cartilla_PIDESCyPF.pdf
16. CHANAMÈ ORBE, Raúl (2015). Derechos Fundamentales: Constitución Comentada, 9^{Vena} Ed, Vol. N.º (1), Editorial Ediciones Legales, Perú, p283.
17. CHOY ROSSI, Lizbeth. (2014). Principales causas de la contaminación del aire y propuestas para su mitigación por efecto del parque automotor de transporte público de lima cuadrada (Tesis para obtener el título

- profesional de ingeniero petroquímico). Recuperado de http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/3423/1/choy_rl.pdf
18. DEUSTUA José, BARRIOS Marcela y DE LA TORRE Alfonso. (2012). Implementación del Plan de Chatarreo para Vehículos de Transporte Público. Recuperado de [le:///C:/Users/Mimi%20Brava/Downloads/chatarrero%20\(1\).pdf](le:///C:/Users/Mimi%20Brava/Downloads/chatarrero%20(1).pdf)
19. DIARIO RPP NOTICIAS: Entrevista al representante ERIC CONCEPCIÓN, especialista en la dirección de calidad ambiental del ministerio del Ambiente (2019). Recuperado de <https://rpp.pe/lima/actualidad/parque-automotor-genera-el-70-de-la-contaminacion-en-el-peru-noticia-462603>.
20. ENCINAS MALAGÓN, María Dolores (2011). Medio ambiente y contaminación. Recuperado de <https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/16784/Medio%20Ambiente%20y%20Contaminaci%C3%B3n.%20Principios%20b%C3%A1sicos.pdf?sequence=6>
21. FERRER VALLÈS, José y DUBOIS HAP, Emilio. (1978). El transporte en las grandes ciudades. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=elythSigmu8C&pg=PA28&dq=cuando+decimos+que+el+servicio+de+transporte+es+de+calidad&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiikJatssXdAhWRz1MKHcJBCH0Q6AEIPDAE#v=onepage&q=cuando%20decimos%20que%20el%20servicio%20de%20transporte%20es%20de%20calidad&f=false>.
22. FRANZA, Jorge (2005). Tratado de Derecho Ambiental, Editorial Ediciones Jurídicas, Argentina, p 93.
23. FLORES ZÚÑIGA, Francisco (2015). El protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono y la enmienda de Beijing: Un análisis de sus contenidos, sus alcances y sus repercusiones presentes, Volumen N.º (88.1), pp-pp 28-30. Recuperado de <file:///C:/Users/Mimi%20Brava/Downloads/6661-Texto%20del%20art%C3%ADculo-15969-1-10-20150608.pdf>
24. GALVAO Luis, FINKELMAN Jacobo y HENAO Samuel. Determinantes Ambientales y Sociales de Salud. Washington, 2010.

25. GARCÍA ARBELÁEZ Carolina, VALLEJO LÓPEZ Gabriel, LOU HIGGINS Mary, MATILDE ESCOBAR Elsa, DEREIXA Carmen Ana, LAFAURIE CABAL Luisa, NIETO CARRASCO Jimena, SUÁREZ CASTAÑO Rodrigo, LEÓN GÓMEZ Roberto, BARRERA REY Ximena, GUERRA ARJONA Paula. Artículo del Ministerio del Ambiente (2016). Artículo del Ministerio del Ambiente de Colombia: El acuerdo de París, frente al cambio climático, Colombia, pp-pp 10-13. Recuperado de http://www.minambiente.gov.co/images/cambioclimatico/pdf/colombia_hacia_la_COP21/el_acuerdo_de_paris_frente_a_cambio_climatico.pdf
26. FERRER VALLÈS, José y DUBOIS HAP, Emilio. (1978). El transporte en las grandes ciudades. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=elythSigmu8C&pg=PA28&dq=cuando+decimos+que+el+servicio+de+transporte+es+de+calidad&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiikJatssXdAhWRz1MKHcJBCH0Q6AEIPDAE#v=onepage&q=cuando%20decimos%20que%20el%20servicio%20de%20transporte%20es%20de%20calidad&f=false>.
27. FLORES ZÚÑIGA, Francisco (2015). El protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono y la enmienda de Beijing: Un análisis de sus contenidos, sus alcances y sus repercusiones presentes, Volumen N.º (88.1), pp-pp 28-30. Recuperado de <file:///C:/Users/Mimi%20Brava/Downloads/6661-Texto%20del%20art%C3%ADculo-15969-1-10-20150608.pdf>
28. GARCÍA ARBELÁEZ Carolina, VALLEJO LÓPEZ Gabriel, LOU HIGGINS Mary, MATILDE ESCOBAR Elsa, DEREIXA Carmen Ana, LAFAURIE CABAL Luisa, NIETO CARRASCO Jimena, SUÁREZ CASTAÑO Rodrigo, LEÓN GÓMEZ Roberto, BARRERA REY Ximena, GUERRA ARJONA Paula. Artículo del Ministerio del Ambiente (2016). Artículo del Ministerio del Ambiente de Colombia: El acuerdo de París, frente al cambio climático, Colombia, pp-pp 10-13. Recuperado de http://www.minambiente.gov.co/images/cambioclimatico/pdf/colombia_hacia_la_COP21/el_acuerdo_de_paris_frente_a_cambio_climatico.pdf
29. GIULIANO, Diego (2006). Derecho Municipal: Autonomía y Regionalización. Argentina: Editorial Ediar.

30. GONZALES ACOSTA Gustavo, DI PAOLA María Eugenia, LOPEZ Hernán, ROVERE Martha, RYAN Daniel, SABSAY Daniel, WALSH Juan (2000). Ambiente, Derecho y Sustentabilidad, Editorial La ley, Argentina, p 35.
31. GÓNZALEZ ARMADA Carlos (2010). Cambio climático: Causas, consecuencias y soluciones. Editorial Mundi Prensa, Madrid.
32. GÓNZALES LUNA, María Alejandra (2010). El Derecho a la Salud en la jurisprudencia constitucional. Actualidad Jurídica, Volumen (198), p. 163.
33. GONZALES PEREZ, Jesús (2001). El derecho a la Tutela Jurisdiccional, 3^{era} Ed, Editorial Civitas, Madrid, p 105.
34. GOROSITO ZULUAGA, Ricardo (2017). Los principios en el Derecho Ambiental. Revista de derecho, Vol. (16), p 122, Recuperado de <http://www.scielo.edu.uy/pdf/rd/n16/2393-6193-rd-16-00101.pdf>
35. GUEVARA REÁTEGUI, Julio (2017). Índice de la calidad de aire en el Distrito de Morales debido a la presencia de material particulado 2.5 microgramos. (Tesis para obtener el título de ingeniero ambiental) Recuperado de http://repositorio.upeu.edu.pe/bitstream/handle/UPEU/799/Julio_Tesis_bachiller_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y
36. GUTIÉRREZ, Luis (2013). Transporte público de calidad y movilidad urbana. Recuperado de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/A51043F477187F5E05257C8400626870/\\$FILE/Transporte_p%C3%BAblico_de_calidad_y_la_movilidad_urbana.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/A51043F477187F5E05257C8400626870/$FILE/Transporte_p%C3%BAblico_de_calidad_y_la_movilidad_urbana.pdf).
37. LISA, Mauricio y ZEBALLOS, Darío (2007). Aportes para la gestión ambiental local. Buenos Aires, Argentina: Editorial Konrad Adenauer.
38. LÓPEZ SELA, Pedro y FERRO NEGRETE, Alejandro (2006). Derecho ambiental, Editorial Iure, México, p 79.
39. MACHADO QUISPE, María (2015). La evolución histórica del derecho constitucional a un ambiente adecuado y equilibrado en el Perú (Tesis para obtener el título de abogada). Recuperado de http://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/upaorep/3277/1/RE_DOCT_DER_E_MARIA.MACHADO_EVOLUCION.HISTORICA_DATOS.PDF

40. MARES PEÑA, Juan Alberto. (1996). Calidad en el servicio de transporte urbano (Tesis para obtener el grado de maestro en ciencias de la administración con especialidad en producción y calidad). Recuperado de <http://eprints.uanl.mx/7708/1/1020119016.PDF>
41. MÁLLAP RIVERA, Johnny. (2016). Manual de Gestión de los gobiernos Regionales y locales. Competencias, procedimientos, límites y responsabilidades. Lima, Perú: Editorial Gaceta Jurídica.
42. MÉNDEZ MONTOYA, Jorge (2017). Parque automotor y contaminación ambiental en el Centro Histórico de Lima (Tesis optar el Título Profesional de Licenciado en Antropología). Recuperado de http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/cybertesis/6200/Mendez_mj.pdf?sequence=1
43. MIRANDA MEJÍA José, MARTÍNEZ GÓMEZ Samuel, HERNÁNDEZ MIRANDA Yonh, FIGUEROA René, AGUIRRE Noé (2017). Diagnóstico de contaminación atmosférica por emisiones diésel en la zona metropolitana de San Salvador y Santa Tecla. Cuantificación de contaminantes y calidad de combustibles. El salvador. Recuperado de http://www.utec.edu.sv/media/publicaciones/flips/coleccionInvestigaciones/2017/diagnostico_contaminacion_atmosferica/files/publication.pdf
44. NAVARRO GÓMEZ, Alberto Y RUIZ SALGADO, Antonio (2016). Importancia social del medio ambiente y la biodiversidad, Revista Ambiental, Vol. N° (3), p 15, Recuperado de http://afundacionesnaturaleza.org/wp-content/uploads/2016/08/3%C2%BA-Informe_Tercer_Sector_Ambiental_julio_2016_def.pdf
45. NEIRA HIDALGO, Gabriela (2008). El derecho a un medio ambiente sano como derecho humano: su protección en contextos de paz y de conflictos armados. Revista Virtual del Centro de Estudios de Derechos Humanos, Vol. N.º (1), p 15, Recuperado de <https://derecho.usmp.edu.pe/cedh/revista/archivos/003.pdf>
46. PAZO PINEDA, Oscar (2014). Los derechos fundamentales y el Tribunal Constitucional, Editorial Gaceta Jurídica, Perú, p 83.
47. PÉREZ SOLA, Nicolás (2017). El derecho-deber de protección del medio ambiente. Revista de Derecho Político, Vol. N.º (100), p 20, Recuperado de <file:///C:/Users/Mimi%20Brava/Downloads/20723-41186-1-SM.pdf>

48. PERALES, Carlos (2002). Derecho Español del Medio Ambiente, Editorial Civitas España, 50.
49. PRIETO ZAMBRANO Oscar (2016). Caracterización de material particulado, plomo y arsénico para la evaluación de la calidad del aire en el distrito de isla y matarani (Tesis para obtener el título profesional de ingeniero ambiental). Recuperado de <http://repositorio.unsa.edu.pe/bitstream/handle/UNSA/1904/AMprzao.pdf>
50. QUIMBITA TERCERO, Ruth. (2016). Análisis del mercado de vehículos usados y su comercialización en el Distrito Metropolitano de Quito considerando la asimetría de información entre compradores y vendedores (Tesis para obtener el título de Economista). Recuperado de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/11507/Asimetr%C3%ADa%20de%20informaci%C3%B3n%20en%20la%20comercializaci%C3%B3n%20de%20vehiculos%20usados.pdf?sequence=1>
51. QUIJANO CABALLERO, Oscar Ítalo (2016). La salud: Derecho Constitucional de car PAUTRAT, Lucila (2015). Desarrollo del derecho a un ambiente saludable en la Legislación y Jurisprudencia Peruana, Recuperado de <http://www.keneamazon.net/Documents/Publications/Conservation-and-Protected-Areas/Derecho-a-un-Ambiente-Saludable.pdf>
52. QUIROGA CAMACHO, Mauricio. (2017). La Dirección de investigación y desarrollo del Estado Mayor de la Policía Nacional del Perú y su rol en la institucionalidad policial. Lima - 2015 (Tesis para optar EL GRADO DE MAGÍSTER EN CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO CON MENCIÓN EN POLÍTICAS PÚBLICAS Y GESTIÓN PÚBLICA,) Recuperado de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/9391/QUIROGA_CAMACHO_MAUROICIO_GUSTAVO_DIRECCION.pdf?sequence=1
53. RAMIREZ POGGI Olga (2016). Cambio climático y el protocolo de kioto: el derecho internacional en materia ambiental. PERÚ. Recuperado de http://olgaramirez.com/uploads/cambio_climatico_protocolo_kioto.pdf
54. RENTERIA, Jenifer (2016). La acción de tutela como mecanismo de protección del derecho colectivo a gozar de un ambiente sano (Tesis para obtener el título de abogado), Recuperado de

- <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/1114/Accion%20de%20tutela%20como%20mecanismo%20de%20proteccion%20del%20derecho%20colectivo%20a%20gozar%20de%20un%20ambiente%20sano.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
55. REY SANTOS, Orlando (2017). El Derecho Ambiental como garante de la justicia social, p 25, Recuperado de https://law.yale.edu/system/files/area/center/kamel/sela16_rey_cv_sp.pdf
56. RÍOS BARRIENTOS, Mario y ARMAS ALVARADO, Henry. (2006). Participación y vigilancia Ciudadana en la actividad minera: Implicancias en el derecho a la salud. Lima, Perú: Editorial Carmen Ollé.
57. RODRÍGUEZ BECERRA Manuel, y Mance Henry. Cambio climático: lo que está en juego. Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/07216.pdf>
58. ROJAS ROA, NÉSTOR Yesid (2007). Aire y problemas ambientales de Bogotá. Artículo de la Universidad Nacional de Colombia. Recuperado en <https://www.google.com/search?q=Aire+y+problemas+ambientales+de+Bogot%C3%A1+autor+yesid+rojas&biw=1357&bih=640&sa=X&ved=0ahUKEwiVy8m4i4zfAhWSk1kKHemsDUEQ6wYIMg>
59. ROMERO Manuel, OLITE Francisca, y ÁLVAREZ Mireya (2006). La contaminación del aire: su repercusión como problema de salud. Cuba: Redalyc. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/2232/223214848008.pdf?fbclid=IwAR2a1qf2ajnQWiHniGIAsYIikZWKfrHluk8APyk4I7Yctbcgz4VLL3v9tF0>
60. RUIZ Martín, RODRÍGUEZ GOMÉZ I, RUBIO C, REVERT C, y HARDISSON A (2004). Efectos tóxicos del tabaco, Editorial Redalyc, España. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/919/91921302.pdf>
<https://www.redalyc.org/pdf/2232/223214848008.pdf?fbclid=IwAR2a1qf2ajnQWiHniGIAsYIikZWKfrHluk8APyk4I7Yctbcgz4VLL3v9tF0>
61. SAAVEDRA VARGAS Juan (2014). Análisis de nuevos escenarios de emisión de contaminantes del parque automotor generados en un ambiente de tráfico vehicular (Tesis para obtener el título de ingeniero ambiental). Recuperado de <http://repositorio.lamolina.edu.pe/bitstream/handle/UNALM/1872/T01-S33-T.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

62. SUAREZ FALCÓN Heriberto, Verano Tacoronte Domingo, y Sosa Cabrera Silvia (2015). El transporte público urbano y las políticas municipales y de gestión. Revista Criterio libre, Volumen 12, N°22, p 209. Recuperado de <http://www.unilibre.edu.co/CriterioLibre/23/el-transporte-publico-urbano-y-las-politicas-municipales-y-de-gestion.pdf>
63. TERBULLINO CORILLOCLA, Pavel Gabriel (2006). El derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado (Tesis para obtener el título de abogado), Recuperado de http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/cybertesis/1599/Corilloccla_tp.pdf?sequence=1
64. ORGANIZACIÓN DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE (2017). Alcances sobre la Política Nacional del Ambiente, Perú, p 10, Recuperado de <http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/08/Pol%C3%ADtica-Nacional-del-Ambiente.pdf>
65. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS, 2017). La Salud es un derecho fundamental, p. 1, Recuperado de <https://www.who.int/mediacentre/news/statements/fundamental-human-right/es/>
66. ORGANIZACIÓN DEFENSORIA DEL PUEBLO (2015). Un llamado a la remediación: Avances y pendientes en la gestión estatal frente al medio ambiente, p 30, Recuperado de <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/informe-Defensorial-171.pdf>
67. ORGANIZACIÓN DE EXPOK, ORGANIZACIÓN ESPECIALIZADA EN COMUNICACIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL Y SUSTENTABILIDAD CORPORATIVA (2012). ¿Qué países han firmado el protocolo de Kioto?, México, p.1. Recuperado de <https://www.expoknews.com/que-paises-han-firmado-el-protocolo-de-kyoto/>
68. ORGANIZACIÓN ECOLOGISTAS EN ACCIÓN. (2007). Los medios de transporte en la ciudad: Un análisis comparativo, Madrid. Recuperado de https://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_Cuaderno_2_Comparativa_medios.pdf
69. ORGANIZACIÓN MINISTERIO DE TRANSPORTES, MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. (2019).

- Competencias Municipales, Elaborado por Rosmery Pratto y Andrés Flores. Recuperado de <http://www.bivica.org/upload/competencias-municipales.pdf>
70. ORGANIZACIÓN MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA. (2013). ¿Por qué es importante la Reforma del Transporte en la ciudad de Lima? Recuperado de <http://www.protransporte.gob.pe/pdf/introducci%C3%B3n%20-%20por%20qu%C3%A9%20una%20reforma%20del%20transporte.pdf>
71. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE APRENDIZAJE Y OBSERVACIONES GLOBALES PARA EL BENEFICIO DEL MEDIO AMBIENTE (GLOBE, 2005). La atmósfera, España, recuperado de https://www.globe.gov/documents/10157/381040/atmo_chap_es.pdf
72. ORGANIZACIÓN MINISTERIO DEL AMBIENTE DE PERÚ (2012). Aire limpio para todos. Recuperado de <http://siar.regionjunin.gob.pe/sites/default/files/archivos/public/docs/430.pdf>
73. ORGANIZACIÓN MINISTERIO DEL AMBIENTE DE CHILE (2018). Calidad del aire y Educación ambiental. Recuperado de <http://portal.mma.gob.cl/wp-content/uploads/2018/08/Guia-para-Docentes-Sobre-Calidad-del-Aire-003.pdf>
74. ORGANIZACIÓN MINISTERIO DEL AMBIENTE DE NAVARRA (2016). Contaminación por ozono troposférico. Recuperado de <http://www.navarra.es/nr/rdonlyres/67162d2a-cd9e-41cb-af3e-632a865017fc/0/capaozono.pdf>
75. ORIZAOLA MADRAZO, Miguel (2017). Una visión global del efecto invernadero. Recuperado de <https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/12567/OrizaolaMadrazoMiguel.pdf?sequence=1>
76. RÍOS BARRIENTOS, Mario y ARMAS ALVARADO, Henry. (2006). Participación y vigilancia Ciudadana en la actividad minera: Implicancias en el derecho a la salud. Lima, Perú: Editorial Carmen Ollé.
77. RODRÍGUEZ BECERRA Manuel, y Mance Henry. Cambio climático: lo que está en juego. Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/07216.pdf>

78. ROJAS ROA, NÉSTOR Yesid (2007). Aire y problemas ambientales de Bogotá. Artículo de la Universidad Nacional de Colombia. Recuperado en <https://www.google.com/search?q=Aire+y+problemas+ambientales+de+Bogot%C3%A1+autor+yesid+rojas&biw=1357&bih=640&sa=X&ved=0ahUKEwiVy8m4i4zfAhWSk1kKHemsDUEQ6wYIMg>
79. ROMERO Manuel, OLITE Francisca, y ÁLVAREZ Mireya (2006). La contaminación del aire: su repercusión como problema de salud. Cuba: Redayc. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/2232/223214848008.pdf?fbclid=IwAR2a1qf2ajnQWiHniGIAsYIikZWKfrHluk8APyk4I7Yctbcgz4VLL3v9tF0>
80. RUIZ Martín, RODRÍGUEZ GOMÉZ I, RUBIO C, REVERT C, y HARDISSON A (2004). Efectos tóxicos del tabaco, Editorial Redalyc, España. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/919/91921302.pdf>
<https://www.redalyc.org/pdf/2232/223214848008.pdf?fbclid=IwAR2a1qf2ajnQWiHniGIAsYIikZWKfrHluk8APyk4I7Yctbcgz4VLL3v9tF0>
81. SAAVEDRA VARGAS Juan (2014). Análisis de nuevos escenarios de emisión de contaminantes del parque automotor generados en un ambiente de tráfico vehicular (Tesis para obtener el título de ingeniero ambiental). Recuperado de <http://repositorio.lamolina.edu.pe/bitstream/handle/UNALM/1872/T01-S33-T.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
82. SANCHEZ ESPEJO, Francisco (2016) La investigación Científica aplicada al Derecho, Editorial Normas jurídicas, p. 177
83. SANTAGATI, Claudio Jesús (2006). Manual de Derechos Humanos, Editorial Ediciones Jurídicas, p. 240.
84. SUAREZ FALCÓN Heriberto, Verano Tacoronte Domingo, y Sosa Cabrera Silvia (2015). El transporte público urbano y las políticas municipales y de gestión. Revista Criterio libre, Volumen 12, N°22, p 209. Recuperado de <http://www.unilibre.edu.co/CriterioLibre/23/el-transporte-publico-urbano-y-las-politicas-municipales-y-de-gestion.pdf>
85. TERBULLINO CORILLOCLA, Pavel Gabriel (2006). El derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado (Tesis para

- obtener el título de abogado), Recuperado de http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/cybertesis/1599/Corillo_clla_tp.pdf?sequence=1
86. UNIVERSIDAD NACIONAL DE UNCUYO. (2017). El transporte, Argentina. Recuperado de <http://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/u1-medios-de-transporte-urbano.pdf>
87. VILLANUEVA FLORES, Rocío (2009). Derecho a la Salud, perspectiva de género y multiculturalismo, Editorial Palestra, p 35.
88. WINCHESTER, Lucy (2006). Desafíos para el desarrollo sostenible de las ciudades en América Latina y El Caribe. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales (eure), Vol. XXXII, N° 96, pp 17-18. Recuperado de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v32n96/art02.pdf>
89. YASSI Annalee, KJELLSTRÖM Tord, THEO DE KOK, GUIDOTTI Tee (2002). Salud ambiental básica. México. Recuperado de http://www.pnuma.org/educamb/documentos/salud_ambiental_basica.pdf
90. ZAS FRIZ Johnny, CEBALLOS PACHECO Abel, BELLEZA SALAZAR Mariela, TREJO MAGUIÑA Alejandro, GUTIÉRREZ GALVÁN Angela, PAREDES MORALES Luis Gabriel. (2009). Gestión Pública regional y Municipal. Lima, Perú: Editorial Caballero Bustamante.