

UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Escuela Profesional de Derecho



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

TESIS

**LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN
SONORA DE LA CONGESTIÓN VEHICULAR EN LA
ORDENANZA MUNICIPAL N° 626 – MPH/CM DEL
PERÚ**

Para optar	: El título profesional de abogado
Autoras	: Bach. Garay Berrospi Gimena Lorena : Bach. Mendoza Rivera Haydee Isabel
Asesor	: Mg. Huali Ramos de Afán Jessica Patricia
Línea de investigación institucional	: Desarrollo humano y derechos
Área de investigación institucional	: Ciencias sociales
Fecha de inicio y de culminación	: 13-05-2022 al 06-11-2022

**HUANCAYO – PERÚ
2022**

Acta de aprobación de los jurados

DR. LUIS POMA LAGOS
Decano de la Facultad de Derecho

Dr.
Chimaico Cordova Rommel

MG.
Cunyas Enriquez Pedro Saul

MG.
Paz Vela Mariano Maximiliano

MG.
Cajahuanca Quispe Ruth Denisse

Dedicatoria

A Jehová por ser guía en mi camino. A mi padre Juan por ser mi principal ejemplo de fortaleza; a mi madre Haydee por ser el motor fundamental en mi vida; gracias infinitamente por hacer los esfuerzos necesarios para educarme como profesional y formarme de manera íntegra con principios y valores. A mis hermanas Eliana y Meryl por su constante amor, apoyo y ánimo para concretar este objetivo; son mi mayor ejemplo de responsabilidad, perseverancia y esfuerzo, gracias por el lazo hermoso de hermandad que siempre mantenemos presente. A mi tía Angelica y mi prima Yurfa por sus cuidados y amor.

En memoria a mi hermana mayor Constantina.

(Haydee Isabel Mendoza Rivera)

A Dios con mucho amor y gratitud por permitirme vivir y disfrutar de cada día, eres el pilar fundamental en mi vida. A mis padres José y Ernestina por su bendición y haberme forjado con valor y sabiduría para llegar al punto en el que me encuentro, ustedes son mi ejemplo de esfuerzo y perseverancia. A mi hermano el ángel que me cuida. A mi abuela Alejandra que es ejemplo de humildad y sabiduría.

A mi familia por estar siempre a mi lado con sus consejos, enseñanzas y principal apoyo en momentos de flaqueza y debilidad.

(Gimena Lorena Garay Berrospi)

Agradecimiento

A la Universidad Peruana los Andes en específico a la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas por albergarnos durante los años que cursamos nuestros estudios superiores y de la cual hemos recibido apoyo.

A nuestra asesora Mg. Huali Ramos de Afán Jessica Patricia por el valioso apoyo por medio de orientaciones y conocimientos para la realización de esta tesis para la obtención del grado profesional de abogado.

Al Mg. Vivanco Núñez Pierre por su apoyo por medio de orientaciones y conocimientos para concretar nuestro trabajo de investigación.

A los maestros de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas por impartirnos sabiamente sus conocimientos desde las aulas.

Al Ing. Espinoza Cárdenas Jhansell Jhonatan responsable del Área de Gestión Ambiental de la Municipalidad Provincial de Huancayo por brindarnos la documentación solicitada para fines de investigación.

A cada una de las personas que nos ayudaron durante el desarrollo y culminación de esta investigación para conseguir este objetivo.

ÍNDICE

Acta de aprobación de los jurados	ii
Agradecimiento	iv
Resumen	xiii
Abstract	xiv
Introducción	xv
Capítulo I: Determinación del problema	19
1.1. Descripción de la realidad problemática.....	19
1.2. Delimitación del problema.....	24
1.2.1. Delimitación espacial.	24
1.2.2. Delimitación temporal.	24
1.2.3. Delimitación conceptual.	24
1.3. Formulación del problema	24
1.3.1. Problema general.....	24
1.3.2. Problemas específicos.	24
1.4. Justificación.....	25
1.4.1. Social.	25
1.4.2. Teórica.	25
1.4.3. Metodológica.	26
1.5. Objetivos	26
1.5.1. Objetivo general.	26
1.5.2. Objetivos específicos.....	26
1.6. Hipótesis de la investigación.....	26
1.6.1. Hipótesis general.	26
1.6.2. Hipótesis específicas.	27
1.6.3. Operacionalización de categorías.....	27

1.7. Propósito de la investigación	28
1.8. Importancia de la investigación.....	28
1.9. Limitaciones de la investigación	29
Capítulo II: Marco teórico.....	30
2.1. Antecedentes	30
2.1.1. Nacionales.	30
2.1.2. Internacionales.	36
2.2. Bases teóricas de la investigación	42
2.2.1. Ordenanza Municipal N.º 626 MPH/CM	42
2.2.1.1. <i>Nociones generales</i>	42
2.2.1.1.1. <i>Derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado</i>	42
2.2.1.1.2. <i>Gestión Ambiental</i>	46
2.2.1.1.3. <i>Política Nacional del Ambiente</i>	48
2.2.1.1.4. <i>Instrumentos de Gestión Ambiental</i>	50
a. Evaluación de Impacto Ambiental	51
b. Estudios de Impacto Ambiental	52
b.1. Estudio de Monitoreo de Ruido	54
2.2.1.1.5. <i>Administración Ambiental</i>	56
a. Sistema Nacional de Gestión Ambiental	56
b. Sistema Local de Gestión Ambiental	57
b.1. Desarrollo del Sistema Local de Gestión Ambiental en la Municipalidad Provincial de Huancayo	59
2.2.1.1.6. <i>Instituciones Ambientales que controlan la Contaminación Sonora en Perú</i>	61
a. Ministerio del Ambiente	61
b. Municipalidades Provinciales y Distritales.....	62

b.1. Saneamiento, Salubridad y Salud según la Ley Orgánica de Municipalidades	62
c. Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental.....	63
c.1. Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización – SINEFA ...	64
d. Ministerio de Salud	67
2.1.1.2. <i>Crítica a la O.M. N° 626 – MPH/CM que regula los Ruidos Molestos en la Zona Monumental Causados por Bocinas de Vehículos particulares y de Servicio Público de Competencia de LA Municipalidad Provincial de Huancayo.</i>	68
2.1.1.2.1. <i>Sobre el artículo primero</i>	71
2.1.1.2.2. <i>Sobre el artículo segundo</i>	72
2.1.1.2.3. <i>Sobre el artículo tercero</i>	75
2.1.1.2.4. <i>Sobre el artículo cuarto</i>	76
2.2.2. Prevención de la Contaminación Sonora de la Congestión Vehicular .	77
2.2.2.1. <i>Legislación Internacional</i>	77
2.2.2.1.1. <i>Declaración de Estocolmo de 1972</i>	77
2.2.2.1.2. <i>Declaración de Río de 1992</i>	78
2.2.2.1.3. <i>Programa 21</i>	79
2.2.2.2. <i>Legislación Nacional</i>	81
2.2.2.2.1. <i>Constitución Política del Perú del 1993</i>	81
a. Derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado	81
b. Política Ambiental.....	81
2.2.2.2.2. <i>Ley General del Ambiente N° 28611</i>	83
a. Objetivo de la Ley General del Ambiente	83
b. Ámbito de aplicación de la Ley General del Ambiente	84
c. Principios	84
c.1. Principio de Responsabilidad Ambiental	84

c.2. Principio de Sostenibilidad	86
c.3. Principio de Prevención.....	87
2.2.2.2.3. <i>Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental para el</i> <i>Ruido D.S. N° 085-2003-PCM</i>	92
a. Límites Máximos Permisibles	92
b. Artículo 12: De los Planes de Acción para la Prevención y Control de la Contaminación Sonora.....	94
c. Artículo 23: de las Municipalidades Provinciales	95
2.2.2.2.4. <i>Municipalidad Provincial de Huancayo</i>	96
a. Ordenanza Municipal N° 418-MPH/CM que regula la Supresión y Limitación de los Ruidos Nocivos y Molestos	96
b. Ordenanza Municipal N° 626-MPH/CM Que Regula Los Ruidos Molestos En La Zona Monumental Causados Por Bocinas De Vehículos Particulares Y De Servicio Público De Competencia De La Municipalidad Provincial De Huancayo	100
2.2.2.3. Contaminación Sonora Generada por la Congestión Vehicular ..	100
2.2.2.3.1. <i>Definición De Congestión Vehicular</i>	100
2.2.2.3.2. <i>Características Negativas Del Transporte Urbano Que</i> <i>Provocan La Congestión</i>	102
2.2.2.3.3. <i>Problemas Que Ocasionan la Congestión Vehicular</i>	104
2.2.2.3.4. Aspectos Preventivos Para Mejorar la Congestión Vehicular	105
a. Una Visión Renovada De Las Autoridades	105
b. Cambio Social Por Parte De Los Conductores	106
c. Mejorar el interés de la Sociedad Civil para mantener bajo control la Contaminación Sonora	107
d. Participación Ciudadana	107
2.3. Marco conceptual	109

Capítulo III: Metodología.....	111
3.1. Enfoque metodológico y postura epistemológica jurídica.....	111
3.2. Metodología paradigmática.....	112
3.3. Diseño del método paradigmático	113
3.3.1. Trayectoria metodológica.....	113
3.3.2. Escenario de estudio.	114
3.3.3. Caracterización de sujetos o fenómenos	114
3.3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	114
3.3.4.1. <i>Técnicas de recolección de datos.</i>	114
3.3.4.2. <i>Instrumentos de recolección de datos.</i>	114
3.3.5. Tratamiento de la información	115
3.3.6. Rigor científico	116
3.3.7. Consideraciones éticas	117
Capítulo IV: Resultados	118
4.1. Descripción de los resultados.....	118
4.1.1. Análisis descriptivo de resultados del objetivo uno.....	118
4.1.2. Análisis descriptivo de resultados del objetivo dos.	121
4.1.3. Análisis descriptivo de resultados del objetivo tres.	123
4.1.4. Análisis descriptivo de resultados del objetivo cuatro.	126
4.2. Contrastación de las hipótesis	130
4.2.1. Contrastación de la hipótesis uno.....	130
4.2.2. Contrastación de la hipótesis dos.	143
4.2.3. Contrastación de la hipótesis tres.....	147
4.2.4. Contrastación de la hipótesis cuatro.....	150
4.2.5. Contrastación de la hipótesis general.	153
4.3. Discusión de los resultados	154

4.4. Propuesta de mejora.....	161
CONCLUSIONES	173
RECOMENDACIONES	175
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	177
ANEXOS	184
Anexo 1: Matriz de consistencia	185
Anexo 2: Matriz de operacionalización de categorías.....	187
Anexo 3: Matriz de la operacionalización del instrumento	188
Anexo 4: Instrumento de recolección de datos	189
Anexo 5: Validación de expertos del instrumento	191
Anexo 6: Solicitud dirigida a la entidad donde recolectó los datos	191
Anexo 7: Documento de aceptación por parte de la entidad donde recolectará los datos	191
Anexo 8: Consentimiento o asentimiento informado de las personas encuestadas o entrevistadas.....	191
Anexo 9: Constancia de que se aplicó el instrumento de recolección de datos	191
Anexo 10: Evidencias fotográficas	191
Anexo 11: Declaración de autoría.....	192
Anexo 11: Declaración de autoría.....	193

Contenido de tablas

Tabla 1. Cuadro de infracciones y sanciones – ruidos molestos en la zona monumental.....	74
Tabla 2. Categorización de las zonas de sensibilidad acústica.....	166
Tabla 3. Categorización de zonas mixtas.....	166
Tabla 4. Cuadro de Sanciones por contaminación sonora ocasionada por el inadecuado uso del claxon de vehículos de servicio público y privado	171

Contenido de figuras

Figura 1. Comparación de la Medición de Ruido Ambiental en Horario de la Mañana año 2021.....	20
Figura 2. Comparación de la Medición de Ruido Ambiental en Horario de la Mañana año 2021.....	20
Figura 3. Proceso de evaluación de impacto ambiental.....	53
Figura 4. Niveles de funciones del Sistema Local de Gestión	58
Figura 5. Diagrama del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental – SINEFA	65
Figura 6. Cuadro de Nivel de Decibeles permitidos en la Provincia de Huancayo	76
Figura 7. Cuadro de Modelos y Formas de Prevención.....	91
Figura 8. Cuadro de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para el Ruido	93
Figura 9. Cuadro de DB permitidos de acuerdo a la zonificación en la Provincia de Huancayo.....	97
Figura 10. Mapa de los lugares donde se realizó el estudio de Monitoreo Ambiental del Ruido	101
Figura 11. Datos registrados del monitoreo en la zona comercial de Huancayo- Horario de mañana.....	101
Figura 12. Datos registrados del monitoreo en la zona comercial de Huancayo- Horario de tarde	102

Figura 13. Resultados del Estudio de Monitoreo de Ruido de la Zona Monumental de Huancayo	132
Figura 14. Contaminación sonora en la zona Monumental de Huancayo	133
Figura 15. Mapa de Ruido de la Zona Monumental de Huancayo	133
Figura 16. O.M. N° 684-MPH/CM - Áreas y Vías saturadas por congestión vehicular y contaminación ambiental en distrito de Huancayo	137
Figura 17. Resultados de la Medición de Ruido en la Zona Monumental de Huancayo.....	138
Figura 18. Resultados de la Medición de Ruido en la Zona Monumental de Huancayo.....	140
Figura 19. Identificación del problema de Contaminación Sonora en la Zona Monumental de Huancayo	140
Figura 20. Cuadro de problemática y acciones a realizar ante la Afectación de Ruido en la Zona Monumental de Huancayo	141

Resumen

La presente investigación tuvo como **objetivo general** analizar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en la O. M N.º 626-MPH/CM, de allí que, la **pregunta general** de investigación fue: ¿De qué manera se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en la O. M N.º 626-MPH/CM en el Perú?, por tal motivo, es que nuestra investigación guarda un **método de investigación** de enfoque metodológico y postura epistemológica jurídica, utilizando el método general denominado metodología paradigmática propositiva, asimismo como diseño del método tiene como escenario de estudio la O. M N.º 626-MPH/CM presenta como caracterización de sujetos a la O. M N.º 626-MPH/CM y la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular, los cuales fueron procesados mediante la argumentación jurídica a través de los instrumentos de recolección de datos como la ficha textual y de resumen que se obtengan de cada texto con información relevante. El **resultado** más importante fue que: Se concierne a las instituciones públicas encargadas de la “Fiscalización ambiental de ruido” en específico hacia los gobiernos locales a fin de que se elaboren mecanismo de prevención y fiscalización de la contaminación sonora. La **conclusión** más relevante fue que: Se identifico que la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en la O. M N.º 626-MPH/CM. Finalmente, la **recomendación** fue: Modificar la O. M N.º 626-MPH/CM.

Palabras clave: Principio de prevención, contaminación sonora, congestión vehicular, O. M N.º 626-MPH/CM, instrumentos de gestión ambiental y el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado.

Abstract

The general objective of this research was to analyze the way in which the prevention of noise pollution from vehicular congestion has been implemented in O.M. N° 626-MPH/CM, hence, the general research question was: How has the prevention of noise pollution from vehicular congestion been implemented in O.M. N° 626-MPH/CM in Peru? For this reason, our research keeps a research method focused on methodological and legal epistemological position, using the general method called propositional paradigmatic methodology, also as a design of the method it has as a study scenario the O. M. N° 626-MPH/CM, it presents as a characterization of subjects to the O. M. N°. 626-MPH/CM and the prevention of noise pollution from vehicular congestion, which were processed through legal argumentation through data collection instruments such as the textual and summary record obtained from each text with relevant information. The most important result was that: It concerns the public institutions in charge of the "environmental control of noise" specifically towards local governments in order to develop mechanisms for the prevention and control of noise pollution. The most relevant conclusion was that: It was identified that the prevention of noise pollution caused by vehicular congestion has not implemented any legislation in the O. M N°. 626-MPH/CM. Finally, the recommendation was: Modify the O. M. N° 626-MPH/CM.

Keywords: Prevention principle, noise pollution, vehicular congestion, O.M. |N°. 626-MPH/CM, environmental management instruments and the right to live in a healthy and balanced environment.

Introducción

La presente tesis lleva como **título**: “La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en la Ordenanza Municipal N.º 626-MPH/CM del Perú”, cuyo **propósito** fue modificar la O. M. N.º 626-MPH/CM de la Municipalidad Provincial de Huancayo porque no contiene el principio de prevención dispuesto por la Ley General Del Ambiente **a fin** de evitar ruidos nocivos producido por la congestión vehicular que vulnere el derecho a gozar de un ambiente sano y equilibrado para el desarrollo de la vida humana.

Asimismo, se utilizó la **metodología paradigmática** de la investigación propositiva, la cual consistió en interpretar los cuatro artículos de la O. M. N.º 626-MPH/CM, igualmente los textos doctrinarios versados en derecho ambiental; con la finalidad de analizar sus estructuras normativas, posteriormente se empleó la hermenéutica jurídica el cual analiza los textos legales como la Constitución Política del Perú de 1993, Ley General del Ambiente, Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental para el Ruido, entre otros; con el propósito de conocer los alcances de diversos conceptos y juicios jurídicos a someter en contraste con el mismo ordenamiento jurídico, por último se empleó la argumentación jurídica para llegar a teorizar las unidades temáticas, es decir, las categorías y sub categorías que se han puesto en análisis en la presente investigación.

Para lograr nuestro cometido, hemos decidido sistematizar la investigación en cuatro capítulos para una mejor comprensión de la tesis.

En el **capítulo primero** denominado determinación del problema se ha desarrollado el problema de la tesis; asimismo se ha consignado la descripción del problema, la delimitación, los objetivos, hipótesis, la justificación, el propósito, la importancia y las limitaciones de la tesis.

Así, el problema general fue: ¿De qué manera se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en la O. M. N.º 626-MPH/CM en el Perú?, luego el objetivo general fue: Analizar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en la O. M. N.º 626-MPH/CM en el Perú, mientras que la hipótesis fue: La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en la O. M. N.º 626-MPH/CM en el Perú.

Inmediatamente, en el **capítulo segundo** titulado marco teórico se desarrolló los antecedentes de la investigación. Así, hemos tenido un panorama general sobre el statu quo de nuestra investigación. Luego, se ha observado en el marco teórico el desarrollo de las bases teóricas sobre cada una de las categorías consignadas: Prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular y O. M. N.º 626-MPH/CM.

En el **capítulo tercero** denominado metodología, se explicó la forma en cómo se ha desarrollado el trabajo de tesis, teniendo como base fundamental el enfoque de investigación y la postura epistemológica jurídica que aplicó la investigación, la cual fue la del iuspositivismo, luego se tuvo que sustentar la metodología paradigmática, la cual hizo uso del tipo propositivo, es decir, del análisis estructural de las normas jurídicas, para luego describir el escenario de estudio, los sujetos a analizar, el rigor científico que tendrá como norte la tesis y, finalmente, la técnica utilizada que fue la del análisis documental, en el que se revisan documentos y se realizan fichas.

En el **cuarto capítulo** titulado resultados se sistematizó los datos y se ordenó el contenido clave (los puntos controversiales) didácticamente para poder iniciar la teorización de conceptos. Los resultados más destacados fueron:

- La Política Nacional del Ambiente al buscar “la calidad de vida de las personas” respetando el principio de desarrollo sostenible que podría llevarse a cabo a través de la prevención; que debe ser orientado en equilibrio con las actividades económicas productivas tales como el transporte (inadecuado uso del claxon) y la armonía ambiental.
- Al respecto, el Sistema Local de Gestión Ambiental establece que una de las funciones principales de las municipalidades se encuentra en la protección de la calidad de vida apropiada para el desarrollo humano, por lo cual tiene el deber de “prevenir los impactos ambientales negativos generados por las actividades humanas” ejerciendo esta facultad en base a las leyes, políticas y normas nacionales que integran el Sistema Nacional de Gestión Ambiental, dentro del cual se encuentra inmersa la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular que forma parte de la contaminación atmosférica.

- Con lo que concierne a las Instituciones Públicas encargadas de la “**fiscalización ambiental de ruido**” hacia los Gobiernos Locales a fin de que se elaboren mecanismos de prevención de la contaminación sonora, donde interviene el MINAM, OEFA y Ministerio de Salud (DIGESA). En este sentido su labor radica en verificar que las municipalidades cumplan con la elaboración del Plan Anual de Fiscalización Ambiental (PLANEFA) que debe ser presentado anual y oportunamente, asimismo debe vigilar que se realice la evaluación de programas de vigilancia en cuanto a la contaminación sonora y estudios de monitoreo de ruido, al concluir con la evaluación, los entes fiscalizadores deben realizar un informe anual de los resultados de la fiscalización a las municipalidades.
- Con relación a la Ley N.º 28611 - Ley General del Ambiente en su Artículo 24 contiene al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental y además a la Ley N.º 27446 – Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento que en su Artículo 5 contiene al ruido como uno de los criterios de protección ambiental. Por consiguiente, al ser leyes nacionales en relación al ambiente, los gobiernos locales tienen el deber de incluir como instrumento de gestión ambiental a la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA); que contiene dentro de ella al Estudio de Impacto Ambiental cuyo propósito radica en la “Prevención” por medio de la planificación y toma de decisiones para actuar ante un posible daño al ambiente; por tanto la MPH debe realizar un Estudio De Monitoreo de Impacto Ambiental de Ruido con frecuencia a fin de tomar acciones preventivas en relación a la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular.

Asimismo, con dicha información se contrastó cada hipótesis específica como la general, para luego discutir los resultados y generar una propuesta de mejora.

Finalmente, la tesis culmina con las **conclusiones y recomendaciones** a las que ha arribado la investigación.

Es deseo de las tesis, por el trabajo vertido, que la tesis pueda servir con fines académicos y de aplicación inmediata, para que nuestros legisladores puedan regularizar una situación que no se halla acorde a la lógica requerida.

Las autoras

Capítulo I: Determinación del problema

1.1. Descripción de la realidad problemática

En la actualidad, a nivel mundial existen diversos problemas ambientales a causa de las acciones del hombre, es por ello que uno de los problemas presentes es la contaminación ambiental que produce una afectación a la naturaleza; en este contexto producto de dicha contaminación ante el aumento de la necesidad de transportarse de un lugar a otro y el crecimiento demográfico principalmente en zonas urbanas se presenta como un problema ambiental “la contaminación sonora” que se manifiesta por medio de la emisión de ruidos nocivos que provocan problemas físicos y psicológicos en la salud de las personas, lo cual tiene como principal agente emisor a los vehículos motorizados que al aglomerarse generan congestión vehicular (por bocinas y exceso de volumen de música al interior del vehículo).

En nuestro país tenemos un sistema legal que protege el derecho fundamental a vivir en un ambiente sano y equilibrado que se encuentra prescrito en la Constitución Política del Perú de 1993 artículo 2 inciso 22. Así mismo la Ley General del Ambiente faculta como autoridad ambiental descentralizada a las Municipalidades Provinciales y Distritales a tomar acciones preventivas, de control, fiscalización y sanción frente a ruidos nocivos. Por consiguiente, surge la responsabilidad de regular las acciones preventivas en la normativa para conseguir el respeto del derecho a la tranquilidad de la población, el bienestar y el orden social preestablecido en armonía con el desarrollo del sistema vehicular y el derecho al ambiente sano y equilibrado libre de ruidos nocivos.

Además, existe un Estudio de Monitoreo Ambiental de Ruido realizado en la zona monumental del Distrito de Huancayo - 2021 (realizado en las intersecciones de la Av. Ferrocarril y Jr. Ica a las intersecciones de la Av. Ferrocarril y Jr. Angaraes), del cual como se puede apreciar que en las figuras 1 y 2 se exceden los límites máximo permisibles llegando como punto máximo a un 97.9 dB vulnerando lo establecido en el Estándar de Calidad para el Ruido de 70 dB. Asimismo, se concluyó que las principales fuentes emisoras de ruido son el parque automotor y el ruido del comercio ambulatorio.

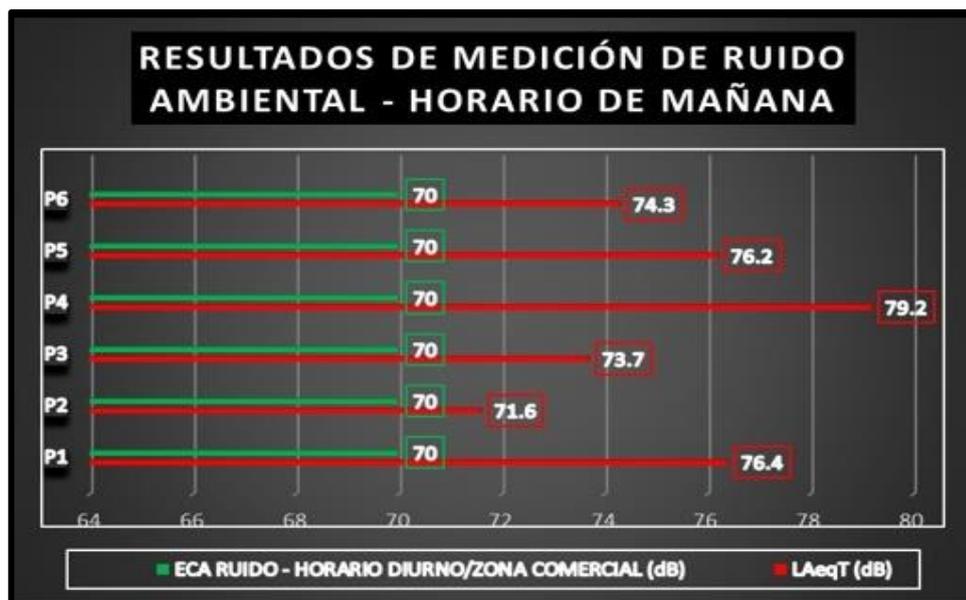


Figura 1. Comparación de la Medición de Ruido Ambiental en Horario de la Mañana año 2021

Fuente: Municipalidad Provincial de Huancayo (año 2021)

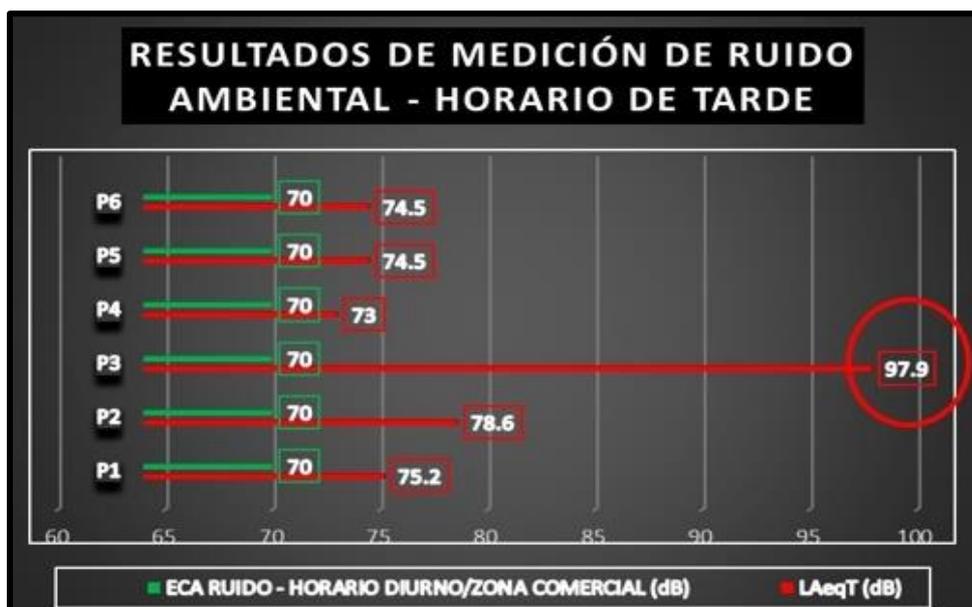


Figura 2. Comparación de la Medición de Ruido Ambiental en Horario de la Mañana año 2021

Fuente: Municipalidad Provincial de Huancayo (año 2021)

Acorde a lo manifestado y a las figuras observadas este panorama continúa aconteciendo en la zona monumental del distrito de Huancayo, ya que el parque automotor genera contaminación sonora a razón del inadecuado uso de bocinas de tránsito, entre otros, hecho que ocasiona la vulneración del derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado.

Por lo expuesto, se puede apreciar un alto índice de dB que superan lo permitido por ley y ocasiona perjuicio a la salud de la población. En la zona monumental del Distrito de Huancayo se encuentra una grande cantidad de vehículos motorizados que en hora punta genera un caótico escenario de contaminación sonora. Por tanto, es necesario implementar “medidas preventivas para evitar los ruidos nocivos y molestos”, pues ello implica una reformulación de aspectos sociales, políticos, económicos y vehiculares para lograr el equilibrio del desarrollo del transporte público y privado manteniendo un ambiente sin contaminación sonora.

Por lo cual, el diagnóstico del problema (o el problema en sí) se basa en que la Municipalidad Provincial de Huancayo emitió la Ordenanza Municipal N.º 626-MPH/CM la cual regula los ruidos molestos en la zona monumental causados por bocinas de vehículos particulares y servicio público, empero dicha medida normativa **no contempla en su contenido los aspectos preventivos de los ruidos molestos**, por consiguiente la repercusión negativa es que se expone a la población perjudicando su salud mientras la contaminación sonora se siga suscitando en la zona monumental, asimismo la falta de iniciativa acerca de educación vial a los transportistas genera que estos realicen conductas inadecuadas usando inapropiadamente el claxon en las carreteras al no respetar las señales de tránsito como lo establece la prohibición del uso de la bocina de tránsito.

De alguna manera, la legislación nos refiere como un mecanismo, de prevención, control, fiscalización y sanción al facultar a las Municipalidades Provinciales y distritales a realizar esta labor en supervisión de la OEFA (Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental) y la DIGESA (Dirección General de Salud Ambiental).

La figura de contaminación sonora dentro de nuestra investigación es de importancia porque al suceder vulnera el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado, el derecho a la salud y el derecho a la tranquilidad, por cuanto los altos niveles de decibeles de ruido a causa del parque automotor (congestión vehicular) reflejan una lamentable problemática que afecta la calidad de vida de la población huancaína y manifiesta la necesidad de fomentar la cultura del derecho ambiental

en base a la implementación de mecanismos jurídicos de prevención que garantice mantener bajo control el ruido nocivo en la zona monumental.

Por tanto, el pronóstico de la investigación (o repercusión negativa) es que mientras no se implementen mecanismos de prevención los ruidos nocivos ocasionados por la congestión vehicular seguirán perjudicando la salud de los pobladores afectando su desenvolvimiento en los diferentes actividades cotidianas (trabajo, estudios, hogar, etc.) y se continuara ocasionando desorden de los vehículos motorizados en la zona monumental del Distrito de Huancayo, lo que afecta en forma negativa la calidad de vida de los habitantes, el derecho a la tranquilidad y el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado.

A lo dicho, el control del pronóstico (o solución) que se ha planteado al respecto es necesario realizar la mejora de la normatividad vigente (Ordenanza Municipal N.º 626-MPH/CM), ya que tiene rango de ley dentro de su jurisdicción, a fin de implementar dentro de su articulado en lo que respecta la **prevención de la contaminación sonora** y con ello lograr el desarrollo sostenible a través de los siguientes mecanismos: en primer lugar establecer una visión renovada de las autoridades para que tomen medidas eficaces de planificación y administración para lograr un sistema vehicular eficiente lo que implica la mejora de vías de transporte y el fomentar la educación vial a los transportistas. En segundo lugar, promover el cambio social por parte de los conductores que radica en la mejora de actitud para brindar una mejor calidad del transporte público y respetar las señalizaciones de tránsito, por ende, es necesario que la Municipalidad Provincial de Huancayo realice operativos con el sonómetro para identificar a los agentes infractores. En tercer lugar, se propone mejorar el interés de la sociedad civil para mantener bajo control la contaminación sonora que implica el respeto del uso de los paraderos sin ocasionar desorden y por otro lado el fortalecimiento de la educación vial para preocuparse por este tema. Por último, fomentar la participación ciudadana para que las persona individuales o jurídicas (Organizaciones Ambientales o Colectivos) puedan apoyar a la toma de decisiones de mejorar el sistema vehicular a fin de prevenir la contaminación sonora.

De esa manera, los investigadores internacionales del tema a tratar han sido Erazo (2018), contaminación acústica causada por los medios de transporte,

perjudica el Derecho Constitucional del Buen Vivir de los residentes de la zona de Santa Clara del Distrito Metropolitano de Quito del 2015, el cual tuvo como propósito determinar la afectación del derecho constitucional del buen vivir por la contaminación acústica de los medios de transporte terrestre en el sector de Santa Clara de la ciudad de Quito. Por otro lado tenemos a Durand & Piriz (2021), Eficacia de la aplicabilidad de las normas para el control de la contaminación sonora en el Municipio de San José de Cúcuta- años 2019-2020, donde tiene como propósito determinar la eficacia que ha tenido la aplicabilidad de las normas para el control de la contaminación sonoras en el Municipio de San José de Cúcuta- años 2019-2020.

En el ámbito nacional se tiene a los investigadores del tema a tratar que han sido Ortega (2021), análisis de la Gestión Ambiental en la Municipalidad Metropolitana de Lima frente a la Contaminación Sonora con relación a los transeúntes del cercado de Lima, 2019, determinando el nivel de cumplimiento que tiene la Ordenanza Metropolitana N.º 1965-2016 MML con relación a la contaminación sonora en el Cercado de Lima en el 2019. Asimismo, tenemos a Ordoñez (2022), Derecho a un ambiente equilibrado sin contaminación sonora y PM10, que tiene como propósito proponer un plan de acción para el control, mitigación y educación prevención con respecto a la colusión sonora, con el objeto de cimentar políticas, tácticas y gestionar planes necesarios para no sobrepasar los ECA de ruido, de acuerdo con el artículo Art. 12 del Decreto Supremo N.º 085-2003-PCM, en el Distrito de la Banda de Shilcayo, Provincia y Departamento de San Martín.

Los autores antes citados no han investigado en cuanto a los aspectos preventivos de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular que deben contener las Ordenanzas emitidas por las Municipalidades Provinciales y Distritales en calidad de autoridades ambientales descentralizadas, por ello ninguno de ellos aborda la solución a esta problemática que implica una reformulación política, social, cultural, económica y del sistema vehicular.

De esa manera, tras haber entendido el contexto del problema formulamos la siguiente interrogante: ¿De qué manera se ha implementado la prevención de la

contaminación sonora de la congestión vehicular en la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú?

1.2. Delimitación del problema

1.2.1. Delimitación espacial.

La investigación se desarrolló bajo la jurisdicción de la O.M. N° 626 – MPH/CM que regula los ruidos molestos causados por bocinas de vehículos particulares y de servicio público de competencia de la Municipalidad Provincial de Huancayo, que comprende el ámbito de aplicación en Perú.

1.2.2. Delimitación temporal.

El periodo de delimitación de la investigación comprende al año 2021.

1.2.3. Delimitación conceptual.

En la delimitación conceptual abarcaremos términos y definiciones que estén relacionados con la O.M. N° 626 – MPH/CM y con la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular, datos recopilados por fuentes doctrinarias y normativas.

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema general.

- ¿De qué manera se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú?

1.3.2. Problemas específicos.

- ¿De qué manera ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo primero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú?
- ¿De qué manera ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo segundo de la O.M. N° 626- MPH/ CM en el Perú?
- ¿De qué manera ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo tercero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú?
- ¿De qué manera ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo cuarto de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú?

1.4. Justificación

1.4.1. Social.

En el distrito de Huancayo existen políticas ambientales (ordenanza municipal) referidas a la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular (O.M. N° 626-MPH/CM), sin embargo, a pesar de las disposiciones, mecanismos y lineamientos legales brindados por la Municipalidad Provincial de Huancayo, no se puede apreciar el aspecto “preventivo” en su normativa que provoca un escenario que no mantiene bajo control el ruido nocivo en la zona monumental.

Por tanto, el aporte social de nuestra investigación es contribuir con el aspecto preventivo en la O.M. N° 626.MPH/CM con la finalidad de respetar el derecho fundamental a vivir en un ambiente sano y equilibrado, la dignidad de la persona humana que es el fin del Estado y el principio de desarrollo sostenible para lograr un ambiente libre de ruidos nocivos y molestos.

1.4.2. Teórica.

En nuestros días, se tiene como uno de los problemas principales el aspecto ambiental del cual es el hombre quien ocasiona diversos tipos de contaminación, y en específico es la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular que provoca perjuicio en la salud de la población y altera el orden social preestablecido. Por otro lado, las autoridades ambientales se encuentran facultados para tomar acciones correspondientes porque cuentan con la capacidad de inteligencia y estrategia de proteger y conservar el medio ambiente; pero a pesar de las disposiciones normativas en relación a la contaminación sonora no se ejerce la adecuada prevención de la contaminación sonora prueba de ello son los caóticos escenarios de las principales avenidas saturadas de vehículos que emiten ruidos nocivos superando los dB permitidos en lugares urbanos.

Por último, no se puede continuar ignorando esta problemática que se presenta en nuestro alrededor, por lo cual el motivo y razón de la realización de esta investigación en la delimitación teórica es analizar los conocimientos doctrinarios y normativos en el ámbito del Derecho ambiental, el análisis de la Ley General del Ambiente, el Reglamento de Estándares Ambientales de la calidad ambiental para el ruido y la O.M. N° 418 – MPH/CM y la O.M. N° 626 – MPH/CM; y también se

obtendrá información del Estudio de Monitoreo de la Contaminación Sonora en el Distrito de Huancayo del año 2021. Por consiguiente, se desarrollará la fundamentación teórica a fin de que sirva de soporte a nuestra investigación.

1.4.3. Metodológica.

En el desarrollo de la investigación se aplicó el enfoque cualitativo lo cual implica el análisis teórico – jurídico acerca de normas internacionales, nacionales y locales de la política y gestión ambiental en materia de prevención de la contaminación sonora.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo general.

- Analizar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.

1.5.2. Objetivos específicos.

- Identificar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo primero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.
- Determinar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo segundo de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.
- Describir la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo tercero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.
- Examinar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo cuarto de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.

1.6. Hipótesis de la investigación

1.6.1. Hipótesis general.

- La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular **no ha implementado legislación alguna** en la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.

1.6.2. Hipótesis específicas.

- La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular **no ha implementado legislación alguna** en el artículo primero de la O.M. N° 626-MPH/CM en el Perú.
- La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular **no ha implementado legislación alguna** en el artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM en el Perú.
- La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular **no ha implementado legislación alguna** en el artículo tercero de la O.M. N° 626-MPH/CM en el Perú.
- La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular **no ha implementado legislación alguna** en el artículo cuarto de la O.M. N° 626-MPH/CM en el Perú.

1.6.3. Operacionalización de categorías.

Categorías	Sub-Categorías	Indicadores	Items	Escala instrumento
O.M. N° 626-MPH/CM	Artículo primero			
	Artículo segundo			
	Artículo tercero			
	Artículo cuarto			
Prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular	Constitución Política del Perú de 1993	Al ser una investigación cualitativa teórica jurídica de corte propositivo, se prescinde de indicadores, ítems y la escala de los instrumentos de recolección de datos, pues estas categorías solo se utilizan cuando se hace un trabajo de campo		
	Ley General del Ambiente N° 28611			
	Principio de Prevención			
	Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental para el Ruido D.S. N° 085-2003.PCM			
	O.M. N° 418-MPH/CM que regula la Supresión y			

	Limitación de Ruidos Nocivos y Molestos	
	Aspectos Preventivos para Mejorar la Congestión Vehicular	

La categoría 1: “O.M. N° 626-MPH/CM” se ha relacionado con la categoría 2: “Prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular” a fin de hacer surgir las preguntas específicas de la siguiente manera:

- **Primera pregunta específica:** Subcategoría 1 (Artículo primero) de la categoría 1 (O.M. N° 626-MPH/CM) + concepto jurídico 2 (Prevención de la Contaminación Sonora de la Congestión Vehicular)
- **Segunda pregunta específica:** Subcategoría 1 (Artículo segundo) de la categoría 1 (O.M. N° 626-MPH/CM) + concepto jurídico 2 (Prevención de la Contaminación Sonora de la Congestión Vehicular).
- **Tercera pregunta específica:** Subcategoría 1 (Artículo tercero) de la categoría 1 (O.M. N° 626-MPH/CM) + concepto jurídico 2 (Prevención de la Contaminación Sonora de la Congestión Vehicular).
- **Cuarta pregunta específica:** Subcategoría 1 (Artículo cuarto) de la categoría 1 (O.M. N° 626-MPH/CM) + concepto jurídico 2 (Prevención de la Contaminación Sonora de la Congestión Vehicular).

1.7. Propósito de la investigación

El propósito es mejorar la O.M. N° 626-MPH/CM con el objetivo de incorporar el aspecto preventivo acerca de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular en el distrito de Huancayo, que permita lograr un ambiente saludable, libre de ruidos dañinos y respetar el derecho a la tranquilidad de la persona humana.

1.8. Importancia de la investigación

Es fundamental debido a que en la actualidad no existe legalmente lineamientos y mecanismos locales acerca de la “prevención sonora ocasionada por la congestión vehicular” en el distrito de Huancayo, a pesar de la existencia de

normas nacionales que facultan a las municipalidades provinciales y distritales a tomar acciones para prevenir, controlar, fiscalizar y sancionar la emisión de ruido.

1.9. Limitaciones de la investigación

La limitación ha sido el atraso para obtener los Informes de Monitoreo Ambiental sobre Ruido remitidos por parte de la Municipalidad Provincial de Huancayo, ya que este es un documento importante para mostrar como evidencia la contaminación sonora en la zona monumental del Distrito de Huancayo.

Capítulo II: Marco teórico

2.1. Antecedentes

2.1.1. Nacionales.

Al respecto, se toma como referencia la tesis nacional titulada “Inaplicación de Ordenanza Municipal N° 022-2008 sobre contaminación sonora y vulneración del derecho a la tranquilidad, Chimbote, 2017”, por Loli (2019), sustentada en la ciudad de Chimbote para obtener el grado académico de maestro en derecho con mención en derecho constitucional y administrativo por la Universidad San Pedro, la cual tiene por **propósito** “determinar de qué manera la inaplicación de la Ordenanza Municipal N° 022-2008-MPS, sobre Contaminación Sonora vulnera el derecho a la tranquilidad, en la ciudad de Chimbote, durante el año 2017”. Esta investigación **tiene relación con nuestra tesis porque** realiza un análisis jurídico – social de la Ordenanza Municipal N° 022-2008-MP; en el ámbito de contaminación sonora dentro del cual como parte de su investigación examina su efecto “preventivo”, por tanto su análisis en general permitió establecer si existe vulneración del derecho a la tranquilidad de los ciudadanos de Chimbote, es por ello, que nuestra tesis busca que la normativa local en el distrito de Huancayo acerca de la regulación de contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular tenga carácter preventivo y no solo sancionatorio; la tesis llegó a las siguientes conclusiones:

- La no aplicación de la Ordenanza Municipal 022-2008-MPS sobre contaminación sonora vulnera el derecho a la tranquilidad de los ciudadanos en la ciudad de Chimbote, ya que permite la existencia de ruidos molestos proveniente de diferentes fuentes atentando contra este derecho.
- La aplicación deficiente de la norma no tiene un efecto disuasivo ni preventivo ya que como es de manifiesto la conducta de los infractores es reiterativo, siendo la causa probable lo leve de la sanción o el escaso o nulo control sobre el cumplimiento de dicha ordenanza.
- Existe una cultura del síndrome de acostumbramiento, que nos lleva a tener una conducta permisiva y tolerante ante la vulneración de nuestro derecho a la tranquilidad, que tiene como consecuencia que en un mediano plazo se produzcan enfermedades físicas y psicológicas.

- Los niveles de ruido encontrados superaron en un 100% los estándares de calidad ambiental previstos en el D. S. 085-2003-PCM. Resultado de la data recolectada, que efectivamente el tráfico vehicular influye en más de un 50% en la contaminación sonora, debiendo el otro 50% determinado por otras razones.

Finalmente, la tesis tiene la metodología del método inductivo – deductivo, análisis – síntesis, hermenéutico y exegético. Los instrumentos y fuentes de investigación utilizados fueron la observación, la estadística, la encuesta y el análisis documental; por lo cual el interesado puede observar en las referencias bibliográficas el link pertinente para cerciorar y contrastar que lo que afirmamos es cierto.

Asimismo, otro referente de tesis nacional es la titulada “Fiscalización ambiental de contaminación sonora para garantizar el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado en el distrito de Yarinacocha ,durante el periodo 2016 – 2017”, por Cárdenas, Gonzales & Pacheco (2019), sustentada en la ciudad de Pucallpa para optar el título profesional de abogado por la Universidad Nacional de Ucayali, la cual tiene como **propósito** “determinar si se realizó acciones de fiscalización ambiental de contaminación sonora para garantizar el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado, en el distrito de Yarinacocha, durante el periodo 2016 – 2017”. Esta investigación se relaciona con nuestra tesis porque a nivel nacional otras municipalidades como la Municipalidad Distrital de Yarinacocha tienen la deficiencia de no contar con un plan de prevención y fiscalización ambiental en relación a la contaminación sonora, lo cual tiene similitud con nuestra tesis ya que la Municipalidad Provincial de Huancayo no cuenta con un plan de prevención de contaminación sonora ocasionado por la congestión vehicular; la tesis llegó a las siguientes conclusiones:

- El cumplimiento de la Municipalidad Distrital de Yarinacocha respecto a las acciones de fiscalización ambiental de contaminación sonora para garantizar el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado, en el distrito de Yarinacocha, durante el periodo 2016 – 2017, no es satisfactorio, dado que no se ejecutó conforme se establece en la normativa vigente.

- Queda demostrado que, al carecer la Municipalidad Distrital de Yarinacocha de un plan de prevención y control de la contaminación sonora, no ha programado las actividades de evaluación a realizar en su distrito, para conocer los sectores donde se genera la problemática de contaminación sonora.
- Finalmente, la Municipalidad Distrital de Yarinacocha en el periodo 2016 y 2017 carecía de los (05) instrumentos y equipos de medición necesarios para la fiscalización ambiental en materia de contaminación sonora.

Para concluir, la tesis tiene la metodología del método descriptivo. Las técnicas que se aplicó fueron la encuesta y la entrevista. El instrumento utilizado fue el cuestionario; por lo cual el interesado puede observar en las referencias bibliográficas el link pertinente para cerciorar y contrastar que lo que afirmamos es cierto.

También, encontramos en el ámbito nacional la tesis titulada “Contaminación sonora urbana frente al derecho a vivir en un ambiente saludable en el distrito de San Borja, 2018”, por Alva (2020), sustentada en la ciudad de Lima para optar el título profesional de abogado por la Universidad Alas Peruanas, la cual tiene como **propósito** “Determinar la afectación que genera la contaminación sonora al derecho a vivir en un ambiente saludable, en el distrito de San Borja, 2018”. Esta investigación se relaciona con nuestra tesis porque tiene concatenación con la contaminación sonora que vulnera el derecho fundamental a vivir en un ambiente adecuado y saludable, por cuanto este derecho otorga las bases del marco legal y nacional para el cumplimiento de la regulación ambiental, y la finalidad que tenemos con nuestro trabajo es mejorar la regulación en el ámbito preventivo de la normativa local en el distrito de Huancayo en base a la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular; la tesis llegó a las siguientes conclusiones:

- En cuanto a la contaminación sonora urbana se evidencia que en el distrito de San Borja el derecho fundamental a vivir en un ambiente adecuado y saludable está siendo afectado y transgredido, sin embargo, existe marco legal general y nacional, como la Ley General del Medio Ambiente y la creación del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (...), que debe ser desarrollada de manera efectiva en cooperación con los gobiernos

regionales y locales. (...) también, se han establecido lineamientos ambientales para las funciones de supervisión y fiscalización del incumplimiento de normas ambientales en relación al ruido, (...) que son desarrolladas por entes supervisores como lo son la OEFA, las EFAS y las Municipalidades (...).

- En cuanto a los límites máximos permisibles, la Política Nacional Ambiental con la participación de los actores estatales y gestores municipales, quienes son los encargados de establecer estrategias y lineamientos para regular estos límites máximos permisibles respecto al ruido en zonas urbanas involucrando la gestión ambiental pública como privada. También, deben aprobar ordenanzas municipales dirigidas a regular y controlar la contaminación sonora urbana tomando en cuenta los indicadores y monitoreo para así evitar que se siga vulnerando el derecho a vivir en un ambiente adecuado.
- (...) También es necesario informar y sensibilizar a la población sobre este problema ambiental, no solo a través de las Municipalidades, ya que instituciones como los colegios, los centros de trabajo, las organizaciones sin fines de lucro en materia ambiental deben participar de manera mancomunada en las campañas de concientización la cual deberá estar dirigida a trabajadores, estudiantes, amas de casa y en general a la población, para que se conviertan en actores directos en el control y la prevención.

En suma, la tesis tiene el tipo de investigación básica de nivel de investigación descriptivo y utilizó la metodología del método inductivo. El instrumento utilizado fue la guía de entrevista; por lo cual el interesado puede observar en las referencias bibliográficas el link pertinente para cerciorar y contrastar que lo que afirmamos es cierto.

Además, otra tesis en el ámbito nacional es titulada “Análisis de la Gestión Ambiental en la Municipalidad Metropolitana de Lima frente a la Contaminación Sonora con relación a los transeúntes del cercado de Lima, 2019”, por Ortega (2021), sustentada en la ciudad de Lima para optar el título profesional de abogado por la Universidad Privada del Norte, la cual tiene como **propósito** “determinar el nivel de cumplimiento que tiene la Ordenanza Metropolitana N° 1965- 2016 MML

con relación a la contaminación sonora en el Cercado de Lima (2019)”. Esta investigación se relaciona con nuestra tesis debido a que la contaminación sonora vulnera el derecho constitucional a vivir en un ambiente sano objeto que es materia de investigación porque afecta a la salud de los transeúntes, y la finalidad que tenemos con nuestro trabajo es establecer medidas preventivas legales que permita mantener bajo control los ruidos nocivos en el distrito de Huancayo salvaguardando el derecho a la tranquilidad de los transeúntes, la tesis llegó a las siguientes conclusiones:

- (...), esta dejadez de la autoridad municipal trae como consecuencia, el vulnerar el derecho a la salud de los transeúntes del cercado de Lima, al exponerlos y afectarlos de manera constante al ruido nocivo existente en el ambiente de la zona estudiada, ya que los efectos colaterales en los transeúntes pueden ser desde afecciones auditivas hasta irreversibles enfermedades medicas o psicológicas en el mediano a largo plazo.
- (...) se evidencia con total claridad, que la contaminación sonora vulnera un derecho constitucional, como el derecho a la salud, dicho derecho humano está establecido de manera implícita en el artículo 2° num. 22 de la Constitución Política del Perú, donde el Estado peruano no cumple con respetar nuestra constitución, las leyes internas y los tratados internacionales sobre el tema ambiental en discusión.
- (...) la ordenanza metropolitana demuestra un nivel de poco cumplimiento del control y prevención de la contaminación sonora en el Cercado de Lima, está por una mala gestión ambiental, ya que no cuenta la Municipalidad Metropolitana de Lima con un plan de acción concreto y esto finalmente, ocasione efectos colaterales, como daños en la salud en los transeúntes del Cercado de Lima.

Para concluir, la tesis tiene la metodología del método descriptivo y explicativo. Las técnicas fueron la observación, la encuesta y entrevista. Los instrumentos de recolección de datos utilizados fueron videos, audios, jurisprudencia, etc., por lo cual el interesado puede observar en las referencias bibliográficas el link pertinente para cerciorar y contrastar que lo que afirmamos es cierto.

Por su parte, se toma como referencia la tesis nacional titulada “Derecho a un ambiente equilibrado sin contaminación sonora y PM_{10} , en el distrito de La Banda de Shilcayo, 2021”, por Ordoñez (2022), sustentada en la ciudad de Tarapoto para obtener el grado académico de doctor en derecho por la Universidad Cesar Vallejo, la cual tiene como **propósito** “proponer un plan de acción para el control, mitigación y educación prevención con respecto a la polución sonora, con el objeto de cimentar políticas, tácticas y gestionar planes necesarios para no sobrepasar los ECA de ruido, de acuerdo con el Art. 12 del Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, en el distrito de la Banda de Shilcayo, provincia y departamento de San Martín”. Esta investigación se relaciona con nuestra tesis porque mediante el análisis de los resultados de monitoreo de material particulado emitido por el PM_{10} se determinó que el parque vehicular es el principal fuente emisor de ruidos y este escenario vulnera el derecho a un ambiente equilibrado en ruido y por ende también afecta el derecho a la salud de los pobladores, y en cuanto a nuestra investigación tenemos por finalidad implementar normas preventivas locales para alcanzar que las personas cuenten con una ambiente sano y equilibrado libre de ruido nocivo y por consiguiente se respete su derecho a la salud, la tesis llegó a las siguientes conclusiones:

- En el contexto de contaminación sonora, **la población del distrito de La Banda de Shilcayo no cumple con el ejercicio del derecho a un ambiente equilibrado en ruido**, existe un promedio de 84.55 durante el día y 83.05 dB durante la noche respectivamente; el 100% de la población experimenta 82,45 dB durante el día, 85.15 dB durante la noche, estos datos distan con los ECA ruido que son 70 dB para el día y 60 dB en la noche, todo indica que los resultados son ocasionados por el parque vehicular de este distrito en horas punta como son las 07:00; 12:00; 13:00; 18:00 y 19:00 horas.
- En cuanto al impacto de la salud por la presencia de ruidos, **el 66% de la población afirman sentir incomodidad generado el ruido** y manifiestan el interés en que exista control a los vehículos motorizados en horarios punta o críticos por parte de las autoridades, además, **el 67% de los profesionales de la salud** conjuntamente con el especialista ambiental **mencionaron que el ruido tiene influencia con la aparición del estrés y otras**

complicaciones nerviosas y, el responsable ambiental del gobierno local informo que no cuentan con un instrumento de control y prevención de ruidos, **el 78% de la población ha sido diagnosticada con alguna enfermedad producido por el ruido.**

- (...) más del 60% de la población manifiesta su incomodidad y al mismo tiempo su resignación con el ruido generado del lugar, empero, muestran apatía para defender este derecho tan importante, los pobladores desconocen que sus derechos vienen siendo vulnerados en más del 100% de los ECA ruido, entonces el Estado, como único responsable de hacer cumplir este derecho debe buscar los mecanismos políticos y económicos con las estrategias correctas para hacer cumplir este derecho fundamental al cual todos debemos tener acceso.

Por último, la tesis tiene la metodología básica de diseño no experimental y transectorial o transversal descriptiva y explicativo. Las técnicas fueron la observación directa, observación participante, observación cuantitativa y observación cualitativa. Los instrumentos de recolección de datos utilizados fueron guía de entrevista a profesionales de la salud, guía de entrevista a funcionarios del gobierno local, guía de encuesta, ficha de registro de PM₁₀ y ficha de resúmenes de registro, por lo cual el interesado puede observar en las referencias bibliográficas el link pertinente para cerciorar y contrastar que lo que afirmamos es cierto.

2.1.2. Internacionales.

Como investigación internacional se tiene el trabajo titulado “Contaminación acústica y su influencia en la calidad de vida de los ciudadanos de Loja y la Intervención del Trabajador Social”, por Castañeda (2018), sustentada en la ciudad de Loja – Ecuador, para optar el grado de licenciada en Trabajo Social por la Universidad Nacional de Loja, el **propósito** de este trabajo es “contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las y los ciudadanos del Barrio Central mediante estrategias info-recreativas que involucren a instituciones públicas y privadas para la creación de conciencia crítica respecto a la contaminación acústica”. Así este trabajo **se relaciona con la nuestra investigación**, porque busca generar una propuesta de acción preventiva para lograr una conciencia crítica en la población sobre contaminación acústica y por ende garantizar una mejora en la

calidad de vida, de igual manera poder comparar los aspectos preventivos legales de nuestra investigación que proponemos como parte de educación a la ciudadanía (educación vial); las conclusiones de dicha investigación fueron las siguientes:

- La calidad de vida en el Barrio Central de la ciudad de Loja está siendo afectada por el ruido al generar conflictos de uso, consecuencias económicas y daños a la salud; principalmente en factores **físicos** como sordera y migraña (21%); **psico-emocionales** derivados del estrés (17%), irritabilidad (14%), mal humor (13%), ansiedad (10%) y trastornos de la personalidad; **sociales** al ser el detonante de agresividad (9%) , pérdida de concentración (9%), perturbación del sueño, descanso y relajación (6%) e ira (1%); y en el **ambiente** afecta a la biodiversidad; disminuyendo el desempeño en actividades cotidianas, educativas y laborales.
- La ciudadanía haciendo uso de su derecho de participación en la creación de planes, programas y proyectos sugieren que para disminuir la contaminación acústica en el Barrio Central de la parroquia urbana El Sagrario de la ciudad de Loja, se realice charlas de educación ambiental, difusión de información en medios de comunicación, entrega de volantes y trípticos, las cuales constan en la propuesta de acción preventiva denominada “Mejorar la calidad de vida implica la disminución del ruido”, donde se involucra a instituciones públicas y privadas para que sean participes y corresponsables de actividades recreativo-informativas como charlas, paseos acústicos, elaboración de carteleras, pinturas y entrevistas en medios de comunicación, a fin de contribuir a mejoramiento de la calidad de vida de las y los ciudadanos.

En suma, la tesis tiene el diseño de investigación de campo, documental – bibliográfica y experimental y los niveles de investigación se basa en lo exploratorio, descriptivo, correlacional y explicativo, y el método usado fue el método científico. Las técnicas empleadas fueron la encuesta y la entrevista estructurada. Los instrumentos utilizados fueron el cuestionario y la guía de entrevista; por lo cual el interesado puede observar en las referencias bibliográficas el link pertinente para cerciorar y contrastar que lo que afirmamos es cierto.

Como siguiente tesis internacional tenemos el artículo titulado “La protección frente a la contaminación acústica. El ruido como agresión en la jurisprudencia y legislación europeas”, por Aldaz (2018), realizada en Murcia – España para optar el grado de doctor por la Universidad de Murcia, con el **propósito** de “establecer la reglamentación de la actividad contaminante de ruido, buscando el control de la contaminación en origen con vistas a eliminarla o, de no ser posible, reducirla al mínimo ”; con esta investigación lo que nos trae a **relación con nuestro tema de tesis** es el vínculo con el ruido por medio del estudio de la legislación internacional (legislación europea), para favorecer el intercambio, difusión y comparación de datos sobre la exposición al ruido y permita tomar medidas que faciliten el diseño de una estrategia común, de igual manera poder comparar que nuestra intención es establecer medidas preventivas legales que también tengan como finalidad buscar un diseño de estrategia común en contra del ruido, de esa manera las conclusiones fueron:

- (...) Cada ordenamiento presenta una dispar naturaleza y razón de ser y de ello se deriva el diseño de un sistema diverso para el control y la fiscalización de la actuación de los Estados que la última instancia repercuten en un diferente tratamiento de esta problemática contemplando sus distintas perspectivas.
- Ni en la redacción original del Convenio de Roma ni en los sucesivos protocolos aprobados a posteriori se contempla mención alguna que incorpore un derecho general específico relativo al medio ambiente en general o acústico en particular. (...)
- Se evidencia en definitiva la necesidad de una reglamentación sustantiva que incorpore contenidos sobre los niveles mínimos de calidad ambiental o máximos de contaminación acústica exigibles y que vincule estos índices a la evaluación previa. Esto posibilitaría la impugnación de actividades, proyectos y programas por cuestiones sustantivas incluso antes de su autorización, (...)

Para finalizar, la tesis carece de una metodología, por lo cual el interesado puede observar en las referencias bibliográficas el link pertinente para cerciorar y contrastar que lo que afirmamos es cierto.

Asimismo, como investigación internacional encontramos a la tesis denominada “Contaminación Acústica causada por los medios de transporte, perjudica el Derecho Constitucional del Buen Vivir de los residentes de la zona de Santa Clara del Distrito Metropolitano de Quito del 2015”, por Erazo (2018), realizada en Quito – Ecuador, para optar el título profesional de Abogado por la Universidad Central del Ecuador, con el **propósito** de “determinar la afectación del derecho constitucional del buen vivir, por la contaminación acústica de los medios de transporte terrestre en el sector de Santa Clara de la ciudad de Quito”; con esta investigación lo que nos trae a **relación con nuestro tema de tesis** es que la contaminación acústica causada por los medios de transporte terrestre es un problema que afecta al medio ambiente ya que el excesivo ruido perjudica la salud de los habitantes, por medio de la reflexión en la búsqueda de establecer medidas preventivas para combatir la contaminación acústica, de igual manera tiene similitud con nuestra investigación porque el sistema de transporte en el distrito de Huancayo ocasiona contaminación sonora y por medio de la reglamentación de prevención buscamos un ambiente sano y equilibrado, de esa manera las conclusiones fueron:

- (...) la contaminación acústica de los medios de transporte se da en especial en las grandes urbes que se encuentran superpobladas como es el caso del Distrito Metropolitano de Quito, esta contaminación se da de manera directa o indirecta ya que todos contribuimos a la generación de la contaminación de ruido ambiental.
- Se concluye que en nuestra legislación existen algunas normas de protección en cuanto a la contaminación acústica, pero casi nunca se aplican, por lo que se deben divulgar por medios escritos masivos para que las personas afectadas puedan reclamar sus derechos.
- (...) el Distrito Metropolitano de Quito debe crear parámetros de disminución de ruido de los medios de traspotación terrestre a través de los Dispositivos electrónicos (radio, pitos, sirenas), a través de un manual, en el que se establezca las condiciones adecuadas para la ciudadanía.

Finalmente, la tesis tiene como Metodología el método científico, histórico y exegético. Las técnicas empleadas fueron el fichaje bibliográfico y fichaje

nemotécnico. Los instrumentos utilizados fueron fichas de recopilación bibliográfica, fichas de observación, registros documentales y el cuestionario; por lo cual el interesado puede observar en las referencias bibliográficas el link pertinente para cerciorar y contrastar que lo que afirmamos es cierto.

Otro antecedente internacional que encontramos es la tesis denominada “Contaminación acústica por ruido en la Ciudadela Brisas de Procarsa – Durán generado por industria aledaña al sector”, por Lozano & García (2020), realizada en Guayaquil – Ecuador, para optar el título profesional de Ingeniero Industrial por la Universidad Politécnica Salesiana Ecuador, la investigación tiene como **propósito** “determinar las fuentes de emisor acústico y los niveles de ruido producidos por la empresa aledaña, mediante monitoreos de ruido ambiental en las estaciones de la zona de estudio, para minimizar el impacto del ruido generado hacia la ciudadela Brisas de Procarsa”. Así el trabajo **se relaciona con la nuestra** porque mediante el estudio técnico de la contaminación sonora se llegó a demostrar que la fuente emisora de ruidos son los vehículos vía terrestre, en ese sentido se sugiere una norma que ejerza mayor control, y respecto a nuestra investigación desarrolla el análisis jurídico de la normatividad acerca de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular; de esa manera las conclusiones fueron:

- La contaminación por ruido es, entre las diversas formas de contaminación, la más fácil de generar y más difícil de controlar (...) los transportes de carga pesada también influyen mucho sobre los resultados obtenidos en las mediciones de ruido (...) sin embargo falta elaborar estudios a fondo que muestren la relación entre la contaminación acústica por ruido y posibles alteraciones en la salud en la población de la ciudadela, tanto física como psicológica (...).
- (...) Es necesario tomar conciencia sobre los efectos que el ruido puede ocasionar en la salud de las personas expuestas, así como la forma de prevenir la generación de ruido, dicha información debe ser difundida entre los moradores. Se establece que el origen del ruido se debe especialmente al crecimiento de industrias en el sector, esta sección influye mucho en el ruido presente en la ciudadela, debido a sus procesos y al tránsito rutinario

de transportes de carga pesada. Por ello, debe regir un mayor control en el cumplimiento de las normas en materia. (...).

Por último, la tesis tiene como Metodología de Medición el método residual y específico. Las técnicas e instrumentos utilizados fueron el sonómetro, calibrador acústico, termohigrómetro, barómetro, anemómetro y encuesta; por lo cual el interesado puede observar en las referencias bibliográficas el link pertinente para cerciorar y contrastar que lo que afirmamos es cierto.

Para concluir, como antecedente internacional se tomó como referencia a la tesis titulada “Eficacia de la Aplicabilidad de las Normas para el control de la Contaminación Sonora en el Municipio de San José de Cúcuta, años 2019 – 2020”, por Durán & Piriz (2021), realizada en San José de Cúcuta – Colombia, para optar el título profesional de Abogado por la Universidad Libre de Colombia, con el **propósito** de “determinar la eficacia que ha tenido la aplicabilidad de las normas para el control de la contaminación sonora en el Municipio de San José de Cúcuta, año 2019 - 2020”; con esta investigación lo que nos trae a **relación con nuestro tema de tesis** es el análisis de la aplicación de normas que determinan la prevención, el control y sanción en el distrito de San José de Cúcuta en relación a la contaminación sonora, de igual manera tiene similitud con nuestra investigación porque haremos un análisis de las normas internacionales, nacionales y locales a fin de establecer una normatividad adecuada para contrarrestar el ruido donde prime la prevención para evitar el daño ambiental, de esa manera las conclusiones fueron:

- El Estado Colombiano, ha implementado una serie de normatividades y disposiciones legales en el paso del tiempo, para erradicar los temas relacionados a la afectación del medio ambiente, pero a pesar de sus intentos de controlar la contaminación sonora han tenido sus complicaciones, por ende, el respectivo trabajo busca analizar que alcance o que cumplimiento ha conseguido específicamente en el municipio de San José de Cúcuta en los periodos 2019 – 2020, en cuanto, a la prevención y control frente a las fuentes generadoras de ruido conforme sus normativas vigentes.
- (...), las fuentes de ruido móviles existentes en el municipio son en total 16 fuentes móviles; por otra parte, se tienen en las zonas críticas un registro de contaminación sonora, ubicada en la zona céntrica, el malecón, la zona

industrial y el costado oriental en el municipio de San José de Cúcuta, y finalmente En los valores de emisión de ruido, cada sector se encuentra clasificado, de la siguiente forma en sector A. tranquilidad y silencio; sector B. tranquilidad y ruido moderado; sector C. ruido intermedio restringido; sector D. zona suburbana o rural de tranquilidad y ruido moderado.

Para finalizar, la tesis tiene como Metodología el método cualitativo de tipo de investigación analítico - descriptivo. La investigación carece de técnicas e instrumentos; por lo cual el interesado puede observar en las referencias bibliográficas el link pertinente para cerciorar y contrastar que lo que afirmamos es cierto.

2.2. Bases teóricas de la investigación

2.2.1. Ordenanza Municipal N.º 626 MPH/CM

2.2.1.1. Nociones generales

2.2.1.1.1. Derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado

A diario el ser humano realiza actividades para satisfacer sus necesidades, ya sean culturales, sociales, económicas, etc. dichas actividades se devuelven en un determinado medio el cual se denomina “ambiente”. Por consiguiente, para dar inicio con el análisis de este derecho es necesario entender que es ambiente, el cual comprende lo natural (físico – elementos naturales) y el conjunto de elementos que se interrelacionan con el hombre (calidad de vida, cultura, social y ordenamiento de territorio). Asimismo, en nuestro país el Tribunal Constitucional (en adelante TC) se pronunció respecto a este término, que de acuerdo al fundamento 6 del Expediente N° 0018-2001-AI/TC nos manifiesta:

El **ambiente** se entiende (...) como un conjunto de elementos que interactúan entre si (...) elementos naturales vivientes o inanimados - sociales y culturales (...). Por dicha razón, es objeto de protección jurídica y forma parte del bagaje de la tutela de los derechos humanos (...). [el resaltado es nuestro]

Dentro de este contexto citamos al TC por la importancia de sus pronunciamientos jurídicos en este caso abarcando la conceptualización del término “**ambiente**”, pero es necesario tomar en consideración que cuando se hace mención

que el ambiente es objeto de **protección jurídica**, se comprende que implica el respeto, la protección y la conservación del medio, con el objetivo de mantener un ambiente de calidad para el desarrollo de la vida del hombre; este fin doctrinario queda solo escrito en la norma más no se práctica en nuestro país, lugar donde se puede observar diversas problemáticas ambientales, a consecuencia de la escases de preocupación por parte de las autoridades encargadas de buscar soluciones para dichos problemas como el caso de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular, problema actual que afecta al ser humano en su desarrollo y al medio donde se desenvuelve.

Por otro lado, respecto a ambiente se señala que:

(...) también se designa a todos los sistemas posibles donde se integran los organismos vivos, no solo al sistema humano sino a los demás elementos físicos, químicos y biológicos, por lo que es necesario conservarlo puesto que conforma el medio en el que desarrolla la vida (...). (Andía & Andía, 2016, p.37)

Puede conceptualizarse que, el término “ambiente” en el ámbito antropogénico, está constituido por el medio donde se desarrolla el hombre en sus diferentes facetas (relaciones sociales, actividades económicas, culturales, etc.) y en el ámbito físico, comprende los elementos de origen natural tales como el agua, aire, sub suelo y diversidad biológica. Ambos aspectos, necesarios a fin de que se desarrolle la vida del hombre.

Desarrollado este término, nos involucramos más en el ámbito jurídico, puesto que es menester señalar la relación entre el ambiente y el derecho, del cual nace el termino de “derecho ambiental” al cual se concibe como:

(...) rama del Derecho que se caracteriza por ser una disciplina síntesis, porque se orienta a tutelar las condiciones que permite asegurar la vida y la continuidad de la misma en base a reglas y principios generales del derecho (...). (Alegre, 2010, p. 1)

En Perú, nuestro sistema legal no ha dejado de lado esta diciplina, sino que desde el siglo pasado los legisladores incluyeron el derecho a gozar de un ambiente sano y equilibrado mostrando preocupación por el desarrollo de la vida y su interrelación con el ambiente. Es por ello, que se remite como antecedente a la

Constitución Política del Perú de 1979 que es su artículo 123 textualmente mencionaba:

Todos tienen el derecho de habitar en un ambiente saludable, ecológicamente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida y la preservación del paisaje y la naturaleza.

Todos tienen el deber de conservar dicho ambiente. Es obligación del Estado prevenir y controlar la contaminación ambiental.

Entonces, se afirma que la razón de ser de este artículo está direccionado desde una **concepción antropocéntrica vinculado a la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad**, como fin supremo de la sociedad y del Estado. De dicha figura, de la Constitución Política del Perú de 1979 se rescata lo detallado en su redacción en la norma, que nos establece de una manera más completa el derecho a vivir en un ambiente sano. En cuanto, se ciñe al tema de investigación nos explica de una manera íntegra la obligación del Estado de prevenir la contaminación ambiental, problema que hasta la actualidad sigue aquejando a la sociedad.

En nuestra actual Constitución Política de 1993 tiene como referente emblemático el otorgar el título de derecho fundamental a esta figura, el cual es una buena medida para buscar la eficaz calidad del ambiente y determinar la protección de la calidad de vida del hombre, que lógicamente está vinculada con el desarrollo humano, hecho que se manifiesta a través del artículo 2 inciso 22, disponiendo que toda persona tiene derecho a: “A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida”.

Ello implica, que el objetivo del “derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado” tiene como finalidad el desarrollo de la vida humana a través de gozar de un ambiente equilibrado y gozar de un ambiente adecuado, para lo cual, se requiere el disgregar estos conceptos que de acuerdo a (Alegre, 2010, p. 3):

- Gozar: Disfrute, acceso a poder contar con algo, en busca de un ambiente jurídicamente protegido.
- Equilibrado y Adecuado: Conjunto de elementos, factores y recursos susceptibles de afectar el desarrollo de la vida.

Tras lo dicho, se entiende que el “derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado” conlleva a la protección del ambiente donde se desarrolla el hombre, que busca la calidad de vida del ser humano por el que se le faculta usar, disfrutar o contemplar un ambiente ligado al derecho a la dignidad humana. Por otro lado, cuando se refiere a “ambiente jurídicamente protegido” estamos hablando de un interés público que se desarrolla en dos ámbitos: individual y transgeneracional (principio de desarrollo sostenible), sin embargo, en nuestro país atravesamos una crisis de falta de cultura ambiental a raíz de las conductas inadecuadas y la falta de preocupación del hombre por el ambiente, como es el caso de la congestión vehicular.

En otro punto, desarrollamos los aspectos esenciales que comprende este derecho como es su tutela jurídica, su naturaleza y carácter, como se manifiesta en lo siguiente:

(...) tiene como tutela jurídica el derecho a vivir en un ambiente apropiado para el desarrollo de la vida asociado a los sistemas naturales y sociales (...). En cuanto, a la naturaleza de la norma se reconoce a este derecho como social y de tercera generación (...). Y es de doble carácter, el primero subjetivo desde un punto de vista individual y colectivo situando a la persona a requerir una prestación del Estado (...), y de carácter objetivo porque el Estado debe enmarcar un sistema jurídico orientado a la protección del ambiente en relación con la Política Nacional del Ambiente (...). (Alegre, 2010, pp. 11 – 14)

En otras palabras, se entiende de la tutela jurídica que al referirse a “sistemas sociales” está vinculado a lo cultural, relaciones sociales y aspiraciones socioeconómicas, que en cuanto nos concierne involucra la cultura ambiental y la responsabilidad ambiental de las empresas en base a la economía social de mercado como es el caso de las empresas de transporte público. Por otro lado, acerca de su naturaleza jurídica cabe señalar que la Constitución Política del Perú de 1993 lo establece como derecho fundamental asociado a la vida y a la dignidad del ser humano. Y, por último, sobre su doble carácter en su condición subjetivo este derecho debe generar, recuperar y garantizar la calidad del ambiente para el desarrollo de la vida humana en dimensiones públicas y transgeneracionales; y en

su condición objetiva este “sistema jurídico” debe desempeñarse a través de la elaboración de planes, estrategias y proyectos en relación al cuidado del ambiente.

Desarrollado este derecho afirmamos que en relación con el tema de investigación es el Estado quien debe diseñar políticas preventivas en defensa de los posibles daños ambientales como es la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular, por cuanto se ha explicado este derecho tiene un alcance individual y colectivo que afecta no solo a la generación presente sino también a las generaciones futuras.

2.2.1.1.2. Gestión Ambiental

Para analizar la figura de “gestión ambiental”, primero se debe comprender el término gestión, el cual se entiende como el organizar y dirigir un sistema para lograr el funcionamiento adecuado de un propósito trazado.

Una vez comprendido el término gestión es importante hacer la precisión que la sociedad se encuentra en la necesidad de reestablecer y preservar los recursos ambientales del Estado, con la finalidad de satisfacer sus necesidades como seres humanos y velando por los intereses de las generaciones futuras. A raíz de este panorama surge la gestión ambiental una figura indispensable para la administración ambiental en un Estado, cuyo respaldo jurídico lo encontramos en nuestro país prescrito en el artículo 13° de la Ley General del Ambiente N° 28611 (en adelante LGA). Por consiguiente, según Andía y Andía (2016) manifiesta:

(...) es un proceso orientado a administrar, planificar, evaluar y monitorear con la mayor eficiencia posible los recursos ambientales existentes en un determinado territorio, buscando mejorar la calidad de vida de sus habitantes, dentro de un enfoque de desarrollo sostenible (...). (p.19)

Y, por otro lado, Lamadrid (2011) refiere al termino gestión ambiental como un: “(...) conjunto de actividades humanas que tiene por objeto el ordenamiento del ambiente (...)”. (p. 177)

Ahora bien, nuestra postura respecto a la gestión ambiental se entiende como un conjunto de procedimientos (principios, normas técnicas, procesos y actividades) que buscan la correcta administración de los recursos ambientales con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes respetando los aspectos sociales, económicos y culturales en el enfoque de desarrollo sostenible.

Entendida esta figura, es relevante abarcar los principios doctrinarios que refiere el autor en base a gestión ambiental, el cual se enfoca a la prevención sobre dos puntos (Andía & Andía, 2016, p. 20):

- Priorización de mecanismos e instrumentos de prevención (...).
- Complementariedad entre los instrumentos de incentivo y sanción preponderando la eficacia, eficiencia y la prevención del mejoramiento continuo del desempeño ambiental.

Dado estos principios, se estima que la priorización de mecanismos es ambigua y la complementariedad entre los instrumentos de incentivo y sanción carece de aplicación por los órganos competentes como los gobiernos regionales y locales, como el caso materia de investigación la Ordenanza Municipal (en adelante O. M.) de Huancayo N° 626 que regula los ruidos nocivos y molestos en la zona monumental causados por bocinas de vehículos particulares y de servicio público de competencia de la Municipalidad Provincial de Huancayo, que no contiene en su normativa aspectos preventivos y solo especifica los aspectos sancionatorios.

La competencia de la gestión ambiental es un trabajo descentralizado, que compone no solo al gobierno central Ministerio del Ambiente (en adelante MINAM), sino que se encuentran inmersos los gobiernos regionales y municipalidades.

Los sujetos que intervienen en la gestión ambiental adquieren una especial consideración, puesto que ellos desempeñan roles y responsabilidades determinadas para cada sector inmerso a los aspectos ambientales. De acuerdo a ello, Foy (2018) explica: “(...) que el eje a partir del cual se ordenan los diversos sujetos sociales (sociedad civil), serán estos quienes empezarán a adquirir un mayor protagonismo en el que hacer ambiental y ya no solo el Estado (...).” (p. 449).

En tal sentido, los sujetos se encuentran divididos bajo una percepción plurisubjetiva, donde está presente el Estado, a través de sus políticas ambientales (toma de decisiones y orientaciones), la administración ambiental (estructuras institucionales y competencias) y la sociedad civil compuesto por sujetos sociales como: pequeñas empresas, vecinos, comuneros, etc.

En definitiva, lo concerniente a gestión ambiental es indispensable porque todo el procedimiento debe ser compartido entre el Estado y la sociedad civil para

alcanzar la transformación y cumplir con los objetivos trazados así lograr el cometido que es el bienestar de las personas que se desarrollan en el ambiente y estas puedan satisfacer sus necesidades en base a la aplicación a sus pilares los cuales son la política, normativa (derecho) y administración ambiental, así mismo en el marco la aplicación de sus principios por los órganos competentes resaltando la prevención para evitar daños ambientales.

2.2.1.1.3. Política Nacional del Ambiente

Ante la preocupación de la preservación y conservación del ambiente el Estado determina una serie de lineamientos compuesto por diversas normativas jerárquicas que parte de la Constitución Política del Perú de 1993 en su artículo 67, donde refiere que: “El Estado determina la Política Nacional del Ambiente (...)”

Del cual inferimos que el Estado busca enfrentar las problemáticas ambientales fomentando conductas responsables con el medio ambiente a nivel individual y colectivo, a través de la creación de mecanismos administrativos y jurisdiccionales que permitan a los ciudadanos la defensa de su derecho a un ambiente sano y equilibrado.

Teniendo como base lo antes mencionado la Política Nacional del Ambiente figura que también se encuentra prescrita en el Art. 8 de la LGA, los autores Andia & Andia (2016) señalan que:

(...) es el conjunto de lineamientos, objetivos, estrategias, metas, programas e instrumentos de carácter público, que tiene como propósito definir y orientar el accionar de las entidades del gobierno nacional, regional, local, sector privado y de la sociedad civil, en materia ambiental.

En otras palabras, la Política Nacional del Ambiente es un conjunto de acciones y reglas que están diseñadas para lograr un eficiente ordenamiento jurídico respecto al ambiente, asimismo estas coadyuvan a las autoridades pertinentes a tomar decisiones para la solución de conflictos socioambientales.

También, es necesario explorar la información de los objetivos, ya que nos brindaran directrices de lo que se pretende lograr con la Política Nacional del Ambiente, así como de quien la conduce y coordina con las demás entidades de competencia ambiental. Por ello, (Andia & Andia, 2016, p.91) hace mención que:

(...) su objetivo es mejorar la calidad de vida de las personas (...) con ecosistemas viables y funcionales respetando el desarrollo sostenible a través de la prevención (...) y conservación de una manera responsable (...) respetando los derechos fundamentales de la persona.

(...) es dirigido por el Ministerio del Ambiente (en adelante MINAM) quien coordina con las entidades de competencia a nivel nacional, regional y local, así como del sector privado y la sociedad civil (...).

Comprendemos que su objetivo al referir “calidad de vida” también enfoca el cuidado del ambiente mediante la “prevención” que debe ser orientado en equilibrio con las actividades económicas productivas (por ejemplo: el transporte) y la armonía ambiental. Además, la política ambiental dirigida por el MINAM coadyuva a los gobiernos locales a incluir en su agenda planes ambientales, no solo mediante la interposición de sanciones (multas), sino mediante la realización de acciones necesarias que eviten daños en el ambiente y la educación de sus pobladores (sociedad civil) en defensa de la preservación ambiental y desarrollo sostenible.

Desde la perspectiva de la sociedad civil, esta se desenvuelve en diferentes aspectos uno de ellos es el sector empresarial, cuya base radica en la economía social de mercado la cual tiene relación con la Política Nacional del Ambiente, como se advierte:

(...) el régimen económico (...) de economía social de mercado da libre iniciativa privada (...) donde garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa (...) por lo que no puede obviarse los aspectos ambientales, como la conservación del ambiente y desarrollo sostenible (...). (Lamadrid, 2011, p. 187)

La relación de la Política Nacional del Ambiente y el régimen económico consta de que la economía social de mercado el cual orienta el desarrollo de nuestro país puede ejercer con libertad en aspectos como comercio, trabajo, empresa e industria, pero bajo el límite del “respeto al ambiente” a través de su conservación. En caso del distrito de Huancayo, el sector transporte compuesto por buses, colectivos y vehículos privados pueden ejercer estas libertades, pero deben respetar y velar por la preservación del ambiente evitando la emisión de ruidos nocivos y

molestos que causan perjuicio a la población y alteran el orden social preestablecido (equilibrio del hombre con el ambiente).

Después de lo analizado consideramos que la Política Nacional Ambiental tiene la obligación de instruir a los gobiernos regionales y locales a crear instrumentos para el manejo de los conflictos socioambientales y a sus servidores públicos a ejecutarlos. Y respecto a este punto en caso de la Municipalidad Provincial de Huancayo alegamos que la O.M. N° 626 MPH/CM carece de un diseño preventivo para combatir la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular, que es una exigencia expresa de la Política Nacional Ambiental, ya que se busca mejorar la calidad de vida de las personas en tiempo presente y futuro.

2.2.1.1.4. Instrumentos de Gestión Ambiental

Para lograr la efectividad de la Política Nacional Ambiental es necesario adoptar una serie de mecanismos que se encarguen de cumplir con el Sistema de Gestión Ambiental, denominados “Instrumentos de Gestión Ambiental” que se encuentran prescritos en el artículo 16° de la LGA. Ante ello, el autor (Lamadrid, 2011, p. 189) doctrinariamente menciona que estos:

(...) se constituyen por medios operativos diseñados, normados y aplicados con carácter funcional o complementario para efectivizar el cumplimiento de la Política Nacional Ambiental y normas ambientales (...) contiene también los plazos, cronograma de inversiones ambientales, programas y compromisos (...).

De ello, se entiende que el carácter instrumental de la Política Ambiental requiere la elaboración de dispositivos políticos y jurídicos, para atender los problemas ambientales; de modo que cuando el autor nos señala los plazos, cronogramas, programas y compromisos constituyen una especie de medios para alcanzar los objetivos perseguidos por la Política Nacional Ambiental.

Es importante destacar como un punto referente al tema de “prevención” que la propia LGA hace referencia a ello dentro de los tipos de Instrumentos de Gestión Ambiental (en adelante IGA), en concordancia el autor Foy (2018, p. 470) nos manifiesta sobre la clasificación del IGA, según su función lo siguiente: “Prevención: v.g. Evaluación de impacto ambiental.”

Por ende, la LGA se pronuncia estableciendo como mecanismo de prevención a la “**Evaluación de Impacto Ambiental**”, dispositivo que debe ser utilizado para las entidades con competencia correspondiente a este tema, sin embargo, es menester mencionar que existen otros instrumentos que ayudan a la política ambiental, esos son: zonificación ecológica económica, acondicionamiento territorial y desarrollo urbano, estándares de calidad ambiental y los límites máximos permisibles (en adelante ECA – LMP), estudios de impacto ambiental, programas de adecuación y manejo ambiental (en adelante PAMA), planes de cierre de actividades, planes de descontaminación y pasivos ambientales, sistema nacional de información ambiental, instrumentos económicos, medidas de promoción y servidumbre ambiental; de tal suerte que, el más importante vendría a ser el de “Evaluación de Impacto Ambiental”, el cual explicaremos a continuación.

a. Evaluación de Impacto Ambiental

La Evaluación de Impacto Ambiental, en la actualidad es un problema a nivel global que radica en la necesidad de su realización, para ello es necesario conocer que se entiende por “impacto ambiental”, del cual según Lamadrid (2011, p .227): “(...) puede ser definido como una alteración significativa en el ambiente debido a actividades antrópicas vinculadas habitualmente a proyectos económicos y productivos (...)”; por consiguiente, cuando hablamos de Impacto en el Ambiente quiere decir que involucra una pérdida, peligro de un recurso o calidad de vida del ser humano, que generen riesgos sobre el ambiente (por ejemplo: la contaminación sonora).

En efecto, uno de los grandes problemas en relación al crecimiento económico, la convivencia armoniosa de la población y la preservación de los recursos naturales puede traer como consecuencia posibles daños ambientales con efectos negativos inmersos a los aspectos antes mencionados. Por lo tanto, la Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante EIA) es un instrumento que surge para resolver estos problemas, el cual es: “(...) un procedimiento jurídico – administrativo que tiene por objeto la identificación, predicción e interpretación de los impactos ambientales que un proyecto o actividad humana produciría (...) así como la prevención y valoración de los mismos (...)” (Lamadrid, 2011, p. 229).

En tanto, la “**Evaluación de Impacto Ambiental**” es un conjunto de sistemas jurídicos y administrativos que incluyen proyectos, planes, programas y acciones normativas en relación a aspectos culturales y socioeconómicos en el ambiente. Es importante resaltar que su propósito radica en la “prevención” por medio de la planificación y toma de decisiones para actuar ante un posible daño en el ambiente.

Además, en relación a la contaminación sonora, esta se encuentra en concordancia en lo prescrito por la Ley N° 27446 – Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento, que en su artículo 5 literal b contiene como uno de los “Criterios de Protección Ambiental” lo siguiente: “La protección de la calidad ambiental, (...) a la incidencia que pueda producir el ruido (...)”; por consiguiente la contaminación sonora emitida por sus distintas fuentes de emisión (parlantes, amplificadores, megáfono, equipos de sonido, silbatos, claxon de vehículos, etc.), es objeto de protección ambiental que amerita que se tomen acciones para la prevención de ruido nocivo y su posterior fiscalización.

b. Estudios de Impacto Ambiental

Para solucionar posibles impactos negativos y anticiparse a ellos surge la necesidad de realizar un esfuerzo técnico que evalúe los efectos ambientales y socioeconómicos negativos, estamos hablando de los **Estudios de Impacto Ambiental** (en adelante EsIA), el cual es:

(...) es un estudio técnico (...) (de evaluación, descripción y determinación de impactos de los aspectos físicos (...) sociales económicos y culturales) está destinado a predecir (...) las consecuencias o efectos ambientales que puede causar sobre la calidad de vida del hombre y su entorno. (Andía & Andía, 2016, p. 198)

A lo expresado, comentamos que el “**Estudio de Impacto Ambiental**” al ser técnico es interdisciplinario por tanto permitirá prever los riesgos directos e indirectos, indicando las medidas de prevención y control de los efectos ambientales. Tal es el caso en concreto del distrito de Huancayo, que para realizar un mayor análisis de la contaminación sonora se requiere de un Estudio de Monitoreo de Impacto Ambiental de Ruido para el cual se hace uso de instrumentos técnicos (sonómetro) que son manipulados por ingenieros ambientales; dicho

estudio debe hacerse con frecuencia y regularidad para tomar acciones preventivas en relación a la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular.

Ahora bien, para exigir el pronunciamiento de la autoridad u organismo competente en materia ambiental se recurre a la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante DIA), por consiguiente, este documento es el que:

(...) determina los efectos ambientales previsibles, (...) la conveniencia o no de realizar un proyecto, y de ser favorable en qué condiciones debe realizarse la protección del medio ambiente y recursos naturales (...) tomando como base el Estudio de Impacto Ambiental, cuya finalidad radica en obtener la Certificación Ambiental. (Andía & Andía, 2016, p.199)

En tal sentido, el objeto de la DIA consiste en la evaluación de la viabilidad de proyectos, analizando las condiciones favorables, así como los aspectos preventivos para evitar daños y proteger el ambiente y sus recursos naturales de los impactos negativos.

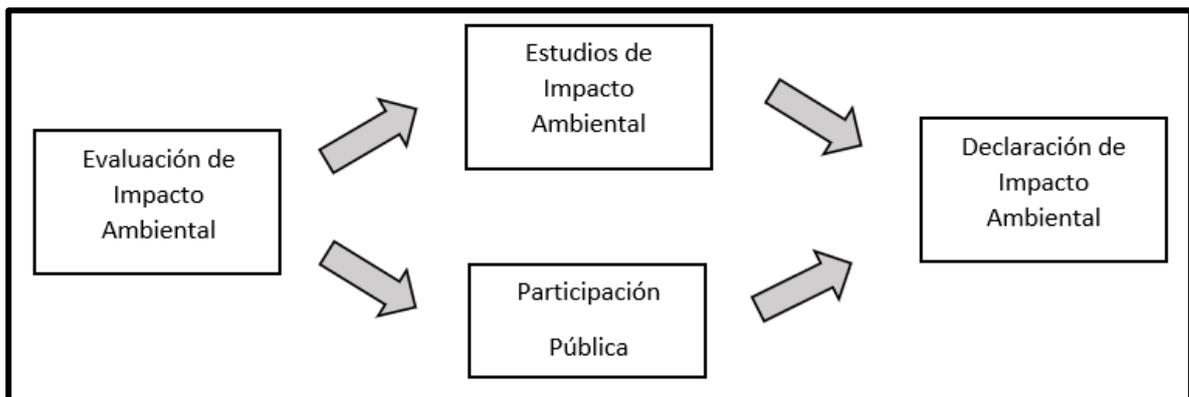


Figura 3. Proceso de evaluación de impacto ambiental

Fuente: Andía y Andía (2016, p. 195)

Enfatizamos, que en la actualidad los problemas ambientales no solo abarcan temas de minería, tala ilegal, deforestación, etc., sino que también una causa importante deviene de la contaminación que se origina en las fuentes urbanas como la contaminación sonora, visual, etc. En concreto, el sector transporte es una de las problemáticas ambientales que aqueja al desenvolvimiento del ser humano, este a su vez cuenta con normas de participación y fiscalización, así como las normas técnicas que ha sido explicado con el EIA y los límites máximos permisibles (en adelante LMP). No obstante, nuestra crítica está dirigida a las autoridades

ambientales competentes (MINAM, gobiernos regionales y locales) las cuales se niegan a exigir a sus administrados el EIA y fomentar la participación ciudadana.

b.1. Estudio de Monitoreo de Ruido

Conforme, al ruido nocivo que resulta ser incomodo y hasta perjudicial en la salud de los transeúntes proveniente de la densidad de la congestión vehicular, que afecta negativamente la calidad de vida de las personas y que expone el desarrollo de las actividades cotidianas por ejemplo el mantener una simple conversación por escuchar el ruido incesante de las bocinas. De ello; en el ámbito urbano lamentablemente conlleva a considerar una ciudad como “ruidosa” producto del deficiente planeamiento del transporte.

Ante este escenario, se emplea como un **mecanismo de prevención de contaminación sonora** el Instrumento de Gestión Ambiental Local de “**Estudio de Monitoreo de Ruido**” cuya finalidad de acuerdo a Pérez & Fernández (2019, p.71) es:

(...) conocer y evaluar cualitativa y cuantitativamente los niveles de ruido generados por los establecimientos que se dedican a las actividades rutinarias (...), lo que permitirá adicionalmente evaluar el cumplimiento que hacen del D.S. N° 085-2003-PCM, del 24/10/2003, Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido.

En el marco del Estudio del Monitoreo de Ruido es imprescindible que se lleve a cabo por las municipalidades distritales y provinciales como un medio preventivo, asimismo permitirá examinar el cumplimiento en el ámbito jurídico del Reglamento ECA de ruido y otras normativas concordantes, y para finalizar en el ámbito técnico (uso del sonómetro) estimará los niveles de ruido que determinarán la existencia de contaminación sonora en un lugar específico.

Ahora bien, como marco normativo del Estudio de Monitoreo de Ruido, este instrumento ambiental encuentra sustento legal en el:

- Artículo 2° de la Constitución Política del Perú de 1993, “Derecho Fundamental a vivir en un Ambiente Sano y Equilibrado”.

- Artículo 194° de la Constitución Política del Perú de 1993, acerca de las “Municipalidades Provinciales y Distritales”.
- Artículo I del Título Preliminar de la Ley N° 28611 – Ley General del Ambiente, acerca de que “Toda persona tiene derecho 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”.
- Artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades, acerca de la “Autonomía de las Municipalidades”.
- Artículo 80° numeral 3.4 de la Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades, acerca del deber de “Fiscalizar y controlar la emisión de ruidos y demás elementos contaminantes de la atmosfera y del ambiente”.
- Título III, capítulo 1, artículo 16° del D.S. N° 085-2003-PCM – Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido, acerca de la “Aplicación de sanciones por parte de los Municipios”

Conforme, a lo señalado anteriormente y en concordancia normativa en el ámbito local de la Municipalidad Provincial de Huancayo

- Título III, capítulo I, Artículo 27° de la O.M. 265-MPH/CM – Ordenanza del Sistema Local de Gestión Ambiental de la Provincia de Huancayo, concerniente a la “Gestión Ambiental en los IGA”
- Título III, capítulo I, Artículo 30° de la O.M. 265-MPH/CM – Ordenanza del Sistema Local de Gestión Ambiental de la Provincia de Huancayo, concerniente a los “Instrumentos de Gestión Ambiental”.
- Artículo 3° de la O.M. 548-MPH/CM – Ordenanza que aprueba el Reglamento de Aplicación de Infracciones y Sanciones Administrativas – RAISA de la Municipalidad Provincial de Huancayo, concerniente a las “Sanciones Administrativas Aplicables”.

2.2.1.1.5. *Administración Ambiental*

En nuestra administración ambiental encontramos las competencias a través del gobierno nacional, regional y local denominados “autoridades ambientales”. A raíz de ello, el concepto de administración ambiental de acuerdo a Lamadrid (2011, pp. 251 – 252): “(...) constituye el marco institucional del Estado encargado de ejecutar las políticas ambientales y de velar por el cumplimiento de la normativa ambiental (...)”. En tanto, cuando el autor denomina “ejecución de las políticas ambientales” estas se llevan a cabo a través de una organización, que es la “administración ambiental” el que se compone básicamente de la descentralización de dicha organización a través del gobierno nacional, regional y local (autoridades político-administrativas); las cuales desempeñan su labor por medio de sus funciones y participación en el sistema ambiental, asimismo está incluida la participación ciudadana que es importante para una eficiente gestión ambiental.

a. Sistema Nacional de Gestión Ambiental

De Acuerdo, a la normativa sobre la Gestión Ambiental menciona que toda entidad ya sea pública o privada tiene la obligación de tomar acciones que contenga aspectos relativos a los impactos, magnitud y ubicación del ambiente, dicha organización es denominada “Sistema Nacional de Gestión Ambiental (en adelante SNGA) que se constituye sobre:

(...) la base de instituciones estatales, órganos y oficinas de los Ministerios, organismos públicos descentralizados e instituciones públicas a nivel nacional, regional y local, que tenga competencias-funciones sobre el ambiente y recursos naturales donde cuenten con la participación del sector privado y la sociedad civil (...). (Lamadrid, 2011, p.255)

Para la interpretación de dicho concepto es importante comprender que el SNGA es una estructura organizacional que ejerce responsabilidades y prácticas para el desarrollo y revisión de la política ambiental y de los recursos naturales. Y quienes tienen el deber de ejecutarla son las entidades públicas y privadas a nivel nacional, regional y local de competencia ambiental; también está inmerso el sector privado y la sociedad civil.

No olvidemos, que la finalidad del SNGA se encuentra en el art. 3 de la Ley N° 28245 Reglamento de la Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental,

cuyo objeto es la orientación, integración, coordinación, supervisión, evaluación y la garantía de aplicar las políticas destinadas para la preservación-conservación del ambiente y uso adecuado de los recursos naturales.

Otro punto relevante del SNGA, son las funciones y roles de la gestión ambiental, conforme lo prescrito en el art 6° de la Ley N° 28245 que brinda cuatro niveles aplicables a nivel nacional, regional y local. En particular, para el tema de investigación que tiene mayor relación con el Nivel IV, donde expresa que es el: “Encargado de la ejecución y control de: políticas, instrumentos y acciones ambientales.”

Por tanto, las funciones y roles del SNGA son para las entidades públicas nacionales y descentralizadas donde se hace mención a la “ejecución y control” que implica a las políticas e instrumentos ambientales compuestos por normas, planes, agendas y programas en el que también participan el sector privado y sociedad civil.

De manera específica, la MPH como autoridad ambiental descentralizada y en cumplimiento de la “ejecución y control del Nivel IV” del SNGA debe de aplicar las políticas, instrumentos y realizar las acciones ambientales necesarias para la toma de decisiones de conflictos ambientales como es la problemática de contaminación sonora, asimismo otros implicados en este rol son el sector privado compuesto por las empresas de transporte público que debe respetar la normativa nacional y local sobre la regulación de ruidos nocivos y molestos en el distrito de Huancayo; por último la sociedad civil debe vigilar la labor de la autoridad ambiental ejerciendo su derecho de participación ciudadana.

b. Sistema Local de Gestión Ambiental

En el contexto de los gobiernos regionales y municipales se tiene como punto de partida el desarrollo de capacidades y el establecer un proceso ordenado de transferencia de funciones ambientales, con la finalidad de evitar problemas de competencia entre los sectores ambientales. En específico, se manifiesta que el gobierno municipal:

(...) está relacionado al ámbito urbano y rural donde existe funciones de política de planificación y normativa. Asimismo, tiene la responsabilidad de regular ambientalmente las fuentes móviles de contaminación atmosférica

(vehículos automotores) y controlar el ruido urbano. (Lamadrid, 2011, pp. 279 – 280)

Una de las funciones principales de los gobiernos locales (Municipalidades) radica en la prevención y fiscalización de la contaminación, como bien señala el autor “la contaminación atmosférica” forma parte de los problemas ambientales, en este sentido encontramos a la contaminación sonora producida por la congestión vehicular en la zona monumental del distrito de Huancayo. Por consiguiente, es obligación de la MPH velar por la erradicación de este tipo de contaminación, asimismo crear propuestas y plantear alternativas de solución aplicando las políticas e instrumentos ambientales en materia de ruido.

Como se ha expresado en líneas anteriores, el Sistema Local de Gestión Ambiental se compone por la siguiente estructura:

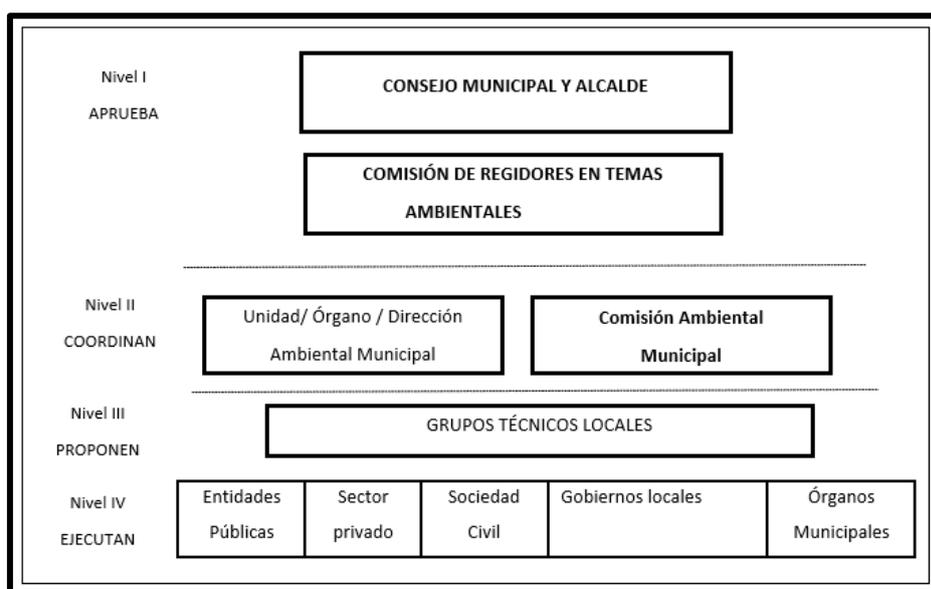


Figura 4. Niveles de funciones del Sistema Local de Gestión

Fuente: Andía y Andía (2016, p. 83)

Al concluir este tema, se establece que los gobiernos municipales están ligados a funciones específicas como “prevención de los impactos ambientales negativos generados por las actividades humanas” ejerciendo sobre la base de las leyes políticas y normas nacionales, teniendo como principal objetivo el logro de una calidad de vida apropiada para el desarrollo humano.

b.1. Desarrollo del Sistema Local de Gestión
Ambiental en la Municipalidad
Provincial de Huancayo

La MPH en desarrollo de la aplicación del sistema local de gestión ambiental crea las siguientes ordenanzas:

- La Comisión Ambiental de la MPH estipulado en la O.M. N° 215– MPH/CM (2004).
- Sistema Local de la Gestión Ambiental bajo lo prescrito en la O.M. N° 265- MPH/CM (2005).
- La Política para el afianzamiento de la Gestión Ambiental Municipal y la Promoción del Desarrollo Sostenible Local O.M. N° 266 – MPH/CM (2005).

De acuerdo a lo señalado la MPH en concordancia a la aplicación de la Ley N° 28245 dispuso las bases de su Sistema Local de Gestión Ambiental, cuya finalidad es la aplicación de la política ambiental orientada a la promoción del desarrollo sostenible y el fortalecimiento de las capacidades de gestión conforme a sus atribuciones y competencias ambientales, de acuerdo a lo señalado en el artículo 1 de la O.M. N° 265-MPH/CM.

Con respecto, a la aplicación de los Instrumentos de Gestión Ambiental en el artículo 30 literal g (O.M. N° 265-MPH/CM) nos señala: “(...) formula y ejecuta acciones, planes y programas de prevención de contaminación ambiental (...) aplicando los criterios establecidos por la autoridad regional o nacional”, asimismo en su artículo 31 (O.M. N° 265-MPH/CM) sobre los instrumentos de gestión priorizados nos menciona que:

La Comisión Ambiental Municipal, sin perjuicio del principio de prevención y precaución da prioridad a los objetivos de la gestión ambiental local, en función de los problemas y potencialidades ambientales identificados en el Plan de Desarrollo integrado de la provincia y en el diagnóstico ambiental provincial (...).

Dentro del cual en específico en el Plan Estratégico Institucional de la MPH para el periodo 2019 – 2022, en el capítulo III acerca de los objetivos estratégicos institucionales se encuentra mejorar el: **“Servicio de Transporte y Tránsito de la**

Provincia” a cargo de la Gerencia de Tránsito y Transporte; y como acciones estratégicas para mejorar este objetivo son:

- **Ordenamiento Integral de Transporte Público en beneficio de la Provincia;** a nuestro juicio podemos visualizar que en la zona monumental y comercial del distrito Huancayo “El Ordenamiento Integral de Transporte” no se ha concretado hasta la fecha debido a que principalmente los conductores de combis, buses y colectivos se aglomeran en puntos céntricos con la finalidad de captar pasajeros no respetando las señalizaciones de tránsito causando **“congestión vehicular”**.
- **Seguridad Vial Integral en beneficio de la Población de la Provincia,** según nuestro punto de vista acerca de “Seguridad Vial Integral” tiene estrecha relación con la señalización de tránsito en el distrito de Huancayo, que conlleva a una problemática de **“falta de mantenimiento de las señalizaciones de tránsito”** principalmente de los semáforos, pistas y veredas como el caso de las señalizaciones cebra, de borde, de flechas, carril y paso de nivel; causas por las cuales los conductores no respetan las reglas de tránsito.
- **Red Vial Vehicular y Peatonal implementado en la Provincia;** a nuestro entender la **“Red Vial Vehicular y Peatonal”** se incumple, porque de acuerdo al criterio discrecional de la MPH no se pone a disposición de los conductores los metros lineales de las vías adecuadas con las señalizaciones de tránsito apropiadas, complicando esta problemática con la instalación de las ciclovías que reducen los carriles de circulación del transporte vehicular ocasionando desafortunadamente accidentes de tránsito.

A manera de conclusión, el desarrollo del Sistema Local de Gestión Ambiental en la MPH muestra ser **deficiente**, pues tal como se explicó hasta la actualidad los objetivos estratégicos institucionales en relación al transporte y tránsito **no han resuelto sus problemas** y por el contrario surgen nuevas problemáticas ambientales. Por otro lado, en el desarrollo del Plan Estratégico Institucional (2019 – 2022) las autoridades ambientales locales **no contemplaron** el “prevención y fiscalización la contaminación sonora ocasionado por la congestión vehicular”, puesto que solo abarcaron temas en relación al transporte como seguridad vial, red vial de transporte y peatonal; y la organización del

transporte público, siendo la contaminación sonora un problema que hasta nuestros días se sigue suscitando en la zona monumental y comercial de Huancayo, sin encontrar solución alguna.

*2.2.1.1.6. Instituciones Ambientales que controlan la
Contaminación Sonora en Perú*

Para la ejecución de políticas y normas en relación al ambiente nuestro país cuenta con entidades públicas y privadas, cuya labor se encarga de velar por el aprovechamiento sostenible de recursos naturales y el uso adecuado de los espacios, esta importante tarea debe llevarse a cabo con seguimiento de la “sociedad civil”.

a. Ministerio del Ambiente

La Autoridad Ambiental Nacional en nuestro país se encuentra a cargo del Ministerio del Ambiente (en adelante MINAM) creada con el D. L. N° 1013 del año 2008. Esta institución tiene como importancia el deber de ejercer sus funciones a plenitud para lograr el desarrollo sostenible del país. Para lo cual según el desarrollo doctrinario de (Andía & Andía, 2016, pp. 22 – 23) nos brinda las siguientes precisiones:

(...) el objetivo del MINAM es la conservación del ambiente (...) que permite contribuir para el desarrollo integral social, económico y cultural de la persona humana asimismo asegurar el desarrollo sostenible. En el ámbito de competencia, comprende acciones técnico – normativas (...) como la fiscalización, control y potestad sancionadora (...) ejercida a través de sus organismos públicos correspondientes. Por último, su función implica diseñar, establecer, ejecutar y supervisar la política nacional y sectorial ambiental.

A lo explicado se entiende que el MINAM es un órgano del Poder Ejecutivo que tiene a su cargo el sector ambiental, es así que está en la obligación de velar por el cumplimiento a nivel nacional de la política ambiental y crear disposiciones normativas para lograr el desarrollo sostenible del país. También, acerca de su objetivo implica asegurar la prevención de la degradación del ambiente y revertir los procesos negativos que los afecta incluyendo también a la participación ciudadana como un punto clave para la toma de decisiones que permite el desarrollo integral y armonioso del ambiente para el mejor desarrollo de vida del hombre. Para

finalizar, abarcaremos el ámbito de competencia donde el MINAM debe establecer acciones necesarias por las cuales las entidades públicas descentralizadas pueden ejercer los sistemas en gestión ambiental respetando lo establecido en la Política Nacional del Ambiente.

De acuerdo, a la Resolución Ministerial N° 167 – 2021/MINAM y del Reglamento de Organización y Funciones del MINAM es relevante precisar que en su artículo 3 donde señala sus funciones específicas en el literal I, manifiesta lo siguiente: “(...) promover y coordinar la adecuada gestión de (...) la calidad del aire, control de ruido (...)”.

Según la normativa mencionada comprendemos que se establece la función de “**controlar el ruido**”, ya que este es un asunto cotidiano que afecta a la salud y la calidad de vida de las personas, por ello es que la “**contaminación sonora**” es uno de los problemas ambientales más difíciles de manejar, como consecuencia debe ser competencia del gobierno central (MINAM) y descentralizado encontrar el punto de equilibrio para la adecuada “gestión integral del ruido urbano” que comprende la prevención, fiscalización y sanción ocasionada por la congestión vehicular.

b. Municipalidades Provinciales y Distritales

b.1. Saneamiento, Salubridad y Salud según la Ley Orgánica de Municipalidades

En base a la Ley Orgánica de Municipalidades (en adelante L.O.M.) N° 27972 en el artículo 80° en materia de saneamiento, salubridad y salud confiere a las municipalidades conforme al inciso 1.2 la función exclusiva de: “Regular y controlar la emisión de (...) ruidos y demás elementos contaminantes de la atmósfera y el ambiente”.

Respecto a lo anterior comentamos que las municipalidades tienen la competencia y obligación de “**regular y controlar el ruido**”, esto abarca la responsabilidad de prevenir los sonidos, vibraciones que sean molestos y nocivos en la vía pública, asimismo que cause perturbación a la tranquilidad de las personas ya sea en horario diurno o nocturno. Por ende, la MPH tiene el deber de buscar soluciones y maneras de prevenir problemas cotidianos sobre ruido, como el sonido molesto de las bocinas (claxon) que generan contaminación sonora por los altos

niveles de ruido que se produce en la zona monumental y comercial de Huancayo, como consecuencia y utilizando los instrumentos de gestión ambiental la intervención municipal a modo de prevención debe lo que llevarse a cabo por medio de los **“Estudios de Monitoreo Ambiental de Ruido”** que diagnostiquen los parámetros de sonido que inciden en un determinado lugar para que se tome las acciones correspondientes.

c. Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental

Como parte de un organismo público técnico especializado para mejorar el control y supervisión de la gestión ambiental surge el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (en adelante OEFA), que como ente rector del Sistema de Evaluación y Fiscalización Ambiental se encarga de cumplir esta labor en sectores como pesquería, actividades mineras, eléctrica, etc. Y dentro de sus funciones se tiene: “Dirigir y supervisar la aplicación del régimen común de fiscalización y control ambiental (...) controlar directamente el cumplimiento de actividades que le corresponde por ley” (Lamadrid, 2011, p. 261).

De ello opinamos que el OEFA tienen como importancia ejercer acciones de control, evaluación, fiscalización y sanción de incentivos en el ámbito de su competencia, esta entidad se encuentra adscrita al MINAM, también tiene como labor asegurar el equilibrio de la inversión privada en relación a actividades económicas y la protección ambiental.

En relación a la **“fiscalización ambiental de ruido”** el OEFA elabora campañas de medición de niveles de ruido con la finalidad de obtener información actual para brindar a los gobiernos locales, para que estos elaboren mecanismos de prevención y control del ruido, asimismo puede elaborar políticas que ayude a evitar como afecta el exceso de ruido en la salud de las personas, consecuentemente debe verificar que las municipalidades cumplan con el deber de fiscalizar la elaboración del Plan Anual de Fiscalización Ambiental (en adelante PLANEFA) documento que debe ser presentado de forma anual y oportuna; por ultimo esta institución está en la obligación de proporcionar asistencia técnica para el uso de sonómetros a través de capacitaciones a sus servidores públicos.

c.1. Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización – SINEFA

Es necesario, abarcar información acerca del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental (SINEFA) creada por la ley N.º 29325; el cual tiene como ente rector al Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA), y así mismo se encuentra integrado al Ministerio del Ambiente (MINAM) y a las entidades de fiscalización ambiental (EFA) a nivel nacional, regional y local.

Ahora bien, las funciones que comprende la fiscalización ambiental son las de evaluación, supervisión, fiscalización y sancionadora dentro del cual en la función de supervisión de acuerdo a la OEFA en el Manual de Competencias en Fiscalización Ambiental para Gobiernos Locales (2016, p. 21), manifiesta:

b) Supervisión: (...) está orientada prevenir daños ambientales y promover la subsanación voluntaria de los presuntos incumplimientos de menor trascendencia de obligaciones ambientales con la finalidad de garantizar una adecuada protección ambiental.

Las municipalidades tomaran en cuenta diversos factores para priorizar la programación y el ejercicio de las supervisiones ambientales (...).

En tal sentido, el SINEFA tiene la labor de verificar el cumplimiento de la legislación ambiental hacia las personas naturales o jurídicas, también la labor de ejercer fiscalización ambiental hacia las diversas entidades del estado con competencia en materia ambiental para que su desempeño sea eficiente.

En este contexto, la función de supervisión del SINEFA a cargo de la OEFA se encuentra en relación con el principio de prevención ambiental teniendo como sustento la labor de previsión de daños ambientales, por el cual se supervisará a las municipalidades con la finalidad de garantizar una adecuada protección ambiental.

c.1.1. Entidades de Fiscalización Ambiental – EFA

Las Entidades de Fiscalización Ambiental (EFA) conforme al Ministerio del Ambiente en la Guía del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (2016, p. 53) son:

Aquellas entidades públicas de ámbito nacional, regional o local que cuentan con facultades expresas para desarrollar funciones de fiscalización ambiental. dichas entidades tienen independencia funcional y sujetan su actuación a lo establecido en las normas ambientales, así como a las disposiciones que dicte el OEFA como ente rector del SINEFA.

De acuerdo a lo señalado, una entidad será una EFA cuando contenga las funciones de fiscalización ambiental tales como: realizar acciones de vigilancia, monitoreos, control, supervisión, etc., para garantizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales.

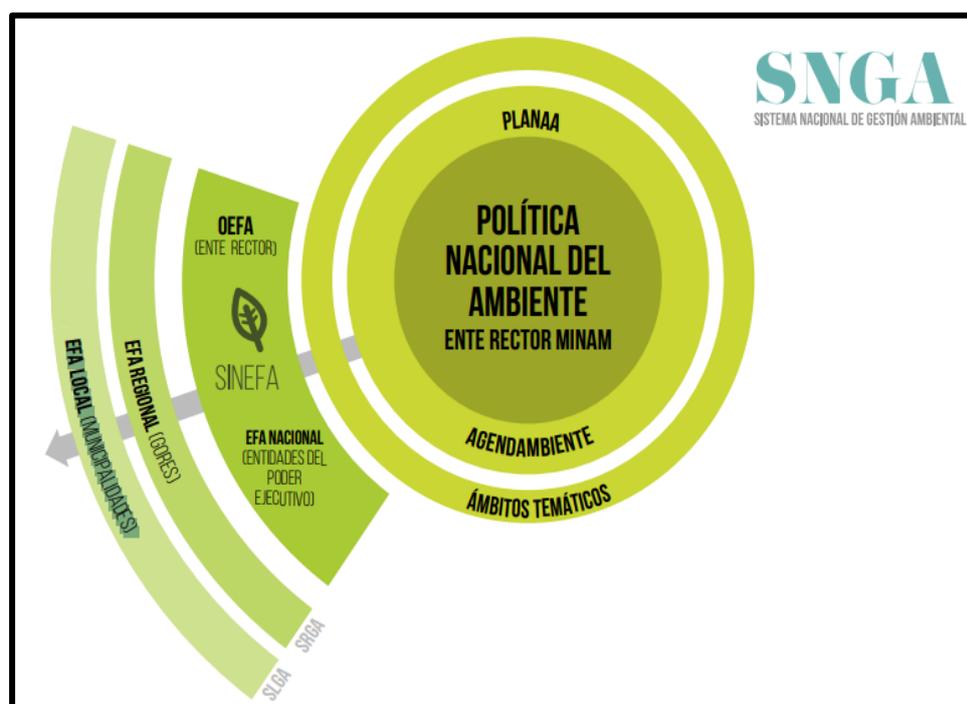


Figura 5. Diagrama del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental – SINEFA

Fuente: Ministerio del Ambiente – Guía del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (p. 53)

Se resalta, a modo de ejemplo en la función supervisora del SINEFA hacia la EFA de acuerdo al OEFA en el Manual de Competencias en Fiscalización Ambiental para Gobiernos Locales (2016, p. 29):

Las municipales distritales tienen a su cargo la función de fiscalización ambiental en materia de ruidos. En tal sentido, el OEFA, en el marco de su función supervisora de EFA, puede realizar una acción de supervisión de

campo en la jurisdicción de la municipalidad donde verificara el grado de cumplimiento de dicha función a cargo de la citada EFA.

Por ende, debe enfatizarse que las municipalidades provinciales y distritales tienen la obligación de ceñirse a lo reglamentado por la ley general del ambiente y normas concordante en legislación ambiental; como consecuencia de ello el ruido urbano es un tema a tratar que tiene que ser fiscalizado por el SINEFA a cargo de la OEFA para así lograr una eficaz protección ambiental en el ámbito de su jurisdicción.

c.1.2. Funciones de las Municipalidades Provinciales en materia de Ruido

Las funciones de las municipalidades provinciales en materia de ruido tienen como sustento jurídico al artículo 14 del reglamento de estándares nacionales de calidad para ruido – D. S N.º 085 – 2003 – PCM acerca de la vigilancia de la contaminación sonora manifiesta: “La vigilancia y monitoreo de la contaminación sonora en el ámbito local es una actividad a cargo de las municipalidades provinciales y distritales de acuerdo a sus competencia, (...)”; así mismo el artículo 80 de municipalidades – Ley N.º 27972 acerca de saneamiento, salubridad y salud.

Con respecto, a las funciones de gestión ambiental por parte de las municipales provinciales de acuerdo al OEFA en el Manual de Competencias en Fiscalización Ambiental para Gobiernos Locales (2016, p. 50) manifiesta:

- Elaborar e implementar un plan de acción para la prevención y control de la contaminación sonora, para establecer las políticas, estrategias y medidas necesarias de acuerdo al D. S N.º 085-2003-PCM (...)
- a) Mejora de hábitos de la población
- b) Planificación urbana
- c) Promoción de las barreras acústicas con énfasis en las barreras verdes
- d) Promoción de tecnologías amigables con el ambiente
- e) Priorización de acciones en zonas críticas de contaminación sonora y zonas de protección especial
- f) Racionalización del transporte

De lo vertido anteriormente, podemos determinar que la función de gestión ambiental radica en que las municipalidades provinciales consideren como parte normativa y técnica los lineamientos generales para así lograr la elaboración de los planes de acción ante la contaminación sonora (prevención y control).

En otro aspecto, dentro de la función de fiscalización ambiental según el OEFA en el Manual de Competencias en Fiscalización Ambiental para Gobiernos Locales (2016, p. 50) refiere lo siguiente:

- Dictar las normas de prevención y control de la contaminación sonora para las actividades comerciales, de servicios y domésticas, en coordinación con las municipalidades distritales
- Elaborar los límites máximos permisibles en coordinación con las municipales distritales, de las actividades y servicios bajo su competencia, (...).
- Realizar la vigilancia y monitoreo de la contaminación sonora en el ámbito de su competencia

En definitiva, la labor de fiscalización ambiental por parte de las municipalidades provinciales radica **en la elaboración de normas referentes a la prevención y control de la contaminación sonora**, en base a lo dispuesto por el D. S N.º 085-2003-PCM y en estricta coordinación con las municipalidades distritales utilizando mecanismo como los límites máximos permisible para ruido y las acciones de vigilancia como también de monitoreo en su jurisdicción, para actividades de servicios como el transporte, también actividades domésticas y comerciales.

d. Ministerio de Salud

Es la institución encargada del Sistema Nacional de Salud en base a redes integradas que tiene como importancia el aseguramiento de la salud, asimismo establecer políticas y acciones intersectoriales en beneficio y bienestar de la población con enfoque de género, derechos en salud e interculturalidad. En relación al ruido el Ministerio de Salud tiene el deber de elaborar criterios y metodologías para la vigilancia de la contaminación sonora como se encuentra prescrito en el

Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad para el Ruido D.S. N° 085 – 2003 – PCM que en su artículo 10° refiere:

La vigilancia y monitoreo de la contaminación sonora en el ámbito local es una actividad a cargo de las Municipalidades provinciales y distritales de acuerdo a sus competencias sobre las bases de los lineamientos que establezca el Ministerio de Salud (...).

El Ministerio de Salud a través de la Dirección General de Salud Ambiental (en adelante DIGESA) realizará la evaluación de programas de vigilancia de la contaminación sonora prestando apoyo de las municipalidades de ser necesario. La DIGESA elaborará un informe anual sobre los resultados de dicha evaluación.

Como menciona lo señalado anteriormente, el Ministerio de Salud tiene como facultades velar por la calidad y control de ruido, esta labor está a cargo de la dependencia del Viceministerio de Salud Pública, el cual constituye la Autoridad Nacional en Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria. Por ende, esta institución tiene importancia porque es el encargado de realizar la evaluación de programas de vigilancia de contaminación sonora en concordancia con el deber de prevención, control de ruido a cargo de las municipalidades quienes pueden encargar esta tarea a instituciones públicas y privadas que cumplan esta actividad; por último, los resultados de este monitoreo deben estar a disposición del público y la DIGESA debe realizar un informe anual de los resultados de evaluación de las municipalidades.

2.1.1.2. Crítica a la O.M. N° 626 – MPH/CM que regula los Ruidos Molestos en la Zona Monumental Causados por Bocinas de Vehículos particulares y de Servicio Público de Competencia de LA Municipalidad Provincial de Huancayo.

Al respecto, el reconocimiento jurídico del principio de prevención en materia ambiental enfocado en la emisión de ruido urbano nocivo ocasionado por fuentes móviles que generan congestión vehicular; encuentra su razón de ser como una problemática que debe ser resuelta por el sistema local de gestión ambiental a cargo de las municipalidades provinciales y distritales.

hecha ya la precisión, es pertinente mencionar que tiene como principal fuente normativa a lo dispuesto por la ley general del ambiente – Ley N.º 28611 y a lo señalado por el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido – D. S N.º 085-2003-PCM. Así mismo en el ambiente municipal se encuentra lo reglamentado por la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N.º 27972.

Conforme a lo señalado en el párrafo anterior el artículo 73 acerca de las materias de competencia municipal en el literal d menciona: “Emitir normas técnicas generales, en materia de organización del espacio físico, y uso del suelo, así como sobre **protección y conservación del ambiente**” [el resaltado es nuestro] y el artículo 82 de la misma ley literal 13 refiere: “Promover la cultura de la **prevención mediante la educación para la preservación del ambiente**” [el resaltado es nuestro].

Desarrollado este alcance las municipalidades provinciales como es el caso de la municipalidad provincial de Huancayo, tiene la facultad de poder reglamentar normativa local acerca de la prevención del ruido emitido por fuentes móviles dentro de su jurisdicción, con el objetivo de promover la educación de los ciudadanos para lograr la preservación, protección y conservación del ambiente y velar por la salud de sus pobladores.

Ahora bien, en el sentido doctrinario la ordenanza municipal en relación a **la prevención de contaminación sonora en la zona monumental de Huancayo** encuentra como sustento de fondo de acuerdo al Consejo Nacional del Ambiente Perú (2007, p. 10):

Según el carácter: Preventivas, (...). Las ordenanzas preventivas establecen medidas tendientes a crear condiciones favorables para la reducción del ruido en el ambiente (educación, investigación, monitoreo). (...).

Por su parte, también en sentido doctrinario de acuerdo al Consejo Nacional del Ambiente Perú (2007, p. 11) se debe tomar en consideración para la elaboración de las ordenanzas municipales acerca de la prevención y control del ruido urbano

el contenido, básico de las ordenanzas municipales en base a las siguientes consideraciones:

a) Disposiciones Generales

Se debe considerar el marco legal y los antecedentes que dan origen a la elaboración de la ordenanza.

b) Objetos

Mencionar el objeto de la Ordenanza, de acuerdo a lo establecido en el D. S N.º 085-2003 PCM.

c) Ámbito de aplicación

Aplicación a cualquier ambiente bajo la competencia municipal (...), así como a las actividades de carácter Público o privado que produzca o sea susceptibles de producir contaminación acústica por ruidos.

d) Definiciones

Incluir los conceptos y definiciones que sirvan de ayuda para la comprensión del desarrollo de las Ordenanzas.

e) Competencias

Considerar las funciones de los municipios en la aprobación de las ordenanzas municipales para la prevención y control de ruido, así como otras entidades involucradas (...) y otros que sean competentes.

f) Normatividad por actividades específicas

La tendencia actual es la de sancionar regulaciones específicas de la autoridad competente respectiva debido a la complejidad de cada situación a fin de disponer instrumentos para situaciones legales ágiles actualizadas.

(...)

- Regulación para el control del ruido de los vehículos
- Otras regulaciones

Esto quiere decir que el deber de la Municipalidad Provincial de Huancayo es elaborar una ordenanza con las consideraciones antes mencionadas e incluir el aspecto preventivo de contaminación sonora para la zona monumental de Huancayo. Ante dicho escenario, la normativa elaborada por la MPH es la O.M. N° 626 – MPH/CM en su función de controlar los ruidos y en específico ocasionado

por la congestión vehicular, que emitida mediante el Consejo Municipal de Huancayo en Sesión Ordinaria el 6 de noviembre del año 2019, del cual comentamos lo siguiente:

2.1.1.2.1. Sobre el artículo primero

Este artículo direcciona una “prohibición” dirigida a los vehículos de servicio público y particulares que circulan en la zona monumental de Huancayo y que generen perturbación para la tranquilidad de sus habitantes, por medio de “**ruidos considerados molestos**” y generen como consecuencia problemas en la salud, como se establece en este artículo que menciona literalmente:

ARTICULO PRIMERO. - PROHÍBASE los ruidos molestos en la “zona monumental” causados por bocinas de vehículos particulares y de servicio público, debido a que ello perturba la tranquilidad de los transeúntes y le genera males auditivos, gástricos y cancerígenos, habida cuenta de una mayor concentración del público que se desplaza a los centros comerciales, educativos, religiosos e instituciones públicas.

Hay que tomar en consideración que la población huancaína actualmente cuenta con una gran cantidad de vehículos que circulan diariamente en la zona monumental de Huancayo, dichos vehículos surgen de la necesidad de trasladar a las personas a su destino y que como parte de la población tenemos a niños, jóvenes, adultos y adultos mayores. Sin embargo, en horas punta como son las 8 a.m., 1 p.m. y 7 p.m. en la zona céntrica se presenta la aglomeración de vehículos (buses, colectivos, taxis y vehículos particulares) que con el sonido incesante de las bocinas tratan de apresurar su tránsito y llamar a pasajeros, dicha actitud causa “**contaminación sonora**” repercutiendo en la salud de los pobladores. Ante este lamentable escenario la MPH dispuso esta O.M. que no contempla desde un inicio aspectos base que puedan prevenir esta conducta y solo dirigiéndonos a una prohibición; por ello consideramos que esta normativa contempla las falencias:

- 1° **Carece en su forma** de aspectos fundamentales como es el objeto, alcance y finalidad de la ordenanza; por lo cual no contempla el problema de raíz sino solo nos brinda ciertos alcances básicos de prohibición y multas.
- 2° **No establece como desarrollo de la O.M. temas de fondo** como reconocer el derecho de participación ciudadana, que se encarga de involucrar a la sociedad

civil en decisiones públicas como esta problemática de contaminación sonora, ello constituye el pilar fundamental del ejercicio de este derecho.

3° **La MPH debe dar prioridad al tema económico para aliviar problemas ambientales** como este caso. En motivo de que la problemática ambiental pasa a segundo plano en la palestra política, por ello, es necesario que se tome como un punto importante no solo la imposición de multas sino también incorporar al personal adecuado e instrumentos técnicos para tratar la contaminación sonora al Área de Gestión Ambiental de la MPH.

4° **La falta de preocupación por promover la conciencia ambiental** (educación ambiental de las personas, instituciones públicas y privadas) es hablar de un problema humano importante para el desarrollo de la vida que se encuentra en una crisis ambiental provocado por la congestión vehicular.

Para concluir, este primer artículo contiene las deficiencias antes mencionadas, las cuales que se encuentran al alcance de las autoridades ambientales municipales con el deber de mejorarlas, en este mismo sentido, este punto se encuentra estrechamente ligado al respeto del derecho fundamental a desarrollarse en un ambiente sano y equilibrado, puesto que desde el punto de vista antropocéntrico es la persona humana y su dignidad que merecen vivir en un ambiente libre de contaminación sonora, de la misma forma es el hombre quien debe trabajar en su conciencia ambiental y así trasladarse a su destino sin necesidad del uso inadecuado de las bocinas para lograr una convivencia armoniosa con el ambiente. Y, por último, enfatizamos en que la MPH debe dotar a sus habitantes una ordenanza eficaz y productiva en relación a este tema para garantizar la calidad de vida a su población.

2.1.1.2.2. Sobre el artículo segundo

Establece políticas sancionatorias con montos pecuniarios a través de tres causales, dicha sanción está dirigida a los propietarios de los vehículos en infracción ya sea particulares o en alquiler, como esta prescrito:

ARTÍCULO SEGUNDO. – DISPÓNGASE, la imposición de la multa pecuniaria a los infractores de la presente Ordenanza, por hacer uso indiscriminado de bocinas, con el pretexto de apresurar el tránsito o llamar la atención de potenciales pasajeros, sin contemplar el artículo 238° del Decreto Supremo N° 058-

2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos, por lo que serán pasibles de aplicación del RAISA Y CUISA contemplados en la Ordenanza Municipal N° 548-MPH/CM, con excepción de vehículos oficiales y de emergencia, alarmas antirrobo, contemplados en el artículo 1° y 2° de la Ley N° 27200; resultando solidariamente responsable de su cumplimiento y pasibles de sanción, los propietarios de los vehículos ya sean particulares o de alquiler.

Dicha imposición de multa se rige al Cuadro de Infracciones y Sanciones al siguiente detalle:

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	Infractor	SANCIONES			Condición de Subsanación
			Pecuniaria	Primera vez	Reincidencia	
			% UIT	% UIT	% UIT	
GPS	Por ocasionar ruidos generados por el uso de claxon o bocinas por parte de los conductores de vehículos para llamar pasajeros o acelerar el tránsito.					
	Persona Natural	Propietario del vehículo	10.00 %	Internamiento del vehículo al depósito municipal		No
	Persona Jurídica	Propietario del vehículo	12.00 %	Internamiento del vehículo al depósito municipal		No
GPS	Por generar ruidos con bocinas, claxon o música dentro del vehículo que excedan los 70 decibeles de 7:00 a 21:00 horas en zona comercial					
	Persona Natural	Propietario del vehículo	12.00 %	Internamiento del vehículo al depósito municipal		No

	Persona Jurídica	Propietario del vehículo	14%	Internamiento del vehículo al depósito municipal	No
GPS	Por exceder los niveles de ruido de 60 decibeles en horarios de 21:00 a 7:00 hora en zona comercial generado por bocinas, claxon o música dentro del vehículo.				
	Persona Natural	Propietario del vehículo	15.00 %	Internamiento del vehículo al depósito municipal	No
	Persona Jurídica	Propietario del vehículo	17.00 %	Internamiento del vehículo al depósito municipal	No

Tabla 1. Cuadro de infracciones y sanciones – ruidos molestos en la zona monumental

Fuente: O.M. N° 626-MPH/CM (2019)

Este articulado tiene relación con temas como son la gestión ambiental, la política nacional del ambiente y la administración ambiental, de ello comprendemos que la MPH en calidad de “**autoridad ambiental local**” tiene la obligación de tomar acciones para la prevención y fiscalización de ruido, sin embargo, ante este panorama establecemos las siguientes críticas:

- 1° **No cuenta con un sistema organizado de prevención y control de ruido**, puesto que no tiene la formalización y desarrollo de componentes como el aspecto transectorial que permite a las personas desarrollarse individual, social y económicamente activa con el ambiente y el aspecto participativo con intervención de la sociedad civil y empresas privadas para la toma de decisiones de esta problemática.
- 2° **Carece de un Sistema de Gestión Ambiental para el Ruido Nocivo**, porque en su desarrollo no contiene dentro de sus artículos puntos como la planificación de políticas ante el ruido nocivo provocado por la congestión vehicular (bocinas), tampoco establece mecanismos para lograr resultados óptimos, asimismo no evalúa el cumplimiento de la presente ordenanza y por último no

permite establecer acciones de mejora para este sistema de prevención y fiscalización de ruido urbano.

- 3° **Contiene en su desarrollo una deficiente gestión ambiental**, que conlleva a una deficiente política ambiental, por ende, no cuenta con un respaldo de mecanismos y estrategias administrativas para mejorar la calidad de vida de las personas libre de ruido y a la vez respetar el desarrollo sostenible.
- 4° **Dicho artículo se enfoca de manera directa a una sanción que se impone a los transportistas**, pero en ninguna parte se anticipa a dar normativa preventiva como lo establece la gestión ambiental y la política nacional del ambiente.

2.1.1.2.3. Sobre el artículo tercero

Este artículo está direccionado al concepto de ruido NOCIVO O MOLESTO, por el cual nos brinda mayores alcances de este tema al precisar lo siguiente:

ARTICULO TERCERO. – PRECÍSESE, que es susceptible la emisión de ruido NOCIVO O MOLESTO, todo aquel que sobrepasa los decibeles establecidos por organismos supranacionales (OMS) y nacionales (Ministerio de Transporte) los mismos que están establecidos en la presente ordenanza, independientemente a la intensidad y duración del sonido emitido que daña la salud o altera la tranquilidad de los vecinos.

Ante lo mencionado en la ordenanza, es relevante precisar el cuadro de decibeles permitido de acuerdo a la zonificación en la provincia de Huancayo; según la O.M. N° 418 – MPH/CM que regula la supresión y limitación de los ruidos nocivos y molestos en su artículo 4° numeral 21° manifiesta:

EN ZONIFICACION	De 07:01 a 22:00 Horas	De 22:01 a 07:00 Horas
En Zonificación Residencial	60 Decibeles	50 Decibeles
En Zonificación Comercial	70 Decibeles	60 Decibeles
En Zonificación Industrial	80 Decibels	70 Decibels

Figura 6. Cuadro de Nivel de Decibeles permitidos en la Provincia de Huancayo

Fuente: O.M. N° 418 – MPH/CM (2010)

En este aspecto se puede visualizar que en la Figura 3 no se hace mención de manera clara y específica la cantidad de decibeles (en adelante DB) permitidos en la “Zona Monumental de Huancayo”, en efecto la O.M. N° 626 – MPH/CM aunque haga mención a los niveles de ruidos de bocinas de claxon o música mal utilizada al conducir los vehículos; los cuales no deben exceder en hora diurna los 70 DB (7:00 a.m. – 21:00 p.m.) y hora nocturna los 60 DB (21:00 p.m. – 7:00 a.m.), sin embargo no esclarece de manera concreta los puntos céntricos (calles y avenidas) que componen la zona monumental de Huancayo.

2.1.1.2.4. Sobre el artículo cuarto

En este artículo es menester recordar que una de las características de la gestión ambiental es la descentralización que confiere a las municipalidades la capacidad de brindar transferencias de sus funciones ambientales y en cumplimiento de esto tenemos:

ARTÍCULO CUARTO. – ENCÁRGUESE a la Gerencia Municipal a través de la Gerencia de Servicios Públicos y la Gerencia de Transportes – en lo que corresponda – la Fiscalización y cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ordenanza Municipal.

En concordancia con este articulado la MPH usando sus facultades de descentralización transfiere a la Gerencia de Servicios Públicos en particular al Área de Gerencia Ambiental y a la Gerencia de Tránsito y Transportes la aplicación de políticas, planes, programas y acciones destinadas a la prevención, fiscalización y sanción de ruido. Y, por último, establecemos como crítica que ninguno de los artículos hace mención al uso de los Instrumentos de Gestión Ambiental, como es el caso del “Estudio de Monitoreo Ambiental sobre Ruido”, ya que este instrumento

ambiental es necesario para cumplir con la tarea de “prevención de ruido” y proponemos que este estudio se elabore de forma anual bajo la supervisión de la DIGESA y OEFA instituciones ambientales competentes para esta labor como señala la ley.

2.2.2. Prevención de la Contaminación Sonora de la Congestión Vehicular

2.2.2.1. Legislación Internacional

2.2.2.1.1. Declaración de Estocolmo de 1972

Históricamente, el ruido en conjunto con la evolución de la sociedad y el nacimiento del transporte público y privado dio génesis a una nueva problemática ambiental estableciéndose como un reto para las autoridades de rango internacional y nacional, por consiguiente, se realizó la Declaración de Estocolmo en el año 1972, cuyo objetivo es la protección de la salud humana y la protección de contaminación en el medio ambiente, del que se: “(...) aprecia un espíritu proyectivo, anticipativo y finalmente **preventivo** (...) en el que no se menciona explícitamente el termino prevención, sin embargo “supura” por todos lados esa preocupación.” (Foy, 2018, p. 213) [el resaltado es nuestro], por tanto, esta declaración da hincapié a nuevas luces en materia preventiva y brinda una serie de pautas a cada Estado para combatir los problemas que perjudican al ambiente y al ser humano, como se establece en su proclamación tercera que menciona lo siguiente:

(...) vemos multiplicarse las pruebas del daño causado ocasionado por el hombre en muchas regiones de la tierra: niveles peligrosos de contaminación (...) del aire y los seres vivos (...) nocivas para la salud, física mental y social en el medio creado por el hombre (...) en el que vive y trabaja.

De dicha cita al referirse a “contaminación” se podría referir al **ruido** porque afecta la salud física, mental y social de las personas. Asimismo, a rasgos generales advertimos que esta normativa nos brinda directrices en “prevención de contaminación ambiental”, es así que por intermedio de las políticas ambientales de cada Estado, las cuales deben tomar planes de acción para combatir estos problemas, en un enfoque integrado y coordinado, así proteger y mejorar la condición de vida de su población; también la planificación de acciones ambientales

constituyen un instrumento indispensable para la exigencia del desarrollo en el marco del respeto de los derechos fundamentales. Además, cada Estado debe velar por el desarrollo económico, social y apoyarse de mecanismos para combatir los problemas ambientales resaltando el carácter educativo de las generaciones actuales y futuras, promoviendo la responsabilidad ambiental de conductas inadecuadas por parte de las empresas y la colectividad en general. Por último, afirmamos que el Estado está en la obligación de combatir todo tipo de contaminación con “medidas preventivas” evitando daños y riesgos que alteren la calidad de vida de la persona humana y su interacción con el ambiente.

2.2.2.1.2. Declaración de Río de 1992

Uno de los principales problemas ambientales que acontecieron en la década de los noventa fue el aumento del transponte público en los diferentes países, situación que ocasionó preocupación internacional por el aumento de la contaminación de dióxido de carbono (Co₂) y ruido en las ciudades. En este contexto surgió la necesidad de establecer una nueva alianza mundial, con la finalidad de formar las bases documentales para afrontar diferentes problemas ambientales concernientes a la vida en la Tierra, como el ya mencionado. Por consiguiente, se llevó a cabo la Declaración de Río en el año de 1992, que tuvo como contribución establecer una cooperación tripartita en materia ambiental en base a los Estados, sectores sociales y económicos; para ello esta norma internacional en relación a nuestra investigación tiene como aporte los siguientes principios:

PRINCIPIO 1: Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Todos ellos tienen **derecho a vivir saludable** y productivamente en armonía con su entorno.

PRINCIPIO 17: Debe llevarse a cabo la **Evaluación de Impacto Ambiental**, en calidad de instrumento nacional, de cualquier actividad que sea susceptible de producir **un impacto negativo** considerable sobre el medio ambiente, y que esté sujeta a la decisión de una autoridad nacional competente.

De lo anteriormente citado, se deduce que de acuerdo al principio 1 que establece “la defensa a vivir en un ambiente sano”, el cual conlleva a que cada

Estado tiene el deber de utilizar instrumentos ante un impacto negativo en el ambiente conforme lo manifiesta el principio 17. Podríamos establecer que el ruido como un problema ambiental que acarrea un impacto negativo, debe ser estudiado por una Evaluación de Impacto Ambiental donde implica que cada país por medio de sus autoridades ambientales pueda llevar a cabo la debida prevención, fiscalización y sanción de ruido teniendo la responsabilidad de implementar los medios necesarios (sonómetro) para su ejecución con la finalidad de conseguir la cooperación tripartita de la Declaración de Rio; que implica que el Estado se preocupe de elaborar políticas ambientales para contrarrestar el ruido, el aspecto social ya que el ruido ocasiona una problemática de salud en la persona humana, por consiguiente afecta a toda una población en general, y por último con lo que respecta a lo económico debe existir la buena inversión para los temas ambientales como es el caso de la contaminación sonora.

2.2.2.1.3. Programa 21

Ante la necesidad de que se pudiera elaborar estrategias para detener los efectos de la degradación del ambiente en el ámbito internacional la Asamblea General de las Naciones Unidas solicito una reunión mundial, que fue llevada a cabo del 3 al 14 de junio de 1992 en la conocida “Cumbre para la Tierra” que fue una conferencia celebrada por las Naciones Unidas en la cual el 14 de junio de 1992 fue aprobado “Programa 21”; el cual es un documento internacional que establece políticas que plasma que las diferencias económicas entre los países acarrea como consecuencia la pobreza, el hambre, enfermedades, etc., así mismo establece problemáticas ambientales que causan deterioro al planeta, por el cual brinda una serie de objetivos que promueven el desarrollo sostenible y ambiental en todos los países.

Uno de los problemas que contiene el “Programa 21” se encuentra en el capítulo 9 que establece la “Protección de la Atmosfera”, en el que se plantea recomendaciones a los gobiernos de tomar medidas a través de instrumentos jurídicos para combatir el problema atmosférico, uno de estos problemas denominados área de programas es el **transporte** que se encuentra en el inciso 9.5 literal b numeral ii.

En lo referido a transporte nos manifiesta que es un sector que apoya el desarrollo económico y social de un lugar, por lo cual es justificable que la necesidad de transporte aumente, lo que ocasiona emisiones atmosféricas del cual el Programa 21 recomienda elaborar y promover políticas contra las emisiones perjudiciales en la atmosfera, así como otros problemas ambientales y dentro de sus actividades se encuentra en el inciso 9.15 literal d) que manifiesta:

De conformidad con las prioridades nacionales en materia de desarrollo económico y medio ambiente evaluar y, según proceda, promover políticas o programas eficaces en función de los costos que incluyen medidas administrativas, sociales y económicas a fin de fomentar el uso de modos de transporte que reduzcan al mínimo los efectos perjudiciales para la atmosfera.

Ahora bien, de lo manifestado anteriormente comprendemos que el Programa 21 se acerca a establecer mecanismos preventivos sobre transporte como es el acto de fomentar políticas que contengan medidas administrativas, sociales y económicas; así mismo incluir dentro de los hábitos de la población el uso de otros modos de transporte que no ocasione perjuicio a la atmosfera, como las bicicletas, y otros medios de transporte no motorizado. En relación a los efectos perjudiciales para la atmosfera podríamos incluir al ruido puesto que al utilizar vehículos motorizados se ocasiona sonidos nocivos que afecta a la población.

A modo de critica referimos que el programa 21 si bien es cierto tiene como aporte establecer mecanismos preventivos acerca del problema de transporte, no contiene dentro de su desarrollo a la contaminación sonora, por ende debemos ser conscientes que actualmente el ruido nocivo, principalmente en los lugares urbanos es un problema ambiental que ocurre a nivel internacional en ese sentido es indispensable que exista una normativa de índole internacional que contemple este tema a detalle y establezca mecanismos de prevención, control y sanción de la contaminación sonora y tenga como aporte la búsqueda de soluciones para contrarrestar esta problemática.

2.2.2.2. Legislación Nacional

2.2.2.2.1. Constitución Política del Perú del 1993

a. Derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado

Es nuestro menester referir que este derecho fundamental es de importancia para el desarrollo de nuestra investigación por lo cual fue objeto de comentario en el acápite 2.2.1.1.1.

b. Política Ambiental

La política ambiental es de suma importancia puesto que integra un proceso estratégico en el desarrollo del país; dentro de su evolución normativa en nuestro país la Constitución Política de 1979 no consideró como parte de su base legal al término “Política Nacional del Ambiente”, posteriormente como antecedente en el año de 1990 mediante el Código de Medio Ambiente y Recursos Naturales (D.L. N° 613) en el capítulo I se establecieron nueve lineamientos de política ambiental y en la actualidad en la Constitución Política de 1993 en el artículo 67 en su desarrollo establece lo siguiente: “El Estado determina la política nacional del ambiente. Promueve el uso sostenible de sus recursos naturales”.

Sobre este tema, para desarrollar el aspecto preventivo es necesario hablar de Política Nacional del Ambiente que como se viene explicando tiene bases constitucionales lo cual conlleva a diseñar, promover y aplicar estrategias para la aplicación efectiva de la legislación ambiental con la finalidad de garantizar el bienestar de las personas en su relación con el ambiente.

Es importante señalar que, para una eficaz política ambiental, esta debe ser elaborada con elementos que logren su diseño y aplicación como lo establece Caillaux (2015, pp.459.460):

Para la existencia de una política nacional ambiental coherente debe referirse a la existencia de una legislación ambiental capaz de (...) promover conductas responsables con el medio ambiente a nivel individual y colectivo, lograr una institucionalidad ambiental con distintos niveles de gobierno, contener mecanismos que garanticen la participación de los ciudadanos con la garantía del acceso a la toma de decisiones, a la información y a la justicia, asimismo mecanismos financieros y mecanismos

que permitan a los ciudadanos a acceder a mecanismos administrativos o jurisdiccionales para la defensa del derecho fundamental a un ambiente sano, la formación, capacitación y difusión a la población de la política nacional del ambiente y la voluntad política de apoyo a la autoridad ambiental.

En esta lógica, podemos manifestar que estos elementos representan un diseño ideológico de la Política Nacional del Ambiente, sin embargo, en contraste con la realidad de nuestro país hay muchos aspectos que se tiene por mejorar a los cuales comentamos lo siguiente:

Iniciamos con la eficacia de la legislación ambiental cuya deficiencia principal no radica en el diseño de lineamientos, sino en su aplicación en aspectos como: la responsabilidad ambiental que es un principio el cual no se respeta puesto que la población en general como empresarial no realizan el cuidado y conservación del ambiente, asimismo los distintos niveles de gobierno en materia ambiental no cumplen con sus funciones, que se encuentran establecidas en la norma como por ejemplo la aplicación de los instrumentos de gestión ambiental, refiriéndonos a la participación ciudadana evidenciamos que muchas veces no se toma en cuenta este derecho en la toma de decisiones ambientales, de la misma manera existe retraso cuando se solicita información y acceso a la justicia, referente al tema financiero podemos afirmar que las entidades descentralizadas como los municipios no destinan ni priorizan presupuesto económico para solventar estudios en materia ambiental, como es el caso de falta del aparato técnico (sonómetro).

En cuanto a los mecanismos administrativos o jurisdiccionales de los ciudadanos para defender el derecho a un ambiente sano, podemos aludir a la existencia de estos lineamientos, sin embargo el problema es la falta de interés por parte de la población de reportar problemas ambientales, tal es el caso de las denuncia por contaminación sonora, de igual manera reportamos la falta de capacitación y difusión a la población de los lineamientos que se establece en la política del ambiente que trae como consecuencia la falta de información de las sociedad civil en asuntos ambientales.

Por último, la escasa preocupación de la voluntad política en materia ambiental, como es la falta de iniciativa legislativa de proyectos de ley en materia

ambiental, además la falta de interés por parte de los gobiernos regionales y municipales de combatir los problemas ambientales.

En tanto proponemos que los elementos teóricos mencionados por el autor sean conscientemente aplicados a nuestra realidad, con la finalidad de no causar perjuicios al ambiente y de proteger el derecho fundamental de la persona humana a vivir en un ambiente sano y equilibrado.

2.2.2.2.2. *Ley General del Ambiente N° 28611*

a. Objetivo de la Ley General del Ambiente

En lo que concierne al objetivo de la LGA, el cual tiene por finalidad la protección del desarrollo de la vida y del ambiente, conceptos que se encuentran estrechamente vinculados con el derecho a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado; para lo cual se cita al artículo 1 de la LGA que expresa lo siguiente:

La presente Ley es la norma ordenadora del marco normativo legal para la gestión ambiental en el Perú. Establece los principios y normas básicas para asegurar el efectivo ejercicio del derecho a un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, así como el cumplimiento del deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la población y lograr el desarrollo sostenible del país.

Resulta criticable el marco normativo que nos brinda la LGA sobre gestión ambiental donde anuncia disposiciones ligadas a materia ambiental, sin embargo en el contexto de cumplir con este objetivo las instituciones y autoridades ambientales en particular la MPH en su labor de reglamentar ordenanzas en materia ambiental tiene como función diseñar políticas sociales que satisfagan las necesidades que presente la población, por ello quienes ejercen esta función carecen de iniciativa y preocupación por proponer soluciones para resolver los problemas ambientales y como consecuencia existe ordenanzas municipales que no cuentan con un adecuado diseño en su estructura normativa que contemple una eficaz gestión ambiental.

b. Ámbito de aplicación de la Ley General del Ambiente

En el marco del ámbito de aplicación del cumplimiento de las normas legales ambientales se encuentra determinada en el artículo 2 de la LGA en específico en el inciso 2.1; el cual nos manifiesta que la normativa establecida es: “de obligatorio cumplimiento para toda persona natural o jurídica, pública o privada dentro del territorio nacional (...)”

A modo de comentario cuando la ley refiere a toda persona natural o jurídica está compuesta por organizaciones como son las empresas, autoridades e instituciones en nuestro territorio nacional; cuya labor es asegurar el efectivo cumplimiento de las políticas establecidas en la Ley General del Ambiente.

c. Principios

c.1. Principio de Responsabilidad Ambiental

Ciertamente en el contexto del Estado Social Democrático de Derecho existe el desarrollo del crecimiento económico como parte de la interacción de las actividades del hombre para satisfacer sus necesidades, sin embargo este tema no debe vulnerar la dignidad de la persona ni tampoco de la sociedad en su conjunto; en este sentido todas las actividades económicas que se desarrollen deben estar supeditadas a normas ambientales orientadas en el enfoque de protección al ambiente y la búsqueda del desarrollo económico sostenible; el cual implica que las autoridades ambientales deban disponer mecanismos acerca de la responsabilidad social de las empresas con el ambiente. Hecha esta precisión, el principio de responsabilidad ambiental se encuentra prescrito en la LGA, en específico en el título preliminar acerca de derechos y principios en su artículo IX que manifiesta:

El causante de la degradación del ambiente y de sus componentes, sea una persona natural o jurídica, público o privada está obligado a adoptar inexcusablemente las medidas para su restauración, rehabilitación o reparación (...) a compensar en términos ambientales los daños generados (...).

Al respecto de este artículo comprendemos que tanto el Estado como cualquier persona natural o jurídica tienen la obligación de abstenerse a realizar cualquier acto de daño que afecte al ambiente “daños socioambientales”; para su

aplicación es indispensable la utilización de los Instrumentos de Gestión Ambiental, con la finalidad de que todos los potenciales agentes no incurran en ocasionar perjuicio al ambiente.

Es de mencionar que uno de los sujetos a los que se refiere este principio son las “personas jurídicas privadas” que en el marco de la economía social de mercado realizan diferentes actividades económicas, a razón de ello legalmente tienen la obligación de asumir toda responsabilidad que ocasione daño al ambiente, dentro de ello se encuentra incluido el sector transporte y en este ámbito de acuerdo al Decreto Supremo N° 004-2017-MTC que es el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transporte en su artículo 10 señala:

Las personas naturales o jurídicas (...) de derecho Público o Privado, que desarrollen proyectos, actividades y/o servicios de Transporte, son responsables del cumplimiento de lo dispuesto en el marco legal ambiental vigente, en los instrumentos de gestión ambiental aprobado (...). Asimismo, son responsables por (...) **emisiones de ruido** y cualquier otro efecto sobre el ambiente derivado de sus actividades, (...) en particular de aquellas que excedan los LMP o puedan causar la vulneración de los ECA vigentes.

Como hemos visto, afirmamos que en primer lugar la MPH como representante del Estado y en calidad de autoridad ambiental no cumple con aplicar adecuadamente los Instrumentos de Gestión Ambiental, como es el Estudio de Impacto Ambiental de Ruido puesto que su labor radica en identificar los impactos ambientales negativos y fortalecer los impactos ambientales positivos, así como efectivizar las medidas de control del sector transporte en el distrito de Huancayo. Y principalmente no verifica el cumplimiento de las obligaciones y compromisos que implica el principio de responsabilidad ambiental para las empresas de transporte público y de vehículos privados en relación a sus emisiones del ruido. Asimismo en segundo lugar, las empresas de transporte público en el distrito de Huancayo no toman en consideración este principio, puesto que en el desarrollo de sus actividades diarias se puede percibir que en las zonas comerciales y céntricas de la ciudad los conductores de combis, buses y colectivos realizan un inadecuado uso de las bocinas, con la finalidad de llamar pasajeros y de acelerar el paso del tránsito lo que genera contaminación sonora, ante este escenario esta conducta

implica la escasa preocupación de los empresarios transportistas por respetar el ambiente al priorizar el aspecto lucrativo y no asumiendo la obligación que tienen de respetar la calidad de vida de la población al emitir ruidos dañinos, finalmente son ellos quienes deben asumir las acciones correspondientes por los daños ocasionados al ambiente y a la salud población; por lo que deben tomar medidas necesarias para prevenir este hecho con la estricta vigilancia de las autoridades ambientales competentes.

c.2. Principio de Sostenibilidad

Este principio abarca una especie de sistema que tiene como propósito conseguir el adecuado desenvolvimiento de las actividades en una forma responsable y duradera sin causar perjuicio al ambiente y a las generaciones futuras. Se encuentra estipulado en la LGA en el título preliminar acerca de derechos y principios en su artículo V que señala lo siguiente: “La gestión del ambiente y de sus componentes (...), se sustentaran en la integración equilibrada de aspectos sociales, ambientales y económicos del desarrollo nacional, así como en la satisfacción de las necesidades actuales y futuras generaciones”.

A manera de comentario expresamos que el principio de sostenibilidad es uno de los principales aportes en el marco de gestión ambiental en nuestro país, el cual abarca diferentes aspectos como es el ámbito ecológico que se preocupa por preservar el ambiente, y el ámbito económico que se enfoca en la búsqueda de la internalización de costos que implica la prevención y reparación de los daños ambientales. En cuanto concierne a nuestra investigación, el desarrollo sostenible enmarca la búsqueda del crecimiento económico sin desatender el cuidado del ambiente y respetando el bienestar social, porque no se puede hablar de sostenibilidad sino hay crecimiento y este debe llevarse a cabo con calidad ambiental saludable que no contenga recursos tóxicos como el “ruido”.

Doctrinariamente el principio de sostenibilidad según refiere el autor Carhuatocto (2018, p.149) señala: “(...) que tiene por objetivo una gestión ambiental sostenible en el tiempo y en armonía con el desarrollo social y económico sin afectar la generación de los ecosistemas y del ambiente en general”

Que de acuerdo a lo mencionado se observa que en la MPH hace falta un mayor compromiso en relación a este principio porque según el desarrollo de la

O.M N°626-MPH/CM no existe precisiones exactas que tomen en consideración el desarrollo sostenible, porque por medio de la imposición de sanciones no se puede cumplir con la finalidad de este principio, sino que también se tiene que evaluar aspectos como la prevención, vigilancia, medidas de recuperación y compensación de los daños ambientales (contaminación sonora) ocasionada por el sector transporte en el distrito de Huancayo.

c.3. Principio de Prevención

c.3.1. Definición de Prevención

Cabe destacar que la definición de “prevención” implica un elemento distintivo dentro de nuestra investigación porque es la base que permite desglosar conocimientos detallados de este tema. Para tal fin, recurrimos al autor Foy (2018, p. 214):

La prevención en términos ambientales es un concepto o enfoque de carácter multidimensional al menos en dos grandes alcances: a) con referencia a las disciplinas que la abordan; b) con referencia al objeto de preocupación ambiental, como el daño, riesgo, contaminación, etc.

Como ya se advirtió, el concepto de prevención tiene un carácter multidimensional, porque diversas disciplinas tienen este enfoque y en específico en cuanto al aspecto ambiental tratar la prevención implica disponer un conjunto de medidas anticipadas para evitar lo que se conoce como daño y/o contaminación en el ambiente; por ello todo impacto debe ser conocido en forma anticipada para que se tome medidas adecuadas para neutralizar riesgos.

Ahora bien, para tratar el cumplimiento del deber de prevenir es importante resaltar la diligencia que implica la disposición de medidas con conocimientos eficaces sobre los procesos, materiales y operaciones que generen política de prevención, ya que lo que se quiere es prevenir y no reparar o remediar. En concordancia con lo manifestado anteriormente el TC concibe a la definición de prevención en el expediente N° 0018-2001-AI/TC que en su fundamento 9 establece:

Que el papel del Estado no solo supone tareas de conservación sino también de prevención. En efecto, por la propia naturaleza del Derecho, dentro de las tareas de prestación que el Estado está llamado a desarrollar, especial

relevancia tiene la tarea de prevención y, desde luego, la realización de acciones destinadas a ese fin.

En este sentido, es menester señalar que la definición de prevención no es superficial, sino debe ser concebida como una definición profunda porque es un deber del Estado señalar tareas y diseñar como disponer los medios para cumplir con el aspecto preventivo. Contextualizándonos en la realidad nacional es cierto que las normas se encuentran a conocimiento de toda entidad nacional competente en materia ambiental y en específico en el distrito de Huancayo la MPH al emitir su O. M N° 626-CM/MPH en el análisis de su desarrollo no está orientado en un enfoque preventivo, el cual no permite establecer acciones que prevengan, vigilen y compensen el ruido urbano provocado por la congestión vehicular en la zona monumental de Huancayo.

c.3.2. Fundamentos del Principio de Prevención

La responsabilidad del Estado no solo consiste en la protección del ambiente estableciendo un marco jurídico e instituciones ambientales, sino también en determinar un control a priori (enfoque preventivo) a fin de que antes de que se realicen ciertas actividades se determine los impactos negativos que puedan afectar el ambiente. De ello surge, la importancia y necesidad de normar el Principio de Prevención en un enfoque ambiental, para ello nos remitimos a sus antecedentes en la Declaración de Río de 1992 acerca del Medioambiente y Desarrollo que en su principio 17 manifiesta:

Deberá emprenderse una evaluación del impacto ambiental, en calidad de instrumento nacional, respecto de cualquier actividad propuesta que probablemente haya de producir un impacto negativo considerable en el medio ambiente y que esté sujeta a la decisión de una autoridad nacional competente.

Resulta interesante que a partir de la década de los noventa se dé a conocer el “**Principio de Prevención**” en materia ambiental, porque busca que las acciones del Estado se direccionen a evitar los daños ambientales haciendo uso del instrumento de Evaluación de Impacto Ambiental. Asimismo, este principio recae en que cada Estado miembro de esta Declaración tenga la obligación de formar

instituciones con calidad de autoridad ambiental competente que desempeñe esta función.

Conforme a la legislación peruana se desarrolla el Principio de Prevención en la LGA en el Título Preliminar de derechos y principios en su artículo VI que expresa lo siguiente: “La gestión ambiental tienen como objetivos prioritarios prevenir, vigilar y evitar la degradación ambiental. Cuando no sea posible eliminar las causas que la generan, se adoptan las medidas de mitigación, recuperación, restauración o eventual restauración, que correspondan.”

Comprendemos que como parte esencial de la finalidad de la gestión ambiental es ejecutar la “prevención” para así poder evitar que se genere daños en el ambiente que pongan en peligro el medio y la salud de la población. Y para su aplicación se requiere de los instrumentos de gestión ambiental adecuados para cada problemática, de igual forma resaltamos que la prevención ayuda a evitar daños a futuro como también coopera para mejorar la educación ambiental de los habitantes.

También se pone a conocimiento que este principio ayuda a tener cierto grado de certeza sobre las consecuencias (efectos positivos y negativos) que puedan generar ciertas actividades, de tal modo que se puedan disponer mecanismos viables para evitar **“el daño ambiental”**. Y en concordancia con ello se refiere a que:

La conservación no puede realizarse sino se adoptan medidas protectoras que impidan el deterioro de los bienes ambientales (...) [para el cual] son necesarios medios técnicos específicos. Como la Evaluación de Impacto Ambiental. (Carhuatocto, 2018, p. 92)

Por ello, comprendemos que el rol del Estado también implica vigilar que las actividades económicas que se desarrollan en el ambiente no causen repercusiones negativas en él, ayudándose de mecanismos técnicos como es el Evaluación de Impacto Ambiental.

Para lograr la **“finalidad del Principio de Prevención”** en nuestra investigación es necesario considerar que el Estado incluya como parte de su política ambiental a la **“gestión del ruido”**, el cual implica el diseño, prevención, control y reducciones del ruido urbano ocasionado por la congestión vehicular, esta gestión ambiental también debe incluir el desarrollo de mecanismos sobre la

evaluación del ruido como parte de un programa de salud ambiental, porque al ser el ruido causa de la contaminación sonora tiene como víctima no solo al ambiente sino principalmente a las personas. Por este fundamento y con propósito de mejorar la gestión ambiental en materia de ruido en nuestro país, es indispensable que las municipalidades provinciales y distritales deban aplicar adecuadamente del principio antes mencionado.

c.3.3. Relación de Principio de Prevención con la Economía Social de Mercado

Ciertamente la economía social de mercado supone el desarrollo en base a la organización de los mercados como la creación de una especie de sistema que permita la libre iniciativa, por medio de un progreso asegurando la capacidad económica. Además, la economía social de mercado permite el desarrollo del país mediante la libertad comercial que tienen las empresas privadas, tal como lo manifiesta el Pleno Jurisdiccional de la Sentencia del TC N° 0048-2004-PI/TC a fojas 15:

La Economía Social de Mercado condiciona la participación de grupos económicos en armonía con el bien común y el respeto del interés general, (...) estableciendo límites sobre los bienes jurídicos protegidos constitucionalmente, (...) y del cual no puede superponerse al resguardo de la dignidad de la persona que constituye la prioridad no solo del estado, sino de la sociedad en su conjunto.

En cuanto a lo expresado, la economía social de mercado en las disposiciones del TC se presenta como una oportunidad para las empresas privadas a fin de que desempeñen actividades comerciales en nuestro país, bajo el límite del respeto a los bienes jurídicos protegidos constitucionalmente como es el ambiente, por tanto es menester realizar nuestro comentario en este punto, porque la responsabilidad social de las empresas debe de implicar un enfoque preventivo que permita la formulación de iniciativas que promuevan su responsabilidad ambiental y disponer sus inversiones en el marco del respeto sin perjuicio del ambiente, por consiguiente las empresas de transporte público en el distrito de Huancayo deben aplicar estas obligaciones como parte del ejercicio que implica la economía social de mercado en nuestro país.

c.3.4. Modelos y Formas de Prevención

De manera referencial, habría que mencionar los modelos y formas de prevención porque el principio preventivo es un principio general del derecho, cuya finalidad es evitar daños y en el campo ambiental trata de eludir los daños y/o riesgos ambientales. Es importante también precisar que el principio de prevención se puede enfocar desde una perspectiva jurídica-ambiental, el cual nos explica a detalle en el siguiente cuadro:

MODELOS DE PREVENCIÓN: (SEGÚN PETER LEJINS)	
a) Prevención Punitiva	Se fundamenta en la intimidación, en el desistimiento por medio de la amenaza penal (léase de intervención jurídico ambiental inextenso)
b) Prevención mecánica	Trata de crear obstáculos que le cierre el camino al delincuente (léase infractor ambiental inextenso)
c) Prevención colectiva	Trata de detectar y eliminar si es posible, los factores criminógenos (generadores de afectación al ambiente) en la vida; se trata en una forma no penal la predelinuencia (léase: mecanismos de acción ambiental anticipativos)
FORMAS DE PREVENCIÓN: (SEGÚN CANIVELL)	
Prevención primaria	Toda actividad de carácter general que tiene un fin de saneamiento social que se espera evite o reduzca la incidencia de fenómenos delictivos (léase fenómenos de afectación al ambiente) y de los que producen riesgo al ambiente y a la comunidad
Prevención secundaria	Es la que se ejerce sobre personas de las que se pueda afirmar la posibilidad o la probabilidad de cometer delitos (léase afectaciones al ambiente) o de adoptar un genero de vida que las pueda hacer especialmente peligrosas
Prevención terciaria	Es la que se propone evitar que personas que ya han delinquido (los infractores ambientales inextenso) o incurrido en actividades especialmente peligrosas, persiste en su conducta social ambiental nociva

Figura 7. Cuadro de Modelos y Formas de Prevención

Fuente: Foy 2018, p. 215

Del resumen mostrado por el autor acerca de modelos y formas de prevención ponemos hincapié en el análisis de la O.M N° 626-CM/MPH, en la cual abarca el problema de regular los ruidos molestos en la zona monumental causado por bocinas de vehículos particulares y de servicio público de competencia de la MPH que en su desarrollo no cuenta con énfasis preventivo que evite daño ambiental (porque afecta la salud de las personas y altera el orden social

preestablecido en el distrito de Huancayo). Por ello recomendamos la adopción de medidas preventivas de dicha ordenanza que principalmente se enfoque en el modelo de “**prevención colectiva**” para que se tome en consideración mecanismo de acción ambiental anticipativos para la lucha contra la contaminación sonora y contenga la forma de “**prevención primaria**” porque esta ordenanza tiene como objeto reducir el ruido en la zona monumental del Distrito de Huancayo, buscando el saneamiento social porque el ruido nocivo constituye un riesgo al ambiente y a la comunidad en general.

*2.2.2.2.3. Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental
para el Ruido D.S. N° 085-2003-PCM*

Desde nuestra normativa los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental constituyen un objetivo de la política ambiental que implica el diseño y aplicación de políticas públicas cuyo contenido está presente en un reglamento, por lo cual en nuestro país contamos con cinco tipos de ECA los cuales son para: el agua, el aire, el suelo, el ruido y las radiaciones no ionizantes. Es de nuestro interés realizar el análisis de las disposiciones que el Estado ha implementado en relación al ECA para el ruido el cual se aprobó mediante D.S N° 085-2003-PCM con fecha del 30 de octubre del 2003 y del cual tiene como objeto establecer los lineamientos de decibeles de ruido permitidos para no excederlos, a fin de proteger la salud, la mejora de la calidad de vida de la población y la promoción del desarrollo sostenible en marco del respeto del derecho fundamental a vivir en un ambiente sano y equilibrado.

a. Límites Máximos Permisibles

Con respecto a los LMP nuestra legislación se ha preocupado por su elaboración de acuerdo a los tipos de ECA como son: de agua, de aire, de suelo, del ruido y de las radiaciones no ionizantes, por lo cual para su elaboración se tiene que tomar en consideración dimensiones de orden técnico-ambiental por qué; en este sentido se manifiesta lo siguiente:

Los LMP son aquellos extremos máximos de contaminación que puede arrojar una fuente determinada de acuerdo a la normatividad vigente (...) y siempre tomando en cuenta los niveles de producción contaminante para cada una de las actividades humanas (...). (Lamadrid, 2011, p. 217)

Cuando se habla de LMP referimos esta definición a aquellos parámetros que están plasmados en un enfoque jurídico-ambiental y cuya finalidad es determinar los niveles máximos de contaminación para que no se pueda generar daño grave al ambiente. Es menester mencionar que la normatividad acerca de los LMP tiene como génesis a la LGA que en su artículo 33 acerca de la elaboración de ECA y LMP en su inciso 33.4 nos menciona los siguiente: “En el proceso de revisión de los parámetros de contaminación ambiental, con la finalidad de determinar nuevos niveles de calidad, se aplica el principio de gradualidad, permitiendo ajustes progresivos a dichos niveles para las actividades en curso”; por lo tanto se puede advertir la importancia de la identificación de estos parámetros de contaminación ambiental que se producen por la concentración de sustancias ya sean físicas químicas o biológicas y que puedan causar perjuicio a la salud de la persona humana y al ambiente.

El reglamento de ECA de ruido nos brinda como parámetros generales la cantidad de DB permitidos de acuerdo a las siguientes zonas:

Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido		
ZONAS DE APLICACIÓN	VALORES EXPRESADOS	
	EN L_{AeqT}	
	HORARIO DIURNO	HORARIO NOCTURNO
Zona de Protección Especial	50	40
Zona Residencial	60	50
Zona Comercial	70	60
Zona Industrial	80	70

Figura 8. Cuadro de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para el Ruido

Fuente: Reglamento de Estandares de Calidad Ambiental para el Ruido

Por lo tanto, los LMP serán útiles en su aplicación para que las autoridades ambientales competentes puedan ejercer la prevención, fiscalización y sanción de los agentes que producen emisiones de ruido; y en el campo de nuestra investigación los LMP serán útiles para que la MPH pueda tomar de referencia estos valores y ejercer no solo el control sino también la prevención del ruido nocivo ocasionado por las bocinas y niveles altos de ruido producido por la música que

tiene como agente emisor de la contaminación sonora al servicio de transporte público y privado.

b. Artículo 12: De los Planes de Acción para la
Prevención y Control de la Contaminación
Sonora

Ahora bien, acerca de los planes de acción en materia preventiva y control de la contaminación sonora se encuentra prescrito en el artículo 12 del Reglamento de ECA para el ruido el que manifiesta lo siguiente:

Las municipales provinciales en coordinación con las municipales distritales, elaboraran planes de acción para la prevención y control de la contaminación sonora con el objeto de establecer las políticas, estrategias y medidas necesarias para no excederlos Estándares Nacionales de Calidad Ambiental de Ruido (...).

Las municipales distritales emprenderán acciones de acuerdo con los lineamientos del Plan de Acción Provincial. Asimismo, las municipalidades provinciales deberán establecer los mecanismos de coordinación interinstitucional necesarios para la ejecución de las medidas que se identifiquen en los Planes de Acción.

En apreciación al artículo 12 del Reglamento de ECA de Ruido comentamos que la gestión preventiva y control de la contaminación sonora se encuentra a cargo de las municipalidades provinciales para que elaboren políticas y mecanismo necesarios puesto que en su jurisdicción no se excedan los LMP, asimismo dentro de la obligación política normativa de las municipalidades distritales se encuentra el deber de establecer los lineamientos en su plan de acción provincial, en el que deben incluirse medidas de preventivas. Ambas, m entidades públicas deben cumplir con esta obligación utilizando los instrumentos de gestión ambiental y en materia de ruido principalmente apoyándose de las Evaluaciones de Impacto Ambiental de Ruido así como una adecuada planificación urbana, la racionalización del transporte, la priorización de acciones en zonas críticas de contaminación sonora y de protección especial, la promoción de barreras acústicas con énfasis en las barreras verdes, la promoción de tecnologías amigables con el

ambiente y la mejora de hábitos de la población, tal como lo establece el artículo 13 del Reglamento de ECA para el Ruido.

c. Artículo 23: de las Municipalidades
Provinciales

Dentro de nuestra legislación en calidad de autoridad ambiental competente en el distrito de Huancayo es la MPH por lo cual se debe tener presente que de acuerdo al Reglamento del ECA para el Ruido en el artículo 23 otorga a las municipalidades provinciales funciones en las que son legalmente competentes las cuales son:

- a) Elaborar e implementar, en coordinación con las Municipalidades Distritales, los planes de prevención y control de la contaminación sonora, de acuerdo lo establecido en el artículo 31 del presente Reglamento;
- b) Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones dadas en el presente Reglamento, con el fin de prevenir y controlar la contaminación sonora;
- c) Elaborar, establecer y aplicar la escala de sanciones para las actividades reguladas de su competencia que no se adecuen a lo estipulado en el presente Reglamento;
- d) Dictar las normas de prevención y control de la contaminación sonora para las actividades comerciales, de servicios y doméstica en coordinación con las municipalidades distritales; y,
- e) Elaborar, en coordinación con la Municipales Distritales, los límites máximos permisibles de las actividades y servicios bajo su competencia, respetando lo dispuesto en el presente reglamento

Desde esta perspectiva, el presente reglamento les otorga facultades a las municipalidades provinciales a fin de que deban elaborar e implementar acciones de prevención, asimismo puedan ejercer la fiscalización para evitar la contaminación sonora producto de las actividades comerciales, de servicios y domésticas. No obstante, en el distrito de Huancayo el cual tiene como autoridad competente en este asunto a la MPH y contextualizándonos cabe resaltar que como una actividad de servicio al sector transporte, que en cumplimiento con este artículo se emitió la O.M N° 626-MPH/CM, el cual brinda un cuadro de sanciones para los agentes infractores (propietarios de vehículos) cumpliendo con lo estipulado en

aplicar una escala de sanciones; sin embargo en el aspecto preventivo se debió tomar en consideración la elaboración de normas de prevención que no podemos apreciar en dicha ordenanza, recordemos que el sector transporte es indispensable para el desarrollo del distrito de Huancayo, pero como toda actividad debería estar sometida al monitoreo de la MPH. Por último, es menester mencionar que sin prevención no se puede lograr la mejora de hábitos de la población, principalmente de los conductores de vehículos por tanto este punto no debe pasar inadvertido para la autoridad, sino que es obligación de la entidad tomar las acciones correspondientes para elaborar una ordenanza completa que contenga principalmente **prevención y control** como lo señala el presente Reglamento.

2.2.2.2.4. Municipalidad Provincial de Huancayo

- a. Ordenanza Municipal N° 418-MPH/CM que regula la Supresión y Limitación de los Ruidos Nocivos y Molestos

Se puede aludir que en cumplimiento con las disposiciones brindadas por la LGA y por el Reglamento de ECA de Ruido en las que atribuye a las municipalidades provinciales la función de emitir normas acerca de la prevención, control, fiscalización y sanción de la contaminación sonora; en este contexto la MPH emitió el 24 de julio del 2010 la O. M N° 418-MPH/CM la que tiene por objeto controlar la emisión de ruidos, sonidos y vibraciones molestos producidos por diferentes actividades; en este punto recordemos que los ruidos nocivos tienen como agentes emisores principalmente a zonas de esparcimiento y comercio como son las salas de espectáculos, los eventos de reuniones, locales de diversión y comercio de todo género, iglesias y casas religiosas, inmuebles donde se desarrollan actividades públicas o privadas y/o casa-habitación individuales y colectivas en este sentido dicha ordenanza estipula la normativa donde se manifiesta las bases delimitadoras, prohibiciones y sanciones de todo acto o comportamiento que produzca ruidos o vibraciones considerados molestos o riesgosos para el ambiente y el ser humano.

En cumplimiento con el ECA para el ruido en el que se establece los parámetros de DB permitidos de acuerdo a los LMP la MPH establece el siguiente cuadro:

EN ZONIFICACION	De 07:01 a 22:00 Horas	De 22:01 a 07:00 Horas
En Zonificación Residencial	60 Decibeles	50 Decibeles
En Zonificación Comercial	70 Decibeles	60 Decibeles
En Zonificación Industrial	80 Decibeles	70 Decibeles

Figura 9. Cuadro de DB permitidos de acuerdo a la zonificación en la Provincia de Huancayo

Fuente: O. M N° 418-MPH/CM

Correspondiente a la figura 6 nos establece de acuerdo a la hora diurna y nocturna la cantidad de decibeles permitidos; es nuestro menester mencionar que en la zona monumental de Huancayo principalmente se encuentra actividades comerciales formales e informales que emiten niveles altos de ruido y que se perciben en el ambiente exterior producto de megáfonos, parlantes, música entre otros los que repercuten en la salud de la población huancaína porque el ruido nocivo ocasiona diversos problemas de salud.

Y no lo decimos por una cuestión personal, sino que según los autores Rodríguez, Valdés, Hernández, Ancheta & Acosta (2018) han demostrado que los efectos del ruido (artículo científico) son los siguientes:

(...) la molestia, los efectos auditivos que van desde los acufenos (zumbidos) hasta la sordera (daño irreversible) así como los efectos extra-auditivos que afectan la mayoría de los órganos y sistemas, generando consecuencias en la salud tales como un aumento de la presión arterial, taquicardia, taquipnea, jaquecas, gastritis, úlceras gastroduodenales, colitis, aumento de la glucemia y la colesterolemia, alteraciones del funcionamiento de las glándulas endocrinas, inmuno-depresión, irritabilidad, agresividad, pérdida de la atención, de la concentración y del rendimiento, el insomnio, la disminución del deseo sexual, la fatiga y el estrés.

En énfasis al tema prioritario que es la salud se manifiesta que según lo mencionado anteriormente por los autores el ruido afecta a la salud ocasionando enfermedades fisiológicas y enfermedades que alteran el sistema nervioso, siendo este un tipo de contaminante peligroso, tengamos presente que a diario una persona se encuentra expuesta a diferentes tipos de sonidos emitidos por actividades de comercio o de servicio que se encuentran en elevados niveles de ruido (mayor a 70 db) que afectan la calidad de vida de la persona humana. Por ende, es necesario promover el desarrollo saludable libre de ruidos nocivos y molestos en concordancia con el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado.

Asimismo, se precisa que el ruido causa otras repercusiones en la salud además de las ya mencionadas líneas arriba, es así que los autores (García & Javier, 2003, p.25) han demostrado lo siguiente:

(...) la pérdida progresiva de audición hasta alteraciones de la presión arterial, del ritmo cardíaco y de los niveles de segregación endocrina, insomnio, cefaleas, reducción de la capacidad sexual. Asimismo, aumenta en un 20% la posibilidad de sufrir infartos e incide sobre los estados de estrés e irritabilidad, que afectan negativamente a la capacidad de concentración y aprendizaje, a la productividad, a la siniestralidad laboral y a los accidentes de tránsito (...).

Hecha esta precisión, es pertinente destacar que el ruido nocivo ocasiona que las personas que se encuentran expuestas se vean afectados en los diferentes aspectos en que se desenvuelven como su ambiente laboral, familiar, su estabilidad mental, su desempeño académico entre otros. Motivo por el cual es importante que las autoridades ambientales puedan tomar acciones de gestión ambiental para una adecuada prevención y control en lugares urbanos.

Para contrarrestar dicho escenario, la MPH ha dispuesto la prohibición de los ruidos nocivos que puedan perturbar la tranquilidad, el bien del vecindario y de los transeúntes, asimismo también queda prohibido cualquier tipo de ruido hasta 100 m cerca a centros hospitalarios y educativos, bibliotecas, asilos y albergue como también las zonas de protección especial y por último para las obras de infraestructura se exigirán aislamientos acústicos restrictivos. Y para aquellos que infrinjan lo normado, se tiene un Cuadro Único de Infracciones y Sanciones de

Ruidos Nocivos y Molestos en proporción con la UIT vigente y en caso de actividades de comercio se procede con la clausura del establecimiento según corresponda.

A modo de crítica podemos reconocer que en la presente Ordenanza no existe disposiciones normativas acerca de prevención de la contaminación sonora puesto que es una obligación prioritaria que al no ser incorporada afecta el sistema de Gestión Ambiental en la MPH. Además, existe problemas para controlar la contaminación sonora en el distrito de Huancayo porque en primer lugar los establecimientos comerciales no respetan los parámetros establecidos en la ordenanza al utilizar inadecuadamente equipos de sonido, silbatos o cualquier otro medio con el objetivo de promocionar sus productos, lo cual ocasiona ruido nocivo y perturba la tranquilidad; en segundo lugar en espacios cercanos a hospitales, colegios, asilos el ruido nocivo que se presenta es ocasionado por el transporte urbano (bocinas y música) que altera el bienestar de personas vulnerables como son los niños y adultos mayores; por último en relación a obras públicas no se aplica aislamientos acústicos restrictivos porque al utilizar las maquinarias pesadas como son el tractor, taladro, compactadora entre otras que producen la emisión de vibraciones y sonidos perjudiciales para la salud de la población. Es cierto que las situaciones antes mencionadas acarrearán como consecuencia un problema aun mayor y que entre otras actividades ocasionan contaminación sonora por ello nuevamente resaltamos la importancia de prevención para mejorar los hábitos y educar a las personas y así evitar la contaminación sonora. En relación a nuestra investigación que en específico tiene como base la congestión vehicular, lo cual forma parte de las actividades que producen contaminación sonora en nuestra ciudad, por tanto, se encuentra regulada en la O.M N° 626-MPH/CM y que fue objeto de comentario anteriormente.

b. Ordenanza Municipal N° 626-MPH/CM Que Regula Los Ruidos Molestos En La Zona Monumental Causados Por Bocinas De Vehículos Particulares Y De Servicio Público De Competencia De La Municipalidad Provincial De Huancayo

Otro documento normativo es la O.M. N° 626-MPH/CM que contribuye a regular el ruido nocivo del transporte público en la zona monumental de Huancayo, que fue motivo análisis en el acápite 2.1.1.2.

2.2.2.3. Contaminación Sonora Generada por la Congestión Vehicular

2.2.2.3.1. Definición De Congestión Vehicular

Se hace la referencia de que diariamente los transeúntes utilizan el termino de congestión vehicular; por ello debemos iniciar tomando en consideración la definición de congestión, que de acuerdo a los autores refieren lo siguiente: «La palabra “congestionar” significa “obstruir o entorpecer el paso, la circulación o el movimiento de algo”». (Thomson & Bull, 2001, p.7)

Para comentar el termino de congestión comprendemos que es la acumulación de vehículos que impiden la circulación normal del tránsito vehicular.

Para referirse al termino completo de “congestión vehicular” este se manifiesta a través del estancamiento de los vehículos circulando en una vía de tránsito que avanza en forma lenta o irregular. En ese sentido, técnicamente se cita la definición de congestión vehicular como: “(...) la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de circulación a los demás”.

Contextualizándonos en el distrito de Huancayo en estricto sentido afirmamos la existencia de congestión vehicular que se produce en las zona monumental y zonas comerciales de la ciudad, tal como se puede corroborar mediante el Estudio de Monitoreo Ambiental elaborado por la MPH en el año 2021 el cual manifiesta lo siguiente:

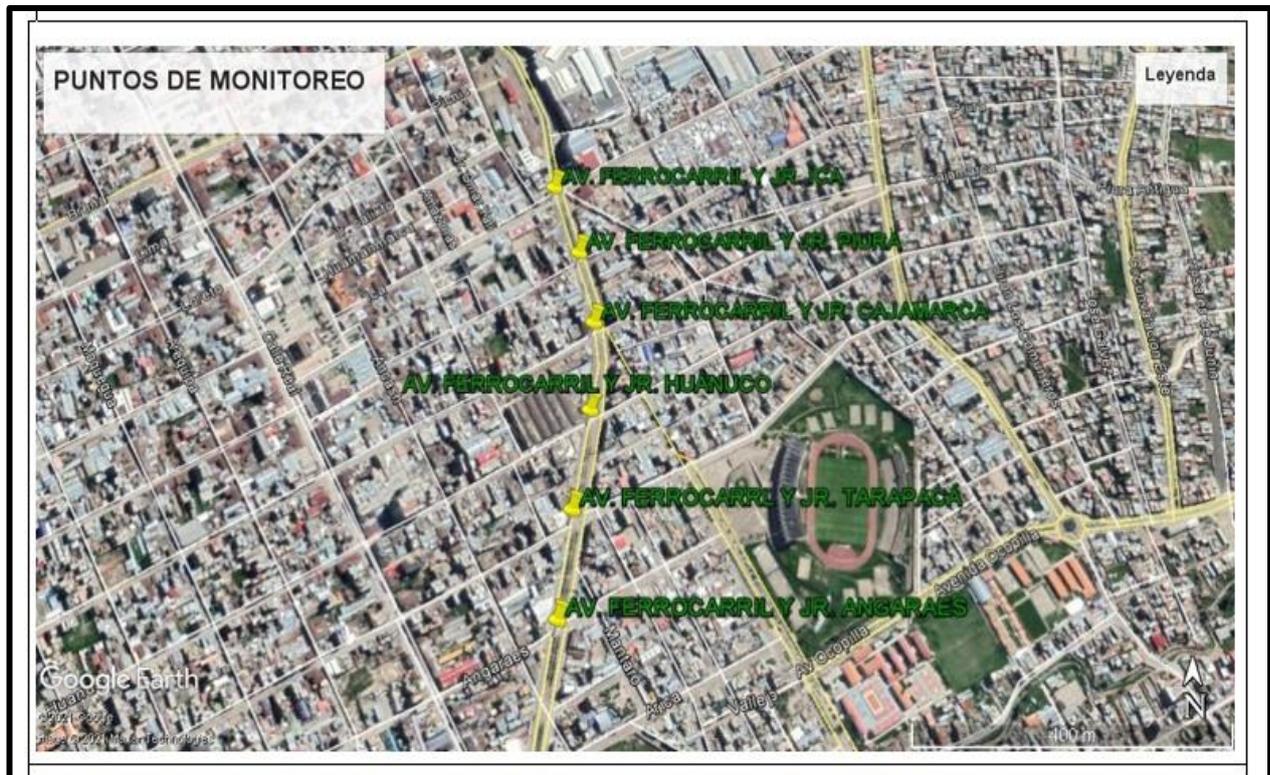


Figura 10. Mapa de los lugares donde se realizó el estudio de Monitoreo Ambiental del Ruido

Fuente: Municipalidad Provincial de Huancayo (año 2021)

LUGAR Y FECHA DE MONITOREO		HORA DE INICIO DE MONITOREO	HORA DE FIN DE MONITOREO	L _{max} (dB)	L _{min} (dB)	L _{AeqT} (dB)	ECA (D. S. 085-2003-PCM) Zona Comercial (dB) DIURNO
Av. Ferrocarril y Jr. Ica	30/03/2021	09:30 a.m.	09:40 a.m.	89.2	63.0	76.4	70
Av. Ferrocarril y Jr. Piura	30/03/2021	09:52 a.m.	10:02 a.m.	89.0	59.4	71.6	70
Av. Ferrocarril y Jr. Cajamarca	30/03/2021	10:08 a.m.	10:18 a.m.	97.4	62.0	73.7	70
Av. Ferrocarril y Jr. Huánuco	30/03/2021	10:29 a.m.	10:39 a.m.	95.7	60.9	79.2	70
Av. Ferrocarril y Jr. Tarapacá	30/03/2021	10:47 a.m.	10:57 a.m.	97.5	60.1	76.2	70
Av. Ferrocarril y Jr. Angaraes	30/03/2021	11:04 a.m.	11:14 a.m.	93.0	59.7	74.3	70

Anaranjado: Valor obtenido de ruido más alto
Verde: Valor obtenido de ruido más bajo

Figura 11. Datos registrados del monitoreo en la zona comercial de Huancayo-Horario de mañana

Fuente: Municipalidad Provincial de Huancayo (año 2021)

LUGAR Y FECHA DE MONITOREO		HORA DE INICIO DE MONITOREO	HORA DE FIN DE MONITOREO	L _{max} (dB)	L _{min} (dB)	L _{AeqT} (dB)	ECA(D.S.085-2003-PCM)Zona Comercial (dB)DIURNO
Av. Ferrocarril y Jr. Ica	09/04/2021	04:22 p.m.	04:32 p.m.	98.6	61.6	75.4	70
Av. Ferrocarril y Jr. Piura	09/04/2021	04:46 p.m.	04:56 p.m.	94.8	62.5	78.6	70
Av. Ferrocarril y Jr. Cajamarca	09/04/2021	05:03 p.m.	05:13 p.m.	106.8	63.3	97.9	70
Av. Ferrocarril y Jr. Huánuco	09/04/2021	05:20 p.m.	05:30 p.m.	92.5	61.5	73.0	70
Av. Ferrocarril y Jr. Tarapacá	09/04/2021	05:36 p.m.	05:46 p.m.	90.5	57.8	74.5	70
Av. Ferrocarril y Jr. Angaraes	09/04/2021	05:52 p.m.	06:02 p.m.	94.6	58.9	74.5	70

Anaranjado: Valor obtenido de ruido más alto
Verde: Valor obtenido de ruido más bajo

Figura 12. Datos registrados del monitoreo en la zona comercial de Huancayo-Horario de tarde

Fuente: Municipalidad Provincial de Huancayo (año 2021)

Como se puede apreciar en la zona comercial del distrito de Huancayo (Av. Ferrocarril y calles colindantes) en las horas de la mañana y tarde se exceden los límites máximos permitidos para ruido no respetando lo que señala la LGA, el Reglamento ECA para Ruido, la O.M N.º 418-MPH/CM y la O.M N.º 626-MPH/CM como ya se analizó en acápite anteriores; por lo tanto se puede apreciar en las figuras (7,8 y 9) que en hora punta principalmente por la tarde se llega hasta un 97.9 dB de ruido nocivo que tiene como agentes emisores a los vehículos móviles (buses, combis, taxis y vehículos privados); por ende es nuestro menester señalar que los afectados son los propios transeúntes (niños, jóvenes, adultos y adultos mayores) quienes al escuchar el ruido nocivo perjudican sus salud vulnerándose su derecho a vivir en ambiente sano y equilibrado. Por consiguiente, debe agregarse que en el distrito de Huancayo la frecuente presencia de este lamentablemente escenario evidencia la deficiente gestión vehicular que se realizar por las autoridades competentes

2.2.2.3.2. Características Negativas Del Transporte

Urbano Que Provocan La Congestión

En cuanto a la relación de las características del transporte urbano que ocasiona la congestión vehicular se encuentra a todo un sistema de transporte que incluye una infraestructura, pasajeros, vehículos motorizados y autoridades, sin embargo, en el desarrollo de este sistema se presenta ciertas características que nos

ayudan a entender porque el transporte urbano de la actualidad ocasiona congestión vehicular. Por ello, de acuerdo a los autores (Thomson & Bull, 2001, pp. 11-12) manifiestan:

- La demanda por transporte es “derivada” (...) por un deseo intrínseco de desplazarse, (...) producto de la necesidad de acceder a los sitios en que se lleva a cabo distintas actividades (como el trabajo, las compras, el estudio, etc.), todas las cuales se desarrollan en lugares diferentes;
- La demanda por transporte es inminente variable (...) las cuales se concentran en muchos viajes, (...) para realizar distintas actividades y tener oportunidad de contacto con otras personas;
- El transporte se efectúa en limitados espacios viales (...), no se puede acumular la capacidad vial para hacer usada posteriormente en periodos de mayor demanda;
- Las opciones de transporte que presenta las características de (...) seguridad, comodidad, confiabilidad, autonomía (...) son las que implica un mayor uso del espacio vial por pasajero, (...);
- Especialmente en zonas urbanas la provisión de infraestructura vial para satisfacer la demanda de los periodos de punta tiene un costo muy elevado, y a raíz de todo ello,
- Se produce congestión en diversos lugares con sus negativas secuelas de contaminación, importante gasto de recursos privados y sociales y pérdida de calidad de vida.

Como se expresó, la congestión vehicular es una problemática que contiene múltiples factores que conlleva a una mala gestión del sistema de transporte, como los autores manifiestan y contextualizándonos en nuestro país existen problemas de infraestructura, de la falta de mantenimiento de pistas y carreteras para la circulación terrestre y principalmente las consecuencias negativas que ocasiona contaminación sonora, por ende es nuestro menester referir que es deber de las autoridades llevar a cabo mecanismos eficientes para evitar estas negativas repercusiones. En concordancia con este tema, en el distrito de Huancayo tenemos un escenario muy saturado de vehículos motorizados que ocasionan la constante circulación de las personas para satisfacer sus necesidades y a la vez encontramos

como problema la deficiente repartición de rutas para vehículos públicos y privados, también la saturación de automóviles en hora punta en la zona monumental y zonas comerciales de la ciudad, lo que ocasiona la percepción de una “congestión vehicular caótica” que vulnera la calidad de vida de los pobladores y su perturbación a la tranquilidad.

2.2.2.3.3. *Problemas Que Ocasianan la Congestión Vehicular*

Ciertamente existen factores que contribuyen a agravar la congestión por conductas particulares y sociales, por ejemplo, adquirir un vehículo innecesariamente puede generar como consecuencia una expansión evidente de una flota de vehículos motorizados en una ciudad. Además, existen otros factores similares que contribuyen a que se genere congestión vehicular, para ello citamos a los autores (Thomson & Bull, 2001, pp. 13-14)

La vialidad de la ciudades mal diseñada y mal conservada es causa de una congestión innecesaria (...). Asimismo, el mal estado del pavimento (...) que genera restricciones de capacidad y aumenta la congestión. También otra condición son las conductas sociales porque hay conductores que muestran poco respeto por los demás con quienes comparten las vías (...) tratando de imponerse en las intersecciones bloqueándolas (...) a ello debe agregarse la frecuente presencia de flujos de tránsito de vehículos antiguos, mal mantenidos o de tracción animal. Por último, la información de tránsito deficiente por el desconocimiento de las condiciones de tránsito (...) que podría aumentar el kilometraje de cada viaje y contribuir a la congestión.

Hechas estas presiones, efectivamente los factores mencionados por el autor agravan a que se genere congestión vehicular; en ese sentido el distrito de Huancayo no se exime de este problema sino que lamentablemente la comparte por no contar con un adecuado mantenimiento de las zonas viales (pistas, carreteras , semáforos, etc.), así como la saturación de vehículos en las principales avenidas que sobrepasa su capacidad, por tanto este escenario entorpece la fluidez del tránsito; relativamente el deplorable comportamiento de los conductores de vehículos y de sus ayudantes (combis, buses y taxis) que con falta de educación vial intentan acelerar su paso de tránsito generando accidentes, tráfico y ruido nocivo.

Otro factor que ocasiona la congestión vehicular es la falta de mantenimiento de los vehículos que genera la interrupción en las vías de tránsito debido a los vehículos varados en plena pista o a la lentitud de su avance. Por último, la falta de información y señalización de vías que dirijan a lugares turísticos de la ciudad, conlleva a que un turista se encuentre estancado y forme parte de la congestión vehicular por ello es necesario incorporar una adecuada información sobre las condiciones de tránsito.

2.2.2.3.4. Aspectos Preventivos Para Mejorar la Congestión Vehicular

a. Una Visión Renovada De Las Autoridades

En vista de que se ha analizado la problemática del ruido, congestión y/o tráfico vehicular que es una preocupación de índole internacional y nacional, por cuanto se encuentra inmerso las regiones de nuestro país. Resulta evidente que la creciente adquisición de vehículos para uso personal para brindar servicio público es un reto actual para las autoridades por que ha saturado la capacidad de pistas y carreteras ocasionando el estancamiento de la fluidez vehicular regular que debe tener cada lugar.

Ante este escenario la posición de las autoridades ha sido diplomática y no se ha tomado medidas eficaces de planificación y administración para lograr un sistema vehicular eficiente. Por ende, encontramos que como parte del problema a las autoridades ambientales a quienes se les encarga la prevención, control, fiscalización y sanción con respecto al ruido nocivo en el ámbito nacional estas autoridades son el MINAM, OEFA, Ministerio de Salud, Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales y Distritales, etc., por cuanto dichas instituciones al momento de cumplir su función tiene como deficiencia la comunicación entre ellos mismos lo que conlleva a no cumplir y velar por superar esta problema. Además, a nivel local en el distrito de Huancayo se puede apreciar que las vías de transporte (pistas y carreteras) no cuentan con un mantenimiento adecuado por consiguiente se genera una cantidad máxima de vehículos que intentan llegar de un lugar a otro produciéndose congestión vehicular y sumándose a ello la falta de educación vial de los conductores y que propicie la emisión de ruidos dañinos para los transeúntes. En el ámbito político las autoridades hasta la actualidad no muestran preocupación

por realizar una reforma del sistema vehicular a causa de las presiones de grupos económicos (empresas de transporte público) y transportistas al encontrar en conflicto sus propios intereses; todo este escenario genera la falta de capacidad y una efectiva respuesta por parte de las instituciones por o saber lidiar con esta presión.

Para dar cierre a este punto reafirmamos que el compromiso de las autoridades ambientales debe tomar como base la prevención y enfocarse en la educación vial a transportistas y transeúntes para evitar la lamentable situación de contaminación sonora; asimismo consideramos que el sistema de tránsito debe manejarse en forma integral con intereses comunes de todas las instituciones que sean competentes y quienes llevan a cabo esta función deben ser especialistas y profesionales que utilicen de manera correcta los instrumentos de gestión ambiental, para así lograr el bienestar de la población.

b. Cambio Social Por Parte De Los Conductores

Desde una visión actual resulta notorio que las personas optan con mayor facilidad el adquirir un vehículo y asimismo otros prefieren el uso del transporte público; hecho que genera una incontrolable situación del tránsito por el exceso del número de vehículos, lo cual conlleva a la reciente demanda de automóviles es así que aprovechándose de la circunstancia las concesiones del Estado como las empresas de transporte público aumentan las tarifas de peaje y del pasaje urbano causando descontento en la población ya que afecta la necesidad primordial de movilizarse de un lado a otro y de igual forma se genera congestión vehicular que tiene como perjuicio la emisión de ruido nocivo, y el incremento del tiempo de viaje.

En ese sentido existe la necesidad de un cambio de actitud de los transportistas que brinden una mejor calidad del transporte público lo cual implica el respeto hacia el sistema de tránsito (semáforos, señalización de vías, adecuado uso de bocinas y evitar el sonido alto de música dentro del vehículo). Y por parte de las autoridades colaborar para fomentar la educación vial informando a los transportistas, con la finalidad de prevenir la contaminación sonora a través de capacitaciones, anuncios, implementación de barreras acústicas, control eficiente al momento de emitir las licencias de tránsito, reforma de itinerario de rutas de las

empresas de transporte público, realizar operativos con el uso de sonómetro para identificar a los agentes infractores y en el último extremo cumplir lo dispuesto en la O.M N° 626-MPH/CM al interponer multas a los propietarios de vehículos que sobrepásenlos 70 DB en la zona monumental de Huancayo.

c. Mejorar el interés de la Sociedad Civil para mantener bajo control la Contaminación Sonora

Cuando nos referimos a la congestión vehicular y a la contaminación sonora podemos visualizar que estamos frente a un problema cotidiano, del que a pesar de la existencia de normativa internacional, nacional y local aún no se ejecutan las acciones necesarias para mitigar o mantener bajo control el problema de ruido, ya que al momento de accionar se encuentra con el panorama de graves problemas en relación al sistema vehicular que impiden cumplir con esta finalidad, temas explicados anteriormente.

Por su parte el sector civil compuesto por la ciudadanía en general donde se encuentran los trabajadores, comerciantes, escolares, universitarios, etc. no cooperan para mantener bajo control el problema de ruido en el distrito de Huancayo; puesto que es muy común en los transeúntes no respetar las señalizaciones de tránsito, así como el estacionamiento de los vehículos en paraderos correspondientes, de la misma se encuentra el desorden ocasionado por parte de los pasajeros al intentar llegar más rápido a su destino, dichas conductas nos llevan a la conclusión de afirmar la falta de preocupación de la ciudadanía y su escasa educación vial para evitar la contaminación sonora en la ciudad; por tanto para cumplir con el propósito de lograr el control del ruido no basta con la normativa legal y sanciones que brindan las autoridades ambientales, tampoco con el mejoramiento de las vías, sino es necesario que la sociedad civil en conjunto coopere respetando las políticas ambientales interpuestas municipalidades (gobiernos locales)l y tengan interés común de mejorar la calidad de vida de la población huancaína y contribuir para respetar el orden social pre establecido.

d. Participación Ciudadana

En lo concerniente a participación ciudadana tiene como base constitucional al artículo 31 de la Constitución Política de 1993 en la que establece que: “(...) es derecho y deber de los vecinos participar en el gobierno municipal de su

jurisdicción. La ley norma y promueve los mecanismos directos e indirectos de su participación (...).”

Por lo tanto, la Constitución manifiesta que este derecho faculta a los vecinos a participar en el gobierno municipal en relación a aspectos concernientes a los temas de gobierno, por consiguiente, uno de los temas a tratarse es el derecho de **“participación ambiental”**, por lo que los ciudadanos puedan apoyar a la toma de decisiones en defensa del derecho al ambiente.

También, la LGA en su artículo 46 acerca de la participación ciudadana manifiesta que:

Toda persona natural o jurídica, en forma individual o colectiva, puede presentar opiniones, puntos de vista, observaciones u aportes en los procesos de toma de decisiones de la gestión ambiental y en las políticas y acciones que incidan sobre ella, así como en su posterior ejecución, seguimiento y control. El derecho a la participación ciudadana se ejerce en forma responsable.

En ese sentido, en materia ambiental la participación ciudadana se establece como un mecanismo legítimo para contribuir en la defensa de la conservación del ambiente y los asuntos relacionados a este tema, por lo cual debe llevarse a cabo en forma responsable dando contribuciones efectivas, eficientes y oportunas de aportes en materia ambiental.

Del mismo modo continuando con esta línea normativa la Ley Orgánica de Municipalidades en el Título V, capítulo I artículo 73, en el punto 3 acerca de Protección y Conservación del Ambiente en el inciso 3.3 refiere a: “(...) incentivar la participación ciudadana en todos sus niveles”.

Desde esta perspectiva, la MPH se encuentra en la obligación de fomentar el derecho a la participación ciudadana, para la toma de decisiones, ejecución, seguimiento y control de políticas ambientales, dentro de este contexto se suma el problema de ruido del cual también es interés de la ciudadanía en general. Por tanto, las personas individuales, así como personas jurídicas, dentro de ello organizaciones ambientales o colectivos que se preocupen por la contaminación sonora en el distrito de Huancayo cuentan con el respaldo normativo para efectuar este derecho y proponer mejoras en el sistema vehicular, a fin de que no se genere

congestión vehicular ni contaminación sonora, con el objetivo de vivir en un ambiente sano y equilibrado libre de ruidos nocivos.

2.3. Marco conceptual

Para el mejor entendimiento de la terminología empleada en el desarrollo de nuestra investigación; se vio por conveniente y en forma didáctica desarrollar algunos conceptos claves; tales como:

- **Ruido:** Sonido no deseado que moleste, perjudique o afecte la salud de las personas. (OEFA, 2016, p.49)
- **Ruidos en Ambiente Exterior:** Todos aquellos ruidos que pueden provocar molestias fuera del recinto o propiedad que contiene a la fuente emisora. (Reglamento de ECA para Ruido)
- **Acústica:** Energía mecánica en forma de ruido, vibraciones, trepidaciones, infrasonidos, sonidos y ultrasonidos. (Reglamento de ECA para Ruido)
- **Barreras Acústicas:** Son dispositivos que interpuestos entre la fuente emisora y el receptor, atenúan la propagación del área del sonido, por lo que evita su incidencia directa sobre el receptor. (OEFA, 2016, p.48)
- **Contaminación Sonora:** Presencia en el ambiente exterior o en el interior de las edificaciones, de niveles de ruido que generen riesgos a la salud y al bienestar humano. (OEFA, 2016, p.48)
- **Decibel:** Unidad a dimensional del nivel de presión sonora medido con el filtro de ponderación A que permite registrar dicho nivel de acuerdo al comportamiento de la audición humana. (OEFA, 2016, p.48)
- **Emisión:** Nivel de presión sonora existente en un determinado lugar originado por la fuente emisora de ruido ubicada en el mismo lugar. (Reglamento de ECA para Ruido)
- **Emisión de Ruido:** Es la generación de ruido por parte de una fuente o un conjunto de fuentes dentro de un área definida, en la cual se desarrolla una actividad determinada. (OEFA, 2016, p.48)
- **Estándares Primarios de Calidad Ambiental para Ruido:** Son aquellos que consideran los niveles máximos de ruido en el ambiente exterior, los cuales no deben excederse a fin de proteger la salud humana (...). (Reglamento de ECA para Ruido)

- **Fuente Emisora de Ruido:** Es cualquier elemento asociado a una actividad específica, que es capaz de generar ruido hacia el exterior de los límites de un predio. (OEFA, 2016, p.49)
- **Horario Diurno:** Periodo comprendido desde las 07:01 horas hasta las 22:00 horas. (Reglamento de ECA para Ruido)
- **Horario Nocturno:** Periodo comprendido desde las 22:01 horas hasta las 07:00 horas del día siguiente. (Reglamento de ECA para Ruido)
- **Monitoreo:** Acción de medir y obtener datos en forma programada de los parámetros que incide o que modifica la calidad del entorno. (Reglamento de ECA para Ruido)
- **Nivel de Presión Sonora:** Es el nivel constante expresado en decibeles A que en el mismo intervalo de tiempo (T), contiene la misma energía total que el sonido medido. (OEFA, 2016, p.49)
- **Sonido:** Es la energía transmitida como ondas de presión en el aire u otros medios materiales que puede ser percibida por el oído o detectada por instrumentos de medición. (OEFA, 2016, p.49)
- **Sonómetro:** Es el aparato normalizado que se utiliza para medir los niveles de presión sonora. (OEFA, 2016, p.49)
- **Zona Comercial:** Área autorizada por el gobierno local correspondiente para la realización de actividades comerciales y de servicio. (Reglamento de ECA para Ruido)
- **Zonas Críticas de Contaminación Sonora:** Son aquellas zonas que sobrepasa un nivel de presión sonora continuo equivalente de 80Db. (Reglamento de ECA para Ruido)
- **Zonas Mixtas:** Área donde colindan o se combinan en una misma manzana dos o más zonificaciones, es decir: Residencial-Comercial, Residencial-Industrial, Comercial-Industrial o Residencial- Comercial- Industrial. (Reglamento de ECA para Ruido)
- **Zonas Residencial:** Área autorizada por el Gobierno Local correspondiente para el uso identificado con viviendas o residencias, que permiten la presencia de altas, medias, bajas concentraciones de poblaciones. (Reglamento de ECA para Ruido)

Capítulo III: Metodología

3.1. Enfoque metodológico y postura epistemológica jurídica

Se comprende en relación al **enfoque cualitativo**, que: “(...) no se llega por procedimientos estadísticas u otro tipo de cuantificación (...)” (Aranzamendi, 2010, p. 100), sino que su alcance final es: “(...) comprender un fenómeno complejo (...) [cuyo] acento no está en medir las variables del fenómeno, sino en entenderlo” (Hernández, Fernández & Baptista, 2014, p. 18); esto representa que la intención de una investigación cualitativa es entender el por qué acontece una delimitada acción social o sencillamente explicar lo que acontece en una específica realidad teórica a lo que el autor refiere fenómeno complejo, para ofrecer una solución a la problemática analizada.

En tanto, la presente investigación es **cualitativo teórico**, porque de acuerdo al jurista e investigador mexicano Witker (c.p. García, 2015, p. 455) una investigación **teórica-jurídica** es: “(...) aquella que concibe el problema jurídico desde un perspectiva estrictamente formalista, descontando todo elemento fáctico o real [esto es] que se relacione con la institución, norma jurídica o estructura legal en cuestión”; lo que conlleva a que éste tipo de investigación fomenta el análisis de dispositivos normativos individuales o en su conjunto (ley).

Por lo cual, en motivo de que se realizó el análisis y cuestionamiento de dispositivos normativos, así como de sus conceptos jurídicos con el objeto de demostrar las anomalías interpretativas respecto a sus cualidades, por tanto, la presente investigación **analizará la O. M N.º 626-MPH/CM.**

De manera que, como se explicó en la delimitación conceptual de emplear un lenguaje o discurso basándose en el **iuspositivismo** es que pasaremos a explicar el porqué de dicha **postura epistemológica jurídica.**

La **escuela del iuspositivista** ha concebido que la centralidad o científicidad del derecho se basa en la norma y su respectivo análisis dogmático, asimismo, el **(a) objeto, (b) método y (c) fin de estudio** se justifican a razón de que cada escuela jurídica debe tener en claro qué es lo que va a estudiar, cómo lo va a estudiar y finalmente, si esos dos elementos se ajustan a la finalidad o propósito de la escuela en mención (Vivanco, 2017, pp. 36-41).

Así, el “(a)” del iuspositivismo es la legislación, esto es cualquier norma vigente del de la legislación peruana, mientras que “(b)” se centra en realizar un análisis y evaluación mediante la interpretación jurídica, para que finalmente el “(c)” sea la mejora del ordenamiento jurídico la cual puede ser mediante el planteamiento de una inconstitucionalidad o mejora de la norma que fue detectada como insuficiente, contradictoria o que incluso que considere su implementación, a fin de hacer más robusto y sólido el ordenamiento jurídico (Harper c.p. Witker & Larios, 1997, p. 193).

Por consiguiente, acerca de los propósitos de la presente investigación “(a)” fue la **O. M N.º 626-MPH/CM** “(b)” se interpretó correctamente dicha ordenanza municipal por medio de los diferentes tipos de hermenéutica jurídica, siendo por ejemplo la: sistemática, exegética, teleológica, etc., siendo para que “(c)” fue mejorar dicha Ordenanza Municipal a través de la implementación normativa de los aspectos preventivos para combatir la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular en el Distrito de Huancayo.

3.2. Metodología paradigmática

Las metodologías paradigmáticas se dividen en investigaciones empíricas y teóricas, del cual, tras ya haber justificado porque fue **teórica** se utilizó la modalidad de metodología paradigmática de la investigación **teórica jurídica** [según Witker] con una **tipología de corte propositivo**.

Efectivamente, como se fundamentó por qué nuestra investigación es teórica jurídica en líneas arriba, lo que complementa es acreditar porque está dentro de una **tipología propositiva jurídica**, lo cual implica el: “(...) analizar la ausencia de una norma o se **cuestiona una existente, determinando sus límites y deficiencias para proponer una nueva**. Generalmente estas investigaciones culminan con propuestas legislativas, programas, principios o fundamentos jurídico filosóficos” (Aranzamendi, 2010, p. 163) [el resaltado es nuestro]; siendo que **para nuestro caso estamos cuestionando una norma**, pero desde un punto de vista o postura epistemológica iusnaturalista.

De tal forma que, **la relación** entre el paradigma metodológico teórico jurídico con tipología de corte propositivo y la postura epistemológica iuspositivista **es compatible y viable**, porque en ambos sistemas tratan de cuestionar y valorar

una norma, que en éste caso viene a ser la **O. M N.º 626-MPH/CM**, la cual es cuestionada por su valor intrínseco, pues al estar en miras de un Estado Constitucional de Derecho podemos **anticipar que la O. M N.º 626-MPH/CM no cumple con lo estipulado en la legislación nacional al no establecer medidas preventivas para controlar la emisión de ruidos nocivo y molestos**, no brindando soluciones fácticas para controlar esta problemática lo que representa perjuicio para la población.

Lo que trae a consecuencia que, cualquier ciudadano se encuentre expuesto a escuchar ruidos dañinos causados por sonidos de las bocinas de tránsito y el alto nivel de ruido producido por la música de los vehículos, en tanto estas acciones afectan la salud física y psicológica de los transeúntes de a pie y de quienes se desplazan de un lugar a otro; por último es indispensable la implementación de medidas normativas en calidad de prevención para que este escenario no se repita en el diario vivir.

3.3. Diseño del método paradigmático

3.3.1. Trayectoria metodológica.

En tanto la trayectoria estuvo orientada al cómo se va a proceder desde que se instala la metodología hasta la explicación de manera sistemática de los datos, lo que manifiesta, una explicación holística del cómo se va a realizar la tesis desde un enfoque metodológico, para ello, explicaremos a *grosso modo*.

En orden a la naturaleza de la investigación se empleó la interpretación exegética, por cuanto la **O. M N.º 626-MPH/CM** al tener rango de Ley será analizada de acuerdo a la Constitución Política del Perú de 1993, la Ley General del Ambiente y su reglamento de ECA para ruido, asimismo se realizará un análisis doctrinario de la Política y Gestión Pública que faculta a las Municipalidades Provinciales y Distritales a prevenir, controlar, fiscalizar y sancionar la emisión de ruidos nocivos.

Por último, la información fue recopilada por medio de la técnica del análisis documental y una serie instrumento de recolección de datos denominado: la ficha (bibliográfica, textual y de resumen) a fin de analizar las características de ambos conceptos jurídicos y observar su nivel de relación, para lograr, procesar los datos

a través de la argumentación jurídica, y poder responder las preguntas planteadas o contrastar las hipótesis establecidas.

3.3.2. Escenario de estudio.

La investigación al ser cualitativa y de corte teórico siendo que se analizó la **O. M N.º 626-MPH/CM**, cuyo escenario de estudio constituye el mismo ordenamiento jurídico ambiental peruano, porque es de allí de donde se puso a prueba la resistencia de una interpretación exegética, sistemática y otras formas de interpretación para observar sus estructuras e insuficiencias en casos concretos (que se formularon de manera hipotética, pero con solides).

3.3.3. Caracterización de sujetos o fenómenos

Como se manifestó, la investigación al ser de enfoque cualitativo teórico, lo que se estuvo analizando fueron las estructuras normativas de la **O. M N.º 626-MPH/CM** las cuales identificaron a la categoría: de prevención de la contaminación sonora de la Congestión Vehicular, con la finalidad de realizar una modificación normativa racional y válida dentro de las Políticas Ambientales de la Municipalidad Provincial de Huancayo.

3.3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.3.4.1. Técnicas de recolección de datos.

El análisis documental fue la técnica de investigación a emplear, esta consiste en la realización de un análisis de textos doctrinarios que tiene por objeto la extracción de información relevante para la elaboración de nuestra investigación. De esta manera, podemos señalar que el análisis documental será considerado una operación cimentada en el conocimiento cognoscitivo, pues este permitirá elaborar un documento primario por medio de otras fuentes, tanto primarias como secundarias; estas fuentes actuaran como una suerte de intermediario o instrumento que permitirá que el usuario tenga acceso al documento inicial para la obtención de información y comprobación de la hipótesis. (Witker & Larios, 1997, p. 193).

3.3.4.2. Instrumentos de recolección de datos.

De todo lo señalado, ya se adelantó que como instrumento de recolección de datos vamos a emplear la ficha de toda índole: textuales, de resumen, bibliográficas, pues a partir de ellas podremos realizar un marco teórico sólido que se adecue a nuestras necesidades conforme al decurso de la investigación, así como

al enfoque e interpretación otorgada a la realidad y los textos (Witker & Larios, 1997, p. 193).

3.3.5. Tratamiento de la información

Si ya detallamos que la información será recolectada a través de la ficha textual, de resumen y bibliográfica; también debemos precisar que esta no va a ser suficiente para la realización de la investigación, en ese sentido vamos a emplear un análisis formalizado o de contenido, con el objeto de reducir la subjetividad que se forma al interpretar cada uno de los textos, por ello, nos disponemos a analizar las propiedades exclusivas e importantes de las variables en estudio, tendiendo a la sistematización y establecimiento de un marco teórico sostenible, coherente y consistente. (Velázquez & Rey, 2010, p. 184) Por lo mismo, se usó el siguiente esquema:

<p>FICHA TEXTUAL o RESUMEN: Subtítulo del tema (tópico dirigido para saturar información)</p> <p>DATOS GENERALES: Nombre completos del autor. (año). Título del libro o artículo. Edición, Volumen o Tomo. Lugar de edición: Editorial. Página; en caso de ser necesario colocar el link del libro virtual.</p> <p>CONTENIDO:</p> <p>“.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....”</p>
--

Siendo parte de la información documental, necesariamente esta va a contener premisas y conclusiones, las cuales, a su vez, tendrán un conjunto de propiedades, por ello, el procedimiento a usar en nuestra investigación fue la argumentación jurídica. Aranzamendi (2010, p. 112). En ese sentido, respecto a las propiedades afirma que deben ser: (a) coherentemente lógicas, teniendo como base premisas de antecedentes y conclusiones; (b) Razonables, pues a través de motivaciones suficientemente justificables se va a arribar a conclusiones materiales y formales; (c) idóneas, pues las premisas deben de tener y mantener cierta posición; y (d) claras, para que no lleven a una interpretación ambigua o esta se preste a

diversas interpretaciones, sino por el contrario se plantee una conclusión con información entendible.

En tanto, al ser recopilado cada uno de los datos y su procesamiento que se encuentran en diversos textos, se asevera que la argumentación empleada para la tesis fue entendida como: “(...) secuencia de razonamientos, incluyendo explicaciones (...) [con] una función persuasiva dirigida a un determinado oponente o antagonista intelectual (...)” (Maletta, 2011, pp. 203-204), así, se empleará la siguiente estructura: (1) premisa mayor, (2) premisa menor y (3) conclusión, pues a través de conexiones lógicas y principios lógicos se conseguirá argumentar para contrastar las hipótesis planteadas.

3.3.6. Rigor científico

En lo que respecta el rigor científico esta expresado en la lógica de la científicidad del paradigma metodológico antes descrito, siendo que su científicidad se acredita en lo manifestado por Witker y Larios (1997) que el método iuspositivista es: “evaluar las estructuras del derecho, y su materialización que se aúna con los llamados métodos o técnicas de interpretación de las normas jurídicas, en donde destacan lo exegético, lo sistemático, lo histórico, lo sociológico e incluso hasta lo gramatical.” (p. 193); por lo cual se ha acudido a analizar la norma desde un punto de vista positivista, para mejorar la Ordenanza Municipal teniendo como principal objetivo el no contradecir las conexiones de la normativa ambiental nacional y la esencia de la misma **O. M N.º 626-MPH/CM** y sobre todo la constitución misma.

Siendo así, para controlar si realmente se estará utilizando la postura epistemológica jurídica del iuspositivismo es no haber brindado valoraciones axiológicas (argumentos moralistas), sociológicas (mediante datos estadísticos), entre otros, sino de haber utilizado las estructuras y conceptos del mismo ordenamiento jurídico ambiental peruano y de la doctrina estándar sobre la Gestión, Política Ambiental y la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular por parte de las Municipalidades Provinciales y Distritales que se apoyan en documentos sólidos.

3.3.7. Consideraciones éticas

Al ser una investigación cualitativa teórica, no está en la obligación presentar una justificación para salvaguardar la integridad o el honor de algún entrevistados o encuestados o cualquier otra modalidad fáctica-empírica.

Capítulo IV: Resultados

4.1. Descripción de los resultados

4.1.1. Análisis descriptivo de resultados del objetivo uno.

El objetivo uno ha sido: “Determinar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo primero de la O.M. N° 626-MPH/CM”; y sus resultados fueron:

Primero. – El derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado consiste en el idóneo desarrollo de la vida humana por medio de la interacción de elementos, factores y recursos de los cuales el ambiente está compuesto. En este sentido, el aspecto jurídico tiene por finalidad garantizar la calidad de vida del ser humano para que pueda usar y disfrutar el ambiente ejerciendo su derecho de dignidad humana. Por tanto, la autora Alegre (2010, pp. 14) manifiesta que el carácter objetivo de este derecho se sustenta en que: “el Estado debe enmarcar un sistema jurídico orientado a la protección del ambiente en relación con la Política Nacional del Ambiente”.

Segundo. – La Declaración de Estocolmo del año 1972 tiene como objetivo la protección de la salud humana y la protección de la contaminación en el medio ambiente. Por ende, el autor Foy (2018, p. 213) refiere que se: “aprecia un espíritu proyectivo, anticipativo y finalmente preventivo no se menciona explícitamente el termino prevención, sin embargo “supura” por todos lados esa preocupación.”, de modo que esta normativa nos dirige hacia directrices de cuidado al ambiente, porque al referirse a “niveles peligrosos de contaminación” podría también incluir al ruido (contaminación sonora).

Tercero. – La Declaración de Río de 1992 como documento internacional contiene las bases para afrontar problemas concernientes a la Tierra, el cual brinda como aporte en el PRINCIPIO 17 acerca de la Evaluación de Impacto Ambiental; en este sentido el “ruido” que genera un impacto negativo tiene la necesidad de ser estudiado por medio de la EIA para que se establezca la adecuada prevención y fiscalización de parte de las autoridades ambientales, a fin de que los transeúntes vivan en un ambiente sano y equilibrado, con ello evitar que se afecte la salud de la población en general.

Cuarto. – El Programa 21 es un documento de índole internacional que plantea como parte de su preocupación y preservación del ambiente un capítulo destinado al problema del transporte que se encuentra plasmado en el inciso 9.5 literal b numeral ii al señalar promover políticas contra las emisiones perjudiciales en la atmosfera, del cual forma parte el “ruido nocivo ocasionado por vehículos motorizados”, por consiguiente, es un problema que sucede en un escenario internacional, nacional y local.

Quinto. – Las características negativas del transporte urbano que provocan la congestión vehicular conllevan a una deficiente gestión del transporte que surge de la necesidad de movilizarse a diferentes lugares como el trabajo, los estudios, etc. de las cuales en el trayecto se encuentran problemas de infraestructura como la falta de mantenimiento de pistas y carreteras para la circulación terrestre, asimismo se encuentra a la deficiente repartición de rutas de transporte público las cuales saturan las principales avenidas de la ciudad de Huancayo, por ende en este contexto los vehículos motorizados al intentar acelerar su paso ocasionan contaminación sonora (bocinas y música) emitiendo ruidos molestos que son percibidos por los transeúntes y pasajeros ocasionando problemas en la salud.

Sexto. – Los problemas que ocasionan la congestión vehicular parten de la saturada cantidad de vehículos que se encuentran en la ciudad de Huancayo, los cuales entorpecen la fluidez del tránsito principalmente los vehículos transporte público, a este hecho se suma la conducta social de los conductores y sus ayudantes (combis, buses y taxis) que con falta de educación vial no respetan las señalizaciones de tránsito como “Prohibido el uso de la bocina – SILENCIO, además de que algunos conductores no realizan el adecuado mantenimiento de sus automóviles lo que genera vehículos varados en plenas avenidas o la lentitud de su avance, por ultimo la falta de información y señalización de vías que dirijan a lugares turísticos de la ciudad conlleva a que un turista se encuentre estancado y forme parte de la congestión vehicular siendo parte de la contaminación sonora. Todos estos problemas repercuten en la población y tienen como principal afectado el sistema auditivo que resulta dañado con la emisión de ruidos nocivos.

Séptimo. – El artículo primero de la O.M. N° 626-MPH/CM en cuanto a la relación del carácter objetivo del Estado, la MPH como entidad pública tiene la

facultad de brindar políticas ambientales en su jurisdicción por lo que establece la prohibición de los ruidos molestos emitidos por bocinas de vehículos particulares y de servicio público que son manifestados en la zona monumental de Huancayo en defensa del derecho a la tranquilidad de los transeúntes.

Octavo. – La O.M. N° 626-MPH/CM no contempla desde un inicio aspectos bases que puedan prevenir la contaminación sonora en la zona monumental del distrito de Huancayo y solo nos dirige a una prohibición (multas pecuniarias).

Noveno. – De acuerdo a las normas municipales en nuestro país en relación **prevención y fiscalización de la contaminación sonora** se encuentra la emitida por el Distrito de Independencia conforme a lo prescrito por la O.M. N° 000353-2017-MDI que en su **artículo duodécimo** plantea como **forma de prevención** el “Programa de Vigilancia y Monitoreo de la Contaminación Sonora”; el cual consiste en un instrumento de prevención y control en materia de ruido ambiental, donde incluye temas elementales como la situación actual de ruido y puntos de monitoreo a realizarse en forma anual, lo que implica la identificación de zonas críticas de contaminación sonora, la ubicación de los puntos de monitoreo de ruido, mapa de ruido, sensibilización y capacitación en materia de contaminación sonora, etc. Otro aspecto preventivo que brinda esta ordenanza municipal está en el **artículo vigésimo octavo** que enfoca la educación ambiental al manifestar lo siguiente: “La Municipalidad Distrital de Independencia dentro del marco de sus responsabilidades, promoverá el desarrollo de actividades educativas en la comunidad orientadas a formar en los ciudadanos una cultura preventiva sobre ruidos, con la finalidad de preservar el ambiente y mejorar la calidad de vida de la población.”

Decimo. – El artículo primero de la O.M. N° 626-MPH/CM carece en su forma de aspectos elementales como el objeto, alcance y finalidad de la ordenanza municipal; asimismo no establece el desarrollo temas de fondo como establecer la participación ciudadana para involucrar a la sociedad civil en la toma de decisiones de políticas públicas tal es el caso de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular; además no instituye a la MPH a dar prioridad al tema

económico para solucionar problemas ambientales por medio de la implementación de personal adecuado y capacitado en el área ambiental e instrumentos técnicos (sonómetro) para tratar esta problemática; por último existe la falta de preocupación por promover la conciencia ambiental que implica la educación de personas e instituciones sociales ante esta crisis de contaminación sonora en el distrito de Huancayo ocasionada por la congestión vehicular.

4.1.2. Análisis descriptivo de resultados del objetivo dos.

El objetivo dos ha sido: “Describir la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM del Perú”; y sus resultados fueron:

Primero. – En los considerandos primero al décimo del objetivo primero se estableció la información importante en relación a la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular, exponiendo los fundamentos constitucionales, las normas internacionales, las características del transporte urbano y los problemas que ocasionan la congestión vehicular; asimismo se aclaró las particularidades del artículo primero de la O.M. N° 626-MPH/CM; por lo que resta describir los datos importantes respecto al artículo segundo.

Segundo. – La gestión ambiental es una figura indispensable para la administración ambiental en un Estado, por lo que el autor Lamadrid (2011, p. 177) refiere que es: “(...) un conjunto de actividades humanas que tiene por objeto el ordenamiento del ambiente (...)”; el cual se basa en establecer principios, normas técnicas, procesos y actividades con la finalidad de mejorar de mejorar la calidad de vida de sus habitantes en el marco del respeto a los aspectos sociales, culturales y económicos en el enfoque de desarrollo sostenible.

Tercero. – En la Constitución Política del Perú de 1993 en su artículo 67 manifiesta que: “El Estado determina la Política Nacional del Ambiente (...)”, lo que implica establecer un conjunto de acciones y reglas que están diseñadas para lograr un eficiente ordenamiento jurídico respecto al ambiente, con el objetivo de enfrentar conflictos socioambientales fomentando conductas responsables. Por consiguiente, su ente rector como lo refieren los autores Andia & Andia (2016, p.91) es: “dirigido por el MINAM quien coordina con las entidades de competencia

a nivel nacional, regional y local, así como del sector privado y la sociedad civil”. Por lo cual, la Política Nacional Ambiental tiene la obligación de instruir a los gobiernos regionales y locales a crear instrumentos para el manejo de las problemáticas ambientales y a sus servidores públicos a ejecutarlos.

Cuarto. – El principio de responsabilidad ambiental conlleva a que todas las actividades económicas que se desarrollen deben estar supeditadas a las normas ambientales orientadas en el enfoque de protección al ambiente y la búsqueda del desarrollo económico sostenible, en ese sentido las “personas jurídicas privadas” tienen la obligación de asumir toda responsabilidad que ocasione daño al ambiente, dentro de ello se encuentra incluido el sector transporte compuesto por las empresas de transporte público a fin de no propiciar la contaminación sonora.

Quinto. – Los límites máximos permisibles de acuerdo a la Lamadrid (2011, p. 217) refiere que son: “extremos máximos de contaminación que puede arrojar una fuente determinada de acuerdo a la normatividad vigente (...)”, en nuestra investigación los LMP de ruido tiene por finalidad determinar los niveles máximos de ruido nocivo que ocasione contaminación sonora para que no se pueda generar daño grave al ambiente. Finalmente, la utilidad de su aplicación radica en que las autoridades ambientales competentes puedan ejercer la prevención, fiscalización y sanción de los agentes que producen emisiones de ruido nocivo.

Sexto. – El Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental para Ruido en su artículo 23 literal b refiere que las municipalidades provinciales deben: “Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones dadas en el presente Reglamento, con el fin de prevenir y controlar la contaminación sonora”, por tanto, se otorga facultades a las municipalidades provinciales a fin de que deban elaborar e implementar acciones de prevención, asimismo puedan ejercer la fiscalización para evitar la contaminación sonora.

Séptimo. – El artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM establece políticas sancionatorias con montos pecuniarios a través de tres causales que son: Por ocasionar ruidos generados por el uso de claxon o bocinas por parte de los conductores de vehículos para llamar pasajeros o acelerar el tránsito, por generar ruidos con bocinas, claxon o música dentro del vehículo que excedan los 70

decibeles de 7:00 a 21:00 horas en zona comercial y por exceder los niveles de ruido de 60 decibeles en horarios de 21:00 a 7:00 hora en zona comercial generado por bocinas, claxon o música dentro del vehículo. Por tanto, la **MPH** en calidad de **“autoridad local ambiental”** tiene la obligación de tomar acciones para el control de ruido nocivo.

Octavo. – El artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM dentro sus características en primer lugar **no cuenta con un sistema organizado de control de ruido** puesto que no tiene la formalización y desarrollo de componentes como el aspecto transectorial que permite a las personas desarrollarse individual, social y económicamente activa con el ambiente; en segundo lugar, **carece de un Sistema de Gestión Ambiental** porque se manifiesta la ausencia de la planificación de políticas ante el ruido nocivo provocado por la congestión vehicular (bocinas), por tanto no establece acciones de mejora para este sistema de prevención y control de ruido; en tercer lugar **contiene en su desarrollo una deficiente gestión ambiental** que conlleva a la falta de mecanismos y estrategias administrativas para mejorar la calidad de vida de las personas libre de ruido; y por ultimo **dicho artículo se enfoca de manera directa a una sanción que se impone a los transportistas** pero en ninguna parte se anticipa a dar normativa preventiva como lo establece la gestión ambiental y la política nacional del ambiente.

4.1.3. Análisis descriptivo de resultados del objetivo tres.

El objetivo tres ha sido: “Examinar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo tercero de la O.M. N° 626-MPH/CM del Perú”; y sus resultados fueron:

Primero. – En los considerandos primero al décimo del objetivo primero se estableció la información importante en relación a la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular, exponiendo los fundamentos constitucionales, las normas internacionales, las características del transporte urbano y los problemas que ocasionan la congestión vehicular; asimismo se aclaró las particularidades del artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM; por lo que resta describir los datos importantes respecto al artículo tercero.

Segundo. – La administración ambiental se rige por las “autoridades ambientales” de acuerdo con los niveles de gobierno nacional, regional y local; conforme lo menciona Lamadrid (2011, pp. 251 – 252): “(...) constituye el marco institucional del Estado encargado de ejecutar las políticas ambientales y de velar por el cumplimiento de la normativa ambiental (...)”, lo cual hace que se desempeñe su labor por medio de sus funciones y participación en el sistema ambiental.

Tercero. – El Sistema Nacional de Gestión Ambiental forma una estructura organizacional donde ejerce responsabilidades, prácticas para el desarrollo y revisión de la política ambiental y recursos naturales, por ende quienes se encuentran con la obligación de ejecutarla son las entidades públicas y privadas que tienen el deber de aplicarla a nivel nacional, regional y local en base a la competencia ambiental, asimismo tiene por rol la “ejecución y control” que donde implica a las políticas e instrumentos ambientales compuestos por normas, planes, agendas y programas en el que también participan el sector privado y sociedad civil.

Cuarto. – El Ministerio del Ambiente (MINAM) creada por el D. L. N° 1013, por cuando refiere Andía & Andía (2016, pp. 22 – 23) su objetivo es:

(...) la conservación del ambiente (...) que permite contribuir para el desarrollo integral social, económico y cultural de la persona humana asimismo asegurar el desarrollo sostenible. En el ámbito de competencia, comprende acciones técnico – normativas (...) como la fiscalización, control y potestad sancionadora (...) ejercida a través de sus organismos públicos correspondientes. Por último, su función implica diseñar, establecer, ejecutar y supervisar la política nacional y sectorial ambiental.

Al ser un órgano del Poder Ejecutivo encargado el sector ambiental, cuyo objetivo implica asegurar la prevención de la degradación del ambiente y revertir los procesos negativos que los afecta incluyendo también a la participación ciudadana como un punto clave para la toma de decisiones que permite el desarrollo integral y armonioso del ambiente para el mejor desarrollo de vida del hombre. También refiere en su Reglamento de Organización y Funciones de acuerdo con su artículo 3 el: “(...) promover y coordinar la adecuada gestión de (...) la calidad del aire, control de ruido (...)”; en ese sentido se debe regular el control del ruido urbano (contaminación sonora) ocasionado por la congestión vehicular.

Quinto. – El Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) como ente rector del Sistema de Evaluación y Fiscalización Ambiental, en referencia al autor Lamadrid (2011, p. 261) acerca de sus funciones está en: “Dirigir y supervisar la aplicación del régimen común de fiscalización y control ambiental (...) controlar directamente el cumplimiento de actividades que le corresponde por ley”. Y en relación a la “**fiscalización ambiental de ruido**” elabora campañas de medición de niveles de ruido como mecanismo de prevención y control, asimismo elabora políticas que ayuda a evitar como afecta el exceso de ruido en la salud de las personas, además verifica que las municipalidades cumplan con el deber de fiscalizar la elaboración del Plan Anual de Fiscalización Ambiental (PLANEFA) que debe ser presentado de forma anual y oportuna; y por ultimo está obligación de proporcionar asistencia técnica para el uso de sonómetros a través de capacitaciones a sus servidores públicos.

Sexto. – El Ministerio de Salud tiene como importancia el aseguramiento de la salud, por lo que establece políticas y acciones intersectoriales en beneficio y bienestar de la población con enfoque de género, derechos en salud e interculturalidad. En su relación con el ruido el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad para el Ruido D.S. N° 085 – 2003 – PCM en su artículo 10° manifiesta:

La vigilancia y monitoreo de la contaminación sonora en el ámbito local es una actividad a cargo de las Municipalidades provinciales y distritales de acuerdo a sus competencias sobre las bases de los lineamientos que establezca el Ministerio de Salud (...).

El Ministerio de Salud a través de la Dirección General de Salud Ambiental realizará la evaluación de programas de vigilancia de la contaminación sonora prestando apoyo de las municipalidades de ser necesario. La DIGESA elaborará un informe anual sobre los resultados de dicha evaluación.

Por ende, el Ministerio de Salud es el encargado de realizar la evaluación de programas de vigilancia de contaminación sonora en concordancia con el deber de fiscalización y monitoreo de ruido a cargo de las municipalidades (provinciales y distritales) quienes pueden encargar esta tarea a instituciones públicas y privadas

que cumplan esta actividad, y en cuanto a la DIGESA debe realizar un informe anual de los resultados de evaluación de las municipalidades.

Séptimo. – La O.M. N° 418-MPH/CM que regula la supresión y limitación de los ruidos nocivos y molestos; la cual tiene por objeto controlar la emisión de ruidos, sonidos y vibraciones molestos producidos por diferentes actividades como son las salas de espectáculos, los eventos de reuniones, comercio, etc., hecha esta precisión dicha ordenanza estipula la normativa donde se manifiesta las bases delimitadoras, prohibiciones y sanciones de todo acto o comportamiento que produzca ruidos o vibraciones considerados molestos o riesgosos para el ambiente y el ser humano.

Establece en relación a lo normado por el ECA para ruido los parámetros de DB permitidos de acuerdo a los LMP, que en la zona monumental de Huancayo no debe exceder los 70 dB; para contrarrestar dicho escenario la MPH a dispuesto la prohibición de los ruidos nocivos que puedan perturbar la tranquilidad, el bien del vecindario y de los transeúntes, asimismo prohíbe cualquier tipo de ruido hasta 100 m cerca a centros hospitalarios y educativos, bibliotecas, asilos y albergue como también las zonas de protección especial y por último para las obras de infraestructura se exigirán aislamientos acústicos restrictivos.

Octavo. – El artículo tercero de la O.M N° 626-MPH/CM esta direccionado al concepto de ruido **nocivo o molesto**, cuya repercusión ocasiona daño en la salud y altera la tranquilidad de la población, en el sentido normativo se encuentra en relación a lo que reglamenta la O.M. N° 418-MPH/CM en concordancia con el cuadro de nivel de decibeles permitidos en la provincia de Huancayo por hora diurna y nocturna.

4.1.4. Análisis descriptivo de resultados del objetivo cuatro.

El objetivo cuatro ha sido: “Identificar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo cuarto de la O.M. N° 626-MPH/CM del Perú”; y sus resultados fueron:

Primero. – En los considerandos primero al décimo del objetivo primero se estableció la información importante en relación a la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular, exponiendo los fundamentos constitucionales, las normas internacionales, las características del transporte

urbano y los problemas que ocasionan la congestión vehicular; asimismo se aclaró las particularidades del artículo tercero de la O.M. N° 626-MPH/CM; por lo que resta describir los datos importantes respecto al artículo cuarto.

Segundo. – Los instrumentos de gestión ambiental se encuentran en el artículo 16° de la LGA; y de acuerdo al autor Lamadrid (2011, p. 189) comenta:

(...) se constituyen por medios operativos diseñados, normados y aplicados con carácter funcional o complementario para efectivizar el cumplimiento de la Política Nacional Ambiental y normas ambientales (...) contiene también los plazos, cronograma de inversiones ambientales, programas y compromisos (...).

En base a ello, los instrumentos de gestión ambiental son dispositivos políticos y jurídicos destinados a atender los problemas ambientales, del cual en materia preventiva el autor Foy (2018, p. 470) especifica lo siguiente: “Prevención: v.g. Evaluación de impacto ambiental.”. Relativamente, la EIA es un conjunto de sistemas jurídicos y administrativos que incluyen proyectos, planes, programas y acciones normativas en relación a aspectos culturales y socioeconómicos en el ambiente, en cuanto a la prevención la EIA es un medio de la planificación para solucionar posibles impactos negativos y anticiparse a ellos de modo que se tome decisiones para actuar ante un posible daño ambiental.

Tercero. – El sistema local de gestión ambiental tiene por función el desarrollo de capacidades y el establecer un proceso ordenado de transferencia de funciones ambientales con la finalidad de evitar problemas de competencia entre los sectores ambientales. Y en concordancia a artículo 23 de la Ley Orgánica de Municipalidades literal “d” que explica como uno de los deberes de las municipalidades provinciales: “Dictar las normas de prevención y control de la contaminación sonora para las actividades comerciales, de servicios y doméstica en coordinación con las municipalidades distritales”. En este sentido para finalizar los gobiernos municipales están ligados a funciones específicas como “prevención de los impactos ambientales negativos generados por las actividades humanas” ejerciendo sobre la base de las leyes políticas y normativas nacionales, teniendo como objetivo mejorar la calidad de vida de los pobladores.

Cuarto. – Las municipalidades provinciales y distritales de acuerdo al saneamiento, salubridad y salud según la L.O.M. N° 27972 en su artículo 80 inciso 1.2. refiere que tienen como función exclusiva: “Regular y controlar la emisión de (...) ruidos y demás elementos contaminantes de la atmosfera y el ambiente”, esto implica la responsabilidad de prevenir los sonidos, vibraciones que sean molestos y nocivos en la vía pública, asimismo que cause perturbación a la tranquilidad de las personas ya sea en horario diurno o nocturno.

Quinto. – El principio de sostenibilidad estipulado en el Título Preliminar artículo V de la LGA, del cual a modo de comentario el autor Carhuatocto (2018, p.149) señala: “(...) que tiene por objetivo una gestión ambiental sostenible en el tiempo y en armonía con el desarrollo social y económico sin afectar la generación de los ecosistemas y del ambiente en general”. Es entonces, que este principio se presenta como uno aportes en el marco de gestión ambiental en nuestro país, el cual abarca diferentes aspectos como es el ámbito ecológico que se preocupa por preservar el ambiente y el ámbito económico que se enfoca en la búsqueda de la internalización de costos que implica la prevención y reparación de los daños ambientales.

Sexto. – El principio de prevención estipulado en el Título Preliminar de la LGA en su artículo VI se presenta como parte esencial de la finalidad de la gestión ambiental, porque es elemental ejecutar la “prevención” para así poder evitar que se genere daños en el ambiente que pongan en peligro el medio y la salud de la población. Y para su aplicación se requiere de los instrumentos de gestión ambiental adecuados para cada problemática, de igual forma se resalta que la prevención ayuda a evitar daños a futuro como también coopera para mejorar la educación ambiental de los habitantes; lo que también implica la gestión de ruido al diseñar, prevenir, controlar y reducir el ruido urbano ocasionado por la congestión vehicular

Séptimo. – La relación del principio de prevención con la economía social de mercado se evidencia como una oportunidad para las empresas privadas (incluye a las empresas transporte publico) a fin de que desempeñen actividades comerciales en nuestro país bajo el límite del respeto a los bienes jurídicos protegidos constitucionalmente como es el ambiente, lo que deriva en la responsabilidad social de las empresas al tener un enfoque preventivo que permita la formulación de

iniciativas que promuevan su responsabilidad ambiental y disponer sus inversiones en el marco del respeto sin perjuicio del ambiente, en relación con el artículo 12 del Reglamento de ECA para ruido que hace mención a la gestión preventiva y control de la contaminación sonora que se encuentra a cargo de las municipalidades provinciales para que elaboren políticas y mecanismos para que en su jurisdicción no se excedan los LPM (ruido nocivo).

Octavo. – El artículo 12 del del Reglamento de ECA (D.S. N° 085-2003-PCM) para el ruido se manifiesta los planes de acción en materia preventiva y control de la contaminación sonora, donde expresa:

Las municipales provinciales en coordinación con las municipales distritales, elaboraran planes de acción para la prevención y control de la contaminación sonora con el objeto de establecer las políticas, estrategias y medidas necesarias para no excederlos Estándares Nacionales de Calidad Ambiental de Ruido (...).

Habiendo señalado ello, dentro de la obligación política normativa de las municipalidades provinciales se encuentra el deber de establecer los lineamientos en su plan de acción provincial, en el que deben incluirse medidas preventivas y en relación al ruido deben cumplir con esta obligación utilizando los instrumentos de gestión ambiental, principalmente apoyándose de las evaluaciones de impacto ambiental de ruido, así como establecer una adecuada planificación urbana, la racionalización del transporte, la priorización de acciones en zonas críticas de contaminación sonora y de protección especial y la promoción de barreras acústicas con énfasis en las barreras verdes.

Noveno. – Los aspectos preventivos para mejorar la congestión vehicular implican en **primer lugar** una visión renovada de las autoridades porque no se ha tomado medidas eficaces de planificación y administración para lograr un sistema vehicular eficiente; asimismo en **segundo lugar** un cambio social por parte de los conductores ya que involucra a que se brinde una mejor calidad del transporte público lo cual implica el respeto hacia el sistema de tránsito (semáforos, señalización de vías, adecuado buses de bocinas y evitar el sonido alto de música dentro del vehículo); además en **tercer lugar** se encuentra el mejorar el interés de la sociedad civil para mantener bajo control la contaminación sonora el cual

conlleve a que la sociedad civil en conjunto coopere respetando las políticas dispuestas por parte de las municipales a nivel local, tengan interés común de mejorar la calidad de vida de la población y contribuir para respetar el orden social pre establecido; **por último** la participación ciudadana porque cooperará para la toma de decisiones, ejecución, seguimiento, prevención y control de políticas ambientales, dentro de este contexto se encuentra el problema de ruido del cual también es interés de la ciudadanía en general.

Decimo. – El artículo cuarto de la O.M. N° 626 – MPH/CM se encuentra en respaldo de la función de descentralización de las municipalidades al encargar a la Gerencia de Servicios Públicos y la Gerencia de Transportes la “gestión del ruido” (para la fiscalización y cumplimiento de la O.M. N° 626 – MPH/CM) a fin de establecer la aplicación de políticas, planes, programas y acciones destinadas al control de ruido haciendo uso de los Instrumentos de Gestión Ambiental, como es el caso del Estudio de Monitoreo Ambiental sobre Ruido y en cumplimiento de lo dispuesto bajo la supervisión de la DIGESA y OEFA instituciones ambientales competentes por ley.

4.2. Contrastación de las hipótesis

4.2.1. Contrastación de la hipótesis uno.

La hipótesis específica uno fue la siguiente: “La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo primero de la O.M. N° 626- MPH/CM del Perú”. Por ende, es necesario debatir mediante la argumentación jurídica respecto a sus unidades temáticas.

Primero. - La prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular es importante en el marco del respeto al derecho fundamental a vivir en un ambiente sano y equilibrado prescrito en el artículo 2 inciso 22 de la Constitución Política del Perú de 1993, cuya finalidad es garantizar la calidad de vida del ser humano para que pueda usar y disfrutar el ambiente ejerciendo su derecho de dignidad humana.

Segundo. - En cuanto al artículo primero de la O.M. N° 626-MPH/CM hace mención a la prohibición de la emisión de ruidos molestos ocasionado por bocinas de vehículos públicos y particulares ya que perturban la tranquilidad de los

transeúntes causando daños en la salud, sin embargo, se observa que no contiene desde un inicio aspectos bases que puedan prevenir la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular en la zona monumental del distrito de Huancayo y solo nos dirige a una prohibición.

Resulta evidente, que carece en su forma de aspectos elementales como el objeto, alcance, finalidad de la ordenanza municipal, además no establece el desarrollo temas de fondo, como establecer la participación ciudadana para involucrar a la sociedad civil en la toma de decisiones de políticas públicas como la contaminación sonora y no contiene en su desarrollo acciones para fomentar la conciencia ambiental (educación ambiental de personas, instituciones públicas y privadas).

En conclusión, la relación de la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular y el artículo primero de la O.M. N° 626-MPH/CM se basa en la falta de establecer aspectos legales básicos acerca de las disposiciones normativas que contengan aspectos preventivos para combatir esta problemática y que la población pueda vivir de acuerdo a lo señalado por el derecho fundamental a desarrollarse en un ambiente sano y equilibrado.

En resumen, **el artículo primero de la O.M. N° 626-MPH/CM** debe contener como esencia el respeto por la dignidad de la persona humana que merece vivir en un ambiente libre de contaminación sonora, de la misma como medida preventiva es el hombre quien debe trabajar en su conciencia ambiental y así trasladarse a su destino sin necesidad del uso inadecuado de las bocinas para lograr una convivencia armoniosa con el ambiente.

Tercero. - Continuando con el asunto, en relación al Estudio de Monitoreo de Ruido de la zona monumental del distrito de Huancayo de fecha 12 de noviembre del año 2021, por el que se evidencia los puntos críticos donde existe contaminación sonora del cual concluye lo siguiente:

- La zona del mercado Modelo con la Av. Ferrocarril representa una **zona crítica de contaminación sonora por la aglomeración de tránsito** y equipos de sonido (parlantes) sobrepasando los 74 dB.
- **El tránsito de la ciudad** tienen influencia directa en los resultados obtenidos, por lo que se sugiere tomar medidas.

Y como muestra de lo mencionado, se acredita mediante el cuadro de descripción de puntos de monitoreo que en el nivel de ruido máximo se llega hasta el 106.1 dB en la Jr. Tacna y Jr. Huánuco conforme se puede apreciar en la siguiente figura:

155	Jr. Guido y Jr. Uruguay	477426	8666628	18L	25/08/2021	11:43	11:53	91.6
156	Av. Jacinto Ibarra y Jr. Tarapacá	477858	8665414	18 L	13/08/2021	9:50	10:00	87.8
157	Prig. Pachitea y Jr. Huánuco	477793	8665516	18 L	13/08/2021	10:13	10:23	96.9
158	Jr. Atahualpa y Jr. Huánuco	477902	8665582	18 L	13/08/2021	10:32	10:42	88.9
159	Jr. Atahualpa y Av. Cajamarca	477876	8665675	18 L	13/08/2021	10:44	10:54	96.4
160	Jr. Piura y Jr. Guido	477852	8665788	18 L	13/08/2021	11:08	11:18	92.4
161	Jr. Ica y Jr. Guido	477805	8665884	18 L	13/08/2021	11:23	11:33	84.8
162	Jr. Huancas y Jr. Ica	477913	8665952	18 L	13/08/2021	11:41	11:51	92.1
163	Prig. Ica y Jr. San Francisco	478019	8665996	18 L	16/08/2021	10:37	10:47	90.3
164	Prig. Ica y Av. José Olaya	478139	8660957	18 L	16/08/2021	10:56	11:06	89.9
165	Av. José Olaya y Jr. Piura Nueva	478144	8665926	18 L	16/08/2021	11:14	11:24	89.3
166	Jr. Piura Nueva y Jr. huancas	477973	8665859	18 L	16/08/2021	11:31	11:41	97.3
167	Prig. Piura Antigua y Jr. Huancas	478001	8665794	18 L	16/08/2021	11:48	11:58	87.6
168	Prig. Piura Antigua y Av. José Olaya	478148	8665830	18 L	16/08/2021	12:06	12:16	94.4
169	Jr. Huánuco y Av. José Olaya	478161	8665719	18 L	16/08/2021	12:21	12:31	88.4
170	Jr. Cajamarca y Av. Huancas	478022	8665750	18 L	17/08/2021	9:42	9:52	92.7
171	Jr. Huánuco y Av. Huancas	478055	8665660	18 L	17/08/2021	10:02	10:12	92.1
172	Jr. Huancas y Jr. Tarapaca	478084	8665609	18 L	17/08/2021	10:21	10:31	90.9
173	Av. José Olaya y Jr. Tarapaca	478159	8665645	18 L	17/08/2021	10:37	10:47	91.9
174	Ovalo de Ocopilla/Av. Ocopilla	478340	8665357	18 L	17/08/2021	11:03	11:13	89
175	Av. Jacinto Ibarra y Av. Ocopilla	478005	8665190	18 L	17/08/2021	11:29	11:39	87.8
176	Jr. Tacna y Jr. Cuzco	476484	8665728	18 L	19/08/2021	10:13	10:23	89.4
177	Jr. Tacna y Av. Breña	476572	8665555	18 L	19/08/2021	10:30	10:40	87.7
178	Jr. Tacna y Jr. Lima	476631	8665469	18 L	19/08/2021	10:49	10:59	90.5
179	Jr. Tacna y Jr. Loreto	476683	8665382	18 L	19/08/2021	10:07	11:17	88
180	Jr. Tacna y Jr. Ica	476738	8665294	18 L	19/08/2021	11:23	11:33	96.2
181	Jr. Tacna y Jr. Piura	476768	8665209	18 L	19/08/2021	11:38	11:48	87.5
182	Jr. Tacna y Jr. Cajamarca	476331	8665127	18 L	31/08/2021	10:08	10:18	89.9
183	Jr. Tacna y Jr. Huánuco	476882	8665035	18 L	31/08/2021	10:22	10:32	106.1
184	Jr. Tacna y Jr. Tarapacá	475933	8664948	18 L	31/08/2021	10:37	10:47	87.7
185	Jr. Tacna y Jr. Angaraes	476982	8664863	18 L	31/08/2021	10:52	11:02	86.1
187	Av. Palian y Calle Alisos	479170	8669338	18 L	20/08/2021	9:57	10:07	93.1
188	Av. Palian y Jr. Santa Rosa	479069	8669128	18 L	20/08/2021	10:14	10:24	98.4

Figura 13. Resultados del Estudio de Monitoreo de Ruido de la Zona Monumental de Huancayo

Fuente: Municipalidad Provincial de Huancayo (2021)

De acuerdo al escenario antes mencionado se acredita que diariamente los ciudadanos de Huancayo se encuentran expuestos a “ruidos nocivos y molestos”, a pesar de lo dispuesto por el artículo primero de la O.M. N° 626-MPH/CM lo cual manifiesta acerca de la contaminación sonora: “(...) generar males auditivos, gástricos y cancerígenos (...)”. Y por consiguiente recurrimos como fuente de referencia al Estudio de Monitoreo de Ruido de la Zona Monumental del Distrito de Huancayo que manifiesta en sus conclusiones la necesidad de “**tomar medidas**”, lo cual implica que se desarrollen mecanismos preventivos que puedan evitar este escenario y que las autoridades ambientales como es la Sub Gerencia del Medio Ambiente de la MPH puedan tomar medidas legales de prevención y no solo sancionadoras.



Figura 14. Contaminación sonora en la zona Monumental de Huancayo
Fuente: Diario Correo – artículo Contaminación sonora se incrementa en Huancayo (16/08/2016)

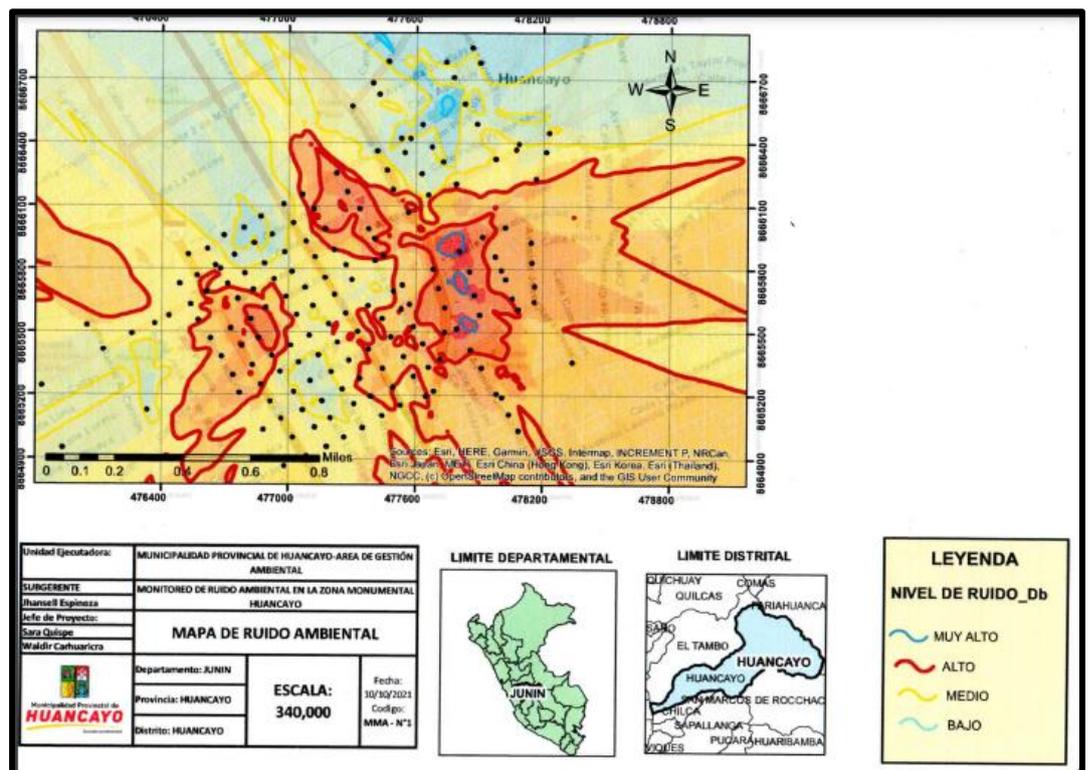


Figura 15. Mapa de Ruido de la Zona Monumental de Huancayo
Fuente: Municipalidad Provincial de Huancayo (2021)

En ese sentido, los transeúntes que circulan por el distrito de Huancayo con un diagnóstico de salud de enfermedades cardíacas, ansiedad, estrés, etc. se encuentran principalmente afectados ante la emisión de ruidos dañinos (que superan los 70 dB excediendo lo normado por el Reglamento ECA de ruido) lo que genera el deterioro de su condición de salud y vulnera la calidad de vida. Y para las personas que no presenten una enfermedad preexistente, la emisión del alto nivel de ruido repercute negativamente en el sistema nervioso, afectando las señales vitales para un excelente desempeño en los aspectos: laborales, académicos, vida social y hogar ocasionando pérdida de control e irritabilidad, conforme se acredita lo siguiente:

En el aspecto laboral conforme a la investigación realizada por Ordaz, et. al. (2009) que cuyo título del artículo es el: “Efecto de la exposición al ruido en entornos laborales sobre la calidad de vida y rendimiento” donde explica la exposición laboral a ruido que origina efectos sobre la salud del trabajador con alteraciones en la conducta, rendimiento y síntomas psicosomáticos, el cual concluyó en lo siguiente:

En resumen, por las implicaciones de las alteraciones conductuales y psicosomáticas en la calidad de vida, podemos concluir que la exposición laboral a ruido percibido como molesto, elevado y muy elevado, **disminuye la calidad de vida de los trabajadores en general**, así como su rendimiento laboral potenciando efectos tales como la sensación continua de cansancio, falta de concentración y de memoria. (p. 43) [el resaltado es nuestro]

Por tanto, de acuerdo a la información citada líneas arriba la persona humana al estar expuesta frente a niveles de ruido considerado como “molesto, elevado y muy elevado” afecta su calidad de vida teniendo como repercusión en su **ambiente laboral** la sensación de cansancio, y afectando su sistema nervioso en base a la falta de concentración y de memoria.

Así mismo, en el aspecto académico de acuerdo a la investigación realizada por Sánchez, et.al. (2020) cuyo artículo científico es titulado la: “Contaminación Sonora y la Percepción del Aprendizaje de los estudiantes de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos”, donde se indaga si la presencia de ruidos y

vibraciones implican un riesgo o daño con efectos negativos en la salud de los estudiantes y docentes (en el ámbito académico), que concluye en lo siguiente:

La necesidad de concientizar a la comunidad como apoyar en la reducción de emisión de contaminantes auditivos toma fuerza, pues se subestima y no se toma en cuenta, aquí es donde el gobierno se debe involucrar con nuevas políticas y normas que regulen el ruido en las calles.

Respecto al aprendizaje, durante el presente ensayo se han expuesto diversas consecuencias que causa la contaminación auditiva, una de ellas el **impedimento de lograr la comprensión de información que los estudiantes reciben en la clase, además del desarrollo de tareas de concentración y manejo de información (...)**. (p. 235) [el resaltado es nuestro]

De modo que, se enfatiza en la necesidad vital de que se establezcan mecanismos para prevenir el ruido emitido por fuentes móviles que generan “contaminación sonora” en las calles y con lo cual no se relegue el problema. En cuanto a la relación entre el aspecto académico y la contaminación sonora ocasiona la pérdida de concentración, que es una herramienta elemental para el manejo de información de clase y elaboración de tareas; con lo que se acredita que la contaminación sonora podría afectar el aspecto académico de la persona humana.

Además, en el aspecto social de acuerdo a Goines & Hagler (c.p. Ballesteros & Daponte 2020) cuya investigación tiene por título el: “Ruido y Salud “En el cual indaga la dimensión social que acarrea las fuentes emisoras del ruido producidas por actividades cotidianas, donde señala lo siguiente:

La contaminación acústica interfiere con la capacidad para comprender una conversación normal y puede conducir a un número de discapacidades personales, minusvalías y cambios en el comportamiento. Estos incluyen problemas con la concentración, fatiga, incertidumbre, falta de autoconfianza, irritación, mal entendidos, disminución de la capacidad de trabajo, **perturbación de las relaciones interpersonales** y reacciones de estrés. (pp. 33-34) [el resaltado es nuestro]

Por tanto, las repercusiones sociales que ocasiona el ruido (contaminación sonora) conllevan al desgaste psicológico de la salud mental de la persona humana,

puesto que se ve expuesto a situaciones emocionales negativas que afecten su autoconfianza, estabilidad emocional o cambios en el comportamiento; circunstancias que puedan afectar en el desenvolvimiento de relaciones interpersonales.

Por último, en relación al aspecto del hogar según la investigación realizada por WHO. Guidelines for Community Noise (c.p. Ballesteros & Daponte 2020), cuyo título es el: “Ruido y Salud” que manifiesta lo siguiente:

El insomnio puede ser considerado un marcador de las perturbaciones del sueño causadas por el ruido, aunque sus efectos a largo plazo no se conocen completamente, se sospecha que el **insomnio crónico** este asociado con el deterioro del comportamiento (**fatiga, poco rendimiento en el trabajo, dificultades en la memoria, problemas de concentración, accidentes de coche**), **psicológicos (depresión, ansiedad, abuso del alcohol y otras sustancias) y médicos (deterioro cardiovascular, obesidad, deterioro endocrino, dolor, deterioro del sistema inmune)**. (p. 24) [el resaltado es nuestro]

En ese sentido, a nivel del hogar existen ciertas repercusiones de índole psicológico, médico y de cambios de comportamiento; consecuencias de salud que afectan el desenvolvimiento familiar y personal del hombre; asimismo el ruido transgrede el espacio privado del domicilio de la persona en la que se debería en teoría sentirse cómodo y confortable, de modo que desarrolle sus actividades con plena confianza y con un ambiente familiar armonioso. Por ello, es el ruido nocivo que afecta en diversos aspectos en la salud de la persona humana.

Cuarto.- Inmerso en esta problemática que viven los ciudadanos de Huancayo y que acontece hasta la actualidad se tiene como repercusión negativa la falta de aplicación de lo señalado en la LGA (acerca del principio de prevención) a causa de la **no existencia de bases preventivas ante la contaminación sonora** ocasionada por la congestión vehicular en la O.M. N° 626-MPH/CM emitida por la MPH; asimismo fundamentando nuestra posición consideramos que no se está respetando lo prescrito por la LGA que es la norma de mayor rango del sistema ambiental en nuestro país, por consiguiente también existe la falta de aplicación del

Principio de Prevención de las ordenanzas municipales emitidas por la Municipalidad Provincial de Huancayo:

- O.M. N° 626-MPH/CM

- O.M. N° 418-MPH/CM

Quinto. – En cuanto, a la normativa local emitida por la MPH se tiene a la O.M. N° 684-MPH/CM con fecha 16 de febrero del 2022 que en su artículo 3 declara áreas y vías saturadas por congestión vehicular y contaminación ambiental en los distritos de Huancayo, (...). Haciendo referencia a este tema en cuestión porque la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular es punto clave para demostrar la falta de aplicación del principio de prevención señalado en la LGA, por ende, es nuestro menester hacer mención de las zonas críticas (que sobrepasan los 70 dB) en la zona monumental de Huancayo.

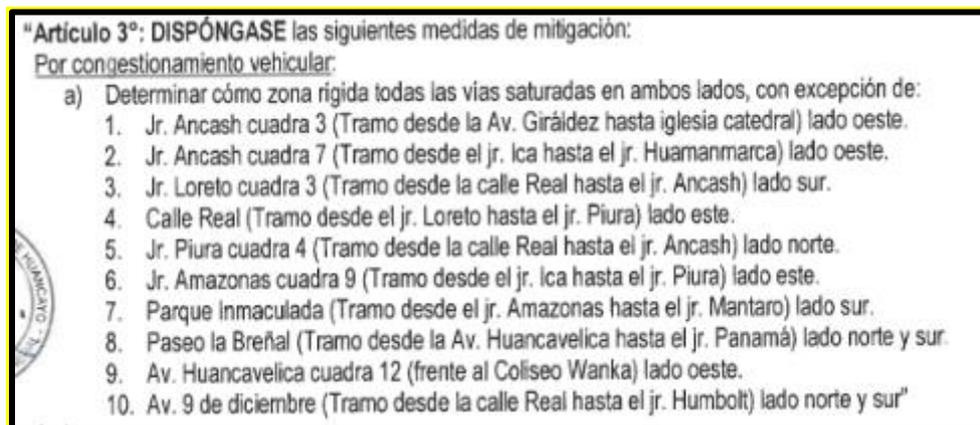


Figura 16. O.M. N° 684-MPH/CM - Áreas y Vías saturadas por congestión vehicular y contaminación ambiental en distrito de Huancayo

Fuente: Municipalidad Provincial de Huancayo (2022)

Puntos de Medición Huancayo (noviembre del 2020)				
Punto	Ubicación	Zonificación Huancayo	Leq (dBA)	ECA (D.S. N° 085-2003-PCM)
ENERO				
PCR-01	Calle Real y Jr. Ayacucho	Comercial	71.8	70
PCR-02	Calle Real y Jr. Puno	Comercial	73.2	70
PCR-03	Calle Real y Paseo La Breña	Comercial	82.1	70
PCR-04	Calle Real y Jr. Loreto	Comercial	78.8	70
PCR-05	Calle Real y Jr. Jr. Cajamarca	Comercial	71.5	70
PCR-06	Calle Real y Jr. Tarapacá	Comercial	70.7	70

➤ Cómo se puede observar supera los Estándares de Calidad Ambiental para Ruido, de acuerdo al Monitoreo.

Figura 17. Resultados de la Medición de Ruido en la Zona Monumental de Huancayo.

Fuente: Plan Anual de Fiscalización Ambiental – Municipalidad Provincial de Huancayo. (2022)

En tanto, la figura 17. **demuestra la falta de medidas de mitigación (prevención) para evitar la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular** que lamentablemente hasta la actualidad se sigue suscitando en la zona monumental de Huancayo, como es en las calles principales de Paseo la Breña, Av. Huancavelica, Calle Real, etc. donde circulan vehículos de servicio público y privado que intentan acelerar su paso o llamar a pasajeros mediante bocinas o escuchando música en altos niveles de ruido al interior del vehículo **ante un defectuoso sistema de gestión de transporte.**

Sexto.- Ahora bien, el Plan Estratégico Institucional de la MPH para el periodo 2019 – 2022 en el capítulo III acerca de los objetivos estratégicos institucionales se encuentra “**Mejorar el servicio de Transporte y Tránsito de la Provincia**” a cargo de la Gerencia de Tránsito y Transporte que muestra ser **deficiente**, porque los objetivos estratégicos institucionales solo abarcaron temas en relación al transporte como seguridad vial, red vial de transporte y peatonal, organización del transporte público y por el contrario las autoridades ambientales locales **no contemplaron la “prevención de la contaminación sonora ocasionado por la congestión vehicular”**, siendo la contaminación sonora un problema que hasta nuestros días se sigue suscitando en la zona monumental y comercial de Huancayo, sin encontrar solución alguna.

Séptimo.- De acuerdo, al Plan Anual de Evaluación y Fiscalización Ambiental (PLANEFA) elaborado por la MPH para el año 2021 se manifiesta como

objetivo específico en el punto 4.2: “Planificar y ejecutar el monitoreo por contaminación acústica, para su posterior evaluación y supervisión”, y acerca de contaminación sonora problema suscrito en el punto 3.4 explica que como parte del diagnóstico actual el crecimiento del parque automotor en Huancayo es el causante de caos vehicular y del aumento de la contaminación sonora, asimismo precisa que de acuerdo a la Gerencia de Tránsito y Transporte de la MPH existe un total de 31 mil 500 vehículos que ofrecen servicio público donde se encuentran incluido los micros, autos y buses en los horarios de 8:00 am y 6:00 pm “La población se encuentra expuesta a 60 dB en hora punta y que en algunos casos se sobrepasan hasta llegar a los 80 dB superando los límites máximos permisibles”. Pero, el problema de contaminación sonora sigue existiendo en la zona monumental de Huancayo es así que también se encuentra consignado como una problemática ambiental en el PLANEFA para el año 2022 elaborado por la MPH.

Relativamente en el Plan Anual de Evaluación y Fiscalización Ambiental (PLANEFA) elaborado por la MPH para el año 2022 se manifiesta como objetivo específico en el punto 5.2: “Realizar una acción de evaluación ambiental de ruido para el cumplimiento de nuestra función de fiscalización ambiental” y conforme a la contaminación sonora suscrito en el punto 4.2.2 nos brinda un cuadro de los resultados que se obtuvieron del estudio de medición de ruido en Huancayo:

Puntos de Medición Huancayo (noviembre del 2020)				
Punto	Ubicación	Zonificación Huancayo	Leq (dBA)	ECA (D.S. N° 085-2003-PCM)
ENERO				
PCR-01	Calle Real y Jr. Ayacucho	Comercial	71.8	70
PCR-02	Calle Real y Jr. Puno	Comercial	73.2	70
PCR-03	Calle Real y Paseo La Breña	Comercial	82.1	70
PCR-04	Calle Real y Jr. Loreto	Comercial	78.8	70
PCR-05	Calle Real y Jr. Jr. Cajamarca	Comercial	71.5	70
PCR-06	Calle Real y Jr. Tarapacá	Comercial	70.7	70

➤ Cómo se puede observar supera los Estándares de Calidad Ambiental para Ruido, de acuerdo al Monitoreo.

Figura 18. Resultados de la Medición de Ruido en la Zona Monumental de Huancayo.

Fuente: Plan Anual de Fiscalización Ambiental – Municipalidad Provincial de Huancayo. (2022)

Como se puede visualizar, los puntos de medición tienen como principal escenario a la calle Real y colindantes los cuales pertenecen a la zona monumental de Huancayo, que principalmente es parte de actividades comerciales y de los cuales la intersección de la calle Real y paseo la Breña supera los límites máximos permisibles para ruido llegando a un 82.1Db; por tanto, el diagnóstico de este problema de acuerdo al PLANEFA 2022 se resume en la siguiente figura:



Figura 19. Identificación del problema de Contaminación Sonora en la Zona Monumental de Huancayo

Fuente: Plan Anual de Fiscalización Ambiental – Municipalidad Provincial de Huancayo. (2022)

Resulta evidente la existencia de la contaminación sonora ocasionada por el tráfico vehicular en la zona monumental de Huancayo, y tal como refieren sus objetivos específicos se debe realizar una adecuada función de fiscalización ambiental de ruido a través medidas preventivas como la programación de actividades, que contenga actividades de difusión y capacitación para lograr la reducción de la contaminación sonora. En este sentido la MPH plantea la siguiente alternativa para lograr este fin:

CADENA DE VALOR DE LA FISCALIZACIÓN AMBIENTAL					
Problemática	RECURSOS	Actividades	Programación		
			Productos	Resultados	Impactos
5 P5. Afectación del aire (ruido) en la zona Monumental de Huancayo ocasionado por los establecimientos de comercios y el comercio ambulatorio.	- Sonómetro Tipo 1 - 1 cámara Fotográfica - 1 GPS - Personal capacitado - Movilidad	2 acciones de monitoreo de ruido 14 acciones de supervisiones de ruido	2 informes de monitoreo de ruido concluidos 14 informes de supervisión de ruido concluidos.	Los administrados cumplan con disminuir los niveles de presión sonora en un 70% en la zona monumental de Huancayo, asimismo que cumplan con sus obligaciones ambientales establecidas en la normativa ambiental vigente del ECA ruido	Reducir al 70% el nivel de presión sonora en la zona monumental del distrito de Huancayo
6 P6. Afectación del aire (ruido) en la zona Monumental de Huancayo ocasionado por el tráfico vehicular y el excesivo uso del claxon de los vehículos.	- 1 o 2 supervisores - 1 computadora de escritorio	4 acciones de monitoreo de ruido	4 informes de monitoreo de ruido concluidos		

Figura 20. Cuadro de problemática y acciones a realizar ante la Afectación de Ruido en la Zona Monumental de Huancayo

Fuente: Plan Anual de Fiscalización Ambiental – Municipalidad Provincial de Huancayo. (2022)

Es notorio que, en la figura 20 como parte de las estrategias la MPH intenta lograr la reducción de la contaminación sonora en la zona monumental de Huancayo, a través de la elaboración de cuatro acciones de monitoreo de ruido, de los cuales se elaboren sus respectivos informes una vez concluidos; con el objetivo de que los administrados, (transportistas) cooperen con la disminución de los niveles de ruido hasta un 70% y cumplan con sus obligaciones ambientales de acuerdo a la normativa.

Para concluir este punto, al haber desarrollado el contenido del PLANEFA de la MPH de los años 2021-2022 se muestra que la autoridad ambiental tiene claro que, un problema que aqueja a la zona monumental de Huancayo es la contaminación sonora, y conforme a los estudios de monitoreo de ruido analizados

es claro que, el parque automotor excede los límites máximos permisibles y para contrarrestar este escenario la MPH a dispuesto que se elaboren cuatro informes de monitoreo de ruido en el presente año. Este escenario en teoría debería ayudar a la reducción de la contaminación sonora, sin embargo **no contiene el carácter preventivo de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular en la elaboración del PLANEFA**; por lo que es indispensable realizar la debida prevención para evitar que los ruidos molestos perjudiquen la salud de los ciudadanos, a través de diferentes acciones que impliquen cambios de conducta social, asimismo destinar un canon presupuestal a la Gerencia de Servicios Públicos (Sub Gerencia del Medio Ambiente) de la MPH para ejercer la prevención, control y fiscalización del ruido, lo que involucra que esta área se encuentre abastecida de los equipos técnicos suficientes y personal capacitado para llevar a cabo los estudios de monitoreo de ruido; por último que esta problemática sea de preocupación política para otorgarle la importancia que se merece y buscar efectivas soluciones.

Octavo.- A modo de contraejemplo (refutación) puede existir la preocupación de un sector estatal o privado que mencione lo siguiente: “La Municipalidad puede tener la voluntad de realizar acciones de previsión contra los ruidos nocivos, sin embargo, no cuenta con el presupuesto estatal suficiente, de allí que, no puede utilizar otros recursos para la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular”, de tal suerte que ello estaría justificando la razón del porque no se puede realizar dicha prevención hasta el momento.

Noveno. – De ello, planteamos como solución al contraejemplo, que ante la problemática de la falta de logística necesaria por los escasos medios técnicos (un único sonómetro) y la falta de personal designado para la reducción de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular en la MPH, la cual no podría cumplir eficientemente con la labor de **prevención**, fiscalización y sanción.

Ante ello, la respuesta es sencilla que para poder mejorar esta problemática planteamos como alternativa de solución la promoción de la “**Gestión de ruido ocasionado por la congestión vehicular**” en la zona monumental de Huancayo; que implicaría el diseño de una serie de medidas para lograr la prevención, fiscalización y reducción del ruido en el distrito de Huancayo a través de la

modificación de la O.M. N° 626- MPH/CM, ya que los ruidos dañinos ocasionados por bocinas de los vehículos de transporte público y privado forman parte de un **“Problema ambiental de salud pública”**, es así que mediante la solución antes mencionada se pueda lograr que las autoridades ambientales de la MPH puedan otorgarle la importancia de urgencia al problema que se está reflejando en la actualidad, asimismo destinar un mayor canon presupuestario al área de Gestión Ambiental y a la Gerencia de Tránsito y Transporte; y de manera paralela entablar acciones preventivas para evitar los ruidos nocivos producto del uso inadecuado del claxon, en específico **“Incorporar la prevención como parte de la O.M. N° 626- MPH/CM”** a través de la implementación de barreras acústicas en los principales puntos de la ciudad como las zonas comerciales y puntos críticos que superen los 70 dB, las capacitaciones de orientación a transportistas y transeúntes, etc.

Por todo lo esgrimido, **confirmamos la hipótesis planteada**, porque el artículo primero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú no ha implementado legislación alguna acerca de prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular.

4.2.2. Contrastación de la hipótesis dos.

La hipótesis específica dos es la siguiente: “La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM en el Perú”. Al respecto, surge la necesidad de iniciar una discusión sobre su contenido.

Primero.- Mediante el **considerando PRIMERO** del objetivo uno tiene como base al artículo 67 de la Constitución Política del Perú de 1993 que manifiesta: “El estado determina la política nacional del ambiente (...)”, por lo cual, implica la elaboración de un ordenamiento jurídico en relación a la norma para evitar conflictos socio ambientales fomentando conductas responsables; así mismo se determinó que la gestión ambiental establece principios, normas, técnicas, procesos y actividades a fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes en el enfoque de desarrollo sostenible; además en concordancia con la Ley General del Ambiente se tiene al principio de responsabilidad ambiental por el que las actividades económicas que se desarrollen tienen la obligación de asumir toda responsabilidad que ocasione daño al ambiente (se encuentra las empresas de

transporte público a fin de no propiciar la contaminación sonora); por último el reglamento ECA para ruido en su artículo 23 refiere que las municipalidades provinciales deben: “Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones dadas en el presente Reglamento, con el fin de prevenir y controlar la contaminación sonora”, del cual se resalta la elaboración e implementación de acciones de prevención, control y fiscalización.

Segundo. - El artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM manifiesta políticas de sanción a través de montos pecuniarios por las causales de ocasionar ruidos generados por el uso de claxon o bocinas por parte de los conductores de vehículos para llamar pasajeros y/o acelerar el tránsito, o escuchar música dentro del vehículo que exceda los 70 dB en horarios de 7:00 a 21:00 horas, 21:00 a 7:00 horas.

Del mismo modo, el artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM cuenta con falencias tales como: no cuenta con un sistema organizado de prevención y fiscalización de ruido, asimismo carece de un sistema de gestión ambiental de ruido, y se enfoca de manera directa a una sanción hacia los transportistas, pero no dispone en su normativa medidas preventivas.

Tercero. – Al respecto de la aplicación del artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM en la que plantea como una medida para reducir el ruido las sanciones pecuniarias dirigidas a los propietarios de vehículos ya sean particulares o de alquiler cuando ocasionen ruidos indiscriminados (mayor a 70 db) por uso de claxon o bocinas para llamar a pasajeros o acelerar el tránsito.

En ese sentido, para aplicar el artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM, a modo de ejemplo planteamos el caso de cuando se haya multado a un propietario de un vehículo por la infracción de contaminación sonora y este haya pagado su multa, sin embargo no basta con la imposición de multa solo a ese propietario del vehículo, cuando según el PLANEFA de la MPH y de acuerdo a los informes de monitoreo de ruido el parque automotor en Huancayo asciende hasta un 31 mil 500 vehículos que ejercen servicio público de transporte superando en algunos casos los límites máximos permisibles para el ruido, por lo tanto se tendría que realizar una especie de operativos frecuentemente en los horarios de hora punta como 8:00 am – 6:00 pm en la zona monumental de Huancayo, en tanto esta medida

no sería la eficaz porque de acuerdo a estos documentos la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular aún se sigue manteniendo como una problemática ambiental que necesita ser resuelta con prevención y mayor fiscalización.

Cuarto. – En lo que respecta a la repercusión negativa de esta problemática se tiene a la falta de aplicación de lo señalado por la Ley General del Ambiente acerca del principio de prevención prescrito en el artículo VI del título preliminar, y del cual el artículo segundo de la O.M. N° 626-MPH/CM **no cuenta de bases preventivas para reducir la contaminación sonora ocasionada por la concesión vehicular**, por lo cual no se está respetando lo prescrito por la Ley General del Ambiente que es la norma de mayor rango del sistema ambiental en nuestro país.

Quinto. - Es menester mencionar que el principio de Responsabilidad Ambiental prescrito en el Artículo IX del Título Preliminar de la Ley General del Ambiente hace referencia a que cualquier persona natural o jurídica tiene la obligación de abstenerse a realizar cualquier daño que afecte al ambiente; por ende, para la aplicación de este principio es indispensable recurrir al uso de los instrumentos de gestión ambiental como es el estudio de impacto ambiental para ruido. En este sentido, como parte de las “personas jurídicas privadas” en el desarrollo de la economía social de mercado se encuentra el sector transporte conforme al D.S N° 004-2017-MTC que es el Reglamento de Protección Ambiental para el sector Transporte, en su Artículo 10 alude que:

Las personas naturales o jurídicas (...), que desarrollen proyectos, actividades y/o servicios de Transporte (...). (...) **son responsables por (...) emisiones de ruido** y cualquier otro efecto sobre el ambiente derivado de sus actividades, (...) en particular de aquellas que excedan los LMP o puedan causar la vulneración de los ECA vigentes.

De ello, es necesario que se tome las medidas de prevención correspondientes al control hacia el sector transporte en la zona monumental de Huancayo, a fin de que se verifique el cumplimiento de las obligaciones y compromisos que implica el principio de responsabilidad ambiental ante las emisiones de ruido de las que son responsables las empresas de transporte público y propietarios de vehículos particulares.

Sexto. – Asimismo, de acuerdo al artículo 80° de la Ley Orgánica de Municipalidades acerca de saneamiento, salubridad y salud, en la que confiere a las municipalidades de acuerdo al inciso 1.2 la función exclusiva de: “Regular y controlar la emisión de (...) ruidos y demás elementos contaminantes de la atmosfera del ambiente”. Por ello, las municipalidades tienen la competencia y obligación de “**Regular y controlar el Ruido**” lo que implica la responsabilidad de prevenir los sonidos, vibraciones que resulten molestos y nocivos en la vía pública, y que cause perjuicio a la tranquilidad de los transeúntes tanto en horario diurno y nocturno, por ende se debe buscar soluciones y maneras de prevenir el problema cotidiano de ruido ocasionado por la congestión vehicular (por el uso excesivo del claxon) en la zona monumental y comercial de Huancayo.

Séptimo. – Como contraejemplo (refutación) expondremos a continuación, que de acuerdo a los especialistas en medio ambiente, abogados entendidos en la materia y población en general podrían llegar a decir lo siguiente: “La eficacia del uso de un único sonómetro para interponer las sanciones correspondientes en la Zona Monumental de Huancayo”, de modo que se podría aludir a que no sería justo multar a un solo vehículo cuando hay muchos que replican la conducta de utilizar el claxon indebidamente para llamar a los pasajeros o acelerar el paso de su vehículo, ya que no sería equitativo en tanto algunos son sancionados y otros no.

Octavo. – Por ello, proponemos como solución al contraejemplo mencionado que se debe plantear mecanismos y acciones donde se pueda realizar un trabajo en conjunto de forma que la Gerencia de Tránsito y Transportes al igual que el Área de Gestión Ambiental puedan fiscalizar con apoyo de los serenazgos y policías municipales los cuales tengan conocimiento de la O.M. N° 626 MPH/CM, de modo que, se fiscalice y sancione correspondientemente al evidenciar los ruidos nocivos y molestos ocasionados por bocinas de vehículos de servicio público que llamen a sus pasajeros o intenten acelerar el paso del tránsito, a fin de que se recupere el orden social preestablecido en respeto del principio de desarrollo sostenible y este surta efectos como una especie de prevención para otros conductores.

Por lo tanto, **confirmamos la hipótesis planteada**, porque el artículo segundo de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú no ha implementado legislación alguna acerca de prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular.

4.2.3. Contrastación de la hipótesis tres.

El objetivo tres es la siguiente: “La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo tercero de la O.M. N° 626-MPH/CM en el Perú”. Al respecto, surge la necesidad de iniciar una discusión que permita probar su contenido.

Primero. - Mediante el **considerando PRIMERO** del objetivo uno se encuentra en relación con la administración ambiental ejercida por las autoridades ambientales a niveles de gobierno nacional, regional y local (descentralizado), los cuales desempeñan su labor por medio de funciones y participación en el marco del Sistema Ambiental. Asimismo, de acuerdo al Sistema Nacional de Gestión Ambiental implica que las autoridades político-administrativos (autoridades ambientales) como es el caso de las municipalidades tomen acciones a fin de combatir los impactos negativos en el ambiente por medio de la aplicación de las normas, planes y programas que permitan cumplir con las acciones ambientales necesarias con la finalidad de evitar conflictos que repercuten al ambiente; por ultimo en el ambiente local esta labor se encuentra a cargo del gobierno regional y municipalidades provinciales y distritales, quienes tienen la responsabilidad de normar políticas ambientales como la prevención y reducción de la contaminación sonora.

Segundo.- El artículo tercero de la O.M. N° 626-MPH/CM precisa que la emisión de ruido considerado como nocivo o molesto deriva de aquel sonido que excede los decibeles establecidos por organismos como la OMS, asimismo aquellos que exceden la normativa nacional como es establecido por el Ministerio de Transportes, con motivo de que todo nivel elevado de sonido ocasiona perjuicio a la salud y altera la tranquilidad de los vecinos; esta normativa se encuentra en concordancia con la O.M. N°418 -MPH/CM.

Tercero. – Las falencias que se encuentra en el artículo tercero de la O.M. N° 626-MPH/CM parten de la falta de precisión de otras normas nacionales dirigidas a la **prevención y control de ruidos** o las que sean concordantes a esta;

como son: la Ley General del Ambiente (principio de responsabilidad ambiental, sostenibilidad y prevención), el Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental para el ruido (límites máximos permisibles, artículo 12 y 23), Ley Orgánica de Municipalidades (artículo 80).

Cuarto. - En ese sentido, como repercusión negativa se tiene a la falta de aplicación de lo prescrito en el principio de prevención en el artículo VI del título preliminar de la Ley General del Ambiente lo que deriva en la **no existencia de bases preventivas ante la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular en el artículo tercero de la O.M. N° 626-MPH/CM** emitida por la MPH, por tanto, no se está respetando lo establecido en la Ley General del Ambiente.

Quinto. – En concordancia con lo mencionado, el artículo 23 del Reglamento Estándares de Calidad Ambiental para ruido acerca de las municipalidades provinciales se le otorga competencia conforme al literal a. que manifiesta que deben: “Elaborar e implementar, en coordinación con las Municipalidades Distritales, **los planes de prevención y control de contaminación sonora, (...)**”; además el literal b. expresa el deber de: “Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones dadas en el presente Reglamento, con el fin de **prevenir y controlar la contaminación sonora; (...)**”. Por tanto, resulta evidente que las municipalidades distritales tienen la obligación en el marco de su competencia el prevenir la contaminación sonora, conforme lo señala el reglamento ECA para ruido.

Por ende, es menester mencionar que sin prevención no se puede lograr la mejora de hábitos de la población, principalmente de los conductores de vehículos al emitir sonidos nocivos o molestos, por lo cual este punto no debe pasar inadvertido por la autoridad, sino que es obligación de la MPH tomar las acciones correspondientes para elaborar una ordenanza completa que contenga principalmente **prevención de ruido ocasionado por la congestión vehicular en la zona monumental de Huancayo** como lo señala el presente Reglamento.

Sexto. – En relación a la **O.M. N° 418-MPH/CM** que regula la supresión y limitación de los ruidos nocivos y molestos; tiene por objeto controlar la emisión de ruidos, sonidos y vibraciones molestos producidos por actividades de todo

agente emisor de ruido como las zonas de esparcimiento, espectáculos, comercio, etc. Dentro del desarrollo de la ordenanza y en concordancia con los Límites Máximos Permisibles para ruido nos brinda los parámetros permitidos de ruido a la zonificación; del cual para la zona monumental de Huancayo donde se realiza actividades comerciales el límite es de 70 db (07:01 am – 22:00 pm) y 60 db (22:01 pm – 07:00 am).

A modo de crítica, la **O.M. N° 418-MPH/CM** no contiene disposiciones normativas acerca de prevención sonora, que es necesaria para la mejora en educación de hábitos en las personas y así lograr la reducción de los ruidos molestos en Huancayo. Es sustancial, que esta ordenanza brinde directrices de prevención porque al ser la normativa general debe buscar la adecuada fiscalización de agentes emisores de sonido tales como megáfonos, parlantes, etc. que afecten la salud de la población; asimismo que puede servir de base en disposiciones preventivas para la **O.M. N° 626-MPH/CM**, que regula los ruidos molestos en la zona monumental de Huancayo causados por bocinas de vehículos particulares y de servicio público.

Séptimo. – En cuanto, a la Ley Marco del Sistema Nacional Ambiental se observa que en su artículo 6 hace mención a las funciones y roles de la gestión ambiental, donde brinda cuatro niveles aplicables que son a nivel nacional, regional y local; en específico el aspecto preventivo tiene relación con el nivel IV, donde expresa que es: “ Encargado de la ejecución y control de: políticas, instrumentos y acciones ambientales”; por ende la MPH como autoridad ambiental descentralizada está en la obligación de normar políticas, instrumentos (compuesto por normas, planes, programas, etc. que contengan prevención) a la misma vez realizar acciones ambientales necesaria para evitar conflictos ambientales como la contaminación sonora.

Octavo. – Como contraejemplo (refutación) a lo antes mencionado puede existir la aseveración de cierto sector de la población (estudiante, trabajadores, amas de casa, adultos mayores, etc.) que mencionen lo siguiente: “Algunas personas pueden manifestar el síndrome de adecuación al ruido producido por la congestión vehicular”, de tal suerte que, se estaría justificando que el ruido no es un problema ambiental relevante en la Zona Monumental de Huancayo y que no ocasiona problemas en la salud de las personas.

Noveno. – Por ende, la solución al contraejemplo se sustenta por medio de las investigaciones científicas anteriormente mencionadas, las cuales demuestran las repercusiones perjudiciales del ruido nocivo en la salud de las personas, por lo cual, resultaría lamentable justificar la presencia del ruido en el entorno de la población, que se puede generar por la falta de información acerca de los efectos dañinos de la contaminación sonora; lo que conlleva a una falta de importancia que este problema merece y es motivo por el que algunos pobladores pueden pensar que no es un problema de salud pública. Situado este panorama, proponemos que se oriente a la población mediante charlas recreativo – informativas (a modo de prevención) dirigidas a niños, jóvenes, adultos y adultos mayores a fin de que no perciban de manera cotidiana y normal la presencia de ruido nocivo en su entorno; y se animen a reportar estos casos ante la MPH.

Por ello, **confirmamos la hipótesis planteada**, porque el artículo tercero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú no ha implementado legislación alguna acerca de prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular.

4.2.4. Contrastación de la hipótesis cuatro.

El objetivo cuatro es la siguiente: “La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo cuarto de la O.M. N° 626-MPH/CM en el Perú”. Al respecto, surge la necesidad de iniciar una discusión que permita probar su contenido.

Primero. - Mediante el **considerando PRIMERO** del objetivo uno se encuentra en relación con los instrumentos de gestión ambiental, puesto que es necesario para abarcar el aspecto preventivo adoptar una serie de mecanismos que se encarguen de cumplir con lo que establece el Sistema Nacional de Gestión Ambiental; a través del carácter instrumental que incluye la elaboración de dispositivos políticos y jurídicos como también de la parte técnica en conformidad con la Política Ambiental.

En específico el instrumento de gestión ambiental que se aplica para la prevención de la contaminación sonora es la Evaluación de Impacto Ambiental en la que a través del Estudio de Impacto Ambiental por medio de procedimientos jurídicos, administrativos y técnicos logra la predicción e interpretación de los impactos ambientales que puede producir un proyecto o actividades humanas, de

modo que, se entablen mecanismos de planificación y toma de decisiones para actuar ante un posible daño en el ambiente.

Segundo. – El artículo cuarto de la O.M. N° 626-MPH/CM usando sus facultades de descentralización transfiere a la Gerencia de Servicios Públicos, en particular al Área de Gerencia Ambiental y a la Gerencia de Tránsito y Transporte la aplicación de políticas, planes, programas, y acciones destinadas a la fiscalización de ruido.

Tercero. – Las falencias que se encuentra en el artículo cuarto de la O.M. N° 626-MPH/CM radican en no establecer como parte de esta labor el uso de los **Instrumentos De Gestión Ambiental** (Estudio De Monitoreo Ambiental Sobre Ruido) que debe ser supervisada por las instituciones ambientales de la DIGESA y OEFA quienes son instituciones competentes por ley.

Asimismo, otras falencias surgen de la falta de precisión de los mecanismos preventivos para reducir la contaminación sonora como es el caso de la promoción de actividades recreativo - informativas por medios de charlas, paseos sonoros, elaboración de carteles, pinturas, entrevistas en medios de comunicación y por el aspecto ambiental se debe brindar una protección especial en la zona monumental de Huancayo a través de la promoción de barreras acústicas con énfasis en las barreras verdes, la promoción de tecnologías amigables con el ambiente y la mejora de hábitos de la población (conductores y transeúntes).

Cuarto. – En tal sentido, como repercusión negativa se tiene a la falta de aplicación de lo establecido en el Principio de Prevención presente en el artículo VI del título preliminar de la Ley General del Ambiente, que conlleva a la **no existencia de bases preventivas ante la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular en el artículo cuarto de la O.M. N° 626-MPH/CM** emitida por la MPH, por lo cual, no se está respetando lo que declara la Ley General del Ambiente.

Quinto. – Conforme a lo antes mencionado, el Principio de Prevención es un control a priori que implica que antes de que se realice ciertas actividades se determine los impactos negativos que puedan afectar en el ambiente, por tanto, la Ley General del Ambiente en su título preliminar en el artículo VI expresa lo siguiente: “La Gestión Ambiental tiene como objetivos prioritarios **prevenir**,

vigilar y evitar la degradación ambiental. Cuando no sea posible eliminar las causas que la generan se adoptan las medidas de mitigación, recuperación, o eventual restauración o eventual compensación que correspondan”; por tanto, tiene por finalidad evitar daños en el ambiente que pongan en peligro el medio y la salud de la población.

En este punto, la relación entre el principio de prevención y la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular forma parte de la política ambiental orientada a la gestión de ruido que implica la creación de un diseño, prevención, control y reducción de ruido urbano para que forme parte de un programa de salud pública ambiental, puesto que el ruido ocasiona perjuicio a la salud de la población. Por ende, recomendamos la adopción de medidas preventivas en la O.M. N° 626-MPH/CM donde se enfoque en el modelo de **“Prevención Colectiva”** para que se tome en consideración mecanismos de acción ambiental anticipativos a fin de lograr la reducción de la contaminación sonora y que contenga la forma de **“Prevención Primaria”** porque esta ordenanza tiene por objeto reducir el ruido en la zona monumental del distrito de Huancayo, buscando el saneamiento social porque el ruido nocivo constituye un riesgo al ambiente y a la comunidad en general.

Sexto. – Es de mencionar también, al Principio de Sostenibilidad que se encuentra estipulado en la Ley General del Ambiente en su Título Preliminar artículo V, donde manifiesta: “La gestión del ambiente y de sus componentes (...), se sustentaran en la integración equilibrada de aspectos sociales, ambientales y económicos del desarrollo nacional, así como la satisfacción de las necesidades actuales y futuras generaciones”; en ese sentido, tiene como propósito conseguir un adecuado desenvolvimiento de las actividades humanas en forma responsable y duradera sin ocasionar perjuicio al ambiente y a las futuras generaciones.

En lo concerniente, a la relación entre el Principio de Desarrollo Sostenible y a la Contaminación Sonora la tarea es ardua porque la mayor labor la tienen las autoridades ambientales que como parte de esta tarea deben ejercer un mayor compromiso para normar precisiones exactas en base a leyes, normas, incluidas las Ordenanzas Municipales que respeten la sostenibilidad en el ambiente. En caso de la O.M. N° 626-MPH/CM; no brinda presiones claras acerca de prevención; sino

que al contrario pretende que por medio de la interposición de sanciones se pueda cumplir con la reducción de ruido; por tanto, es menester recomendar a la Municipalidad Provincial de Huancayo una exhaustiva ordenanza que contenga aspectos como la prevención, vigilancia y fiscalización de la contaminación sonora ocasionada por el sector transporte en la zona monumental de Huancayo y así se respete el desarrollo sostenible.

Séptimo. – A manera de contraejemplo (refutación) puede existir la inquietud de cierto sector estatal donde mencione lo siguiente: “La gestión pública tiene intereses más importantes que resolver y la preocupación por la contaminación sonora no es una prioridad para la Municipalidad Provincial de Huancayo”, de tal suerte que, se estaría justificando que la preocupación acerca de problemáticas ambientales (ruido), en específico por la reducción de la contaminación sonora se encuentre en último lugar ante otros problemas.

Octavo. – Por consiguiente, la solución al contraejemplo radica en la importancia del respeto hacia el ambiente y a una vida digna que es respaldada por la propia norma constitucional señalada en el artículo 2 inciso 22 de la Constitución Política del Perú de 1993 donde hace mención al derecho a “gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo para la vida”; así como tiene el amparo de otras normas nacionales tales como la Ley General del Ambiente, El Reglamento Estándares de Calidad Ambiental para Ruido, etc. Por ende, recalamos que la solución radica en el respeto a lo establecido por las normas para ruido, que hacen referencia a la prevención, fiscalización y sanción de la contaminación sonora en el marco de la aplicación de los principios ambientales de (prevención, desarrollo sostenible y de responsabilidad ambiental) que debe cumplir la Municipalidad Provincial de Huancayo.

Por ende, **confirmamos la hipótesis planteada**, porque el artículo cuarto de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú no ha implementado legislación alguna acerca de prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular.

4.2.5. Contrastación de la hipótesis general.

La hipótesis general fue: “La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú”, del cual, al haber ya contrastado las cuatro hipótesis

específicas, se está apto para poder asumir una postura científica frente al problema encontrando los siguientes argumentos:

Primero.- Con el fin de tomar una decisión acerca de la contrastación de la hipótesis general se debe evaluar el peso de cada hipótesis específica, por el cual puede existir el caso que a pesar de haber confirmado tres hipótesis de cuatro, el que se rechaza tenga mayor fuerza para rechazar la hipótesis general, o la situación puede ser viceversa, que frente a tres hipótesis rechazadas de cuatro hipótesis, solo una se confirmó y es más que suficiente para poder confirmar la hipótesis general; tras conocer el contexto de lo mencionado, a todo ello se le denomina la teoría de la decisión, la cual tiene que ser discutida para asignarle el peso de cada hipótesis y tomar la mejor rienda del trabajo de investigación de tesis.

Segundo. - Del cual, el peso asignado a cada hipótesis es de 25%, asimismo es copulativa, esto implica que, si una hipótesis se rechazaba, por efecto domino todas las demás también serían rechazadas, puesto que estamos tratando de que todos los artículos de la O.M. N° 626- MPH/CM encajen en el escenario de la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular, mas no en la sanción, y al corroborar que las autoridades ambientales tiene **la función de prevenir el ruido superior a 70 dB** en el ámbito de transporte.

Por consiguiente, bastaba una hipótesis para que las demás sean confirmadas, siendo que al tener cada una de las hipótesis el porcentaje del 25%, al 100% podemos decir que la hipótesis general también se confirma.

4.3. Discusión de los resultados

El trabajo de **investigación ha demostrado** que la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú no ha implementado legislación alguna acerca de la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular, dado que:

1. La protección jurídica en el ámbito preventivo acerca de la contaminación sonora en primer lugar tiene como sustento a la Constitución Política del Perú de 1993 en su Artículo 2 inciso 22 acerca del derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado; en segundo lugar se encuentra la Ley N.° 28611 – Ley General del Ambiente que en su título preliminar en el Artículo VI hace mención al “Principio de Prevención”; en tercer lugar de acuerdo al D. S N.° 085-2003 - PCM - Reglamento de Estándares de Calidad

Ambiental para el Ruido en su artículo 12 acerca de los planes de acción para la prevención y control de la contaminación sonora por parte de las municipalidades provinciales y distritales, además del artículo 23 literales b y d acerca de la función de prevenir y controlar la contaminación sonora de las municipalidades provinciales; en cuarto lugar se tiene al D. S N.º 004-2017-MTC – Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transporte donde en Artículo 10 expresa la responsabilidad por las emisiones de ruido; por último en quinto lugar se encuentra a la Ley N.º 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades que en su artículo 80 abarca sobre el saneamiento, salubridad y salud que confiere a las municipalidades la función de regular y controlar la emisión de ruidos.

2. En cuanto al objetivo de la Política Nacional del Ambiente al buscar “la calidad de vida de las personas” respetando el principio de desarrollo sostenible que podría llevarse a cabo a través de la prevención; que debe ser orientado en equilibrio con las actividades económicas productivas tales como el transporte (inadecuado uso del claxon) y la armonía ambiental.
3. Al respecto, el Sistema Local de Gestión Ambiental establece que una de las funciones principales de las municipalidades se encuentra en la protección de la calidad de vida apropiada para el desarrollo humano, por lo cual tiene el deber de “prevenir los impactos ambientales negativos generados por las actividades humanas” ejerciendo esta facultad en base a las leyes, políticas y normas nacionales que integran el Sistema Nacional de Gestión Ambiental, dentro del cual se encuentra inmersa la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular que forma parte de la contaminación atmosférica.
4. Con lo que concierne a las Instituciones Públicas encargadas de la “**fiscalización ambiental de ruido**” en específico a los Gobiernos Locales a fin de que se elaboren mecanismo de prevención y control de la contaminación sonora, donde interviene el MINAM, OEFA, SINEFA y Ministerio de Salud (DIGESA). En este sentido, su labor radica en verificar que las municipalidades cumplan con la elaboración del plan anual de fiscalización ambiental (PLANEFA) que debe ser presentado anual y

oportunamente, asimismo debe vigilar que se realice la evaluación de programas de vigilancia en cuanto a la contaminación sonora y estudios de monitoreo de ruido, al concluir con la evaluación, los entes fiscalizadores deben realizar un informe anual de los resultados de la fiscalización a las municipalidades.

5. Con relación a la Ley N.º 28611 - Ley General del Ambiente en su Artículo 24 contiene al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental; y además a la Ley N.º 27446 – Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento que en su Artículo 5 contiene al ruido como uno de los criterios de protección ambiental. Por consiguiente, al ser leyes nacionales en relación al ambiente, los gobiernos locales tienen el deber de incluir como instrumento de gestión ambiental a la evaluación de impacto ambiental (EIA); que contiene dentro de ella al estudio de Impacto Ambiental cuyo propósito radica en la “prevención” por medio de la planificación y toma de decisiones para actuar ante un posible daño al ambiente; por tanto la Municipalidad Provincial de Huancayo debe realizar un Estudio de Monitoreo de Impacto Ambiental de Ruido con frecuencia a fin de tomar acciones preventivas en relación a la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular.

Como **autocrítica** en la presente investigación fue la demora en la entrega de documentos solicitados a la Municipalidad Provincial de Huancayo para obtener información acerca de los Estudios de Monitoreo Ambiental sobre ruido en la zona monumental durante el año 2021 y el PLANEFA, documentos que fueron entregados con posterioridad; asimismo a pesar de haber solicitado vía documento la cantidad de multas interpuestas por el inadecuado uso de bocinas de vehículos de servicio público y privado en la Zona Monumental de Huancayo durante el año 2021, no hubo respuesta por parte de la Municipalidad Provincial de Huancayo. Del mismo modo, existió la dificultad de la búsqueda de información doctrinaria en materia ambiental debido a que es escasa, por lo que hicimos una indagación exhaustiva para lograr recabar los datos y conceptos necesarios para concretar nuestra investigación.

El hallazgo demostrado **se condice y se debate también con otras investigaciones** internacionales, tales como del investigador Durán & Piriz (2021) cuyo título de investigación es “Eficacia de la Aplicabilidad de las Normas para el control de la Contaminación Sonora en el Municipio de San José de Cúcuta, años 2019 – 2020”, **cuyo aporte** fue el análisis y reconocimiento del alcance normativo y jerarquía jurídica de la aplicación de normas que determinan la prevención, el control y sanción en relación a la contaminación sonora, también el reconocimiento de aquellas actividades que son identificadas como fuentes originadoras de la emisión del ruido , además que: “La Resolución 8321, 1983, determina el control a la emisión de ruido mediante la aplicabilidad de niveles sonoros máximos permitidos por la ley y el nivel de presión sonora permitida para los vehículos en Colombia”.

Ciertamente, coincidimos con ello, porque al reconocer la jerarquía, alcance normativo y el reconocimiento de las actividades que produce la excesiva contaminación sonora se puede diseñar e implementar un plan que concientice o sensibilice a la población en general y a la vez a las instituciones a cargo de fiscalizar dicha actividad, con la finalidad de combatir, prevenir y controlar la contaminación sonora producida por el transporte público ya que es parte primordial del derecho garantizar la salud y el bienestar de la persona, lo cual **implica que sí es posible** hacer respetar la jerarquía de la norma ambiental ya que de no ser así persistiría en la violación del derecho constitucional.

Otra investigación internacional que **se condice y se debate también con otras investigaciones** internacionales, se encuentra el del investigador Erazo (2018) cuyo título de investigación es la “Contaminación Acústica causada por los medios de transporte, perjudica el Derecho Constitucional del Buen Vivir de los residentes de la zona de Santa Clara del Distrito Metropolitano de Quito del 2015”, **cuyo aporte** fue que los factores de la contaminación acústica que toma en cuenta el ruido de los motores emitidos por los medios de transporte terrestre, sin tomar en cuenta los dispositivos (radios, equipos, pitos sirenas) afectan el derecho constitucional de vivir en un ambiente ecológicamente equilibrado, además existen algunas normas de protección en cuanto a la contaminación acústica, pero casi

nunca se aplican, por lo que se deben divulgar por medios escritos masivos para que las personas afectadas puedan reclamar sus derechos.

Al respecto, coincidimos con ello, porque se ha podido observar que los dispositivos electrónicos que usan los vehículos también afecta el derecho constitucional de gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, a la vez es de suma relevancia el crear medios de información masiva relacionado a la contaminación acústica para la población ya que sería de mucha utilidad porque así serían conocedores de la problemática que se vive y sabrían como contrarrestar molestias provocada por el ruido, lo cual **implica que sí es posible** que las autoridades encargadas en temas ambientales de la mano con los transportistas puedan tomar acciones para la difusión de la aplicación de lo regulado en base a contaminación sonora con el fin de contrarrestar dicha problemática que afecta a la población.

Asimismo en el ámbito nacional, el hallazgo demostrado **se condice y se debate también con otras investigaciones** tales como el de la investigadora Loli (2019) cuyo título de investigación es “Inaplicación de Ordenanza N° 022-2008 sobre Contaminación Sonora y vulneración del Derecho a la Tranquilidad, Chimbote, 2017”, **cuyo aporte** fue que tras la investigación del análisis de las leyes y normas ambientales en relación a la contaminación sonora y a la O.M. 022-2008 de Chimbote, y en torno a la aplicación de dicha normativa resulta ser deficiente en cuanto a que no tiene un efecto disuasivo ni preventivo que impida la vulneración del derecho a la tranquilidad, teniendo como repercusión lo leve de una sanción o el escaso o nulo control sobre el cumplimiento de dicha ordenanza; respecto a la sanción aporta que el artículo 304° del Código Penal no refiere concretamente los límites máximos permisibles a fin de establecer objetivamente la responsabilidad penal de delitos de contaminación sonora, un delito en contra de la salud pública; por ultimo especifica que en la ciudad de Chimbote no existe una conciencia ambiental motivo del síndrome de acostumbramiento al ruido que lleva a tener una conducta permisiva y tolerante sin tomar en consideración las enfermedades físicas y psicológicas que produce el ruido y su vulneración al derecho a la tranquilidad.

Ciertamente, los aportes brindados por la investigadora resultan útiles para establecer una sanción hacia los infractores de contaminación sonora, ante ello a

modo de paréntesis es menester mencionar que los agentes de contaminación sonora surgen de obras de construcción, megáfonos, equipos de sonido, etc. a raíz de actividades humanas; en tanto la diferencia con nuestra investigación es el enfoque en específico otorgado como agente emisor hacia la contaminación sonora provocado por el inadecuado uso del claxon de vehículos particulares y de servicio público en la zona monumental de Huancayo; por lo que no se ha podido establecer los mecanismos de “prevención” antes de establecer la sanción más adecuada ante este escenario, lo cual **implica que** es indispensable que cada gobierno local en el contexto de su realidad deba enfrentarse ante el fenómeno de ruido ocasionado por el sonido del claxon provocado transporte vehicular y regular una serie de medidas que eviten los sonidos nocivos en determinados espacios tales como las zonas monumentales a fin de que no lleguen a tener una intensidad de ruido excesiva que vulnere el derecho fundamental a vivir en un ambiente sano y equilibrado.

Por otro lado; otro hallazgo demostrado **se condice y se debate también con otras investigaciones** nacionales como el del investigador Ortega (2021) cuyo título de investigación es el “Análisis de la Gestión Ambiental en la Municipalidad Metropolitana de Lima frente a la Contaminación Sonora con relación a los transeúntes del Cercado de Lima; 2019”, **cuyo aporte** fue el análisis de la O.M. N° 1965-2016-MM acerca de la regulación de la contaminación sonora en el Cercado de Lima, cuyo problema implica que la Municipalidad Metropolitana de Lima teniendo la calidad de EFA expone a los transeúntes a un constante ruido nocivo en la ciudad de Lima, con motivo de un mala gestión ambiental por el incumplimiento de la normativa referente a la prevención y control de contaminación sonora prescrita en dicha ordenanza; lo que conlleva a que se vulnere derechos constitucionales como el de la salud y el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado.

En ese sentido; los aportes brindados por el investigador resultan útiles para establecer que la problemática de la ineficiente gestión ambiental de la contaminación sonora no solo afecta al distrito de Huancayo; sino también es reflejo de un problema mayor que se acontece en la capital de nuestro país; ante este escenario es elemental que se desarrolle y aplique mecanismos de prevención y control contra la contaminación sonora para que las municipalidades provinciales y

distritales puedan contar con un plan de acción concreto que permita proteger a los transeúntes de los ruidos nocivos provocados por el sonido del claxon de los vehículos de servicio público y particular.

En efecto, las investigaciones antes mencionadas corroboran con lo que mencionamos; esto implica que a nivel internacional y nacional no existe preocupación por parte de las autoridades en tomar acciones para combatir la contaminación sonora que se produce por el tránsito vehicular, del mismo modo no se respeta lo establecido por la normativa constitucional respecto al derecho a vivir en ambiente sano y equilibrado, lo que conlleva a que la regulación para contrarrestar la contaminación sonora no se aplica con efectividad pasando a último plano la preocupación por la gestión ambiental de contaminación sonora, y a la misma vez la población comete el error de normalizar el ruido (síndrome de acostumbramiento) y despreocuparse por reportar conductas que difundan el ruido nocivo provocado por vehículos de servicio público y privado vulnerando el derecho a la tranquilidad.

Los **resultados obtenidos sirven** para que las autoridades en materia ambiental de los gobiernos locales (Municipalidades Provinciales y Distritales) respeten el derecho constitucional a vivir en un ambiente sano y equilibrado para el pleno desenvolvimiento de la persona humana con su entorno, para ello es necesario que se aplique de forma jerarquía las normas nacionales dirigidas a la prevención de la contaminación sonora; de la misma forma se debe elaborar medidas efectivas para la previsión de ruidos nocivos ocasionados por los vehículos de servicio público y privado, por último se tenga que implementar acciones adecuadas a fin de lograr una eficiente “gestión de ruido” cuyo objetivo se conduzca a ubicar al ruido urbano como un problema de salud pública que atenta contra el derecho a la dignidad y salud de los transeúntes de la zona monumental de Huancayo.

Lo que **si sería de mayor utilidad y ventaja es que los futuros investigadores promuevan** el estudio de la contaminación sonora que es un problema ambiental que acontece en nuestra sociedad, en relación a nuestra investigación el aporte jurídico no resulta ser suficiente, sino que al tener el enfoque multidisciplinario se requiere del apoyo de otras ciencias para encontrar medidas y alternativas de solución con mayor certeza, asimismo se debe incentivar a la

redacción de doctrina en materia de contaminación sonora y derecho, esto implica no limitarse a la doctrina estándar, sino promover el interés de los juristas en elaborar una legislación ambiental acorde a la realidad peruana que controle los ruidos nocivos en nuestro país.

4.4. Propuesta de mejora

Como consecuencia de lo mencionado es necesaria la modificación de la Ordenanza Municipal N.º 626-MPH/CM de la Municipalidad Provincial de Huancayo para que, a partir de su variación, exprese:

**“ORDENANZA QUE REGULA LA PREVENCIÓN,
FISCALIZACIÓN, Y SANCIÓN DE LOS RUIDOS MOLESTOS EN LA
ZONA MONUMENTAL OCASIONADOS POR BOCINAS DE
VEHÍCULOS PARTICULARES Y DE SERVICIO PÚBLICO DE
COMPETENCIA DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE
HUANCAYO”**

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

En armonía con el Artículo 2 inciso 22 de la Constitución Política del Perú de 1993, los Artículos V, VI y IX del Título Preliminar de la Ley N.º 28611 Ley General del Ambiente, los Artículos 12 y 23 del D. S N.º 085-2003-PCM Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental para el Ruido, Artículo 80 de la Ley N.º 27972 Ley Orgánica de Municipalidades, Artículo 10 del D. S N.º 004-2017-MTC – Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transporte.

TITULO II

OBJETO

ARTICULO N.º 1.- La presente Ordenanza tiene por objeto prevenir, fiscalizar y sancionar los ruidos molestos producidos en la vía pública ocasionados por bocinas de vehículos particulares y de servicio público de competencia de la Municipalidad Provincial de Huancayo.

Quedan sometidas a las prescripciones de esta Ordenanza Municipal aquellos actos o comportamientos susceptibles de producir ruidos nocivos ocasionado por el

claxon que puedan ocasionar riesgos o molestias para la salud o que modifiquen el estado natural del ambiente circundante, de modo que afecte el orden social preestablecido en el ámbito de la zona monumental de Huancayo.

TITULO III

ALCANCE

ARTÍCULO N.º 2.- El ámbito de aplicación de la presente Ordenanza Municipal es la Zona Monumental de Huancayo, y están obligada a su cumplimiento los ciudadanos, instituciones y organizaciones públicas y/o privadas y en general toda persona natural o jurídica y los responsables de estas. la responsabilidad por la violación de cualquier precepto de esta Ordenanza, recae solidariamente sobre el autor de la acción u omisión y sobre los empleadores y representantes legales de las empresas de transporte público, etc.

TITULO IV

DE LA AUTORIDAD COMPETENTE

ARTICULO N.º 3.- La Municipalidad de Huancayo, es el ente rector del Sistema de Gestiona Ambiental en su respectiva jurisdicción del distrito, y es ejercida por la Gerencia de Servicios Públicos – Área de Gestión Ambiental, en su calidad de ente ejecutivo, supervisor y fiscalizador del indicado sistema.

ARTICULO N.º 4.- Las funciones de la Municipalidad Provincial de Huancayo, están prescritas conforme a lo dispuesto en la Ley N.º 27792, Ley Orgánica de Municipalidades, y otras normas concordantes, por lo cual ambos tienen como funciones:

- Regular, controlar y fiscalizar la emisión de ruido originado por las actividades domésticas, comerciales y de servicios, así como por las fuentes móviles.
- Elaborar el Plan Anual De Evaluación Fiscalización Ambiental – PLANEFA y el Programa de Vigilancia y Monitoreo de la Contaminación Sonora.
- Elaborar, establecer y aplicar la escala de sanciones para las actividades reguladas bajo su competencia.

ARTICULO N.º 5.- La Municipalidad Provincial de Huancayo, así como la Policía Nacional del Perú por intermedio de sus dependencias correspondientes, les

competete, actuar según la normatividad vigente amparados en bases a la ley para supervisar, fiscalizar y sancionar la existencia de ruidos molestos que sobrepasan los límites máximos permisibles facultados por ley y en concordancia con la presente ordenanza.

TITULO V DE LAS DEFINICIONES

ARTICULO N.º 6.- Para la aplicación de la presente Ordenanza se entiende por:

1. **DEFINICIÓN DE RUIDO**

Sonido no deseado que moleste, perjudique o afecte la salud de las personas.

2. **RUIDOS EN AMBIENTE EXTERIOR**

Todos aquellos ruidos que pueden provocar molestias fuera del recinto o propiedad que contiene a la fuente emisora.

3. **ACÚSTICA**

Energía mecánica en forma de ruido, vibraciones, trepidaciones, infrasonidos, sonidos y ultrasonidos.

4. **BARRERAS ACÚSTICAS**

Son dispositivos que interpuestos entre la fuente emisora y el receptor, atenúan la propagación del área del sonido, por lo que evita su incidencia directa sobre el receptor.

5. **CONTAMINACIÓN SONORA**

Presencia en el ambiente exterior o en el interior de las edificaciones, de niveles de ruido que generen riesgos a la salud y al bienestar humano.

6. **DECIBEL**

Unidad a dimensional del nivel de presión sonora medido con el filtro de ponderación A que permite registrar dicho nivel de acuerdo al comportamiento de la audición humana.

7. **EMISIÓN**

Nivel de presión sonora existente en un determinado lugar originado por la fuente emisora de ruido ubicada en el mismo lugar.

8. **EMISIÓN DE RUIDO**

Es la generación de ruido por parte de una fuente o un conjunto de fuentes dentro de un área definida, en la cual se desarrolla una actividad determinada.

9. ESTÁNDARES PRIMARIOS DE CALIDAD AMBIENTAL PARA RUIDO

Son aquellos que consideran los niveles máximos de ruido en el ambiente exterior, los cuales no deben excederse a fin de proteger la salud humana (...).

10. FUENTE EMISORA DE RUIDO

Es cualquier elemento asociado a una actividad específica, que es capaz de generar ruido hacia el exterior de los límites de un predio.

11. HORARIO DIURNO

Periodo comprendido desde las 07:01 horas hasta las 22:00 horas.

12. HORARIO NOCTURNO

Periodo comprendido desde las 22:01 horas hasta las 07:00 horas del día siguiente.

13. MONITOREO

Acción de medir y obtener datos en forma programada de los parámetros que incide o que modifica la calidad del entorno.

14. NIVEL DE PRESIÓN SONORA

Es el nivel constante expresado en decibeles A que en el mismo intervalo de tiempo (T), contiene la misma energía total que el sonido medido.

Es la energía transmitida como ondas de presión en el aire u otros medios materiales que puede ser percibida por el oído o detectada por instrumentos de medición.

15. RUIDOS MOLESTOS

Los producidos en la vía pública, viviendas, establecimientos industriales y/o comerciales, y en general en cualquier lugar público o privado que excedan los siguientes niveles, sin alcanzar, los señalados como ruidos nocivos.

16. RUIDOS NOCIVOS

Los producidos en la vía pública, viviendas, establecimientos industriales y/o comerciales, y en general en cualquier lugar público y privado, que excedan los siguientes niveles:

17. SONÓMETRO

Es el aparato normalizado que se utiliza para medir los niveles de presión sonora.

18. ZONA COMERCIAL

Área autorizada por el gobierno local correspondiente para la realización de actividades comerciales y de servicio.

19. ZONAS CRITICAS DE CONTAMINACIÓN SONORA

Son aquellas zonas que sobrepasa un nivel de presión sonora continuo equivalente de 80Db.

20. ZONAS MIXTAS

Área donde colindan o se combinan en una misma manzana dos o más zonificaciones, es decir: Residencial-Comercial, Residencial-Industrial, Comercial-Industrial o Residencial- Comercial- Industrial.

21. ZONAS RESIDENCIAL

Área autorizada por el Gobierno Local correspondiente para el uso identificado con viviendas o residencias, que permiten la presencia de altas, medias, bajas concentraciones de poblaciones.

TITULO VI

LIMITES MÁXIMOS PERMISIBLES

ARTICULO N° 7.- Categorización de las zonas de sensibilidad acústica; para el cual se considera lo siguiente:

EN ZONIFICACIÓN	DE 07:00 A 22:00 HORAS	DE 22:01 A 07:00 HORAS
En zonificación Residencial	60 Decibeles	50 Decibeles
En Zonificación Comercial	70 Decibeles	60 Decibeles

En zonificación Industrial	80 Decibeles	70 Decibeles
-------------------------------	--------------	--------------

Tabla 2. Categorización de las zonas de sensibilidad acústica

Fuente: O.M. N° 418-MPH/CM (02/08/2010)

ARTICULO N° 8.- La zona monumental de Huancayo se compone por zonas mixtas según lo cual se rige por lo siguiente:

ZONA MIXTA	LMP
Residencial – Comercial	Zona Residencial
Comercial – Industrial	Zona Comercial
Industrial – Residencial	Zona Residencial
Residencial – Comercial – Industrial	Zona Residencial

Tabla 3. Categorización de zonas mixtas

Fuente: Ordenanza Municipal N° 103 – MDPP (20/07/2007)

ARTICULO N° 9.- Los criterios para la medición de ruido de la fuente de emisión del tránsito vehicular se darán a través de la medición del “sonómetro”, por medio del Programa de Vigilancia y Monitoreo de la Contaminación Sonora en la zona monumental de Huancayo, que deberá elaborarse anualmente y estará a disposición del público.

TITULO VII

DE LA PREVENCIÓN

ARTICULO N° 10.- Los planes de acción acerca de mecanismos de prevención de contaminación sonora ocasionada por vehículos de servicio público y privado, son los siguientes:

- Promoción de actividades recreativo – informativas (charlas, paseos sonoros, elaboración de carteles, pinturas)
- Entrevistas a medios de comunicación
- Implementación de barreras acústicas
- Implementación de barreras verdes
- Promoción de tecnologías amigables con el ambiente
- Mejora de hábitos de la población (conductores y transeúntes)
- Racionalización del transporte
- Priorización de acciones en la zona monumental de Huancayo; como una zona de “protección especial” ante la contaminación sonora.

ARTICULO N° 11.- Las zonas críticas de la contaminación sonora son aquellas donde existe una mayor incidencia de ruido generado por diversas actividades, tales como domésticas, comerciales y de servicios (tránsito vehicular). En estas zonas, se identificarán a la zona monumental de Huancayo como zona crítica, debiendo priorizar las medidas necesarias para su control, así como la implementación del Programa Local de Vigilancia y de Monitoreo de la Contaminación Sonora.

ARTICULO N° 12.- El Programa de Vigilancia y Monitoreo de la Contaminación Sonora, es el instrumento de prevención y control en materia de ruido ambiental que la Municipal Provincial de Huancayo debe utilizar para reducir la contaminación sonora, que se elaborará de forma anual y deberá ser aprobado Decreto de Alcaldía.

Dicho programa debe contener como mínimo lo siguiente:

1. Introducción
2. Marco Legal
3. Antecedentes
4. Justificación
5. Alcance
6. Objetivos
7. Interrelación con los instrumentos de gestión ambiental
8. Situación actual de ruido y puntos de monitoreo
 - Identificación de zonas críticas de contaminación sonora
 - Criterios de determinación de puntos de monitoreo de ruido
 - Ubicación de los puntos de monitoreo de ruido
 - Mapa de ruido
9. Programación de vigilancia y monitoreo de ruido
 - Plan de acción anual
10. Informes técnicos
11. Recursos
12. Procedimientos a utilizar
13. Sensibilización y capacitación en materia de contaminación sonora
14. Anexos

TITULO VIII

DE LA FISCALIZACIÓN

ARTICULO N° 13.- La Municipalidad Provincial de Huancayo promoverá la colaboración de los vecinos en la eliminación y control de los ruidos nocivos y molestos ocasionados por vehículos de servicio público y privado en la “zona monumental” de Huancayo; en sus respectivos sectores organizados conforme a la Ley Orgánica de Municipalidades. **Los vecinos pondrán en conocimiento al presidente de la Junta Vecinal donde pertenecen y esté a su vez comunicara al municipio.**

ARTICULO N° 14.- Corresponde a la Municipalidad Provincial de Huancayo en el ámbito de la jurisdicción de la “ZONA MONUMENTAL, fiscalizar a través de la Policía Municipal y Serenazgo Municipal, el control y cumplimiento de las disposiciones de la presente Ordenanza, así como la prohibición de las sanciones previstas por su infracción. De ser necesario se coordinará realizar operativos conjuntamente con la Policía Nacional en algunos casos, **ya que ellos deben prestar apoyo que soliciten las municipalidades a los efectos señalados.**

ARTICULO N° 15.- ENCÁRGUESE a la Gerencia Municipal a través de la Gerencia de Servicios Públicos y la Gerencia de Transportes – en lo que corresponda – la Fiscalización y cumplimiento de los dispuesto en la presente Ordenanza Municipal.

TITULO IX

DE LAS PROHIBICIONES

ARTICULO N° 16.- PRECÍSESE, que es susceptible la emisión de ruido NOCIVO O MOLESTO, todo aquel que sobrepasa los dB establecidos por Organismos internacionales tales como la Organización Mundial de la Salud (OMS) y normas nacionales tales como la Ley General del Ambiente y el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para el Ruido, los mismos que están establecidos en la presente ordenanza , independientemente a la intensidad y duración del sonido emitido que daña la salud o altera la tranquilidad de los vecinos.

ARTICULO N° 17.- Se establece como prohibición la emisión de ruidos nocivos o molestos dentro de la jurisdicción de la “zona monumental” de Huancayo, ocasionados por bocinas de vehículos particulares y de servicio público, debido a que ello perturba la tranquilidad de los transeúntes y genera males auditivos, gástricos y cancerígenos, habida cuenta de una mayor concentración de público que se desplaza a los centros comerciales, educativos, religiosos e instituciones públicas.

ARTICULO N° 18.- PROHÍBASE la producción de ruidos nocivos y molestos ante las siguientes infracciones:

- Por ocasionar ruidos generados por el uso de claxon o bocinas por parte de los conductores de vehículos para llamar pasajeros o acelerar el tránsito.
- Por generar ruidos con bocinas, claxon o música dentro del vehículo que excedan los 70 decibeles de 7:00 a 21:00 horas en zona comercial.
- Por exceder los niveles de ruidos de 60 decibeles en horarios de 21:00 a 7:00 horas en zona comercial generado por bocinas, claxon o música dentro del vehículo.

TITULO X

DE LAS SANCIONES

ARTICULO N° 19.- DISPÓNGASE, la imposición de multa pecuniaria a los infractores de la presente Ordenanza, por hacer uso indiscriminado de bocinas, con el pretexto de apresurar el tránsito o llamar la atención de potenciales pasajeros, sin contemplar el artículo 238° del Decreto Supremo N° 058-2003- MTC, Reglamento Nacional de Vehículos, por lo que serán pasibles de **aplicación de RAISA Y CUISA contemplados en la Ordenanza Municipal N° 548-MPH/CM**, con excepción de vehículos oficiales y de emergencia, alarmas antirrobo, contemplados en el artículo 1° y 2° de la Ley N° 27200; resultando solidariamente responsable de su cumplimiento y pasibles de sanción, los propietarios de los vehículos ya sean particulares o de alquiler.

CUADRO DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE RUIDOS MOLESTOS EN LA ZONA MONUMENTAL DE HUANCAYO

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	Infractor	SANCIONES			Condición de Subsanación
			Pecuniaria	Primera Vez	Reincidencia	
			% UIT	% UIT	% UIT	
GSP	Por ocasionar ruidos generados por el uso del claxon o bocinas por parte de los conductores de vehículos para					

	llamar pasajeros o acelerar el tránsito.					
	Persona Natural	Propietario del vehículo	10.00%	Internamiento del vehículo al depósito municipal	No	
	Persona Jurídica	Propietario del vehículo	12.00 %	Internamiento del vehículo al depósito municipal	No	
GSP	Por generar ruidos con bocinas, claxon o música dentro del vehículo que excedan los 70 decibeles de 7:00 a 21:00 horas en zona comercial.					
	Persona Natural	Propietario del vehículo	12.00%	Internamiento del vehículo al depósito municipal	No	
	Persona Jurídica	Propietario del vehículo	14.00%	Internamiento del vehículo al depósito municipal	No	
GSP	Por exceder los niveles de ruido de 60 decibeles en horarios de 21:00 a 7:00 horas en zona comercial generado por bocinas, claxon o música dentro del vehículo.					

	Persona Natural	Propietario del vehículo	15.00%	Internamiento del vehículo al depósito municipal	No
	Persona Jurídica	Propietario del vehículo	17.00%	Internamiento del vehículo al depósito municipal	No

Tabla 4. Cuadro de Sanciones por contaminación sonora ocasionada por el inadecuado uso del claxon de vehículos de servicio público y privado

Fuente: O.M. N° 626 – MPH/CM (2019)

TITULO XI

PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y EDUCACIÓN AMBIENTAL

ARTICULO N° 20.- La Municipalidad Provincial de Huancayo deberá promover la participación ciudadana en todos los niveles para contribuir en la prevención y control de la contaminación sonora.

ARTICULO N° 21.- Dispóngase que toda denuncia debe exponer claramente la relación de los hechos, las circunstancias de tiempo, lugar y modo en que se genera el ruido y precisara a los presuntos responsables y afectados. El denunciante tiene derecho a saber el estado de su denuncia y la autoridad municipal a comunicarle las acciones adoptadas. En caso la denuncia sea de competencia de otra entidad u órgano, se remitirá a quienes se considere competente debiendo comunicar tal hecho al denunciante.

ARTICULO N° 22.- Acerca de educación ambiental, la Municipalidad Provincial de Huancayo dentro del marco de sus responsabilidades promoverá el desarrollo de actividades educativas en la comunidad, orientadas a formar en los ciudadanos una cultura preventiva sobre ruido, a fin de preservar el ambiente y mejorar la calidad de vida de la población.

TITULO XII

DE LAS EXCEPCIONES

ARTICULO N° 23.- Están exceptuadas de las disposiciones en la presente Ordenanza Municipal las señales que deben emitir para indicar su paso, solamente cuando sea necesario; como es el caso de las **ambulancias, vehículos de las compañías de bomberos, los vehículos de la Policía Nacional, vehículos recolectores de residuos sólidos y serenazgo.**

ARTICULO N° 24.- La realización de las Campañas Electorales están permitidas, ante la emisión de ruidos sin exceder los límites máximos permisibles de 70 decibeles de 7:01 a 22: 00 horas y 60 decibeles de 22:01 a 7:00 horas en la “zona monumental de Huancayo”.

ARTICULO N° 25.- La tramitación de las denuncias y/o reclamos que pudieran formularse por su falta de atención, o las sanciones que se imponga, se sujetaran a las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Municipalidades, el TUPA y la Ley de Procedimiento Administrativo General y otras concordantes.

CONCLUSIONES

- Se identificó que la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo primero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú, porque manifiesta la prohibición de ruidos nocivos (mayor a 70 dB) emitidos por bocinas (claxon) de fuentes móviles de servicio público y privado en la zona monumental de Huancayo, sin embargo no sienta las bases normativas de prevención para combatir la contaminación sonora, que trasgrede la salud de los pobladores afectando la calidad de vida del ser humano.
- Se determinó que la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo segundo de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú, conforme a que solo cuenta con el carácter sancionador ante las infracciones generadas por las bocinas de los conductores para llamar a pasajeros o acelerar el tránsito; empero no se respeta el sistema integral de gestión de ruido (prevención, fiscalización y sanción) al no incorporar medidas de previsión como parte del artículo.
- Se describió que la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo tercero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú, puesto que únicamente precisa consideraciones generales acerca del ruido nocivo, sin embargo, no incluye lineamientos normativos en relación al principio de prevención en materia de contaminación sonora.
- Se examinó que la contaminación sonora ocasionada por la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo cuarto de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú, conforme a que simplemente brinda precisiones acerca de la labor de fiscalización a cargo de la Gerencia de Servicios Públicos y la Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Huancayo, pero no advierte mecanismos de prevención (planes, políticas, programas y acciones) que garanticen la previsión de la emisión de ruidos en la Zona Monumental de Huancayo.
- Se analizó que la O.M. N° 626- MPH/CM no ha implementado legislación alguna acerca de la prevención de la contaminación sonora ocasionada por la

congestión vehicular, por ende, no se implementó mecanismos de prevención en ningún artículo de la mencionada ordenanza. Del mismo modo, no se respetó lo establecido normativamente por la Ley General del Ambiente, el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para el Ruido y la Ley Orgánica de Municipalidades, al hacer referencia a la labor que tienen las municipalidades provinciales de prevenir las emisiones de ruidos nocivos en el ámbito de su jurisdicción.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda **difundir** los mecanismos de prevención (elaboración de un Programa de Vigilancia y Monitoreo de la Contaminación Sonora, implementación de barreras verdes, etc.) en la O.M. N° 626-MPH/CM, como parte de un Sistema Integral de Gestión Ruido, el cual debe contener la prevención, fiscalización y sanción con la finalidad de reducir el ruido nocivo emitido por la congestión vehicular en la zona monumental de Huancayo y respetar la tranquilidad de los transeúntes.
- Se recomienda la debida **capacitación** a los servidores públicos de la Municipalidad Provincial de Huancayo acerca del principio de prevención, principio de responsabilidad ambiental y sostenibilidad, a fin modificar la O.M. N° 626-MPH/CM mediante la incorporación de artículos previstos en relación a la prevención de la contaminación sonora ocasionados por bocinas de vehículos de servicio público y privado en la zona monumental de Huancayo.
- Se recomienda **tener cuidado y respetar** lo establecido normativamente por la Ley General del Ambiente, el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para el Ruido y la Ley Orgánica de Municipalidades; puesto que antes de que se ejerza la fiscalización y sanción de ruidos nocivos, debe realizarse la adecuada **prevención** de la contaminación sonora.
- Se recomienda **llevar a adelante los resultados** obtenidos mediante la modificación de la O.M. N° 626-MPH/CM, siendo la estructura planteada en el acápite sobre Propuesta de Mejora.
- Se recomienda **llevar a cabo nuevas investigaciones** ambientales versadas en el estudio de contaminación sonora para cambiar esta realidad problemática en el Distrito de Huancayo. Asimismo, se recomienda **difundir** los resultados de esta investigación en los campos académicos, sea estos a través de artículos de investigación, disertaciones, clases universitarias, entre otros.

- Se recomienda **presentar** un Informe Técnico de resumen de la presente investigación a la Municipalidad Provincial de Huancayo para que se pueda conocer la propuesta de mejora planteada a la O.M. N° 626-MPH/CM.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aldaz, A. (2018). La protección frente a la contaminación acústica. El ruido como agresión en la jurisprudencia y legislación europeas. [Tesis de Doctorado, Universidad de Murcia] Repositorio de la tesis UM. <https://digitum.um.es/digitum/handle/10201/63399>
- Alegre, A. (2010). Derecho al Ambiente Equilibrado y Adecuado para el desarrollo "de la vida". Gaceta Constitucional. (pp. 1-15) recuperado de <https://adaalegreconsultores.com.pe/articulos/articulo8a.pdf>
- Alva, M. (2020). Contaminación Sonora Urbana frente al Derecho a Vivir en un Ambiente Saludable en el Distrito de San Borja, 2018 [Tesis Pregrado, Universidad Alas Peruanas] Repositorio de la tesis de la UAP https://repositorio.uap.edu.pe/jspui/bitstream/20.500.12990/4336/1/Tesis_Contaminaci%C3%B3n_Sonora.pdf
- Andía, J. & Andía, W. (2016). Manual de Gestión Ambiental. Editorial Arte & Pluma
- Aranzamendi, L. (2010). La investigación jurídica. Diseño del proyecto de investigación. Estructura y redacción de la tesis. Lima: Grijley.
- Caillaux, J. (2015). Política Ambiental y Uso Sostenible de los Recursos Naturales. En W. Gutiérrez (Coord.), La Constitución Comentada Tomo II, (pp. 455 - 461). Gaceta Jurídica S.A.
- Cárdenas, C., Gonzales, C. & Pacheco, J. Fiscalización Ambiental de Contaminación Sonora para garantizar el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado, en el Distrito de Yarinacocha, durante el periodo de 2016 – 2017. [Tesis Pregrado, Universidad Nacional de Ucayali] Repositorio de la tesis de la UNU https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/RUNU_bc7486a4933f64d69e0e7b45af418090
- Carhuatocto, H. (2018). Los Principios Ambientales en un Estado Constitucional Democrático. Jurista Editores.
- Castañeda, K. (2018). Contaminación Acústica y su influencia en la Calidad de Vida de los Ciudadanos de Loja y la Intervención del Trabajador Social [Tesis Pregrado, Universidad Nacional de Loja]. Repositorio de tesis de la

UNL.

<https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/20418/1/Katty%20Rosa%20Casta%20Bieda%20Roman.pdf>

Consejo Nacional del Ambiente del Perú, (2007). Guía para la Elaboración de Ordenanzas Municipales para la Prevención y Control del Ruido Urbano. (pp. 10 – 11). Perú. Solvima Graf S.A.C. Disponible en <https://repositoriodigital.minam.gob.pe/handle/123456789/97>

Constitución Política del Perú de 1993. (29/12/1993).

Declaración de Estocolmo sobre el Medio Humano (16/06/1972) recuperado de <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/INST%2005.pdf>

Declaración de Río sobre Medio Ambiente y el Desarrollo (03 - 14/06/1992) recuperado de [http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/Comisiones/2004/Ambiente_2004.nsf/5Documentosweb/19DB52A6B4B946FA05256F3C0057D095/\\$FILE/Declaraci%C3%B3n_de_Rio.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/Comisiones/2004/Ambiente_2004.nsf/5Documentosweb/19DB52A6B4B946FA05256F3C0057D095/$FILE/Declaraci%C3%B3n_de_Rio.pdf)

Diario Correo Huancayo. (16/08/2016). Contaminación Sonora se Incrementa en Huancayo. Disponible en <https://diariocorreo.pe/edicion/huancayo/contaminacion-sonora-se-incrementa-en-huancayo-691685/>

Durán & Piriz (2021). Eficacia de la Aplicabilidad de las Normas para el Control de la Contaminación Sonora en el Municipio de San José de Cúcuta, años 2019 - 2020 [Tesis Pregrado, Universidad Libre de Colombia]. Repositorio de tesis de la UNLIBRE. <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/21811/Trabajodegrado.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Erazo, L. (2018). Contaminación Acústica causada por los Medios de Transporte, perjudica el Derecho Constitucional del Buen Vivir de los residentes de la zona de Santa Clara del Distrito Metropolitano de Quito del 2015 [Tesis Pregrado, Universidad Central de Ecuador] Repositorio de la Tesis de la UCE. <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/15846>

- Estudio de Monitoreo de Ruido de la Zona Monumental del Distrito de Huancayo de fecha 12/11/2021 recuperado de https://drive.google.com/drive/folders/1gHcClng1bAQcEJpFlq9VMOtw5EiCU_fu
- Estudio de Monitoreo de Ruido de la Av. Ferrocarril y sus intersecciones del distrito de Huancayo de fecha 15/04/2021 recuperado de <https://drive.google.com/drive/folders/1Gfpq4aEPIS5yyEWalnytZ61kIwZVgVku>
- Foy, P. (2018). Tratado de Derecho de Derecho Ambiental Peruano. Pacifico Editores S.A.C.
- García, G. & Javier, F. (2003). La contaminación acústica en nuestras ciudades. Editorial Fundación “la Caixa” (p.25) disponible de <https://www.camarazaragoza.com/medioambiente/docs/publicaciones/publicacion56.pdf>
- García, D. (2015). La metodología de la investigación jurídica en el siglo XXI. En W.
- Godínez & J. García (Coord.), Metodologías: Enseñanza e investigación jurídicas. 40 años de vida académica-Homenaje a Jorge Witker, (pp. 449-465). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Goines, L., & Hagler, L. (c.p. Ballesteros, V. & Daponde, A.). (2020). *Ruido y Salud*. Observatorio de Salud y Medio Ambiente de Andalucía. Disponible en <https://www.osman.es/project/ruido-y-salud-2/>
- Hernández, R., Fernández, C. & Batpista, M. (2016). Metodología de la investigación. México, México: MCGrawHill.
- Lamadrid, A. (2011). Derecho Ambiental Contemporáneo crisis y desafíos. Ediciones Legales.
- Ley General del Ambiente. (2005). Ley N° 28611 recuperado de <https://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/06/ley-general-del-ambiente.pdf>
- Ley Orgánica de Municipalidades. (27/05/2003). Ley N° 27972 recuperado de https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publica/capacita/programacion_formulacion_presupuestal2012/Anexos/ley27972.pdf

- Loli, R. (2019). Inaplicación de la Ordenanza N° 022-2008 sobre Contaminación Sonora y vulneración del Derecho a la Tranquilidad, Chimbote, 2017 [Tesis Posgrado, Universidad San Pedro] Repositorio de la tesis de la USANPEDRO
http://repositorio.usanpedro.pe/bitstream/handle/USANPEDRO/14797/Tesis_64926.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Lozano, C. & García, C. (2020). Contaminación acústica por ruido en la Ciudadela Brisas de Procarsa - Durán generado por industria aledaña al sector [Tesis Pregrado, Universidad Politécnica Salesiana Ecuador] Repositorio de la tesis de la UPS
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/19652/1/UPS-GT003094.pdf>
- Maletta, H. (2011). Epistemología aplicada: Metodología y técnica de la producción científica. Lima: Universidad Pacífico-Centro de investigación.
- Ministerio del Ambiente. (2016). Guía del Sistema Nacional de Gestión Ambiental. Tarca Asociación Gráfica Educativa. Disponible en <https://sinia.minam.gob.pe/documentos/guia-sistema-nacional-gestion-ambiental>
- Ordaz, E., Maqueda, J., Asúnsolo, A., Silva, A., Gamo, M., ... Bermejo, E. (2009). *Efecto de la exposición a ruido en entornos laborales sobre la calidad de vida y rendimiento*. Medicina y Seguridad del Trabajo. Disponible en <https://scielo.isciii.es/pdf/mesetra/v55n216/original3.pdf>
- Ordenanza Municipal N° 265-2014-MPH/CM. (23/11/2005). Disponible de https://drive.google.com/drive/folders/1B1KV3l-PAaiVdzpEI_f03kXV_jHM_iCy
- Ordenanza Municipal N° 418-2010-MPH/CM (24/07/2010). Disponible de <https://www.gob.pe/institucion/munihuancayo/normas-legales/838088-418-2010-mph-om>
- Ordenanza Municipal N° 548-MPH/CM. (05/08/2016). Disponible de <https://www.gob.pe/institucion/munihuancayo/normas-legales/838217-548-2016-mph-om>

- Ordenanza Municipal N° 626-2019-MPH/CM (06/11/2019). Disponible de <https://www.gob.pe/institucion/munihuancayo/normas-legales/838294-626-2019-mpm-om>
- Ordenanza Municipal N° 684-2022-MPH/CM (16/02/2022). Disponible de http://documentos.munihuancayo.gob.pe/normatividad/normatividad_tipo.php?id=ordenanza
- Ordenanza Municipal N° 685-MPH/CM (02/03/2022). Disponible de <https://www.gob.pe/institucion/munihuancayo/normas-legales/2827433-685-2022-mpm-om>
- Ordenanza Municipal N° 103 – MDPP. Municipalidad Distrital de Puente Piedra (20/07/2007). Disponible en <https://drive.google.com/drive/folders/1hIzCnZkFIlum42GuMtpn0WNjpNwYm2OZ>
- Ordoñez, K. (2022). Derecho a un ambiente sin contaminación sonora y PM10, en el distrito de La Banda de Shilcayo, 2021. [Tesis Posgrado, Universidad César Vallejo] Repositorio de la Tesis de la UCV <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/80060>
- Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (2016). La contaminación sonora en Lima y Callao. OEFA. Disponible en https://www.oefa.gob.pe/?wpfb_dl=19087
- Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental. (2016). Manual de Competencias en Fiscalización Ambiental para los Gobiernos Locales. Vértice Consultores Gráficos SAC. Disponible en <https://www.oefa.gob.pe/publicaciones/manual-de-competencia-en-fiscalizacion-ambiental-para-gobiernos-locales/>
- Ortega, A. (2021). Análisis de la gestión ambiental en la municipalidad metropolitana de lima frente a la contaminación sonora con relación a los transeúntes del cercado de lima, 2019. [Tesis de Pregrado, Universidad Privada del Norte] Repositorio de la tesis UPN. Disponible en <http://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/28095>

- Pérez, U. & Fernández, J. (2019). Evaluación de la Contaminación Sonora en la Ciudad de Tacna. Ciencia & Desarrollo (p. 71) recuperado de <https://revistas.unjbg.edu.pe/index.php/cyd/article/view/255/247>
- Plan Estratégico Institucional de la Municipalidad Provincial de Huancayo periodo (PEI) 2019 -2022 (19/06/2019) recuperado de http://documentos.munihuancayo.gob.pe/documentos/2019/transparencia/PEI_2019_2022.pdf
- Plan Anual de Fiscalización Ambiental – PLANEFA de la Municipalidad Provincial de Huancayo para el Año 2021 recuperado de <https://drive.google.com/drive/folders/1PQL3dNRwL4VqJMi3ON6RQcc8sUZicwS8>
- Plan Anual de Fiscalización Ambiental – PLANEFA de la Municipalidad Provincial de Huancayo para el Año 2022 recuperado de <https://drive.google.com/drive/folders/18GD7qMG0DjtckcHt4FwUKVd-JmwJOFav>
- Programa 21 recuperado de <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm>
- Reglamento de Aplicación de Infracciones y Sanciones Administrativas de la Municipalidad Provincial de Huancayo - RAISA. Recuperado de <http://documentos.munihuancayo.gob.pe/documentos/2016/raisa.pdf>
- Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido (20/10/2003) D.S. N° 085-2003-PCM recuperado de <https://sinia.minam.gob.pe/normas/reglamento-estandares-nacionales-calidad-ambiental-ruido>
- Reglamento Nacional de Vehículos (08/08/2016) D. S. N° 058-2003-MTC recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/munihuancayo/normas-legales/838217-548-2016-mph-om>
- Rodríguez, I. Valdés, L. Hernández, X. Ancheta, H. & Acosta, T. (2018). El ruido y la salud en la Escuela Latinoamericana de Medicina como universidad saludable. Escuela Latinoamericana de Medicina, Departamento de Ciencias Morfológicas, La Habana, Cuba (p. 489) recuperado de <https://www.medigraphic.com/pdfs/cubaysalud/pcs-2018/pess181db.pdf>

- Sánchez, T., Sánchez, L.& Canales, E. (2020). *Contaminación Sonora y la Percepción del Aprendizaje de los Estudiantes de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos*. Revista Cordado, 16 (S1). Disponible en <https://conrado.ucf.edu.cu/index.php/conrado/article/view/1545/1529>
- Thomson, I. & Bull, A. (2001). La Congestión del Tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. Naciones Unidas (pp. 7 - 27) recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6381>
- Tribunal Constitucional. (06/11/2002). Sentencia N° 0018-2001-AI/TC, recuperado de <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2003/00018-2001-AI.html#:~:text=Dicho%20derecho%2C%20en%20principio%2C%20establece,por%20raz%C3%B3n%20de%20la%20ciudadan%C3%ADa.>
- Tribunal Constitucional. (01/04/2005). Sentencia N° 0048-2004-PI/TC recuperado de <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/00048-2004-AI.pdf>
- Velázquez, A. & Rey, N. (2010). Metodología de la investigación científica. Lima: Editorial San Marcos.
- Vivanco, P. (2017). Fundamentos para una concepción de justicia a partir de la lucha entre escuelas jurídicas (Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú) recuperado de: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/9860/Vivanco_Nu%c3%blez_Fundamentos_concepci%c3%b3n_justicial.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- WHO. Guidelines for Community Noise (c.p. Ballesteros, V. & Daponte, A.). (2020). *Ruido y Salud*. Observatorio de Salud y Medio Ambiente de Andalucía. Disponible en <https://www.osman.es/project/ruido-y-salud-2/>
- Witker, J. & Larios, R. (1997). Metodología jurídica. México: MacGraw-Hill.

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN	CATEGORÍAS	METODOLOGÍA
PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	<p>Categoría 1 O.M. N° 626- MPH/CM</p> <p>Subcategorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo primero • Artículo segundo • Artículo tercero • Artículo cuarto <p>Categoría 2 Prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular</p> <p>Subcategorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitución Política del Perú de 1993 • Ley General del Ambiente N° 28611 • Principio de Prevención • Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental para el Ruido D.S. N° 085-2003.PCM • O.M. N° 418- MPH/CM que regula la Supresión y Limitación de Ruidos Nocivos y Molestos • Aspectos Preventivos para Mejorar la Congestión Vehicular 	<p>Enfoque metodológico y postura epistemológica jurídica Cualitativa teórica e iuspositivista</p> <p>Metodología paradigmática Propositiva</p> <p>Diseño del método paradigmático</p> <p>a. Escenario de estudio Ordenanza Municipal de la Municipalidad Provincial de Huancayo</p> <p>b. Caracterización de sujetos o fenómenos Sujetos: Categoría 1 y 2, la O. M. N° 626-MH/CM y la Prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular</p> <p>c. Técnica e instrumento Investigación documental mediante fichas textuales y de resumen</p> <p>d. Tratamiento de la información Los datos se procesarán mediante la argumentación jurídica.</p> <p>e. Rigor científico Al ser iuspositivista se debe alejar de cualquier argumento moral, social o filosófico, sino que debe centrarse en argumentos normativos y doctrinarios estándar que promuevan la mejora de la O.M. N°626-MPH/CM</p>
¿De qué manera se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú?	Analizar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.	La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.		
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS		
¿De qué manera ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo primero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú?	Identificar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo primero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.	La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo primero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.		
¿De qué manera ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo segundo de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú?	Determinar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo segundo de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.	La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo segundo de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.		
¿De qué manera ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo tercero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú?	Describir la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo tercero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.	La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo tercero de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.		

<p>¿De qué manera ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo cuarto de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú?</p>	<p>Examinar la manera en que se ha implementado la prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular en el artículo cuarto de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.</p>	<p>La prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular no ha implementado legislación alguna en el artículo cuarto de la O.M. N° 626- MPH/CM en el Perú.</p>		
---	---	--	--	--

Anexo 2: Matriz de operacionalización de categorías

Categorías	Sub-Categorías	Indicadores	Items	Escala instrumento
O.M. N° 626-MPH/CM	Artículo primero	Al ser una investigación cualitativa teórica jurídica de corte propositivo, se prescinde de indicadores, ítems y la escala de los instrumentos de recolección de datos, pues estas categorías solo se utilizan cuando se hace un trabajo de campo		
	Artículo segundo			
	Artículo tercero			
	Artículo cuarto			
Prevención de la contaminación sonora de la congestión vehicular	Constitución Política del Perú de 1993			
	Ley General del Ambiente N° 28611			
	Principio de Prevención			
	Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental para el Ruido D.S. N° 085-2003.PCM			
	O.M. N° 418-MPH/CM que regula la Supresión y Limitación de Ruidos Nocivos y Molestos			
	Aspectos Preventivos para Mejorar la Congestión Vehicular			

Anexo 3: Matriz de la operacionalización del instrumento

Al ser una investigación cualitativa teórica, según el reglamento se puede prescindir de este anexo.

Anexo 4: Instrumento de recolección de datos

Se han utilizado una serie de fichas textuales y de resumen, por lo que se pondrá en evidencia alguna de ellas:

FICHA TEXTUAL: Subtítulo del tema (tópico dirigido para saturar información)

DATOS GENERALES: Nombre completos del autor. (año). Título del libro o artículo. Edición, Volumen o Tomo. Lugar de edición: Editorial. Página; en caso de ser necesario colocar el link del libro virtual.

CONTENIDO:

“.....

” [Transcripción literal del texto]

FICHA RESUMEN: Subtítulo del tema (tópico dirigido para saturar información)

DATOS GENERALES: Nombre completos del autor. (año). Título del libro o artículo. Edición, Volumen o Tomo. Lugar de edición: Editorial. Página; en caso de ser necesario colocar el link del libro virtual.

CONTENIDO:

.....

 [Resumen de lo analizado, sea de uno, dos, tres o n párrafos]

Si ya detallamos que la información va a ser recolectada a través de la ficha textual, de resumen y bibliográfica; también debemos precisar que esta no va a ser suficiente para la realización de la investigación, en ese sentido vamos a emplear un análisis formalizado o de contenido, con el objeto de reducir la subjetividad que se forma al interpretar cada uno de los textos, por ello, nos disponemos a analizar las propiedades exclusivas e importantes de las variables en estudio, tendiendo a la sistematización y establecimiento de un marco teórico sostenible, coherente y consistente. (Velázquez & Rey, 2010, p. 184). Por ello, se recolectó de la siguiente manera (a manera de ejemplo, pues las fichas y su correcta transcripción está en las bases teóricas):

FICHA TEXTUAL: Sobre Gestión Ambiental

DATOS GENERALES: Lamadrid, A. (2011). Derecho Ambiental Contemporáneo crisis y desafíos. Ediciones Legales. p. 177

CONTENIDO: “(...) conjunto de actividades humanas que tiene por objeto el ordenamiento del ambiente (...). (p. 177)

FICHA RESUMEN: Sobre política nacional del ambiente

DATOS GENERALES. Andia, J. & Andia, W. (2016). Manual de Gestión Ambiental. Editorial Arte & Pluma, p. 91.

CONTENIDO: (...) su objetivo es mejorar la calidad de vida de las personas (...) con ecosistemas viables y funcionales respetando el desarrollo sostenible a través de la prevención (...) y conservación de una manera responsable (...) respetando los derechos fundamentales de la persona.

(...) es dirigido por el Ministerio del Ambiente (en adelante MINAM) quien coordina con las entidades de competencia a nivel nacional, regional y local, así como del sector privado y la sociedad civil (...).

Anexo 5: Validación de expertos del instrumento

Al ser una investigación cualitativa teórica, según el reglamento se puede prescindir de este anexo.

Anexo 6: Solicitud dirigida a la entidad donde recolectó los datos

Al ser una investigación cualitativa teórica, según el reglamento se puede prescindir de este anexo.

Anexo 7: Documento de aceptación por parte de la entidad donde recolectará los datos

Al ser una investigación cualitativa teórica, según el reglamento se puede prescindir de este anexo.

Anexo 8: Consentimiento o asentimiento informado de las personas encuestadas o entrevistadas

Al ser una investigación cualitativa teórica, según el reglamento se puede prescindir de este anexo.

Anexo 9: Constancia de que se aplicó el instrumento de recolección de datos

Al ser una investigación cualitativa teórica, según el reglamento se puede prescindir de este anexo.

Anexo 10: Evidencias fotográficas

Al ser una investigación cualitativa teórica, según el reglamento se puede prescindir de este anexo.

Anexo 11: Declaración de autoría

En la fecha, yo Gimena Lorena Garay Berrospi, identificado con DNI N° 75360496, domiciliado en Jr. Los Montes N° 418, Piopata – El Tambo, egresada de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Peruana Los Andes, me **COMPROMETO** a asumir las consecuencias administrativas y/o penales que hubiera lugar si en la elaboración de mi investigación titulada: “La Prevención de la Contaminación Sonora de la Congestión Vehicular en la Ordenanza Municipal N° 626 – MPH/CM del Perú”, se haya considerado datos falsos, falsificación, plagio, etc. Y declaro bajo juramento que mi trabajo de investigación es de mi autoría y los datos presentados son reales y he respetado las normas internacionales de citas y referencias de las fuentes consultadas.

Huancayo, 04 de octubre del 2022



DNI N° 75360496

Gimena Lorena Garay Berrospi

Anexo 11: Declaración de autoría

En la fecha, yo Haydee Isabel Mendoza Rivera, identificado con DNI N° 72240305, domiciliado en Conjunto Habitacional Juan Parra del Riego Block B N° 403 – El Tambo, egresada de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Peruana Los Andes, me COMPROMETO a asumir las consecuencias administrativas y/o penales que hubiera lugar si en la elaboración de mi investigación titulada: “La Prevención de la Contaminación Sonora de la Congestión Vehicular en la Ordenanza Municipal N° 626 – MPH/CM del Perú”, se haya considerado datos falsos, falsificación, plagio, etc. Y declaro bajo juramento que mi trabajo de investigación es de mi autoría y los datos presentados son reales y he respetado las normas internacionales de citas y referencias de las fuentes consultadas.

Huancayo, 04 de octubre del 2022



DNI N° 72240305

Haydee Isabel Mendoza Rivera