

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas

Escuela Profesional de Derecho



**“REGULACION LEGAL SOBRE LA CONTAMINACIÓN SONORA PRODUCIDA
POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO EN LA CIUDAD DE
JULIACA”**

TESIS

PRESENTADO POR:

Bach. Francisco Jáuregui Huayapa

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE

ABOGADO

PROMOCIÓN 2012-II

PUNO-PERU

2014

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Escuela Profesional de Derecho

**“REGULACION LEGAL SOBRE LA CONTAMINACION SONORA
PRODUCIDA POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PUBLICO Y PRIVADO
EN LA CIUDAD DE JULIACA”**

PRESENTADO POR EL BACHILLER:

FRANCISCO JÁUREGUI HUAYAPA

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

SUSTENTADA EL 28-10-2014

Aprobado por el Jurado Dictaminador conformado por:

PRESIDENTE DEL JURADO:


Abg. PETER JESÚS MANZANEDA CABALA

PRIMER MIEMBRO DEL JURADO:


Abg. JUAN CASAZOLA CCAMA

SEGUNDO MIEMBRO DEL JURADO:


Abg. JOSÉ ASDRUBAL COYA PONCE

DIRECTOR Y ASESOR DE TESIS :


Abg. OSWALDO MAMANI COAQUIRA

ASESOR DE TESIS:


Abg. CARLOS JÁUREGUI HUAYAPA

ÁREA: Derecho Ambiental

TEMA: Contaminación sonora producida por los medios de transporte



Al esfuerzo por seguir adelante, la dedicación por lograr mis objetivos y el afán por una mejora continua, esperando sea utilizado como fuente de conocimiento.



AGRADECIMIENTOS:

A Dios, divinidad eterna en mi vida, a mis Abuelos, que siempre iluminan y auguran mi presente y futuro; a mis padres, Francisco y Marta, fuente de mi ser, por su gran apoyo incondicional y esfuerzo para lograr hacer de mí un gran profesional y persona íntegra; a mis hermanos, quienes siempre me motivaron a conseguir mis metas y por sus sabias enseñanzas.

INDICE

INTRODUCCIÓN	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
CAPITULO I	1
PLANTEAMIENTO TEÓRICO	1
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.2. DETERMINACIÓN DEL PROBLEMA.....	2
1.3. JUSTIFICACIÓN.....	3
1.4. OBJETIVOS.....	4
1.4.1. Objetivo general.....	4
1.4.2. Objetivos específicos.....	4
1.5. HIPÓTESIS.....	4
1.5.1. Hipótesis general.....	4
1.5.2. Hipótesis específica.....	5
1.6. VARIABLES E INDICADORES.....	5
1.6.1. Variable independiente.....	5
1.6.2. Variable dependiente.....	5
1.6.3. Indicadores.....	5
CAPITULO II	6
MARCO TEÓRICO	6
2.1. ANTECEDENTES.....	6
2.2. MARCO CONCEPTUAL.....	7
2.2.1. MEDIO AMBIENTE.....	7
2.2.2. DERECHO AMBIENTAL.....	8
2.2.3. CONTAMINACIÓN.....	8
2.2.4. LA CONTAMINACION SONORA.....	8
2.2.5. DECIBEL.....	10
2.2.6. TRANSPORTE TERRESTRE.....	10
2.2.7. SERVICIO DE TRANSPORTE.....	10
2.2.7.1. TRANSPORTE PÚBLICO.....	10
2.2.7.2. TRANSPORTE PRIVADO.....	11
2.2.8. RUIDO.....	11
2.2.8.1. Tipos de Ruido.....	11
A. En función al tiempo.....	14
B. En función al tipo de actividad generadora de ruido:.....	15
2.2.9. EFECTOS DE LA CONTAMINACIÓN SONORA.....	15

2.2.9.1.	Efectos Auditivos.....	16
2.2.9.2.	Efectos No Auditivos	18
2.2.10.	ESTÁNDARES DE CALIDAD AMBIENTAL PARA RUIDO	19
2.2.11.	PREVENCIÓN DEL RUIDO.....	20
2.3.	MARCO LEGAL	21
2.3.1.	CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ	21
2.3.2.	LEY GENERAL DEL AMBIENTE. LEY N° 28611	22
2.3.3.	ESTANDARES DE CALIDAD AMBIENTAL.....	22
2.3.4.	PRINCIPIOS EN LA PROTECCIÓN DEL DERECHO FUNDAMENTAL DEL MEDIO AMBIENTE	27
2.3.4.1.	Principio de prevención	29
2.3.4.2.	Principio de interdependencia o de transversalidad de la legislación .	29
2.3.4.3.	Principio de incorporación de los valores ambientales	30
2.3.4.4.	Principio de participación ciudadana	31
2.3.4.5.	Principio de internalización de costos o contaminador pagador	31
2.3.4.6.	Principio de incorporación de los valores ambientales	31
2.3.5.	CÓDIGO PENAL	32
2.3.6.	LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (LEY N° 27972).	32
2.3.7.	TRIBUNAL CONSTITUCIONAL.....	32
2.3.8.	REGULACION SOBRE LA CONTAMINACION SONORA EN LA LEGISLACION COMPARADA.....	33
CAPITULO III	.....	40
COMPETENCIAS AMBIENTALES	.....	40
COMPETENCIA PARA REGULAR O NORMAR EN MATERIA SONORA, SOBRE LA CONTAMINACION AMBIENTAL.	.....	42
3.1.	GOBIERNO NACIONAL.....	42
3.1.1.	MINISTERIOS	42
3.1.1.1.	MINISTERIO DE TRASPORTES Y COMUNICACIONES- MTC	42
3.1.1.2.	MINISTERIO DEL AMBIENTE	44
3.1.1.2.1.	OEFA	45
3.2.	GOBIERNO REGIONAL Y LOCAL.....	46
3.2.1.	MUNICIPALIDADES.....	46
3.2.1.1.	Municipalidades Provinciales.....	46
3.2.1.2.	Municipalidades Distritales	48
CAPÍTULO IV	.....	53
DISEÑO METODOLÓGICO	.....	53
4.1.	Diseño de investigación	53
4.2.	Tipo de investigación.....	53
4.3.	Ámbito de estudio	53

4.4.	Universo y muestra	54
4.4.1.	Universo.....	54
4.4.2.	Muestra.....	54
4.5.	Descripción de métodos por objetivos específicos	54
4.5.1.	Primer objetivo	54
4.5.2.	Segundo Objetivo.....	54
4.5.3.	Tercer objetivo	54
4.5.4.	Cuarto objetivo.....	55
4.6.	Operacionalización de variables.....	55
	CAPÍTULO V.....	56
	ANÁLISIS Y RESULTADOS.....	56
5.1.	ASPECTOS GENERALES.....	56
5.2.	EN CUANTO A LAS VARIABLES INDEPENDIENTES	56
5.2.1.	VARIABLE INDEPENDIENTE-REGULACIÓN LEGAL.....	57
5.2.2.	VARIABLE INDEPENDIENTE -CONTAMINACIÓN SONORA	58
5.3.	EN CUANTO A LAS VARIABLES DEPENDIENTES.....	59
5.3.1.	VARIABLE DEPENDIENTE- NORMAS EMITIDAS POR LAS MUNICIPALIDAD SOBRE LA CONTAMINACIÓN SONORA PRODUCIDA POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.....	59
5.3.2.	V. D. -EMISIONES SONORAS CONTAMINANTES PRODUCIDAS POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.....	61
5.3.3.	VARIABLE DEPENDIENTE- USUARIOS AFECTADOS CON LA CONTAMINACIÓN SONORA	62
	CONCLUSIONES.....	64
	SUGERENCIAS.....	66
	BIBLIOGRAFÍA.....	67
	INFOGRAFÍA.....	68
	ANEXOS.....	69
	MONITOREO DE RUIDO AMBIENTAL EN LA CIUDAD DE JULIACA EN EL AÑO 2013.....	70
	FICHA DE OBSERVACIÓN	76
	PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL	78
	ARTÍCULO JURÍDICO.....	90

TÍTULO:

**“ REGULACIÓN LEGAL SOBRE LA CONTAMINACIÓN SONORA
PRODUCIDA POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y
PRIVADO EN LA CIUDAD DE JULIACA”**



INTRODUCCIÓN

La contaminación ambiental es un tema que está tomado importancia en el cual se han expedido normas para reducir el impacto sobre el medio ambiente de todo tiempo de contaminantes, algunos con mayores precisiones, como es el caos de la minería, sin embargo uno de los tipos de contaminación lo constituye la contaminación acústica o sonora, esto, debido al crecimiento acelerado demográfico y por otro lado al progreso tecnológico, produciendo la alteración del medio, llegando en algunos casos a atentar contra la propia salud de las personas que conviven entre sí.

No se trata pues, de que exista una cierta incompatibilidad absoluta entre el desarrollo tecnológico, el avance de la población y el mantenimiento del equilibrio ecológico, sin embargo resulta importante que el hombre sepa convivir en forma armónica con todos los medios tecnológicos que usamos y proteger la salud de las personas.

El primer capítulo aborda, el planteamiento teórico, la determinación del problema, su justificación, la determinación de los objetivos, hipótesis y las variables, que son la estructura básica de toda investigación, y en ese sentido de ésta. En el segundo capítulo se desarrolla el marco teórico, donde se establecen conceptos elementales los cuales sirven en buena cuenta para definir y entender la presente investigación, el marco legal que es el único sustento acerca del problema de la contaminación sonora por los medios de transporte público y privado. En el tercer capítulo desarrolla, las competencias en materia ambiental, atribuciones en sus tres escalas a nivel nacional, regional y local; en el siguiente capítulo se desarrolla brevemente el diseño metodológico utilizado de la investigación, el tipo, el ámbito de estudio, el universo y la muestra. Finalmente se presentan las conclusiones y recomendaciones que fueron fruto de la investigación, así como la bibliografía consultada y algunos anexos que se consideraron de vital importancia.

Conforme a lo vertido en los párrafos precedentes acerca del contenido de la presente investigación, se da inicio a su desarrollo esperando que cumpla las expectativas del lector.

Francisco Jáuregui Huayapa

Puno, septiembre 2014.

-viii-

RESUMEN

La presente tesis intitulada La contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca, esboza sobre la contaminación ambiental en la actualidad se vive en nuestro país, específicamente centrandó su estudio en la ciudad de Juliaca, teniendo al transporte público y privado como principales agentes contaminante a través de las emisiones sonoras contaminantes, las cuales según evidencian las investigaciones al respecto, producen una serie de afecciones a la salud de las personas, como sordera, estrés, malas relaciones personales, etc. Situación que actualmente se presenta en nuestro país y específicamente en la ciudad de Juliaca, debido posiblemente a una deficiente normatividad al respecto y el poco interés de los gobernantes. La presente investigación tuvo como objetivo, determinar la normatividad existente para evitar la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca, esto a través de un análisis minucioso para determinar la norma específica y adecuada a tal situación; y conforme a ello, proponer alternativas de solución que eviten la contaminación sonora y por ende sus efectos en la sociedad en conjunto.

PALABRAS CLAVE

Contaminación sonora, decibel, Derecho ambiental, estándares de calidad ambiental, transporte privado, transporte público.

ABSTRACT

Environmental pollution is now a latent problem that is in every realm, not to be oblivious to this, the public and private transport as the main polluting agents through noise pollution because they emit noise emissions as evidenced by these investigations about it, produces a number of health conditions, such as deafness, stress, bad relationships, etc. Situation that occurs in our country, especially in the city of Juliaca; currently possibly due to poor regulation thereon. With the development of the present investigation aims to determine the existing regulations to prevent noise pollution produced by means of public and private transportation in the city of Juliaca, this through a careful analysis to determine specific and appropriate standard such a situation; and accordingly, propose solutions to avoid noise pollution and therefore its effects on society as a whole.

KEYWORDS

Noise pollution, decibel, environmental law, environmental quality standards, private transport, public transport.



CAPITULO I

NACIONAL DEL

PLANTEAMIENTO TEÓRICO

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Actualmente nuestro planeta vive una serie de cambios y transformaciones generadas por el avance tecnológico, donde algunos aspectos como producción, economía, transporte o salud merecen ser evaluados más de lo normal, pues esos avances tecnológicos hacen que la vida en sociedad cambie y cada día haya una mayor contaminación, siendo una forma de ellas la contaminación ambiental, frente a la cual nuestro país, en el marco de la protección de la persona, hace frente a este álgido problema, por lo que consagra incluso constitucionalmente el derecho a un ambiente sano, que comprende tener un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida; por ende, todo peruano merece una protección efectiva e íntegra por parte del Estado, pues esta protección también atañe el derecho de tener un ambiente donde no haya perturbaciones o molestias que afecten un libre desarrollo o desempeño emocional, psicológico, social y sobre todo se resguarde su salud frente a las

diversas situaciones que se presenten. Esta situación , específicamente en nuestro país se viene dando en los últimos años por el enorme crecimiento del parque automotor, debido principalmente a la mayor afluencia de personas a la ciudad y el gran aumento de la capacidad adquisitiva de la población, evidenciándose esta situación claramente en ciudades de gran envergadura comercial como es el caso representativo y tomada para motivos de estudio, como es la ciudad de Juliaca, donde a diario se nota claramente el gran aumento de unidades vehiculares, por lo que se puede percibir que hay una emisión elevada de ruidos producidos por los medios de transporte público y privado (clackson innecesarios, sonidos de motores, voces trepidantes, etc.); correctamente denominada “contaminación sonora o llamada también contaminación acústica que hace referencia al “ruido” cuando este excede los estándares establecidos por norma, es decir, la exposición a un sonido molesto que puede producir efectos sobre grupos de personas y la salud individual, fisiológica y psicológica, pudiendo ocasionar malestar y fastidio, dolores de cabeza, estrés, pérdida de audición, irritabilidad exagerada entre otros. Ahora bien es ahí donde surge la pregunta ¿habrá una forma explícita y efectiva de regulación en nuestro país que sirva para evitar la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en nuestro país y específicamente en la ciudad de Juliaca?; ya que actualmente se aprecia una ciudad totalmente contaminada que viene tornándose en una situación sin remedio , si no se toma las medidas correctas y restrictivas para evitar esta forma de contaminación que a la postre solo traerán perjuicio a la sociedad en su conjunto.

1.2. DETERMINACIÓN DEL PROBLEMA

P. G. ¿Cuál es la regulación legal sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca?

P. E. ¿Cuáles son los niveles legales de sonido permitidos para los medios de transporte público y privado?

¿De qué manera afecta a la población la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado?

1.3. JUSTIFICACIÓN

En los últimos años se ha ido incrementando enormemente el parque automotor en nuestro país debido a la mayor afluencia de personas a la ciudad y el aumento de la capacidad adquisitiva, situación que se evidencia específicamente en ciudades de gran envergadura comercial como es el caso representativo de la ciudad de Juliaca, donde a simple vista podemos ver y principalmente oír que hay una emisión elevada de sonidos contaminantes, tanto por unidades vehiculares de transporte público así como transporte privado, sin que ninguna autoridad haga algo para remediar la situación, convirtiéndose así en una ciudad totalmente contaminada por emisiones sonoras contaminantes.

De este modo, la justificación jurídica de la presente investigación **“Análisis de la Regulación legal normatividad existente respecto a la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca”**, se encuentra respaldada por la preocupación de Establecer la regulación existente sobre la contaminación sonora en nuestro país, y de qué manera afecta a la población usuaria la contaminación sonora producida por los medios de transporte público. Finalmente este trabajo de investigación persigue alcanzar objetivos de importante relevancia, habida cuenta que permitirá formular alternativas de solución que permitan subsanar éstas deficiencias detectadas, con la

finalidad de evitar la contaminación sonora que se viene dando cada día y así tener un servicio de transporte sano y beneficioso para garantizar un ambiente libre de contaminación.

1.4. OBJETIVOS

1.4.1. Objetivo general

Determinar la normatividad existente sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca.

1.4.2. Objetivos específicos

- ✓ Determinar los niveles legales de sonido permitidos para los medios de transporte público y privado.
- ✓ Establecer de qué manera afecta a la población la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado.

1.5. HIPÓTESIS

1.5.1. Hipótesis general

Dado el poco interés de las autoridades de gobierno sobre la regulación en materia ambiental y la protección de los derechos de las personas frente a la contaminación sonora, es probable que exista una deficiencia normativa en cuanto a la regulación legal sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca.

1.5.2. Hipótesis específica

- ✓ Es probable que haya una deficiencia normativa de parámetros sobre el nivel de emisiones sonoras permitidas tanto para medios de transporte público y privado.

- ✓ La contaminación sonora producida por los medios de transporte público probablemente afecta a los usuarios en su salud, desempeño laboral, así como también dentro de sus relaciones sociales, entre muchas otras afecciones.

1.6. VARIABLES E INDICADORES

1.6.1. Variable independiente

- ✓ Regulación legal.
- ✓ Contaminación Sonora.

1.6.2. Variable dependiente

- ✓ Normas legales sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado.
- ✓ Emisiones sonoras contaminantes producidas por los medios de transporte público y privado.
- ✓ Usuarios afectados con la contaminación sonora.

1.6.3. Indicadores

- ✓ Ordenanzas municipales.
- ✓ Decretos Legislativos.
- ✓ Decretos Supremos.
- ✓ Enfermedades producidas por la contaminación sonora.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES

Realizada la búsqueda en la biblioteca nuestra Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, así como en el sistema nacional de tesis, no registra antecedentes.

Sin embargo a nivel Nacional tenemos el estudio realizado por la OEFA denominado ***“EVALUACIÓN RÁPIDA DEL NIVEL DE RUIDO AMBIENTAL EN LAS CIUDADES DE LIMA, CALLAO, MAYNAS, CORONEL PORTILLO, HUANCAYO, HUÁNUCO, CUSCO Y TACNA”***.

La información de este documento se basa en las evaluaciones de nivel de ruido realizadas en las ciudades de Lima Callao, Maynas, Coronel Portillo, Huancayo, Huánuco, Cusco y Tacna, con la finalidad de contar con información técnica que permita verificar el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, como la Ley N° 28611, “Ley General del Ambiente”, Ley N° 27972 “Ley Orgánica de Municipalidades” y el Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, “Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido”, conducente a un adecuado proceso de control y

fiscalización ambiental; que a través del estudio **MONITOREO DE RUIDO AMBIENTAL EN LA CIUDAD DE JULIACA EN EL AÑO 2013**, realizado en seguimiento al estudio anterior, aporta de manera significativa en la presente investigación, puesto que contribuye en forma determinante al proporcionar datos sobre la medición que se realiza en la Ciudad de Juliaca respecto a la actual situación respecto de emisiones contaminantes (ruido), que es producido por los medios de transporte en la ciudad de Juliaca, usando tal estudio como protocolo de la medición realizada.

2.2. MARCO CONCEPTUAL

2.2.1. MEDIO AMBIENTE

Todo empieza definiendo Medio Ambiente como señala (CARRUITERO LECCA, 2006, pág. 111), citando a RAUL BRAÑES, “El ambiente debe ser entendido como un sistema, vale decir, como un conjunto de elementos que interactúan entre sí, pero con la precisión de que estas interacciones provocan la aparición de nuevas propiedades globales, no inherentes a los elementos aislados, que constituyen el sistema. (...) El ambiente debe ser considerado como un todo, o como también suele decirse Holísticamente, pero teniendo en claro que ese todo no es el resto del Universo, pues algo formará parte del ambiente sólo en la medida en que pertenezca al sistema ambiental de que se trate”.

En la misma línea, CARHUATOCTO, (2009) esboza que “el ambiente es el conjunto de elementos sociales, económicos, culturales, bióticos y abióticos que interactúan en un espacio y tiempo determinado; lo cual podría graficarse como la sumatoria de la naturaleza y las manifestaciones humanas en un lugar y tiempo concretos”

2.2.2. DERECHO AMBIENTAL

Disciplina jurídica en pleno desarrollo y evolución, constituye el conjunto de normas regulatorias de relaciones de derecho público o privado tendientes a disciplinar las conductas en orden al uso racional y conservación del medio ambiente, en cuanto a la prevención de daños al mismo, a fin de lograr el mantenimiento del equilibrio natural, lo que redundará en una optimización de la calidad de vida. (CAFFERATTA, 2004, pág. 17)

2.2.3. CONTAMINACIÓN

La contaminación se produce por la presencia de materia o energía cuya naturaleza, ubicación o cantidad genera efectos ambientales indeseables; es la alteración hecha por el hombre o inducida por el hombre a la integridad física, biológica y radiológica del medio ambiente. Es decir, la contaminación consiste, básicamente, en la generación de residuos, emisiones o similares en un medio, muy por encima de la capacidad de éste para eliminarlos. Por ello, más importante que saber la clase de productos contaminantes que se introducen en el medio, es saber su cantidad. La proliferación de estos residuos supone un desequilibrio grave en el biosistema, hasta el punto de llegar a imposibilitar la vida de las especies existentes. No cabe duda de que la contaminación del medio ambiente, hoy en día, constituye uno de los problemas más críticos en el mundo y es por ello que ha surgido la necesidad de la toma de conciencia en la búsqueda de alternativas para su solución.

2.2.4. LA CONTAMINACION SONORA

La contaminación acústica es considerada por la mayoría de la población de las grandes ciudades como un factor medioambiental muy importante, que incide de forma principal en su calidad de vida. La contaminación ambiental urbana o ruido ambiental es una

consecuencia directa no deseada de las propias actividades que se desarrollan en las grandes ciudades. La contaminación acústica perturba las distintas actividades comunitarias, interfiriendo la comunicación hablada, base esta de la convivencia humana, perturbando el sueño, el descanso y la relajación, impidiendo la concentración y el aprendizaje, y lo que es más grave, creando estados de cansancio y tensión que pueden degenerar en enfermedades de tipo nervioso y cardiovascular (FONSECA, 2010) Quizás con menor repercusión a nivel mundial, encontramos la contaminación acústica, demasiado frecuente en las ciudades. A partir de los 80 decibelios el oído puede resultar dañado, con menor ruido puede también dañarse si nos exponemos durante un prolongado período. Naturalmente, también debemos denunciar el exceso de ruido, si este es ilegal y en caso de que no haya leyes al respecto, solicitar que sean elaboradas (Flores, Domínguez, Sánchez, 1998).

El término contaminación acústica según (CHANAME 2009), hace referencia al ruido cuando éste se considera como un contaminante, es decir, un sonido molesto que puede producir efectos fisiológicos y psicológicos nocivos para una persona o grupo de personas.

La causa principal de la contaminación acústica es la actividad humana; el transporte, la construcción de edificios y obras públicas, la industria, entre otras. Los efectos producidos por el ruido pueden ser fisiológicos, como la pérdida de audición, y psicológicos, como la irritabilidad exagerada. El ruido se mide en decibelios (dB); Un informe de la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS), considera los 50 dB como el límite superior deseable.

Existe documentación sobre las molestias de los ruidos en las ciudades desde la antigüedad, pero es a partir del siglo pasado, como consecuencia de la Revolución Industrial, del desarrollo de nuevos medios de transporte y del crecimiento de las ciudades

cuando comienza a aparecer realmente el problema de la contaminación acústica urbana. Las causas fundamentales son, entre otras, el aumento espectacular del parque automovilístico en los últimos años y el hecho particular de que las ciudades no habían sido concebidas para soportar los medios de transporte, con calles angostas y firmes poco adecuados.

2.2.5. DECIBEL

Conforme al D.S.N° 085-2003-PCM, es la unidad adimensional usada para expresar el logaritmo de la razón entre una cantidad medida y una cantidad de referencia. El decibel, es usado para describir niveles de presión, potencia o intensidad sonora.

2.2.6. TRANSPORTE TERRESTRE

Conforme al D.S. N° 040-2001-MTC, Art.8, lo define como la actividad por la cual se realiza el traslado de personas o mercancías por vía terrestre.

2.2.7. SERVICIO DE TRANSPORTE

De lo establecido en la Ley General de Transporte, Ley N°27181, lo define como la actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.

2.2.7.1. TRANSPORTE PÚBLICO

Se utiliza la denominación Transporte público, para hacer referencia a los autobuses, trenes y otras unidades móviles que sirven para la movilización de los ciudadanos de una comunidad y que está solventado y manejado o por el Estado o que pertenecen a empresas privadas y han

asumido la responsabilidad de brindar un servicio determinado a la comunidad.

2.2.7.2. TRANSPORTE PRIVADO

Es el término que comúnmente se utiliza para referirse a los servicios de transporte que no están abiertos o disponibles para el público en general. Técnicamente, el transporte privado se diferencia del transporte público en tres aspectos: Primero, el transporte privado no está sujeto a rutas, es decir, el usuario selecciona el camino que considere más conveniente para llegar a su destino. Segundo, no depende de horarios, a diferencia del transporte público donde el horario del viaje está dispuesto a la disponibilidad de los servicios. Tercero, la velocidad es selección del propia del dueño del vehículo (WIKIPEDIA, 2013)

2.2.8. RUIDO

Es aquel sonido no deseado, que moleste perjudique o afecte a la salud de las personas.(CHANAME ORBE, 2009)

Técnicamente, el ruido es un tipo de energía secundaria de los procesos o actividades que se propagan en el ambiente en forma ondulatoria compleja, desde una fuente que la genera (foco productor), trasladándose por un medio llamado atmósfera, hasta llegar al receptor a una velocidad determinada y disminuyendo su intensidad cuanto mayor es la distancia y las dificultades del entorno físico.(OEFA, 2011, pág. 5)

2.2.8.1. Tipos de Ruido

Es muy importante identificar todos los tipos posibles de fuentes que están presentes en la ciudad, para una mejor comprensión de los reales riesgos a los que está siendo

sometida la población. Los principales focos de ruido ambiental se pueden clasificar en:

- ✓ **Circulación de vehículos:** De todos los focos de ruido presentes en la ciudad, el tránsito de vehículos destaca en relación a otras fuentes, debido a su presencia generalizada en todo el núcleo urbano.

Además, se pueden encontrar diversas fuentes de ruido en un mismo vehículo: el ruido de la carrocería, el tubo de escape, el motor y hasta el ruido producido por el roce del neumático con la calzada.

También se debe considerar el aumento progresivo del parque automotriz, lo que no va acompañado con un desarrollo de los avances tecnológicos que permitan fabricar autos más silenciosos. Todo esto se ve acrecentado por el mal uso de bocinas, la eliminación de silenciadores en las motos y un mal estado de las máquinas por falta de mantenimiento. Otro factor no menor, es el mal estado de las calzadas y el tipo de material.

- ✓ **Carreteras:** El aumento de vehículos en las ciudades ha provocado el colapso de las vías urbanas y la consecuente construcción de nuevas vías para descongestionar los principales accesos. No obstante, esta situación ha ocasionado el origen de una nueva fuente de ruido en zonas que presentaban menores flujos vehiculares.

- ✓ **Aeropuertos:** Dentro de los ruidos más molestos están los aviones. Su impacto no sólo afecta zonas directas, sino que también incide sobre zonas aledañas. A esto hay que sumar que el ruido provocado por aviones se agrava por la actividad propia del aeropuerto.

- ✓ **Industria:** Los procesos productivos conllevan altos niveles de ruido, afectando tanto a los trabajadores como a la población aledaña. En muchos casos, los problemas de ruido se originan debido a la expansión urbanística y al acercamiento de las zonas habitadas a las áreas industriales.

Desde el punto de vista de la comunidad, las instalaciones industriales pueden afectar por el ruido que producen hacia el exterior de sus recintos. Los niveles de este ruido ambiental en la mayoría de los casos son bastante inferiores a 80 dB (A), por tanto no constituyen riesgo de daño directo a la audición. Su efecto perjudicial es fundamentalmente de carácter psicofisiológico, expresándose en la interferencia en actividades que requieren un cierto grado de atención o concentración mental o situaciones de descanso. Estas interferencias se producen en general en locales cerrados y el parámetro a considerar es el nivel sonoro de emisión en el espacio receptor. De ahí que la legislación vigente en la Región Metropolitana regule tanto de día como de noche, o bien los niveles máximos admisibles frente a las fachadas de las edificaciones tanto de la propia industria como de los inmuebles afectados.

En las industrias podemos detectar diversos tipos de fuentes, tales como motores, ventiladores, grupos electrógenos, grupos frigoríficos, extractores de humo, bombas de calor, tráfico vehicular propio de la industria, maquinaria, etc. En el caso de la pequeña y mediana industria y los talleres, su ubicación es dispersa en toda la ciudad, incluso, se localizan en viviendas u otros usos sociales, cuya interferencia no es sólo por el ruido

radiado al ambiente exterior sino que transmitido estructuralmente a las viviendas vecinas.

- ✓ **Locales Públicos:** Los locales de recreación y de diversión, casi siempre, están relacionados a actividades ruidosas. Pubs, discotecas, bares con música, fiestas, restaurantes, están asociados a ruidos nocturnos.
- ✓ **Construcción:** El incremento de las actividades industriales, ha aumentado el desarrollo de las obras públicas. Sus molestias se producen casi siempre durante el día y están asociadas a la utilización de maquinaria pesada.
- ✓ **Actividad Humana:** La propia actividad humana es una fuente que contribuye a través de labores cotidianas y de recreación, aunque en menor medida, a elevar el nivel sonoro en las ciudades.

De acuerdo a la NTP ISO 1996-1 existen varios tipos de ruido. Sin embargo, para efectos de la presente investigación, se considerarán los siguientes:

A. En función al tiempo

- **Ruido Estable:** El ruido estable es aquel que es emitido por cualquier tipo de fuente de manera que no presente fluctuaciones considerables (más de 5 dB) durante más de un minuto. Ejemplo: ruido producido por una industria o una discoteca sin variaciones.
- **Ruido Fluctuante:** El ruido fluctuante es aquel que es emitido por cualquier tipo de fuente y que presentan fluctuaciones por encima de 5dB

durante un minuto. Ejemplo: dentro del ruido estable de una discoteca, se produce una elevación de los niveles del ruido por la presentación de un show.

- **Ruido Intermitente:** El ruido intermitente es aquel que está presente sólo durante ciertos periodos de tiempo y que son tales que la duración de cada una de estas ocurrencias es más que 5 segundos. Ejemplo: ruido producido por un compresor de aire, o de una avenida con poco flujo vehicular.
- **Ruido Impulsivo:** Es el ruido caracterizado por pulsos individuales de corta duración de presión sonora. La duración del ruido impulsivo suele ser menor a 1 segundo, aunque pueden ser más prolongados. Por ejemplo, el ruido producido por un disparo, una explosión en minería, vuelos de aeronaves rasantes militares, campanas de iglesia, entre otras.

B. En función al tipo de actividad generadora de ruido:

- Ruido generado por el tráfico automotor.
- Ruido generado por el tráfico ferroviario.
- Ruido generado por el tráfico de aeronaves.
- Ruido generado por plantas industriales, edificaciones y otras actividades productivas, servicios y recreativas.

2.2.9. EFECTOS DE LA CONTAMINACIÓN SONORA

Los efectos que produce la contaminación sonora son diversos, así tenemos.

2.2.9.1. Efectos Auditivos

La sordera o hipoacusia es una de las principales enfermedades profesionales propia del desarrollo industrial. En nuestro país se le ha considerado como la segunda enfermedad laboral más común después de la tendinitis (común en los digitadores).

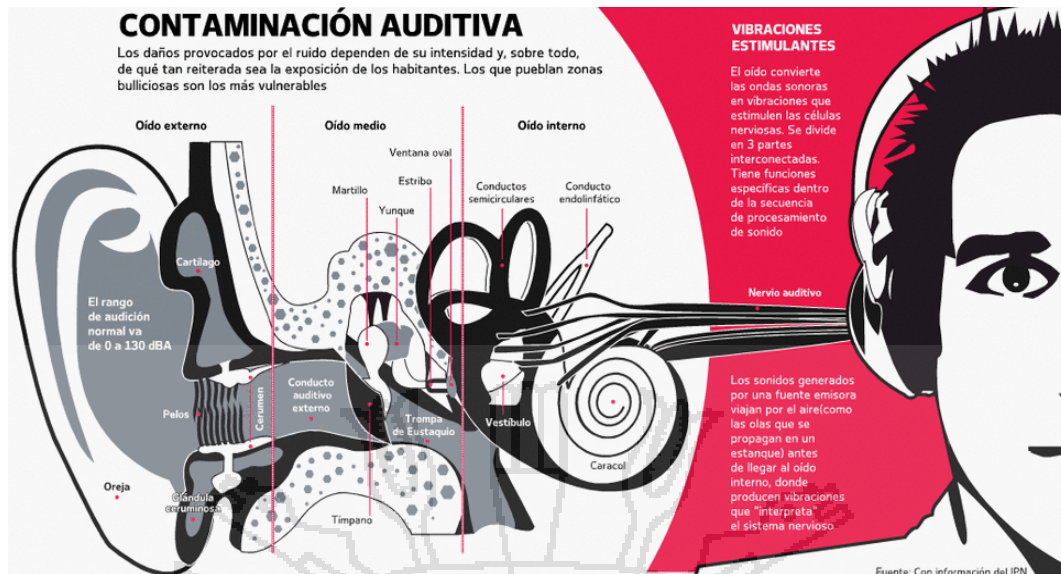
De acuerdo a la OMS, en el mundo hay más de 120 millones de personas con deficiencias auditivas discapacitantes.

Centraremos nuestra atención en aquellos efectos sobre la audición relacionadas con el ruido ambiental y no laboral, los cuales muchas veces son considerados "normales", cuando en realidad pueden estar causando daños irreversibles.

- ✓ **Efecto Máscara:** Cuando un sonido impide la percepción total o parcial de otros sonidos presentes, se dice que este sonido *enmascara* a los otros. Esto puede traer graves complicaciones cuando se trata del enmascaramiento de mensajes o señales de alerta y muy especialmente de la comunicación hablada. Este factor de aislamiento puede disminuir la eficacia y concentración en el trabajo, aumentando incluso el riesgo de accidentes.
- ✓ **Fatiga Auditiva:** También conocido como TTS (TemporaryThresholdShift) o Cambio Temporal del Umbral Auditivo. Se trata de un déficit temporal de la sensibilidad auditiva producto de la exposición a altos niveles de ruido. Al dejar de estar expuesto al ruido, esta fatiga disminuirá gradualmente hasta recuperarse completamente. Sin embargo, si el oído es expuesto nuevamente a altos niveles de ruido antes de completarse esta recuperación, se producirá un nuevo cambio en el umbral, el cual podría hacerse permanente si estas exposiciones se tornan habituales.

- ✓ **Acufenos:** Todos alguna vez en nuestra vida hemos escuchado un silbido dentro de nuestro oído. Estos sonidos se producen por la alteración del nervio auditivo que hacen escuchar un sonido interior constante que, en casos extremos puede causar ansiedad y cambios de carácter. Este efecto se le atribuye al ruido urbano.

- ✓ **Pérdida Progresiva de la Audición:** Conocida también como PTS (PermanentThresholdShift) o Cambio Permanente del Umbral Auditivo. Es muy habitual escuchar decir a la gente, que frecuentemente está expuesta a altos niveles de ruido, que se han "acostumbrado al ruido". Más que "acostumbramiento", lo que ocurre es que el oído no ha alcanzado a recuperarse de la fatiga auditiva o TTS, convirtiéndose paulatinamente en un cambio permanente e irreversible. La causa de esta pérdida permanente es que el ruido va matando las células auditivas, las cuales no se regeneran. Cada ser humano nace con 10.000 de estas células en cada oído. Como muchas células de nuestro organismo, éstas van muriendo en forma natural, lo que explica la sordera en los ancianos. Como esta pérdida auditiva es paulatina, las personas tienden a pensar que se han acostumbrado al ruido, lo cual es erróneo.



*Fuente: Educación Ambientalista

<http://Educacionambientalistas.Blogspot.Com/P/Contaminacion-auditiva-el-termino.html>

2.2.9.2. Efectos No Auditivos

En los últimos años se han relacionado una serie de patologías no auditivas producidas tanto directa como indirectamente por la exposición al ruido. Según los especialistas, dentro de las alteraciones psicológicas que produce el ruido se pueden citar las siguientes: irritabilidad, susceptibilidad exagerada, agresividad, entre otros trastornos de la personalidad.

- ✓ **Trastornos del sueño:** La OMS (Organización Mundial de la Salud) recomienda que para tener un buen descanso nocturno, el ruido presente debería ser de 35 dB(A). Para niveles de ruido mayores se comenzarían a producir perturbaciones en mayor o menor grado. Por ejemplo, niveles *peak* de ruido muy altos (como el que provocaría una motocicleta al pasar por nuestro hogar) causarían una drástica aceleración cardíaca. Este efecto puede terminar en pacientes con hipertensión crónica.

✓ **Ruido y embarazo:** Alrededor del quinto mes de gestación, el oído del feto se hace funcional, percibiendo los ruidos propios de su entorno inmediato, correspondiente a los del propio organismo de la madre (corazón, pulmones, voz, etc.). Experimentos realizados en poblaciones ubicadas en los entornos de aeropuertos de Japón, demostraron que los niños cuyas madres vivieron el embarazo desde el principio en dichos lugares, sufren menos alteraciones que aquellos en que la madre vivió sólo desde el quinto mes hasta el nacimiento. Se despiertan fácilmente al pasar un avión y además su peso fue inferior a la norma.

✓ **Aprendizaje:** Los niños educados en ambientes ruidosos suelen ser menos atentos a las señales sonoras y se advierten perturbaciones en su capacidad de escuchar. En los establecimientos educacionales cercanos a vías de circulación vehicular de alto tráfico o cercanos a aeropuertos, se ha detectado un retraso en el aprendizaje de la lectura. Para lograr una buena comunicación entre el profesor y los alumnos, en una sala de clases el nivel de ruido no debiera superar los 55 dB(A). En establecimientos educacionales cercanos a vías de alta circulación vehicular, este nivel suele ser superado ampliamente, lo que dificulta la comprensión, aumenta la falta de concentración y la baja en el rendimiento.

2.2.10. ESTÁNDARES 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. De esta forma, se debe conminar a las entidades encargadas de la gestión ambiental a desarrollar actividades de

vigilancia y control, así como al diseño de sistemas metódicos que cuantifiquen el impacto que se genera, con el propósito de establecer las medidas de regulación e intervención requeridas para mitigar y controlar sus efectos sobre la ciudad expuesta, siendo así una de las pocas ciudades que desarrollan un proyecto de este tipo de una u otra forma incentivar a nivel nacional para que se tome en cuenta esta contaminación que también es de suma importancia por los daños que causan a la larga del tiempo (BERNAL , 2011)

La sostenibilidad y mejoramiento continuo de la cantidad y calidad de los recursos naturales y del ambiente en el área de jurisdicción se protege a través de un Seguimiento y control, Planificación, Administración y Manejo Ambiental y Educación Ambiental. (ANDALUZ, 2010)

2.2.11. PREVENCIÓN DEL RUIDO

Las principales medidas pueden ser:

✓ **Reducción del ruido en la fuente:**

Es la medida más eficaz para combatir el ruido excesivo. Por lo general, el método más eficaz consiste en rediseñar o reemplazar el equipo ruidoso.

✓ **Reducción de la transmisión acústica:**

Se puede reducir aún más el ruido aumentando la distancia entre las personas y la fuente sonora. Esto se puede lograr, por ejemplo, planificando la ubicación de los medios de transporte en la comunidad y, en la industria, seleccionando el emplazamiento de las fábricas.

✓ **Disminución del período de exposición:**

Cuando sea necesario, se puede recurrir a una disminución del período de exposición en la industria para complementar las medidas anteriores. Esto puede lograrse por rotación del personal en los puestos de trabajo o abreviando el funcionamiento de la fuente de ruido.

✓ **Educación de la población:**

Para que conozcan:

- Las posibles consecuencias de la exposición excesiva al ruido.
- Los medios de protección
- Las limitaciones de los medios de protección (por ejemplo el uso inadecuado de orejeras)

✓ **Protección del oído.**

Cuando sea absolutamente imposible reducir el ruido a un nivel inofensivo, es preciso recurrir a alguna forma de protección del oído, por ejemplo, tapones, orejeras o cascos especiales. También deben usarse estos dispositivos durante exposiciones ocasionales que no formen parte de la labor habitual del trabajador.

2.3. MARCO LEGAL

2.3.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ

En nuestra Constitución Política se encuentra reconocido el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida, reconocido en el numeral 22 del artículo 2do.

Para (CARRUITERO LECCA, Derecho del Medio Ambiente, 2006, pág. 124) citando a Raúl Brañes, señala que el derecho ambiental se puede definir como el conjunto de normas jurídicas que regulan las conductas humanas que pueden influir de una manera relevante en los procesos de interacción que tiene lugar entre los

sistemas de organismos vivos y sus sistemas de ambiente, mediante la generación de efectos de los que se espera una modificación significativa de las condiciones de existencia de dichos organismos.

2.3.2. LEY GENERAL DEL AMBIENTE. LEY N° 28611

La ley general del ambiente en su artículo 115 , las autoridades sectoriales son responsables de normar y controlar los ruidos y las vibraciones de las actividades que se encuentran bajo su regulación, de acuerdo a lo dispuesto en sus respectivas leyes de organización y funciones, los gobiernos locales son responsables de normar y controlar los ruidos y vibraciones originados por las actividades domésticas y comerciales, así como por las fuentes móviles, debiendo establecer la normativa respectiva sobre la base de los estándares de calidad ambiental (ECA)*.

Artículo 115.- De los ruidos y vibraciones

115.1 Las autoridades sectoriales son responsables de normar y controlar los ruidos y las vibraciones de las actividades que se encuentran bajo su regulación, de acuerdo a lo dispuesto en sus respectivas leyes de organización y funciones.

115.2 Los gobiernos locales son responsables de normar y controlar los ruidos y vibraciones originados por las actividades domésticas y comerciales, así como por las fuentes móviles, debiendo establecer la normativa respectiva sobre la base de los ECA.

2.3.3. ESTANDARES DE CALIDAD AMBIENTAL

Los estándares de calidad ambiental del ruido son un instrumento de gestión ambiental prioritario para prevenir y planificar el control de la contaminación sonora sobre la base de una estrategia

*ECA: estándares de calidad ambiental

destinada a proteger la salud, mejorar la competitividad del país y promover el desarrollo sostenible.

El Artículo 2 inciso 22) de la Constitución Política del Perú establece que es deber primordial del Estado garantizar el derecho de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida; constituyendo un derecho humano fundamental y exigible de conformidad con los compromisos internacionales suscritos por el Estado; el Artículo 67 de la Constitución Política del Perú señala que el Estado determina la política nacional del ambiente.

El Decreto Legislativo N° 613, Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales, en su Artículo I del Título Preliminar, establece que es obligación de todos la conservación del ambiente y consagra la obligación del Estado de prevenir y controlar cualquier proceso de deterioro o depredación de los recursos naturales que puedan interferir con el normal desarrollo de toda forma de vida y de la sociedad;

El Artículo 105 de la Ley General de Salud, Ley N° 26842, establece que corresponde a la Autoridad de Salud competente dictar las medidas para minimizar y controlar los riesgos para la salud de las personas derivados de elementos, factores y agentes ambientales, de conformidad con lo que establece, en cada caso, la ley de la materia.

Que, de conformidad con el Reglamento Nacional para la Aprobación de Estándares de Calidad Ambiental y Límites Máximos Permisibles, Decreto Supremo N° 044-98-PCM, se aprobó el Programa Anual 1999, para estándares de calidad ambiental y límites máximos permisibles, conformándose el Grupo de Estudio Técnico Ambiental “Estándares de Calidad del Ruido” - GESTA RUIDO, con la participación de 18 instituciones públicas y privadas que han cumplido con proponer los Estándares

Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido bajo la coordinación de la Dirección General de Salud Ambiental del Ministerio de Salud; Que, con fecha 31 de enero de 2003 fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el proyecto conteniendo la propuesta del Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido, acompañada de la justificación correspondiente, habiéndose recibido observaciones y sugerencias las que se han incorporado en el proyecto definitivo, el que ha sido remitido a la Presidencia de Consejo de Ministros.

Los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental se encuentran establecidos dentro del D.S. N° 085-2003-PCM, en el cual se establece los estándares nacionales de calidad ambiental para ruido y los lineamientos para no excederlos, con el objetivo de proteger la salud, mejorar la calidad de vida de la población y promover el desarrollo sostenible con el propósito de promover que las políticas e inversiones públicas y privadas contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida mediante el control de la contaminación sonora se tomando en cuenta las disposiciones y principios de la Constitución Política del Perú, del Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales y la Ley General de Salud.

Los ECA's consideran como parámetro el Nivel de Presión Sonora Continuo Equivalente con ponderación A (LAeqT) y toman en cuenta las zonas de aplicación y horarios.

Las zonas de aplicación de los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido conforme al artículo 5, son: Zona Residencial, Zona Comercial, Zona Industrial, Zona Mixta y Zona de Protección Especial. Al respecto de las zonas residencial, comercial e industrial deberán haber sido establecidas como tales por la municipalidad correspondiente.

Cuando se trate de zonas mixtas, es decir residencial y comercial, el ECA se aplicará de la siguiente manera conforme el artículo 6 del citado Decreto Supremo, se aplicará el ECA de zona residencial; donde exista zona mixta Comercial - Industrial, se

aplicará el ECA de zona comercial; donde exista zona mixta Industrial - Residencial, se aplicará el ECA de zona Residencial; y donde exista zona mixta que involucre zona Residencial - Comercial - Industrial se aplicará el ECA de zona Residencial. Para lo que se tendrá en consideración la normativa sobre zonificación. Las municipalidades provinciales en coordinación con las municipalidades distritales identificarán las zonas críticas de contaminación sonora ubicadas en su jurisdicción y priorizarán las medidas necesarias a fin de alcanzar los valores establecidos en el Anexo N° 1 del Decreto supremo, conforme al artículo 8.

✓ **Los Instrumentos de Gestión**

Con el fin de alcanzar los ECAs de Ruido se aplicarán, entre otros, los siguientes Instrumentos de Gestión, además de los establecidos por las autoridades con competencias ambientales:

- Límites Máximos Permisibles de emisiones sonoras.
- Normas Técnicas para equipos, maquinarias y vehículos.
- Normas reguladoras de actividades de construcción y de diseño acústico en la edificación.
- Normas técnicas de acondicionamiento acústico para infraestructura vial e infraestructura en establecimientos comerciales.
- Normas y Planes de Zonificación Territorial.
- Planes de acción para el control y prevención de la contaminación sonora.
- Instrumentos económicos.
- Evaluaciones de Impacto Ambiental.
- Vigilancia y Monitoreo ambiental de Ruido.

De conformidad con el Reglamento Nacional para la aprobación de Estándares de Calidad Ambiental y Límites Máximos Permisibles, aprobado por Decreto Supremo N° 044-98-PCM, se procederá a

revisar y adecuar progresivamente los Límites Máximos Permisibles existentes.

Los Límites Máximos Permisibles que se dicten con posterioridad a la presente norma deberán regirse por la misma referencia.

✓ **Plan de Acción para la Prevención y Control de la Contaminación Sonora**

Conforme al artículo 10, en las zonas que presenten A (LAeqT) superiores a los valores establecidos en el ECA, se deberá adoptar un Plan de Acción para la Prevención y Control de la Contaminación Sonora que contemple las políticas y acciones necesarias para alcanzar los estándares correspondientes a su zona en un plazo máximo de cinco (5) años contados desde la entrada en vigencia del presente Reglamento. Estos planes serán elaborados de acuerdo a lo establecido en el artículo 12 del presente Reglamento.

El plazo para que aquellas zonas identificadas como de protección especial alcancen los valores establecidos en el ECA, será de veinticuatro (24) meses, contados a partir de la publicación de la presente norma.

El plazo para que aquellas zonas identificadas como de críticas alcancen los valores establecidos en el ECA, será de cuatro (04) años, contados a partir de la publicación de la presente norma.

CUADRO Nº 01: NIVELES MÁXIMOS PERMISIBLES

SITUACIÓN	NIVEL MÁXIMO PERMISIBLE	CONSECUENCIAS
Zona residencial	55 dB (promedio anual sonoro)	Asegura normal comunicación hablada fuera y dentro de las viviendas.
Aislación acústica	<65 dB	Las viviendas no requieren aislación acústica adicional.

Ruido exterior a las viviendas	>70 dB	Se deben implementar tratamientos acústicos que disminuyan por lo menos en 5dB el nivel sonoro en el interior de las viviendas.
Aptitud residencial	>75 dB	El lugar no es apto para vivir
Capacidad auditiva en vías principales	>70 dB (nivel continuo en 24 horas)	Riesgo de pérdida auditiva
Lugares aptos para dormir en vías principales	>50 dB (nivel equivalente nocturno: 22 a 07 horas)	Interferencia con el sueño

*Fuente: Anexo 1 del D.S. 085-2003-PCM

2.3.4. PRINCIPIOS EN LA PROTECCION DEL DERECHO FUNDAMENTAL DEL MEDIO AMBIENTE

Los principios Generales del Derecho como señala el maestro RUBIO CORREA, “son conceptos o proposiciones, de naturaleza axiológica o técnica, que informan la estructura, la forma de operación y el contenido mismo de las normas, ... y del propio Derecho como totalidad. Pueden estar recogidos o no en la legislación, pero el que no lo esten no es óbice para su existencia y funcionamiento”. (pp. 316.)

En ese sentido, como afirma JAQUENOD, se trata de postulados fundamentales y universales que la razón especula y que generalizan mediante la abstracción, las soluciones particulares que se obtienen partiendo de la justicia y de la equidad social, atendiendo a la naturaleza de las cosas positivas. Los considera principios rectores generales en razón de su naturaleza y subsidiarios por función, pues llegan a suplir las lagunas de las fuentes formales del derecho, en esta materia particular, además concluye que, de desaparecer el derecho ambiental como disciplina, sus principios formarían parte del ordenamiento jurídico general.(JAQUENOD DE ZSÖGÖN, 1991, pág. 366)

En ese entender, podemos expresar que los principios son orientadores de política, el derecho y la administración ambiental. Como señala (CARHUATOCTO SANDOVAL, 2009), previo a la revisión de los Principios del Derecho Ambiental a nivel nacional es preciso hacer un breve recorrido por los Principios del Derecho Ambiental Internacional que son básicamente los siguientes:

- a. **Principio de soberanía sobre los recursos naturales y la responsabilidad de no causar daño al ambiente de otros Estados o en áreas fuera de la jurisdicción nacional;** siendo sus más celebres concreciones el Convenio de Basilea sobre movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y su eliminación (1985), la Convención del Derecho del Mar (1982), el Convenio de Diversidad Biológica (1992) y la Convención Marco de Cambio Climático (1992).
- b. **Principio de la Acción Preventiva;** que se traduce en políticas de prevención en el país parte y la suscripción de acuerdo como la Declaración de Río.
- c. **Principio de la Buena Vecindad y Cooperación Internacional;** se derivan de este apotema la obligación de prevenir, reducir y controlar la contaminación y el daño ambiental, y la obligación de cooperar en la mitigación de riesgos ambientales y emergencias.
- d. **Principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas;** los Estados deberán colaborar con la conservación del ambiente teniendo en cuenta el aporte que han realizado al estado actual del ambiente. En otras palabras, los países industrializados tienen una mayor obligación de contribuir a la restitución del equilibrio de los ecosistemas como concretamente se puede observar en el Protocolo de Kyoto.
- e. **Principio de Precaución;** especialmente relevante a nivel internacional en los casos de pruebas atómicas. Producto de

la industrialización del mundo y la tardía conciencia del desarrollo del aprovechamiento racional y sostenible de los recursos naturales

- f. **Principio del Contaminador- Pagador o internalización de costos.**
- g. **Principio del Desarrollo Sostenible.**

2.3.4.1. Principio de prevención

Los daños que son ocasionados al ambiente no siempre pueden ser materia de restauración, por lo que la regla de reponer las cosas al estado anterior de la afectación, en la cual subyace la obligación de reparación por daños, en estos casos, no resulta útil; máxime si éstos daños son graves o irreversibles, como puede ser la contaminación o depredación ambiental que conlleven a la alteración de un proceso ecológico esencial, la extinción de hábitats, ecosistemas o especies; es decir cualquier cosa que afecte el derecho humano de habitar en un ambiente sano o que ponga en riesgo el desarrollo sostenible. Por esta razón, deberán adoptarse medidas para prevenir, vigilar y evitar que este daño se produzca.

2.3.4.2. Principio de interdependencia o de transversalidad de la legislación

Por este principio exige un abordaje jurídico sistémico u holístico de la temática ambiental, cuya aplicación nos lleva a la legislación integrada o propiamente ambiental como señala(BRAÑES, 2000, pág. 41), que cubre comprensiva y coordinadamente la regulación sobre elementos y recursos naturales, a diferencia de su tratamiento en el pasado, que legislaba por separado, cual compartimientos estancos, acerca de los componentes del ambiente. Es así que teníamos leyes sobre el aprovechamiento de las aguas, de los

yacimientos mineros, de los bosques, pesca, o sobre la polución atmosférica; sin una mínima coordinación entre sí, como si el ambiente funcionase de manera aislada, como si pudiese reglamentarse el buen uso de las aguas al margen del uso de la tierra o el bosque. Con el desarrollo de este principio nacen las leyes marco de protección del ambiente o, como en el Perú, el CMARN y su cuerpo sustitutorio LGA.

A forma de colofón, con este principio, en el Derecho Ambiental es necesario tomar en cuenta las demás disciplinas del derecho, así como otras disciplinas científicas, de ahí que la creación o aplicación normativa sea menester una labor interdisciplinaria.

2.3.4.3. Principio de incorporación de los valores ambientales

Este principio tiene como finalidad el de integrar valores ambientales, ya que como señala (ANDALUZ WESTREICHER, 2011) “lo ambiental no constituye un sector más de la realidad sino que es la realidad integrada sistémicamente. En este orden de ideas, los sectores público y privado, por igual deben de incorporar la variable ambiental”. (pp. 573)

Así lo recoge el principio 4 de la Declaración de Río: “A fin de alcanzar el desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente deberá constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no podrá considerarse en forma aislada”.

De igual modo, se aplica este principio cuando se incorpora la gestión ambiental a los ámbitos de los gobiernos regional y local; a efectos de enfrentar y resolver los problemas ambientales lo más cerca posible al lugar en que se han producido.

2.3.4.4. Principio de participación ciudadana

La participación ciudadana es inherente a la gestión ambiental, en tal sentido, la política, la legislación y la administración aplicadas al ambiente no deben excluirla sino auspiciarla. La participación, en su doble faz de derecho y deber, constituye la base del concepto ciudadanía.

La participación organizada se da fundamentalmente a través de la llamada sociedad civil que, a juicio de (BASOMBRÍO IGLESIAS), está constituida por organizaciones no gubernamentales o movimientos cívicos, con cierto nivel de institucionalidad y profesionalismo; espacios desde donde se trabajan temas específicos de la agenda pública, tratando de incidir con una perspectiva democratizadora y reformista, tales como derechos humanos, mujer, medio ambiente, políticas sociales, seguridad, etc.

2.3.4.5. Principio de internalización de costos o contaminador pagador

Este principio, no tiene como fin principal perseguir la reparación de los daños ambientales por el agente contaminador o depredador, sino que se incorpore a la estructura del bien o servicio

2.3.4.6. Principio de incorporación de los valores ambientales

Mediante este principio nos informa acerca de la necesidad de incorporar la variable ambiental al quehacer humano en general, ya que lo ambiental no constituye un sector más de la realidad sino que es la realidad integrada sistemáticamente. En ese orden de ideas, los sectores públicos y privados, por igual, deben incorporar a sus actividades la variable ambiental.

2.3.5. CÓDIGO PENAL

En el código penal, en el capítulo sobre actos sobre la tranquilidad pública, establece en el artículo 452, inciso 6.- será reprimido con prestación de servicios comunitarios de 20 a 40 jornadas, con 60 a noventa días de multa, el que perturba a sus vecinos con ruidos, discusiones o molestias análogas.

2.3.6. LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (LEY N° 27972).

Esta ley establece en su artículo 46 sobre la capacidad sancionadora que la facultada señala: “las normas municipales son de carácter obligatorio y su incumplimiento acarrea las sanciones correspondientes, sin perjuicio de promover las acciones judiciales sobre las responsabilidades civiles o penales a que hubiera lugar. Las ordenanzas determinan el régimen de sanciones administrativas por la infracción de sus disposiciones, estableciendo las escalas de multas en función de la gravedad de la falta así como la imposición de sanciones no pecuniarias. Las autorizaciones o licencias clausura, decomiso, retención de productos, inmobiliario, retiro de elementos antirreglamentarios, paralización de obras, demolición, internamiento de vehículos, inmovilización de productos y otras. A solicitud de la municipalidad respectiva o del ejecutor coactivo correspondiente, la policía nacional prestara su apoyo en el cumplimiento de las sanciones que se impongan bajo responsabilidad”

2.3.7. TRIBUNAL CONSTITUCIONAL.

Señala “El ruido puede constituir un elemento contaminante y consecuentemente, afectar derechos fundamentales como el de la integridad, la salud y al medio ambiente. Las directrices marcadas por la organización mundial de la salud OMS, sobre el ruido pone de manifiesto las consecuencias que la exposición prolongada y

continúa a un nivel elevado de ruidos tiene sobre la salud de las personas (hipertensión, deficiencia auditiva, dificultades de comprensión oral, neurosis, perturbación del sueño, etc.), así como su conducta social (incrementos de tendencias agresivas). EXP. 3510-2003-AA/TC. LIMA 13 DE ABRIL DEL 2005.

2.3.8. REGULACION SOBRE LA CONTAMINACION SONORA EN LA LEGISLACION COMPARADA.

El tratamiento de la contaminación sonora a nivel internacional, es distinto, de forma, pero no de fondo, por lo que debe adecuarse a las características variables del ambiente y a los avances que se logren en su estudio. Son también variantes las políticas nacionales e internacionales ambientales, las legislaciones, las interpretaciones a las normas, el rol que juega el factor ambiental en las prioridades sociales, entre otros.(SANTANDER MEJÍA, 2002, pág. 29)

A nivel internacional, podemos señalar principalmente que posturas adoptan los siguientes países respecto a la contaminación sonora, como se precisa en(FONAM PERÚ).

ECUADOR

Un ejemplo a seguir es el vecino país de Ecuador, en donde desde noviembre de 1990, cuenta con un reglamento Nacional de Control de Ruidos y con un Manual Operativo del Reglamento. Este último constituye una guía para el cumplimiento del Reglamento, pues, establece los límites máximos permisibles de exposición y emisión de ruidos, además de normar los métodos de medición, análisis y control de ruido. Su característica fundamental es ser bastante completo, pues considera todos los ámbitos urbanos, rurales, interiores y exteriores, desde donde se produce el ruido.

NICARAGUA

Otra plausible iniciativa es la del Instituto regulador de Transporte del Municipio de Managua, en Nicaragua, el acordó suspenderles la recepción de solicitudes de licencia de funcionamiento para la prestación de servicios de transporte público, debido a que fue masiva la protesta de la ciudadanía que rechaza la conducta de los conductores de buses y microbuses, quienes “además de martirizarlos con sus vulgares bocinas, conducen con la radio a alto volumen, tratan a los usuarios peor que animales, se detienen donde se les antoja y obstruyen las vías durante el tiempo que se les ocurre..”(EL NUEVO DIARIO, 2000)

ESPAÑA

En el ámbito continental europeo podemos citar el caso de España, con protección ambiental de larga data (cuenta con el Parque Natural más antiguo de Europa, el de Covadonga, ubicado en los picos de Europa entre el Principado de Asturias y la provincia de León, creado en 1908).

Con motivo de su incorporación a la C.E., España efectuó un análisis de la situación en relación con América Latina publicado por la Fundación Friederich Ebert en Madrid en 1988. Entre los puntos que trata, es de destacar el referido a la inferioridad de recursos industriales en todos sus ámbitos en nuestro continente; ello se traduce, siguiendo el trabajo citado, en un continuo incremento de contaminación tanto en el ámbito urbano como suburbano, en un 27,2 % en el período de 1983 a 1985. América es una región receptora de recursos financieros y no innovados en actividades industriales. La solución sólo se encontraría en el "desarrollo de una política equitativa en el reparto mundial de la riqueza", dentro de la cual se incluirían la industria y la moderna tecnología, lo que "llevaría ineludiblemente a una disminución en las fuentes de contaminación".

La Constitución española de 1978, en su artículo 45°, estableció que todos tienen derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona así como el deber de conservarlo. A fines de 1972, España sancionó su ley de protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica. En su Código Penal, reformado en 1983, se introdujo el artículo 347° que impone penas de arresto de hasta tres años y multas a aquel que, contraviniendo leyes o reglamentos, realice emisiones o vertidos de cualquier clase o por cualquier medio que pongan en peligro grave la salud de las personas. En el caso de industrias que funcionasen clandestinamente sin autorización administrativa contraviniendo normas de protección sonora, emanaciones o cualquier otra actividad contaminante, se impondrá el máximo de la pena.

COLOMBIA

Colombia cuenta con un Código de los Recursos Naturales Renovables y de Protección del Medio Ambiente, entre cuyas disposiciones el artículo 2° proclama: "El medio ambiente es patrimonio común de la Nación. El mejorarlo y conservarlo es un acto de utilidad pública del Estado y de los particulares".

En su Parte IV, el Título II trata el tema del ruido:

Art. 192: En la planeación urbana se tendrán en cuenta las tendencias de expansión de las ciudades para la localización de aeropuertos y demás fuentes productoras de ruido y emanaciones difícilmente controlables.

Art. 193: En la construcción de carreteras y vías férreas es necesaria la toma de precauciones para evitar el deterioro ambiental y evitar alteraciones topográficas y controlar las emanaciones y ruidos de vehículos.

VENEZUELA

En 1976 fue promulgada la Ley Orgánica del Ambiente con el objeto de establecer, dentro de la política de desarrollo integral de la Nación, los principios rectores para la conservación, defensa y mejoramiento del ambiente en beneficio de la calidad de vida. El art. 36° prevé el dictado de normas penales en garantía de ese bien jurídico. Tal es así que el proyecto fue presentado, sancionado y promulgado en febrero de 1992. Son delitos de peligro, en los cuales basta la simple amenaza al bien jurídico protegido. El artículo 88° impone pena de arresto "a quienes dentro de parques nacionales, monumentos nacionales, reservas o refugios de fauna silvestre: Inc. 2: Utilicen radiorreceptores, fonógrafos o cualquier instrumento que produzca ruido que por su intensidad, frecuencia o duración fuesen capaces de causar daño o turbar la calma y tranquilidad de esos lugares. Inc. 10: Perturbar conscientemente a los animales por medio de gritos, ruidos, proyecciones de piedras, derrumbes provocados o cualquier otro medio

El artículo 101 establece que quien, contraviniendo las disposiciones legales dictadas por autoridad competente produzca o permita la producción de ruidos que por intensidad, frecuencia o duración fuesen capaces de causar daño o malestar a las personas, será sancionado con arresto de 15 a 30 años con multa de 15 a 30 días de salario mínimo. Si el ruido es producido en zonas o bajo condiciones capaces de aumentar el daño y malestar de las personas, la pena será aumentada al doble.

Al respecto, Bolivia, Colombia, Perú, Ecuador y Venezuela firmaron en Cartagena de Indias el Acuerdo Acta de Barahona" con fecha 5 de diciembre de 1991, creando un **Comité Ambiental Andino**, con base en la primera reunión de actividades nacionales del medio ambiente celebrada en Caracas en agosto de 1991 . Su objeto fue centralizar los esfuerzos sobre conservación del medio y disminución de contaminación a nivel regional, nacional y municipal

en la zona, sin que hasta el presente, conforme a informes diplomáticos, el mismo se haya puesto en práctica.

PARAGUAY

No tenía una normativa ambiental de gran desarrollo, pero su Constitución de 1992, Título II "De los derechos, deberes y garantías" encuadra dentro del Capítulo I "La protección a la vida y al medio ambiente":

Art. 7: "Toda persona tiene derecho a habitar en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado". En su art. 8 se establece que las actividades susceptibles de producir alteraciones ambientales serán reguladas por la ley. Asimismo, ésta podrá restringir o prohibir aquellas que resulten peligrosas.

Se prohíbe la fabricación, el montaje, la importación comercialización, posesión o el uso de armas nucleares, químicas y biológicas así como la introducción al país de recursos tóxicos. La ley podrá extender esta prohibición a otros elementos peligrosos; asimismo regulará el tráfico de recursos y de su tecnología.

El delito ecológico será difundido y sancionado por la ley. Todo daño al medio ambiente importa la obligación de recomponer e indemnizar.

En 1980 se creó el Organismo de Gestión del Medio Ambiente para Asunción. En 1993 Paraguay dictó la ley 294 de Evaluación de Impacto Ambiental modificada por la ley 345 de 1994. En 1995 sancionó su ley 716 sobre Delitos contra el Medio Ambiente.

MÉXICO

Tiene una gran evolución legislativa en materia de protección ambiental, especialmente para México D.F., la ciudad más contaminada del norte, a juicio de las Naciones Unidas.

El Reglamento contra el ruido, de 1952, cuya última modificación es de 1990, manda "...prevenir y controlar los ruidos producidos en establecimientos industriales y comerciales, en centros de diversión, en terrenos oficiales y privados y en la vía pública". En la práctica, la actuación más notoria se ha referido a la restricción de la circulación de vehículos en México D.F., alternándose de acuerdo con la terminación de las matrículas, restricción extendida al casco antiguo de Tenochtitlán en el que no pueden ingresar vehículos.

BRASIL

Dentro de su vasta legislación puede destacarse la creación del Consejo Nacional de Control de la Contaminación Ambiental, en 1971. También, el Código de Tránsito de 1969, que regula las condiciones en que se admite la emisión de ruidos y humos por los automotores. En la última década se efectuaron varios simposios interuniversitarios, para llevar adelante investigaciones ecológicas y otros estudios en las ciudades más grandes y en los sectores fabriles, fundamentalmente en orden a las dolencias respiratorias y auditivas. La legislación brasileña de protección ambiental es muy moderna y a ella nos referimos en otra parte de la obra.

CHILE

En las constituciones de 1976 y 1980 se contempla el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación. Se prevé un recurso especial de protección. Actualmente, en Santiago y Viña del Mar, se hacen mediciones diarias de las emisiones sonoras y de gases, y tomando el sistema de México D.F. se practica la alternancia de la circulación vehicular.

URUGUAY

Gran parte de la actividad de defensa del medio ambiente se basa en la fijación de sanciones económicas para los contaminadores.

Se ha destacado el funcionamiento del Instituto Nacional para la Prevención del Medio Ambiente, cuyas competencias se regulan por la ley 14.510.

La legislación municipal se ocupa de la regulación del tema sonoro, fundamentalmente con normas de carácter policial, análogas en líneas generales a las de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, con un nivel de decibeles máximo de vehículos medianos de 90.



CAPITULO III

COMPETENCIAS AMBIENTALES

La competencia puede definirse como la titularidad sobre una serie de potestades públicas respecto de unas materias, servicios o fines públicos determinados. Es decir, la capacidad que corresponde a cada órgano de un ente público para decidir o actuar en relación a una serie de materias que le son atribuidas para su gestión.

Con fines prácticos, las competencias ambientales pueden agruparse en tres grandes rubros, distribuidos entre los diferentes estamentos del Gobierno Nacional, Regional y Local. Se tienen en primer lugar- las facultades derivadas de las políticas públicas ambientales; asimismo, las que se derivan de la regulación normativa e interpretación de los alcances de las disposiciones con contenidos ambientales; y, finalmente, las facultades de supervisión, fiscalización y sanción ambientales.

En nuestro país estas competencias no sólo son compartidas sino que muchas veces pueden encontrarse dispersas en diversos organismos estatales.

Cabe recordar que la gestión ambiental tiene carácter transectorial y está a cargo de los Ministerios o los organismos fiscalizadores, de los sectores

correspondientes a las actividades que desarrollan las empresas sin perjuicio de las atribuciones de los Gobiernos Regionales y Locales, de acuerdo a la Constitución Política.

Las autoridades sectoriales con competencias ambientales, coordinan y consultan entre sí y con las autoridades de los gobiernos regionales y locales, con el fin de armonizar sus políticas, evitar conflictos o vacíos de competencia.

Por su parte la función central del Ministerio del Ambiente (MINAM) es formular, planificar, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la política nacional del ambiente aplicable a todos los niveles de gobierno. El MINAM tiene competencia exclusiva para regular, supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales que se realizan en las Áreas Naturales Protegidas a través del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas (SERNAP); y a través del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA), tiene competencias para fiscalizar aleatoriamente el cumplimiento de las obligaciones de los titulares de actividades, así como fiscalizar que los organismos competentes en regulación y fiscalización ambiental ejerzan adecuadamente sus competencias.

En sentido ambiental, los Ministerios, están encargados de regular la promoción y desarrollo de actividades económicas, en sus respectivos sectores en el ámbito nacional, para garantizar que éstas se realicen en armonía con la Política Nacional del Ambiente. En tal sentido, se encargan de elaborar, aprobar, proponer y aplicar la política del Sector, buscando promover el desarrollo integral de las actividades, cautelando el uso racional de los recursos naturales en armonía con el ambiente.

COMPETENCIA PARA REGULAR O NORMAR EN MATERIA SONORA, SOBRE LA CONTAMINACION AMBIENTAL.

3.1. GOBIERNO NACIONAL

El gobierno central mediante los Ministerios regula en forma sectorial, otorgándoles atribuciones a fin de que ejerzan las mejores políticas y planes que contribuyan a la población, así en materia ambiental, se encuentra encargado el Ministerio del Ambiente, el cual tiene una creación novísima puesto que corresponde al 14 de mayo de 2008. Luego de los ministerios, se tiene los Gobiernos regionales, y los gobiernos locales que son representadas por las Municipalidades tanto provinciales como distritales, quienes tienen ciertas atribuciones, con la finalidad de contribuir y reglamentar dentro de su jurisdicción siempre en armonía y correspondencia al gobierno nacional.

3.1.1. MINISTERIOS

El Poder Ejecutivo se encuentra compuesto por el Presidente de la República el consejo de ministros, quienes tienen como atribuciones principales en materia ambiental:

- ✓ Emitir las normas que regulen la generación de ruidos de las actividades que se encuentren bajo su competencia; y,
- ✓ Fiscalizar el cumplimiento de dichas normas, pudiendo encargar a terceros dicha actividad.

3.1.1.1. MINISTERIO DE TRASPORTES Y COMUNICACIONES- MTC

En materia de regulación de ruidos, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuenta solamente con el

Código Nacional de Tránsito, que está dirigido a los medios de transporte público y privado, en el cual, mediante el artículo 238 señala que:

“Artículo 238.- Emisión de ruidos. *Está prohibido que los vehículos produzcan ruidos que superen los niveles máximos permitidos establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos.”*

De ello se desprende que los vehículos terrestres no deben de producir ruidos que superaren los niveles máximos permitidos en el reglamento Nacional de Vehículos, en el reglamento aludido, sin embargo no se hace alusión al respecto sobre la emisión de ruidos de los vehículos automotores.

Así mismo, el artículo 98 del mismo código señala que:

Artículo 98.-Uso de la bocina. *El conductor sólo debe utilizar la bocina del vehículo que conduce para evitar situaciones peligrosas y no para llamar la atención de forma innecesaria. El conductor no debe causar molestias o inconvenientes a otras personas con el ruido de la bocina o del motor con aceleraciones repetidas al vacío.*

En ese entender, queda claro que utilizar no debe ser utilizada para llamar la atención en forma innecesaria.

Por otro lado el **Artículo 241** respecto a la **Inspección técnica periódica**, indica que: “Los vehículos automotores y los vehículos combinados destinados a circular por la vía pública, deben ser sometidos a una revisión técnica periódica que comprenda entre otros aspectos la verificación de las condiciones mecánicas, el control de emisiones de gases y productos de la combustión en el motor considerados tóxicos o nocivos para la salud y la emisión de ruidos.”

El Reglamento Nacional de Vehículos establece las operaciones de revisión, la frecuencia, el procedimiento a

emplear, la clasificación de las deficiencias y los resultados de la revisión técnica.

Así mismo en el anexo I del Código Nacional de Transito, se considera como una falta Muy Grave circular produciendo ruidos:

CUADRO Nº 02: INFRACCIÓN DE TRÁNSITO VEHICULAR

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO
M.34	Circular produciendo ruidos que superen los límites máximos permisibles	Muy grave	Multa 12% UIT	50	-	Sí

*FUENTE: Anexo 1 del Código Nacional de Tránsito.

Teniéndose en consideración que ésta es la única medida que es de aplicación para los medios de transporte privado, puesto que las Municipalidad Provinciales y distritales no tienen atribuciones para reglamentar acerca de los ruidos de los medios de transporte privado en materia de contaminación sonora.

3.1.1.2. MINISTERIO DEL AMBIENTE

El ministerio del Ambiente, es una institución gubernamental que propicia y asegura el uso sostenible, responsable, racional y ético de los recursos naturales y del medio que los sustenta.(MINISTERIO DEL AMBIENTE).

Sus principales funciones o atribuciones en materia ambiental son las siguientes.

✓ Funciones

Son funciones generales del Ministerio del Ambiente:

- Formular, planificar, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la Política Nacional del Ambiente, aplicable a todos los niveles de gobierno.
- Garantizar el cumplimiento de las normas ambientales, realizando funciones de fiscalización, supervisión, evaluación y control, así como ejercer la potestad sancionadora en materia de su competencia y dirigir el régimen de fiscalización y control ambiental y el régimen de incentivos previsto por la Ley General del Ambiente (Ley N° 28611).
- Coordinar la implementación de la Política Nacional Ambiental con los sectores, los gobiernos regionales y los gobiernos locales.
- Prestar apoyo técnico a los gobiernos regionales y locales para el adecuado cumplimiento de las funciones transferidas en el marco de la descentralización.

3.1.1.2.1. OEFA

Es el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental, que garantiza que las actividades económicas en el Perú se desarrollen en equilibrio con el derecho de las personas a gozar de un ambiente sano. Para ello, se encarga de la evaluación, supervisión, fiscalización y sanción en materia ambiental, así como de la aplicación de los incentivos en los sectores de minería, energía, pesquería e industria. Se creó como un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio del Ambiente en el 2008.(OEFA)

3.2. GOBIERNO REGIONAL Y LOCAL

Los Gobiernos Regionales y Locales ejercen competencias compartidas en materia de evaluación y regulación de actividades económicas y productivas dentro de su ámbito jurisdiccional y en la medida que haya operado una transferencia efectiva de competencias, recursos y capacidades, también ejercen competencias específicas para controlar y supervisar el cumplimiento de las normas, contratos, proyectos y estudios en materia ambiental así como sobre el uso racional de los recursos naturales, en su respectiva jurisdicción.

3.2.1. MUNICIPALIDADES

Conforme a la Ley de Municipalidades Ley 27972, en su artículo 49, tiene como atribución el de ordenar la clausura transitoria o definitiva de edificios, establecimientos o servicios, cuando su funcionamiento constituye peligro o riesgo para la seguridad de las personas o la propiedad privada o la seguridad pública; o produzcan olores, humos, ruidos y otros efectos perjudiciales para la salud o la tranquilidad del vecindario. Además ésta Ley, especifica potestades tanto para las municipalidades provinciales y distritales, siendo éstas:

3.2.1.1. Municipalidades Provinciales.

- ✓ Elaborar e implementar, en coordinación con las Municipalidades Distritales, los planes de prevención y control de la contaminación sonora.
- ✓ Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones dadas en el D.S. N° 085-2003- PCM, con el fin de prevenir y controlar la contaminación sonora



- ✓ Elaborar, establecer y aplicar la escala de sanciones para las actividades reguladas bajo su competencia que no se adecuen a lo estipulado en el D.S. N° 085-2003-PCM.
- ✓ 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, en coordinación con las Municipalidades Distritales, los límites máximos permisibles de las actividades y servicios bajo su competencia.

CUADRO N° 03: COMPETENCIAS Y FUNCIONES EXCLUSIVAS DE LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES

Materia	Competencia/ Función	Base Legal
Planificación	<p>Planificar integralmente el desarrollo local y el ordenamiento territorial, en el nivel provincial, por lo cual son responsables de promover e impulsar el proceso de planeamiento para el desarrollo integral correspondiente al ámbito de su provincia. Promueven la coordinación de los planes integrales de desarrollo distrital, estando obligadas las Municipalidades Distritales a sujetarse a los planes y las normas municipales provinciales generales referidos a la organización del espacio físico y uso del suelo.</p> <p>Emiten normas técnicas generales en materia de organización del espacio físico y uso del suelo así como sobre protección y conservación del ambiente.</p>	<p>Ley N° 27972 (27/05/2003) Orgánica de Municipalidades</p> <p>ARTICULO 73°.</p>
	<p>- Aprobar el Plan de Acondicionamiento Territorial de nivel provincial, que identifique las áreas urbanas y de expansión urbana,</p>	<p>Ley N° 27972 (27/05/2003)</p>



	<p>así como las áreas de protección o de seguridad por riesgos.</p> <p>- Aprobar el Plan de Desarrollo Urbano, el Plan de Desarrollo Rural, el Esquema de Zonificación de áreas urbanas, el Plan de Desarrollo de Asentamientos Humanos y demás planes específicos de acuerdo con el Plan de Acondicionamiento Territorial.</p> <p>- Estudios de Impacto Ambiental.</p>	<p>3) Ley Orgánica de Municipalidades</p> <p>ARTICULO 79º</p>
Acondicionamiento territorial		<p>Ley Orgánica de Municipalidades</p> <p>12972, artículo 9</p>
Acondicionamiento territorial		<p>Ley General del ambiente</p> <p>28611, Artículo 68</p>

*FUENTE: Recopilación de Leyes- Investigador.

3.2.1.2. Municipalidades Distritales

- ✓ Implementar, en coordinación con las Municipalidades Provinciales, los planes de prevención y control de la contaminación sonora en su ámbito
- ✓ Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones dadas en el D.S. Nº 085-2003- PCM con el fin de prevenir y controlar la contaminación sonora en el marco establecido por la Municipalidad Provincial; y,
- ✓ Elaborar, establecer y aplicar la escala de sanciones para las actividades reguladas bajo su competencia que no se adecuen

a lo estipulado en el presente Reglamento en el marco establecido por la Municipalidad Provincial correspondiente.

CUADRO N° 04: COMPETENCIAS Y FUNCIONES EXCLUSIVAS DE LA MUNICIPALIDADES DISTRITALES EN MATERIA AMBIENTAL

MATERIA	COMPETENCIA/ FUNCIÓN	BASE LEGAL
Planificación	<p>Funciones específicas exclusivas de las municipalidades distritales:</p> <p>Diseñar un plan estratégico para el desarrollo económico sostenible del distrito y un plan operativo anual de la municipalidad, e implementarlos en función de los recursos disponibles y de las necesidades de la actividad empresarial de su jurisdicción, a través de un proceso participativo.</p>	<p>Ley N° 27972 (27/05/2003) - Ley Orgánica de Municipalidades</p> <p>ARTICULO 86°.- PROMOCION DEL DESARROLLO ECONOMICO LOCAL</p>

*FUENTE: Recopilación de Leyes- Investigador.

3.3.2. REGULACION ACTUAL DE LA MUNICIPALIDAD DE JULIACA

La autoridad competente es aquella que se encuentra legitimada para realizar una acción dentro de un territorio determinado, en el caso de contaminación por ruidos en forma genérica se encuentra regulado por el D.S. N° 085-2003-PCM, en su artículo 10, señala que, *“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 la base los lineamientos que establezca el Ministerio de Salud. Las Municipalidades podrán encargar a instituciones públicas o privadas dichas actividades.”*, del mismo modo se encuentra establecido en el numeral 2 del artículo 115 de la Ley General del Ambiente Ley N° 28611, donde expresamente hace referencia que los gobiernos locales son responsables de normar y controlar los

ruidos y vibraciones originados por actividades domésticas o comerciales.

Sin embargo en el distrito de Juliaca, se evidencia la ausencia normativa referida a prevenir la contaminación sonora, sus efectos, sin contar con un mecanismo de prevención y protección hacia la población de los efectos nocivos que genera la contaminación acústica por los medios de transporte ya sean públicos o privados, además de obviar que cada vez se incrementa el parque automotor en forma acelerada. Según podemos observar en el siguiente cuadro:

CUADRO N° 05: PARQUE VEHICULARES POR DEPARTAMENTO.

PARQUE VEHICULAR ESTIMADO POR AÑOS, SEGUN DEPARTAMENTO O REGION: 2003 - 2012

DEPARTAMENTO	2003 R/	2004 R/	2005 R/	2006 R/	2007 R/	2008 R/	2009	2010	2011	2012
TOTAL	1,342,288	1,361,403	1,440,017	1,473,530	1,534,303	1,640,970	1,732,834	1,849,690	1,967,338	2,137,837
AMAZONAS	1,900	1,975	2,020	2,103	2,168	2,218	2,292	2,390	2,407	2,400
ANCASH	19,055	19,293	19,382	19,757	20,354	21,001	21,309	22,086	23,322	25,418
APURIMAC	3,608	3,730	3,816	3,879	3,916	3,934	3,973	3,969	3,966	4,039
AREQUIPA	78,162	78,858	79,544	81,293	84,829	91,674	98,270	106,521	118,985	134,533
AYACUCHO	3,832	3,882	3,919	3,969	4,153	5,404	5,572	5,716	5,784	5,941
CAJAMARCA	8,365	8,882	9,501	10,256	11,255	12,383	13,563	15,107	17,320	19,673
CUZCO	34,993	35,342	35,705	36,204	37,592	39,688	42,175	45,090	48,491	53,675
HUANCAVELIC	1,036	1,043	1,061	1,080	1,103	1,216	1,291	1,319	1,317	1,323
HUANUCO	11,088	10,968	10,886	10,836	10,892	11,255	11,382	11,864	12,576	13,476
ICA	22,614	22,692	22,753	22,834	23,170	25,498	25,691	26,135	26,419	26,551
JUNIN	43,488	43,468	43,648	44,454	46,091	47,769	49,404	51,094	53,118	56,237
LA LIBERTAD	98,217	97,590	153,777	152,847	153,251	155,411	156,646	158,672	162,026	167,325
LAMBAYEQUE	37,739	37,967	38,263	38,744	39,930	41,820	43,689	45,881	49,440	53,902
LIMA Y CALLAO	851,360	866,881	885,636	912,763	957,368	1,036,850	1,106,444	1,195,353	1,287,454	1,395,576
LORETO	5,413	5,336	5,286	5,215	5,154	5,132	5,089	5,089	1,287,454	5,313
MADRE DE DIC	806	823	819	827	870	913	941	986	1,287,454	1,062
MOQUEGUA	9,004	9,417	9,622	10,394	11,418	12,202	12,692	13,348	1,287,454	14,608
PASCO	4,383	4,772	5,232	5,514	6,075	6,807	7,187	7,351	1,287,454	7,238
PIURA	31,391	31,731	31,734	31,828	32,314	33,497	34,650	36,367	1,287,454	42,404
PUNO	25,135	25,642	25,874	26,452	28,062	29,889	31,645	34,169	1,287,454	40,543
SAN MARTIN	10,384	10,277	10,156	10,033	9,969	9,917	9,977	10,151	1,287,454	10,926
TACNA	29,959	30,549	31,119	32,011	33,944	35,911	38,457	40,465	1,287,454	44,430
TUMBES	2,954	2,958	3,009	3,025	3,042	3,040	3,054	3,086	1,287,454	3,257
UCAYALI	7,402	7,327	7,255	7,212	7,383	7,441	7,441	7,481	1,287,454	7,987

R/ : Cifras revisadas, reajustadas por haberse detectado mayor incremento de inscripciones vehiculares a partir del año 2011
Fuente: SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE LOS REGISTROS PUBLICOS - SUNARP.

*Fuente: MTC www.mtc.gob.pe/estadisticas

Del cuadro N° 05 observamos que hasta el año 2012 el departamento de Puno registró 40 543 unidades vehiculares entre públicos y privados, en el mismo reporte emitido por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones - MTC-PUNO, se da cuenta que el mayor porcentaje (48%) corresponde a la ciudad de Juliaca, es decir que en esta ciudad existe la mayor circulación de vehículos, lo que evidencia la gran emisión de ruidos contaminantes.

3.2. COMPETENCIAS POR CAMPOS DE ACCIÓN

CUADRO Nº 06: COMPETENCIAS POR CAMPOS DE ACCIÓN

COMPETENCIAS POR CAMPOS DE ACCIÓN	POLÍTICAS	NORMATIVAS	SUPERVISIÓN, FISCALIZACIÓN
Ministerio del Ambiente	Planifica, dirige, coordina, ejecuta, supervisar y evalúa la política nacional del ambiente aplicable a todos los niveles de gobierno	Regula el cumplimiento de las obligaciones ambientales que se realizan en las Áreas Naturales Protegidas a través del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas.	Supervisa y fiscaliza el cumplimiento de las obligaciones ambientales que se realizan en las Áreas Naturales Protegidas a través del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas Fiscaliza aleatoriamente el cumplimiento de las obligaciones de los titulares de actividades, así como fiscaliza que los organismos competentes en regulación y fiscalización ambiental ejerzan adecuadamente sus competencias
Demás sectores	Elaboran, aprueban, proponen y aplican la política del Sector	Regulan la promoción y desarrollo de actividades económicas, en sus respectivos sectores, en el ámbito nacional, para garantizar que éstas se realicen en armonía con la Política Nacional del Ambiente Dictan normas complementarias, buscando promover el desarrollo integral de las actividades económicas, cautelando el uso racional de los recursos naturales en armonía con el ambiente.	De acuerdo con su Ley Orgánica específica.
Gobiernos nacionales Regionales y locales	Formulan, aprueban y ejecutan la política ambiental local en concordancia con las políticas sectoriales, regionales y nacionales. Las Municipalidades ubicadas en ámbitos rurales promocionan la	Tienen competencias compartidas en materia de evaluación y regulación de actividades económicas y productivas dentro de su ámbito y en la medida que haya operado una transferencia efectiva de competencias, recursos y capacidades. Las Municipalidades formulan, aprueban, ejecutan y monitorean los planes y políticas locales en materia ambiental, en concordancia con las políticas, normas y planes regionales, sectoriales y nacionales	Ejercen competencias específicas para controlar y supervisar el cumplimiento de las normas, contratos, proyectos y estudios en materia ambiental así como sobre el uso racional de los recursos naturales, en su respectiva jurisdicción. Monitorean la política ambiental local.

	<p>gestión sostenible de los recursos naturales suelo, agua, flora, fauna y biodiversidad en el marco de las acciones contra la degradación ambiental.</p>		
--	--	--	--



CAPÍTULO IV

DISEÑO METODOLÓGICO

4.1. Diseño de investigación

La presente investigación es **Cualitativa**, en razón de que se procederá mediante las técnicas del análisis y la observación a revisar doctrina, normas acerca de la regulación para evitar la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado.

4.2. Tipo de investigación

El tipo de investigación jurídica corresponde al **jurídico-social** puesto que el derecho se presenta en sociedades humanas, por cuanto es una institución nacida dentro de ella, con la finalidad de precisar funcionamiento de las normas jurídicas, en este caso de las regulación de jurídica sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado.

4.3. Ámbito de estudio

El ámbito de estudio se concentra en la legislación y normatividad existente sobre la regulación para evitar la contaminación sonora aplicada tanto a los medios de transporte público y privado.

4.4. Universo y muestra

4.4.1. Universo

La unidad de análisis de investigación se ubica en la ciudad de Juliaca específicamente los entes encargados de regular el funcionamiento, circulación y control de las unidades de transporte público y privado.

4.4.2. Muestra

Para tener resultados explícitos y específicos respecto a la investigación, se constituirá como muestra, la legislación, y normatividad a nivel nacional y la referida a la ciudad de Juliaca, que verse sobre materia ambiental y de transporte público y privado.

4.5. Descripción de métodos por objetivos específicos

4.5.1. Primer objetivo

Determinar la normatividad existente para evitar la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca.

- ✓ **Método** : Observación.
- ✓ **Técnica** : Análisis e interpretación.
- ✓ **Instrumento** : Ficha documental.

4.5.2. Segundo Objetivo

Establecer los niveles legales de sonido permitidos para los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca.

- ✓ **Método** : Observación.
- ✓ **Técnica** : análisis e interpretación.
- ✓ **Instrumento**: Ficha documental, entrevista estructurada.

4.5.3. Tercer objetivo

Describir de qué manera afecta a la población la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado

- ✓ **Método** : Observación.
- ✓ **Técnica** : Análisis e interpretación.
- ✓ **Instrumento** : Ficha documental.



4.5.4. Cuarto objetivo

Proponer una fórmula legal que evite la contaminación sonora que producen los medios de transporte público y privado.

- ✓ **Método** : observación.
- ✓ **Técnica** : Análisis e interpretación.
- ✓ **Instrumento** : Ficha documental.

4.6.Operacionalización de variables

VARIABLES	INDICADORES	MÉTODOS	TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
Variable Independiente				
1. Regulación legal	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Normas reguladoras ✓ Normas prohibitivas 	Observación	Investigación documental. Análisis	-Ficha documental
2. Contaminación sonora	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Emisiones sonoras contaminantes. ✓ Sonidos a altos decibeles ✓ Afecciones a la salud 	Observación	Análisis	Ficha documental
Variable Dependiente				
1. Normas emitidas por las Municipalidad sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inoperancia de autoridades ✓ Falta de voluntad política. ✓ Inexistencia de sanciones por parte de encargados 	Observación	Análisis Comunicación	Ficha documental Entrevista estructurada
2. misiones sonoras contaminantes producidas por los medios de transporte público y privado	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Afecciones a la salud. ✓ Investigaciones sobre los efectos de la contaminación sonora. ✓ Usuarios afectados con la contaminación sonora 	Observación	Análisis	Ficha Documental

CAPÍTULO V

ANÁLISIS Y RESULTADOS.

5.1. ASPECTOS GENERALES

En el presente capítulo expondremos el análisis de cada variable expuesta, de tal forma que permita mostrar los resultados y realizar la comprobación de las hipótesis planteadas, además con los siguientes cuadros y gráficos, que son empleados en esta investigación, contienen la información recolectada de libros sobre derecho ambiental, estudios del OEFA, regulación legal en materia ambiental, y las infracciones impuestas por la Municipalidad Provincial de San Román – Juliaca.

5.2. EN CUANTO A LAS VARIABLES INDEPENDIENTES

Las variables independientes de la presente investigación son: Regulación legal y la Contaminación sonora. Por medio de ésta sección presentaré el análisis efectuado, algunos cuadros y gráficos, que ilustren los resultados de la presente investigación.

5.2.1. VARIABLE INDEPENDIENTE-REGULACIÓN LEGAL

Como se ha establecido, el Estado reconoce constitucionalmente el derecho fundamental de las personas el vivir en un ambiente adecuado y equilibrado a su desarrollo de vida, prevista en el artículo 2.22.

En ese sentido, El Tribunal Constitucional peruano precisó que el contenido esencial de este derecho cuenta con dos elementos: 1) el derecho a gozar de ese medio ambiente y 2) el derecho a que ese medio ambiente se preserve[†].

Sobre el segundo elemento el Tribunal determinó: *“El derecho a la preservación de un medio ambiente sano y equilibrado entraña obligaciones ineludibles, para los poderes públicos, de mantener los bienes ambientales en las condiciones adecuadas para su disfrute. A juicio de este Tribunal, tal obligación alcanza también a los particulares, y con mayor razón a aquellos cuyas actividades económicas inciden, directa o indirectamente, en el medio ambiente.”*

Además tenemos que el Código Nacional de Tránsito sanciona el uso indiscriminado de la bocina o claxon, a las personas que cometen tal infracción como Muy Grave.

Las Municipalidades Provinciales solo pueden ejercer control sobre los vehículos de uso público, mas no sobre los de uso privado. Éstos se rigen por el Reglamento Nacional de Tránsito, en el cual se menciona el tema del ruido generado por los motores y accesorios de los vehículos de transporte.

[†]Expediente N° 0048-2004-AI, Fundamento jurídico 17.

5.2.2. VARIABLE INDEPENDIENTE -CONTAMINACIÓN SONORA

La segunda variable independiente se refiere a la situación de contaminación que se tiene en la ciudad de Juliaca producida por los medios de transporte público y privado, situación que como nos indica (CHANAME ORBE, 2009) la contaminación sonora hace referencia al ruido cuando éste se considera como un contaminante, es decir, un sonido molesto que puede producir efectos fisiológicos y psicológicos nocivos para una persona o grupo de personas; teniendo como base al estudio realizado por la OEFA, se determina que la situación que se presenta en la actualidad en la ciudad de Juliaca, es que se produce indiscriminadamente emisiones sonoras que superan los Estándares de Calidad Ambiental (ECAS) que están establecidas según el Decreto Supremo 085-2003-PCM.

Zonas de Aplicación	Valores Expresados en LeqT	
	Horario diurno	Horario Nocturno
Zona de Protección Especial	50 Db	40dB
Zona Residencial	60dB	50 dB
Zona Comercial	70d	60 dB
Zona Industrial	80dB	70 dB

En base al cuadro anterior en comparación con el estudio de zonas de emisiones contaminantes de la Ciudad de Juliaca, se determina que se sobrepasan los Límites establecidos llegando incluso a los 80.7 dB en jirones del centro de la ciudad (Jr. San Román con Jr. 2 de Mayo). Existiendo un exceso de 10.7 dB, al ubicarse esta en la Zona Comercial, determinándose en este punto la existencia plena de Contaminación Sonora.

5.3. EN CUANTO A LAS VARIABLES DEPENDIENTES

Las variables dependientes de la presente investigación son: normas emitidas por la municipalidad sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado de la ciudad de Juliaca y emisiones sonoras contaminantes producidas por los medios de transporte público y privado de la ciudad de Juliaca. Veremos una a una cada una de las variables y el resultado que nos ofrece la presente investigación acompañado del análisis respectivo.

5.3.1. VARIABLE DEPENDIENTE- NORMAS EMITIDAS POR LAS MUNICIPALIDAD SOBRE LA CONTAMINACIÓN SONORA PRODUCIDA POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.

La municipalidad como ente autónomo y encargado de la jurisdicción de la ciudad de Juliaca, regido por la Ley Orgánica de Municipalidades (**LEY N° 27972**). Esta ley establece en su artículo 46 sobre la capacidad sancionadora que le faculta señala: *“las normas municipales son de carácter obligatorio y su incumplimiento acarrea las sanciones correspondientes, sin perjuicio de promover las acciones judiciales sobre las responsabilidades civiles o penales a que hubiera lugar”*.

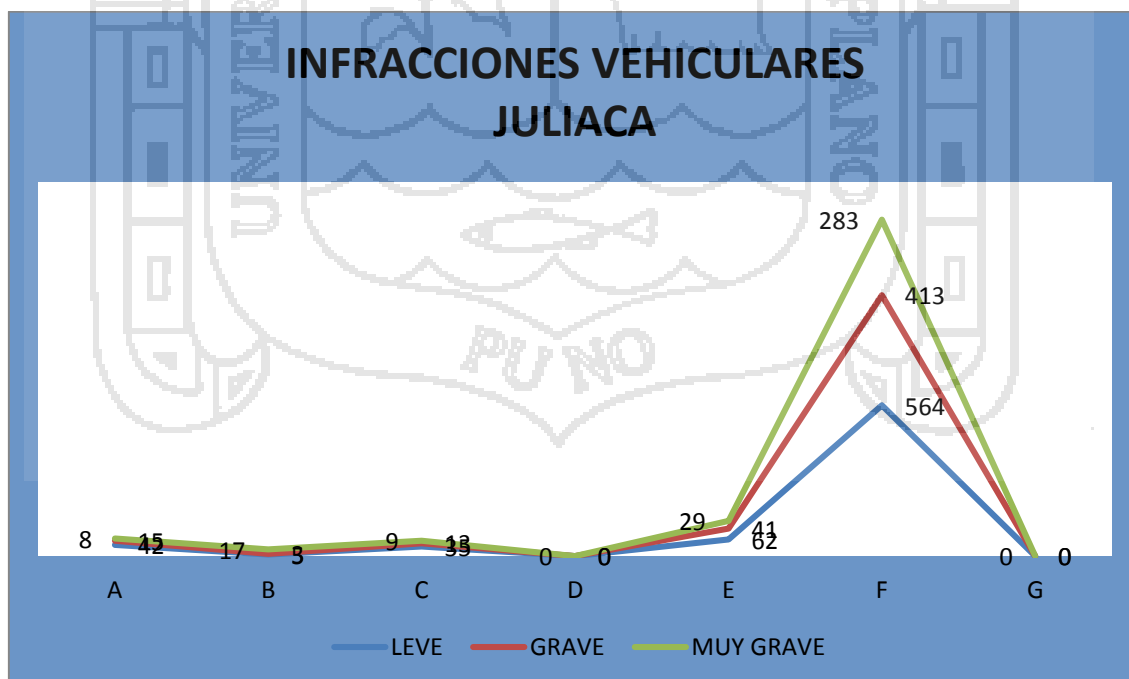
Mediante el cuadro y gráfico N° 07 se detalla las sanciones que prevé y las impuestas por la Municipalidad de San Román-Juliaca.

CUADRO N° 07: INFRACCIONES DE TRÁNSITO

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN ROMAN – JULIACA					
INFRACCIONES DE TRANSITO VEHICULAR					
N °	INFRACCION	LEVE	GRAVE	MUY GRAVE	TOTAL
A	INFRACCIONES A LA CONDUCCION	42	15	8	65
B	INFRACCIONES A LOS DISPOSITIVOS DE CONTROL	5	3	17	25
C	INFRACCIONES A LA SEGURIDAD	35	13	9	57
D	INFRACCIONES A LA VELOCIDAD	0	0	0	0
E	INFRACCIONES AL ESTACIONAMIENTO Y DETENCION	62	41	29	132
F	INFRACCIONES A LA DOCUMENTACION	564	413	283	1260
G	INFRACCIONES AL MEDIO AMBIENTE	0	0	0	0
TOTAL		708	485	346	1539

*FUENTE: Unidad de tránsito/ seguridad vial MPP. De San Román-Juliaca.

GRÁFICO N°: 01



*FUENTE: Cuadro N° 05

5.3.2. V. D. -EMISIONES SONORAS CONTAMINANTES PRODUCIDAS POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO

Las emisiones sonoras contaminantes dentro de la presente investigación se enmarca en precisar su correcta delimitación como sustenta(ANDALUZ WESTREICHER, 2011, pág. 353) es el conjunto de sonidos que directa o indirectamente interfieren en el ser humano a través del sentido de la audición; a su vez estos también adquieren la denominación de ruido como advierte (CHANAME ORBE, 2009) como aquel sonido no deseado, que moleste perjudique o afecte a la salud de las personas .Por lo que deviene, en fundamento principal la protección de la salud de la persona humana, que se encuentra enmarcado en el artículo 115 de la LEY N° 28611, Ley general del ambiente y a su vez se encuentra reconocido el artículo 2, numeral 22 de nuestra Constitución Política, que señala el “*Derecho a un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida*”.

Otro punto que sustenta la existencia de emisiones contaminantes en la ciudad de Juliaca, es la investigación realizada por la OEFA (Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental), en su estudio “Evaluación del Nivel de Ruido Ambiental en las ciudades de Lima, Callao, Maynas, Coronel Portillo, Huancayo , Huánuco, Cusco, Juliaca y Tacna en el año 2011”.el cual, en su tabla N° 7 muestra los niveles de ruido obtenidos durante el monitoreo de 10 puntos en el distrito de Juliaca, que dan como resultado que el nivel de emisiones sonoras se encuentran entre 63.3 dB – 80.7 dB, lo que evidencia que como al ruido producido por los vehículos (motores, bocinas por el uso indiscriminado por los conductores, el parque automotor antiguo con motores extremadamente ruidosos) así como indirectamente la presencia simultánea de semáforos y policías.

CUADRO N° 08: PUNTOS DE MEDICIÓN JULIACA.

PUNTOSEMEDICIÓNJULIACA(6AL9DEDICIEMBREDE2010)						
PUNTO	LUGAR	DISTRITO	Leq (dBA)	ECA(D.S.Nº085-2003-PCM)		
				60	70	80
1	Av. Tacna y Av. Héroes del 4 de noviembre		80.1	-20.1	-10.1	-0.1
2	Jr. San Román y Jr. Loreto	Juliaca	78.3	-18.3	-8.3	1.7
3	Jr. Mariano Núñez y Jr. Loreto	Juliaca	75.8	-15.8	-5.8	5.2
4	Jr. San Román y Jr. 09 de diciembre	Juliaca	79.9	-19.9	-1.9	1.1
5	Jr. San Román y Jr. Chávez	Juliaca	80.1	-20.1	-10.1	-0.1
6	Jr. Unión y Jr. Cusco	Juliaca	74.4	-14.4	-4.4	6.6
7	Jr. Cusco y Jr. San Román	Juliaca	75.7	-15.7	-5.7	4.3
8	Jr. Mariano Núñez y Jr. Piérola	Juliaca	80.7	-20.7	-10.7	0.7
9	Jr. San Román y Jr. 02 de Mayo	Juliaca	80.3	-20.3	-10.3	0.3
10	Jr. Huáscar y Jr. Lima	Juliaca	79.4	-19.4	-9.4	0.6
11	Jr. San Martín y Jr. Mariano Núñez	Juliaca	70.8	-10.8	-0.8	9.2
12	Jr. San Román y Jr. Bolívar	Juliaca	67.2	-7.2	2.8	12.8
13	Jr. Huáscar y Jr. Junín	Juliaca	72.4	-12.4	-2.4	7.6
14	Jr. Ica y Jr. 02 de Mayo	Juliaca	68.7	-8.7	1.3	11.3
15	Jr. Piérola y Jr. Tumbes	Juliaca	63.3	-3.3	6.7	16.7
16	Jr. Benigno Ballón y Jr. Moquegua	Juliaca	72.0	-12	-2	8
17	Jr. Raúl Porras Barrenechea y Jr. Lambayeque	Juliaca	76.1	-16.1	-6.1	3.9
18	Jr. Salaverry Y Jr. Huáscar	Juliaca	75.5	-15.5	-5.5	4.5
19	Av. Circunvalación Este y Jr. San Martín	Juliaca	76.2	-16.2	-6.2	3.8
20	Av. Circunvalación Norte- Jr. Mariano Núñez	Juliaca	75.7	-12.7	-2.7	7.3

*Fuente: Estudio según OEFA

5.3.3. VARIABLE DEPENDIENTE- USUARIOS AFECTADOS CON LA CONTAMINACIÓN SONORA

La contaminación sonora como tal produce efectos álgidos y graves a nivel del ser humano, como lo demuestran los estudios realizados, tanto por la OMS así como validados a nivel mundial; que nos indican que con la sola exposición a niveles superiores a los estandarizados generaran que la población sea afectada directa o indirectamente. Así contribuye también (FONSECA TAPIA, 2010) La contaminación acústica perturba las distintas actividades comunitarias, interfiriendo la comunicación hablada, base esta de la convivencia humana, perturbando el sueño, el descanso y la relajación, impidiendo la concentración y el aprendizaje, y lo que es más grave, creando estados de cansancio y tensión que pueden degenerar en enfermedades de tipo nervioso y cardiovascular.

Ahora bien de los estudios realizados por la OEFA, definitivamente se establece que en la ciudad de Juliaca existen emisiones sonoras contaminantes, en diversas partes de la ciudad, por lo que sería renuente y vacuo hacer una sobre investigación de los afectados, puesto que como está definido con el aporte mencionado, este definió que enfermedades produce esta contaminación, es así que simplemente nos aunamos a las expuestas por la (ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD, 2013) Los efectos que produce la contaminación sonora son de dos tipos, los cuales son daños auditivos como el **Efecto Máscara**, la **Fatiga Auditiva**, los **Acúfenos**: o la más producida **Pérdida Progresiva de la Audición**: todas estas afecciones se producirán paulatinamente, son irreversibles, y la causa de esta pérdida permanente es que el ruido que va matando las células auditivas, las cuales no se regeneran. Ahora bien dentro de los daños no auditivos se tiene como principal afección al Trastorno del sueño, que como lo sostiene la OMS (ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD, 2013) recomienda que para tener un buen descanso nocturno, el ruido presente, no debería exceder de 35 dB. Según este estudio la presencia de niveles de ruido mayores comenzarían a producir perturbaciones en mayor o menor grado, por lo que en relación al estudio que realizó la OEFA, se tiene que en la ciudad de Juliaca se tiene emisiones de picos que sobrepasan los 80 dB, por lo que se deduce que la población en general tiene un riesgo o asociación a este efecto.

CONCLUSIONES

PRIMERO.- La legislación en nuestro país es variada, dispersa y frecuentemente confusa, en ese sentido se establecen como normas de protección del medio ambiente y la salud de la persona, en primer orden tenemos la Constitución Política del Perú que reconoce que toda persona tiene el derecho a vivir en un ambiente adecuado y equilibrado, en la cual pueda desenvolverse, así mismo se tiene el Reglamento Nacional de Vehículos, el cual regula, a nivel nacional pero de manera vacua las reglamentaciones que se debe tener por parte de los vehículos tanto privados como públicos, en segundo orden se tiene las Ordenanzas Municipales, sin embargo, Las Municipalidades Provinciales solo pueden ejercer control sobre los vehículos de uso público, mas no sobre los de uso privado. Éstos se rigen por el Reglamento Nacional de Tránsito, en el cual se menciona el tema del ruido generado por los motores y accesorios de los vehículos de transporte, y en tercer lugar tenemos al Ministerio del Ambiente, el cual regula de manera específica y adecuada a través del Decreto Supremo 085-2003-PCM, el cual define de los Estándares de Calidad Ambiental, delimitando de manera exacta y con límites cada una de las zonas de una población y así evitar la contaminación sonora.

SEGUNDO.- Las emisiones contaminantes en la ciudad de Juliaca sobrepasan los 80 dB, por lo que se existe una profusa contaminación sonoras, puesto que los niveles permisibles establecidos oscilan entre los 50 dB, por cuanto las zonas de la ciudad de Juliaca, se sitúan en la zona media, es decir, entre residencial y comercial, teniendo como límites permisibles como máximo los 60dB.

TERCERO.- La contaminación sonora a través del ruido como agente contaminante produce una serie de daños tanto físicos como psicológicos con efectos negativos en la población de manera general a través de daños auditivos: como el Efecto Máscara, la Fatiga Auditiva, los Acúfenos o la Pérdida Progresiva de la Audición, afecciones que se producirán paulatinamente y son irreversibles. Por otro lado, los daños no auditivos, como el stress, ansiedad, irritabilidad, etc.,

que causan perjuicio directo en la persona al afectar directamente sus relaciones sociales, familiares y laborales.

CUARTO.- Siendo, la Política Nacional de nuestro país, la Protección de la Persona Humana, especialmente en materia ambiental a través del Ministerio de Ambiente, teniendo presente en todo momento la noción de desarrollo sostenible, el cual parte del reconocimiento del derecho que tiene todo ciudadano a movilizarse en un ambiente sano y que no le cause perjuicio, subrayando, que el Estado tiene la obligación de asegurar las condiciones propicias para que ese derecho pueda ser ejercitado adecuadamente, lo que implica, entre muchas otras cosas, la toma de acciones tendientes a integrar los planes sobre transporte, desarrollo urbano y los relativos a la protección de las personas y el medio ambiente.



SUGERENCIAS

- ✓ Es necesario que el Gobierno Nacional y entes de Gobierno Municipal, establezcan dentro de su esquema organizacional la integración de Comisiones técnicas encargadas de elaborar y desarrollar los Planes de Gestión Ambiental respecto a la contaminación sonora que producen los medios de transporte público y privado, a través de un sistema de control de ruidos provocado por el parque automotor ya que este es el principal agente emisor de ruidos contaminantes.
- ✓ Se debe promulgar una Norma Nacional sobre la Contaminación Sonora, dejando a las Municipalidades, planearla, dirigirla, reglamentarla, así como establecer prohibiciones y sanciones específicas, a fin de garantizar la protección de un medio ambiente sano y la salud de sus habitantes, dentro de su jurisdicción.
- ✓ Las políticas urbanas de transporte no pueden ser exitosas sin la cooperación integral de todos los ciudadanos, esta cooperación estará asegurada si se pone a conocimiento de éstos, de la manera más clara posible, el objetivo de cualquier iniciativa. Por ello es necesario llevar a cabo campañas que informen a las personas de las terribles consecuencias que acarrea la contaminación sonora, que en este caso está determinada por el incremento del parque automotor en las áreas urbanas, atentando a su salud y bienestar. Estas campañas deben estar dirigidas a incentivar el uso del transporte público y de los vehículos privados de manera correcta y consciente de manejo, que harán que el nivel de contaminación disminuya. Finalmente hay que poner especial atención en la educación de los más pequeños, implementando la enseñanza de las políticas relativas al sistema de transporte, en los planes curriculares de las escuelas.

BIBLIOGRAFÍA

1. **ANDALUZ WETHEICHER**, Carlos (2011(E, R, & JM, 1998), “*Manual de Derecho Ambiental*”, primera Edición, Lima: Editorial Iustitia.
2. **BASOMBRÍO IGLESIAS**, Carlos. (2005). “*Reflexiones Sobre La Experiencia De Activistas E Intelectuales De Sociedad Civil En La Función Pública*”. LIMA: Instituto De Estudios Peruanos.
3. **BERNAL GARCIA**, Manuel (2011) “*Normas De Protección Del Medio Ambiente*”, Lima: Jurista Editores.
4. **BRAÑES**, Raúl. (2000). “*Manual De Derecho Ambiental Mexicano*”. MEXICO: Fondo De Cultura Económica.
5. **CAFFERATTA**, Néstor A. (2004), “*Introducción al Derecho Ambiental*”, México, Instituto Nacional de Ecología.
6. **CARHUATOCTOSANDOVAL** Henry (2009) “*Guía de Derecho Ambiental*” Jurista Editores.
7. **CARRUITEROLECCA**, Francisco (2006). “*Derecho del Medio Ambiente*”, Lima: Editorial Estudio.
8. **CHANAMEORBE**, Raúl (2009). “*Diccionario de Términos y Conceptos*” Primera Edición, Editorial Rodhas.
9. **FONSECATAPIA**, Cesar A. (2010) “*Derecho Ambiental*”, Primera Edición, Editorial Adrus.
10. **FLORES**, E. ; **DOMÍNGUEZ**, R. ; **SÁNCHEZ**, J. M. 1998. Contaminación Acústica, España, jesusma@caymasa.es. [Consulta: 2013-08].
11. **SANTANDER MEJÍA**, E. (2002). *Instituciones de Derecho Ambiental*. Bogota: ECOE - Ediciones.

LEGISLACIÓN

- LEY GENERAL DEL AMBIENTE - LEY N° 28611
- LEY MARCO DEL SISTEMA NACIONAL DE GESTIÓN AMBIENTAL - LEY N° 28245

- REGLAMENTO DE LA LEY MARCO DEL SISTEMANACIONAL DE GESTIÓN AMBIENTAL-DECRETO SUPREMO No 008 - 2005 - PCM
- LEY DE CREACIÓN, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE-DECRETO LEGISLATIVO No 1013
- Decreto Supremo N° 085-2003-PCM (30/Oct/03) "Aprueban el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido"

INFOGRAFÍA

- ✓ DOMÍNGUEZ RODIÑO, Eloy Flores y SÁNCHEZ GONZÁLEZ Jesús María (2013-10-02) http://www.sorolls.org/docs/CA_monografias.htm. [Consulta: 2013-10].
- ✓ FLORES, E. ; DOMÍNGUEZ, R. ; SÁNCHEZ, J. M. 1998. Contaminación Acústica, España, jesusma@caymasa.es. [Consulta: 2013-11].
- ✓ WIKIPEDIA http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_privado. [Consulta: 2013-10].
- ✓ <http://www1.ceit.es/Asignaturas/Ecologia/Hipertexto/10CAtm1/320CoSon.htm>. [Consulta: 2013-10].
- ✓ <http://www.todoelderecho.com/Apuntes/Ambiental/Apuntes/CONTAMINACION%20SONORA.htm>. [Consulta: 2013-11].
- ✓ http://ruido_peru.pe.tripod.com/ [Consulta: 2013-12].
- ✓ <http://www.conam.gob.pe/modulos/home/queeselconam.asp> [Consulta: 2013-12].
- ✓ MINISTERIO DEL AMBIENTE. (s.f.). Recuperado el 12 de 04 de 2014, de www.minam.gob.pe.



MONITOREO DE RUIDO AMBIENTAL EN LA CIUDAD DE JULIACA EN EL AÑO 2013.

Para el desarrollo de la medición del ruido ambiental según el Protocolo se toma como base los criterios técnicos descritos en las Normas Técnicas Peruanas aprobadas por el INDECOPI, según el Protocolo de Monitoreo elaborada por la OEFA y en la información obtenida en las reuniones celebradas con autoridades en la materia.

1. Ubicación de los puntos de monitoreo

Para determinar la ubicación de los puntos de monitoreo del ruido, se deberá considerar la siguiente información:

- ✓ Determinar la zona donde se encuentra la actividad a monitorear, según la zonificación dispuesta en el ECA Ruido.
- ✓ Para la determinación de los puntos de monitoreo, se deberá considerar la dirección del viento debido a que, a través de éste, la propagación del ruido puede variar.
- ✓ Dentro de cada zona, seleccionar áreas representativas de acuerdo a la ubicación de la fuente generadora de ruido y en donde dicha fuente genere mayor incidencia en el ambiente exterior.
- ✓ Seleccionar los puntos de medición indicando coordenadas para cada área representativa. Dichos puntos de medición deberán estar localizados considerando la fuente emisora y la ubicación del receptor, conforme se detalla en el ítem 5.2.3 (paso 4 del presente Protocolo).
- ✓ Describir el área a monitorear en una hoja de campo (ver Anexo 2), señalando si existen superficies reflectantes y condiciones climáticas a corregir.

2. de monitoreo de ruido ambiental

El Sonómetro es un instrumento que mide la intensidad de ruido en dB (decibeles) de forma directa. Está diseñado para responder al sonido en aproximadamente la misma manera que lo hace el oído humano y dar mediciones objetivas y reproducibles del nivel de presión sonora.

Es capaz de medir el nivel de ruido, de una zona en cuestión, analizando la presión sonora a la entrada de su micrófono convirtiendo la señal sonora a una señal eléctrica equivalente. Generalmente además de recoger las señales es capaz de ponderarla, en función de la sensibilidad real del oído humano a las distintas frecuencias, y de ofrecer un valor único en dBA (decibeles A) del nivel de ruido del lugar a analizar.

3. Equipos a utilizar

Los sonómetros a utilizar deben tener las características descritas en las NTPs y estar calibrados por instituciones acreditadas ante INDECOPI. A

continuación se presenta una imagen de un sonómetro análogo y uno digital:

Figura Nº 01: Equipos de Medición



4. Ubicación del punto de monitoreo e instalación de sonómetro.

A. Ubicación del punto de monitoreo

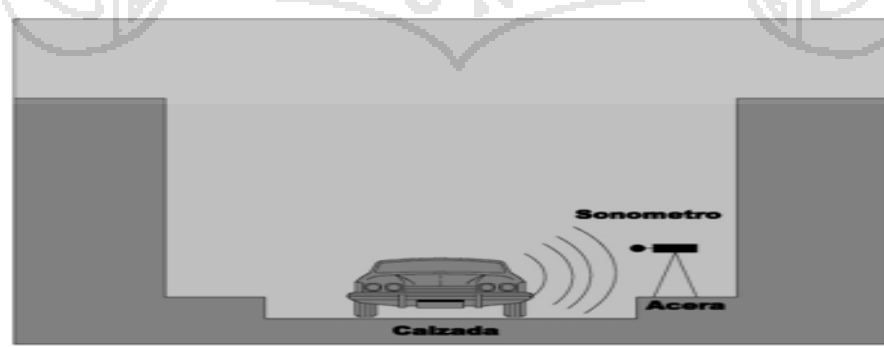
Una vez definidas las fuentes de generación, se deberá seleccionar el o las áreas afectadas, a las cuales denominaremos como áreas representativas. Estas áreas deben ser aquellas donde la fuente genere mayor incidencia en el ambiente exterior.

Los puntos de monitoreo deberán ubicarse en áreas representativas siempre al exterior, que se identificarán de la siguiente manera:

Cuando se trate de mediciones de ruido producto de la emisión de una fuente hacia el exterior (sin necesidad que exista un agente directamente afectado), el punto se ubicará en el exterior del recinto donde se sitúe(n) la(s) fuente(s), a mínimo 3 metros del lindero que la contenga, siempre que no existan superficies reflectantes en dicha distancia. En caso existan superficies reflectantes dentro de esa distancia.

Para el caso de fuentes vehiculares, el punto se ubicará en el límite de la calzada. El siguiente cuadro muestra la ubicación del sonómetro en estos casos:

Figura Nº 02: Medición para fuentes vehiculares



B. Instalación del sonómetro

Posición y dirección del sonómetro:

- ✓ Colocar el sonómetro en el trípode de sujeción a 1,5 m sobre el piso². El técnico operador deberá alejarse lo máximo posible del equipo, considerando las características del mismo, para evitar apantallarlo.
- ✓ Antes y después de cada medición, registrar la calibración in situ. Se anotarán las desviaciones en la Hoja de Campo.
- ✓ Dirigir el micrófono hacia la fuente emisora, y registrar las mediciones durante el tiempo determinado según lo especificado en el ítem 5.2.5. Al término de éste se desplaza al siguiente punto elegido repitiéndose la operación anterior. Es importante señalar que la distancia entre puntos no debe ser menor de dos veces la distancia entre el punto y la fuente emisora.
- ✓ El uso de pantallas antiviento será necesario en aquellos sonómetros que lo requieran, de acuerdo a las recomendaciones del fabricante.
- ✓ No se realizarán mediciones en condiciones meteorológicas extremas que puedan afectar la medición (*lluvia, granizo, tormentas, etc.*)
- ✓ Antes de iniciar la medición, se verificará que el sonómetro esté en ponderación A y modo *Slow*. Para el caso de tránsito automotor, se utilizará el modo *Fast*.

Figura N° 03: ubicación de sonómetro.



5. Mediciones de ruido generado por el tránsito automotor

- ✓ La medición se realiza en LAeq, y ponderada en F (o rápida, en inglés denominado Fast).
- ✓ El tiempo a medir debe ser tal que capture el ruido producido por el paso vehicular de los distintos tipos de vehículos que transitan y a una velocidad promedio para el tipo de vía.
- ✓ Se debe contar el número de vehículos que pasan en el intervalo de medición, distinguiendo los tipos (por ejemplo: pesados y livianos).
- ✓ Se debe identificar el tipo o características de la vía donde se desplazan los vehículos.
- ✓ Cuando se presenta un tránsito no fluido se debe medir el ruido producido por el paso de 30 vehículos como mínimo por categoría identificada (pesado y liviano). En el caso que no se pueda obtener las mediciones del número indicado de vehículos se deberá reportar en la hoja de campo los motivos.
- ✓ Se debe registrar la presión sonora máxima $L_{máx}$, la cual debe ser registrada por cada una de las categorías de vehículos registrados y considerando un mínimo de 30 vehículos por categoría.

6. Gestión de datos

Como parte del procedimiento de medición, el técnico encargado deberá llenar el formato establecido en el Anexo 3 por cada punto de monitoreo realizado. En dicho formato se deberá incluir como mínimo la siguiente información:

- ✓ Ubicación exacta del punto de monitoreo.
- ✓ Zonificación de dicho punto de acuerdo al ECA.
- ✓ Tipo de fuente generadora del ruido y descripción de la misma.
- ✓ Croquis de ubicación de la fuente y del punto de monitoreo: deberá señalarse las distancias entre los puntos de medición y entre éstos y otras superficies,
- ✓ Identificación de otras fuentes emisoras de ruido que influyan en la medición. Deberá especificarse su origen y características.
- ✓ Valores de ruido obtenidos.
- ✓ Hora y fecha de la medición.
- ✓ Identificación del sonómetro utilizado y su calibración (en laboratorio y en campo).
- ✓ Descripción del entorno ambiental.

Una vez obtenida esta información, los operadores podrán analizar los resultados mediante métodos estadísticos o geográficos, de manera que se identifiquen la problemática del ruido en la zona de estudio y, a partir de éstas,

se adopten medidas para mitigar los impactos. Posteriormente, estos indicadores facilitarán la verificación y control de las medidas establecidas. En base a los resultados obtenidos del análisis de datos se elaborará el cuadro respectivo que contenga tanto los puntos de medición, así como las medidas para cada uno de ellos y así poder establecer de manera explícita los resultados obtenidos sobre las emisiones contaminantes, son atención a los puntos de mayor emisión contaminante, debidamente detallados.

Resultados obtenidos de medición de ruido ambiental - Juliaca

PUNTOS DE MEDICIÓN JULIACA (6AL9 DE DICIEMBRE DE 2010)						
PUNTO	LUGAR	DISTRITO	Leq (dBA)	ECA (D.S. N°085-2003-		
				60	70	80
1	Av. Tacna y Av. Héroes del 4 de noviembre		80.1	-20.1	-10.1	-0.1
2	Jr. San Román y Jr. Loreto	Juliaca	78.3	-18.3	-8.3	1.7
3	Jr. Mariano Núñez y Jr. Loreto	Juliaca	75.8	-15.8	-5.8	5.2
4	Jr. San Román y Jr. 09 de diciembre	Juliaca	79.9	-19.9	-1.9	1.1
5	Jr. San Román y Jr. Chávez	Juliaca	80.1	-20.1	-10.1	-0.1
6	Jr. Unión y Jr. Cusco	Juliaca	74.4	-14.4	-4.4	6.6
7	Jr. Cusco y Jr. San Román	Juliaca	75.7	-15.7	-5.7	4.3
8	Jr. Mariano Núñez y Jr. Piérola	Juliaca	80.7	-20.7	-10.7	0.7
9	Jr. San Román y Jr. 02 de Mayo	Juliaca	80.3	-20.3	-10.3	0.3
10	Jr. Huáscar y Jr. Lima	Juliaca	79.4	-19.4	-9.4	0.6
11	Jr. San Martín y Jr. Mariano Núñez	Juliaca	70.8	-10.8	-0.8	9.2
12	Jr. San Román y Jr. Bolívar	Juliaca	67.2	-7.2	2.8	12.8
13	Jr. Huáscar y Jr. Junín	Juliaca	72.4	-12.4	-2.4	7.6
14	Jr. Ica y Jr. 02 de Mayo	Juliaca	68.7	-8.7	1.3	11.3
15	Jr. Piérola y Jr. Tumbes	Juliaca	63.3	-3.3	6.7	16.7
16	Jr. Benigno Ballón y Jr. Moquegua	Juliaca	72.0	-12	-2	8
17	Jr. Raúl Porras Barrenechea y Jr. Lambayeque	Juliaca	76.1	-16.1	-6.1	3.9
18	Jr. Salaverry Y Jr. Huáscar	Juliaca	75.5	-15.5	-5.5	4.5
19	Av. Circunvalación Este y Jr. San Martín	Juliaca	76.2	-16.2	-6.2	3.8
20	Av. Circunvalación Norte- Jr. Mariano Núñez	Juliaca	75.7	-12.7	-2.7	7.3

7. Resultados.

- ✓ La evaluación de ruido ambiental es de 20 puntos en la ciudad de Juliaca determinando principalmente los puntos de afección y de mayor discurrir vehicular.
- ✓ El valor máximo encontrado fue de 80.7 dBA, en el punto, en el cruce de los jirones Mariano Núñez y San Román, mientras que el valor mínimo encontrado fue de 63.3 dBA. Entre el Jr. Piérola y Jr. Tumbes.

- ✓ Según el presente estudio, el tráfico vehicular es la principal causa del ruido ambiental medido, producido por líneas de transporte público (buses, microbuses, combis), motocars, y privado, autos, motos, etc. Teniendo como principales agentes del ruido del tráfico vehicular son:
 - El ruido de las bocinas ocasionado por el uso indiscriminado por los conductores.
 - Vehículos del parque automotor antiguo, principalmente motores extremadamente ruidosos.
 - La falta de silenciador en el tubo de escape en las motos.
 - La demasiado y consecutiva presencia de semáforos y policías

8. Recomendaciones

- ✓ Puesto que el trabajo realizado corresponde a una evaluación de los niveles de ruido existentes en los puntos elegidos, se recomienda realizar un estudio más detallado, que proporcione información sobre los niveles de ruido ambiental en diversos horarios y en días laborables y no laborables, además de considerar otras fuentes de contaminación acústica.
- ✓ El contenido de este estudio deberá ser propicio para los fines correspondientes a la Municipalidad Provincial de San Román- Juliaca, en el marco de sus funciones como autoridad competente en el control del ruido ambiental, planificación vial, semaforización y concientización, entre otras.
- ✓ Es necesario impulsar campañas de sensibilización ambiental por parte de las municipalidades, así como la capacitación a su personal técnico en el monitoreo y fiscalización en temas de ruido y contaminación acústica.



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Escuela Profesional de Derecho



FICHA DE OBSERVACIÓN

Instrucciones

Registrar conforme a cada ítem, llenando los espacios punteados.

I. ÍTEM DE OBSERVACIÓN

1.1. Título del libro, publicación, revista u otro medio análogo:.....
.....

1.2. Autor:.....

1.3. Editorial:.....

1.4. Año:..... 1.5. Tomo:..... 1.6. Edición:.....

1.7. Página Web:.....

II. ARGUMENTO EXPUESTO

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

III. OBSERVACIONES

.....
.....

Juliaca, junio del 2014.



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO
 Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
 Escuela Profesional de Derecho



FICHA DE OBSERVACIÓN

Instrucciones

Tras el análisis legal y revisión textual. Se especificara para cada situación describir en qué consiste el problema.

Situación Problema 1:-

Situación Problema 2:

2.- Cuales son las “causas” de los problemas?. Especifica las causas en relación a las situaciones que ha especificado con anterioridad.

Para la situación problema 1:

Para la situación problema 2:

4.- Concluye señalando de lo que ha visto. ¿Qué situación le causo mayor impacto con respecto al deterioro y contaminación sonora?:

Juliaca, diciembre del 2013

PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL **Iniciativa**

El que suscribe, ciudadano Francisco Jáuregui Huayapa, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que confiere el artículo 31° de la Constitución Política del Perú, el artículo 74° del Reglamento del Congreso de la República y el artículo 2° de la Ley 26300, Ley de los Derechos de participación y Control Ciudadanos, presenta al Congreso de la República el siguiente Proyecto de Ordenanza Municipal, conforme al siguiente tenor:

PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL, QUE PROPONE LA REGULACION Y CONTROL DE LAS EMISIONES SONORAS CONTAMINANTES EMITIDAS POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PUBLICO Y PRIVADO EN LA CIUDAD DE JULIACA

I. Exposición de Motivos

La contaminación acústica o también llamada contaminación auditiva es el exceso de sonido que perturba o trastorna las condiciones normales del ambiente en una determinada zona.

El término “contaminación acústica” hace referencia al ruido. El ruido es un sonido excesivo y molesto, provocado por las actividades humanas, que produce efectos negativos sobre la salud auditiva, física y mental de las personas. En otras palabras es un sonido indeseable, irritante y molesto y la molestia varía dependiendo de su intensidad y de su origen y de la capacidad de cada persona para tolerarlo.

A pesar de que el ruido no se acumula, traslada o mantiene en el tiempo como otros tipos de contaminaciones, también puede causar grandes daños en la calidad de vida de las personas si no es controlado adecuadamente.

Se ha dicho por organismos internacionales, que se corre el riesgo de una disminución importante en la capacidad auditiva, así como la posibilidad

de trastornos que van desde lo psicológico hasta lo fisiológico por la excesiva exposición a la contaminación sónica

La Directiva Europea de ruido ambiental, lo define como “sonido no deseado o nocivo generado por la actividad humana en el exterior, incluido el ruido emitido por medios de transporte” (DOCE, 2002).

El problema de ruido o contaminación acústica, es ya un problema de salud pública, por ello la Organización Mundial de la Salud (OMS) desde 1980 ha abordado el tema del ruido urbano, ya que afirma que el 76 por ciento de la población que vive en los grandes centros urbanos, sufre de un impacto acústico muy superior al recomendable y esto se refleja en su calidad de vida.

Actualmente Cada día nuestras ciudades son más ruidosas, debido a los medios de transporte, las actividades industriales, actividades recreativas y las construcciones públicas que generan niveles de ruido que pueden llegar a provocar distintos problemas de salud dependiendo de la sensibilidad de cada individuo y del ruido que tenga que soportar.

Además de lo anteriormente señalado, existe una diversidad extensa de bibliografía que emite evidencia científicamente comprobada de los daños que ocasiona la exposición del ruido a los seres humanos y se manifiestan a través de: estrés, irritabilidad, hipertensión, dolores de cabeza, taquicardias, fatiga, sordera, aceleración respiratoria y cardíaca y problemas cardiovasculares, problemas del sueño y molestias digestivas así como la disminución de la capacidad y del apetito sexual, al tiempo que ha contribuido en el alarmante incremento del número de accidentes.

Cabe señalar que el nivel de ruido se mide en decibelios (dB). El límite aceptado por la OMS es de 65dB. A partir de esa cantidad empiezan los problemas, y si se superan los 80 dB puede llegar la sordera. A consecuencia de las indicaciones de la OMS, la mayoría de las

legislaciones europeas marcan como límite del ruido en 65 decibelios durante el día y 55 por la noche.

Estos estudios hacen ver con claridad que el ruido producido por los medios de transporte público y privado en nuestra ciudad de Juliaca está muy por encima de los niveles establecidos por los Límites Máximos permisibles establecidos en nuestro país, así como del OEFA, que determinan rangos de emisiones máximas, tanto por zonas y horarios.

Cabe recordar que el artículo 2, en su numeral 22; de nuestra Constitución Política establece los derechos de las personas a la protección de la salud y a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar.

También es importante mencionar lo establecido en el artículo 155 de la Ley General del Ambiente:

Artículo 115. 1 .- *Las autoridades sectoriales son responsables de normar y controlar los ruidos y vibraciones de las actividades que se encuentran debajo de su regulación de acuerdo a sus respectivas leyes de organizaciones y funciones.*

Artículo 115. 2 .- *Los gobiernos locales son responsables de controlar los ruidos y vibraciones de las actividades domésticas y comerciales así como las fuentes móviles, debiendo establecer la normativa respectiva sobre de los ECAs.*

Es así que esta iniciativa lo único que pretende es garantizar el bienestar de las personas y sobre todo de las más vulnerables, que por diversas causas se encuentran expuestas al ruido producido por los medios de transporte público y privado como principal agente contaminador en nuestro país.

Por lo anterior, se pretende Reglamentaria el Servicio de transporte público y Privado a través de una ordenanza Municipal, como ente

competente a nivel de Gobierno Local, a fin de reducir y evitar la emisión de ruidos contaminantes en las zonas descritas. Por lo que establece una reglamentación en base a los Límites Máximos Permisibles, así como los ECAS, que delimitan las emisiones, sanciones a quienes prestan el servicio público de transporte, así como al transporte privado produciendo contaminación, situación que merece especial atención, a fin de crear una cultura de respeto a la población

a. OBJETIVO

El objetivo de la presente iniciativa, es establecer un reglamento que controle y evite la contaminación sonora en la ciudad de Juliaca, así mismo incorporar nuevas medidas de control en base a los parámetros que existen, cuales son los Límites de máximos permisibles, así como los ECAS. Además, si se transgrede su cumplimiento se aplicara sanciones que van desde la multa pecuniaria, a la suspensión temporal y definitiva de la autorización, con la finalidad de generar educación y responsabilidad en cuanto uso responsable de vehículos, ya sean de transporte público o privado y a la vez la protección de la salud de las personas como objetivo primordial.

b. BASE LEGAL

1. Constitución Política del Perú.
2. Ley 27972.
3. Ley 28611.
4. D.S. N° 008-2005-PCM

c. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente Proyecto de Ordenanza Municipal no irroga gastos al presupuesto público del Estado, toda vez que propone una regulación establecida según la Ley General de Municipalidades, como función inherente, resultando así muy beneficiosa para garantizar el derecho de todo ciudadano a un Ambiente sano y adecuado a su desarrollo; que está garantizado constitucionalmente y delimitado a través de la ley general del Ambiente, con el cual se definen parámetros frente a esta situación, la cual lejos de sustentar tal cuestión, es menester del Estado y los gobiernos locales dentro de su jurisdicción garantizar este derecho

Los beneficiarios directos serán toda la población de la ciudad de Juliaca y por consiguiente la sociedad en general, al generar un precedente con el cual, se llegue a estandarizar a nivel nacional, un cuidado garantizado hacia la salud de la población.

d. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN

El presente proyecto de Ordenanza Municipal además de ser una innovación legislativa respecto de la incorporación de medidas tendiente a evitar y proteger el medio ambiente, pretende hacer eficaz la protección de la salud y el medio ambiente que tiene el Estado frente para con los ciudadanos es decir, garantizar el derecho ciudadano de desarrollo en un ambiente sano y apto para su buen desarrollo, por otro lado persigue generar una cultura de buen transporte público y privado, respetuoso, sano y sobretodo que, incentive una cultura de responsabilidad. frente al álgido problema de la contaminación sonora, puesto que, graves problemas, necesitan de medidas paulatinas, urgentes y severas.

e. FÓRMULA LEGAL

La Municipalidad provincial de San Román - Juliaca

Ha dado la Ordenanza siguiente:

PROYECTO DE ORDENANZA

ORDENANZA DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN SONORA Y CONTROL DEL RUIDO

CONSIDERANDO:

Que, según el Artículo 194º de la Constitución Política, modificado por la Ley de Reforma Constitucional Capítulo XIV del Título IV sobre Descentralización – Ley N° 27680, y posteriormente modificado por la Ley N° 28607, las municipalidades provinciales y distritales son órganos de Gobierno Local, que tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. En concordancia con éste se pronuncia el Artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades, N° 27972, que agrega que dicha autonomía radica en ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico, por lo que están sujetos a las leyes y disposiciones que, de manera general y de conformidad a la Constitución Política del Perú, regulan las actividades y funcionamiento del Sector Público, así como a las normas técnicas referidas a los sistemas administrativos del Estado que, por su naturaleza son de observancia y cumplimiento obligatorios;

Que, el Inciso 22 del Artículo 2º de la Constitución Política del Perú establece que es deber primordial del Estado garantizar el derecho de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida;

Que, el Artículo 59º de la Ley General del Ambiente, N° 28611, determina que los gobiernos locales ejercen sus funciones y atribuciones de conformidad con lo que establecen sus respectivas leyes orgánicas y lo dispuesto en la presente Ley;

Que, el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido aprobado por Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, especifica en sus Artículos 12º y 23º, que las Municipalidades Provinciales son competentes para elaborar e implementar, en coordinación con las municipalidades distritales los Planes de Prevención y Control de la Contaminación Sonora de las actividades domésticas,

comerciales y de servicios para no exceder los estándares de calidad de ruido, de conformidad con los lineamiento que para tal fin apruebe el MINAM, así como determinar los límites máximos permisibles de dichas actividades bajo nuestra competencia;

Que, en uso de tales atribuciones, la Municipalidad Provincial de San Román - Juliaca, a través de la Ordenanza Municipal N° 0000xx, aprueba la Ordenanza de Prevención de Ruido, con el objeto de minimizar los impactos producidos por ruidos, en beneficio de la salud y calidad de vida de la población de la Provincia de San Román Juliaca, determinando los límites máximos permisibles, calificaciones de infracciones y sanciones, así como las políticas, estrategias y acciones para prevenir y controlar la contaminación sonora;

Que, según el Artículo 80° Inciso 3.4 de la Ley Orgánica de Municipalidades, N° 27972, es función específica exclusiva de las Municipalidades distritales, fiscalizar y realizar labores de control respecto de la emisión de humos, gases, ruidos, y demás elementos contaminantes de la atmósfera y el ambiente;

Que, los ruidos causan impactos en la salud del ser humano, siendo así que si se experimentan en un período largo de tiempo puede ocasionar deterioro en el sistema auditivo, interrumpir períodos de descanso, concentración, sueño, dificulta el proceso de aprendizaje y provoca serios desajustes tales como trastornos psicofísicos y conductas agresivas;

Que, el crecimiento demográfico, con la consiguiente demanda de servicios públicos, transporte entre otros, genera impactos nocivos en lo que se denomina el ambiente acústico del núcleo urbano, generando devaluación económica de los predios que sufren impactos, así como en la calidad de vida de sus habitantes;

Que, el Programa de Prevención y Control de Ruidos así como la implementación de límites máximos permisibles de ruido son instrumentos de gestión ambiental prioritarios para establecer políticas, estrategias y acciones para prevenir y controlar la contaminación sonora, así como preservar la salud de la población juliaqueña; Estando lo expuesto y de conformidad con lo dispuesto por la Ley Orgánica de Municipalidades, N° 27972 y la Ley General de Ambiente, N° 28611;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- Aprobar la Ordenanza de Prevención y Control de Ruidos que consta de quince (15) artículos y seis (06) disposiciones transitorias y finales.

Artículo Segundo.- Encargar a la Gerencia Central de Servicios de la Municipalidad Provincial - Juliaca, a través sus Gerencias de Medio Ambiente y Seguridad Integral la supervisión y control del cumplimiento de la presente Ordenanza.

TITULO I DEL OBJETO, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

Artículo Tercero.- Aprobar la **ORDENANZA DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN SONORA Y CONTROL DEL RUIDO** la cual tiene como objeto minimizar los impactos producidos por ruidos, en beneficio de la salud y calidad de vida de la población juliaqueña, en el ámbito de la jurisdicción del Distrito, la misma que contiene las normas sobre Límites Máximos Permisibles, calificación de infracciones, y sanciones, así como las políticas, estrategias y acciones para prevenir y controlar la contaminación sonora.

Artículo Cuarto.- La presente ordenanza tomará en cuenta los siguientes principios: precautorio, de prevención y contaminador pagador.

Artículo Quinto.- Para los efectos de la presente norma se adoptan las definiciones estipuladas en el artículo tercero del Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental DS-085-2003-MPC para ruido precisando que se entiende como Límite Máximo Permissible de ruido a la concentración o grado de presión sonora que al ser expedido puede causar daños a la salud, bienestar humano y ambiente. Su cumplimiento es obligatorio.

TITULO II

LIMITES MÁXIMOS PERMISIBLES

Artículo Sexto.- Establézcase como Límites Máximos Permisibles a los siguientes:

ZONA DE APLICACION	HORARIO DIURNO 07:01 a 22:00 horas	HORARIO NOCTURNO 22:01 a 7:00 horas
Zona de Protección Especial (Establecimientos de salud, centros educativos, humedales)	50 Decibeles	40 Decibeles
Zona Residencial	60 Decibeles	50 Decibeles
Zona Comercial	Existe como zona mixta considerada residencial	Existe como zona mixta considerada residencial
Zona Industrial	No existen industrias	No existen industrias

TITULO III

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo Séptimo.- Las infracciones por Contaminación Sonora en el ámbito del Distrito de Juliaca se producen en las siguientes zonas y fuentes: de protección especial y residencial. En fuentes fijas y móviles provenientes de las actividades realizadas en dichas zonas que son producidas por el transporte público y privado. Las sanciones se estipularán en un cuadro de escalas de Multas.

CAPÍTULO I DE LAS INFRACCIONES

Subcapítulo I: De las Fuentes Móviles de Contaminación.

Artículo Octavo.- Tipificar como infracción el ruido producido por los propietarios, poseedores o responsables de los motores, automóviles, entre otros, en zonas circundantes de hasta 100 metros, que afecten los sectores de territorio tales como zona residencial y especial, superando los Límites Máximos Permisibles.

Artículo Noveno.- Tipificar como infracción el ruido producido por autos y similares que excedan los Límites Máximos Permisibles, constatados por el Inspector Municipal.

CAPÍTULO II DE LAS SANCIONES

Artículo Décimo.- Los infractores afectos a las categorías precedentemente señaladas estarán clasificados de la forma siguiente:

- I. Personas en general que circulen o transiten en el distrito y/o propietarios de automóviles particulares (transporte privado).
- II. Personas jurídicas, en el caso de vehículos destinados al transporte público de cualquier tipo.

Artículo Décimo Primero.- Sancionar con el 5% de la UIT la infracción contemplada en el Artículo Noveno (Categoría I).

Artículo Décimo Segundo.- Apruébese el cuadro de escala de Multas descrito en el Anexo N° 2 (Categoría II).

TITULO IV

DE LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN SONORA

Artículo Décimo Tercero.- La Municipalidad Distrital de Juliaca implementará programas de sensibilización y capacitación a la población sobre problemas ambientales y de salud causados por ruidos, mediante su Gerencia de Medio Ambiente.

Artículo Décimo Cuarto.- La Municipalidad Distrital de La Punta instalará avisos de señalización contra ruidos, en las zonas de protección especial, indicando la prohibición de producir ruidos que excedan los Límites Máximos Permisibles establecidos para dicha zona, a través de la Gerencia de Medio Ambiente.

Artículo Décimo Quinto.- En las licencias de prestación de servicios, la Gerencia Central de Rentas consignará la condición de que el administrado debe respetar los LMP y lo estipulado en la presente Ordenanza a fin de evitar la contaminación sonora.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Primera.- Se aplicarán los Estándares Primarios de Calidad Ambiental para Ruido.

Los Estándares Primarios de Calidad Ambiental (ECA) para Ruido establecen los niveles máximos de ruido en el ambiente que no deben excederse para proteger la salud humana. Dichos ECA`s consideran como parámetro el Nivel de Presión Sonora Continuo Equivalente con ponderación A (LAeqT).

Segunda.- Las sanciones correspondientes a las infracciones tipificadas en la presente norma deben ser incluidas en el Reglamento de Sanciones Administrativas de la Municipalidad.

Tercera.- Las sanciones administrativas serán aplicadas a los generadores de las actividades que producen ruido, de manera independiente a la responsabilidad civil o penal que pudiera derivarse de la infracción cometida.

Cuarta.- En el caso de empresas de transporte público o de otro tipo, de acumularse 3 Resoluciones de Multa Administrativa sobre ruidos en un periodo de 30 días calendario consecutivos, se procederá a la suspensión de la licencia, En el caso de reincidencia reiterada, se podrá disponer la clausura temporal o definitiva.

Quinta.- Están exceptuadas de las disposiciones de la presente Ordenanza, las señales que deben emitir para indicar su paso, las ambulancias, vehículos de las Compañías de Bomberos y, en general, los vehículos de seguridad y emergencia.

Sexta.- Encargar a la Gerencia de Medio Ambiente y Gerencia de Seguridad Integral, la difusión, implementación y ejecución de la presente ordenanza dentro del plazo de 30 días, después de publicada;

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

ARTÍCULO JURÍDICO



**REGULACION LEGAL SOBRE LA CONTAMINACIÓN SONORA
PRODUCIDA POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y
PRIVADO EN LA CIUDAD DE JULIACA**

***LEGAL REGULATION ON NOISE POLLUTION CAUSED BY
MEANS OF PUBLIC AND PRIVATE TRANSPORTATION IN THE
CITY OF JULIACA***



Francisco Jáuregui Huayapa[‡]

[‡] Bachiller de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho de la UNA-PUNO.

SUMARIO

I.- Resumen. *Palabras clave. Abstract. Keywords* II.- Introducción. III. Enunciado del problema. IV. Objetivos. V. Hipótesis. VI. Materiales y métodos. VII. Resultados. VIII. Discusión de Resultados. 8.1 Antecedentes. 8.2. *Discusión de los resultados.* IX. Conclusiones. X. Recomendaciones. VIII. Referencias Bibliográficas.

I. RESUMEN

La presente tesis intitulada La contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca, esboza sobre la contaminación ambiental en la actualidad se vive en nuestro país, específicamente centrando su estudio en la ciudad de Juliaca, teniendo al transporte público y privado como principales agentes contaminante a través de las emisiones sonoras contaminantes, las cuales según evidencian las investigaciones al respecto, producen una serie de afecciones a la salud de las personas, como sordera, estrés, malas relaciones personales, etc. Situación que actualmente se presenta en nuestro país y específicamente en la ciudad de Juliaca, debido posiblemente a una deficiente normatividad al respecto y el poco interés de los gobernantes. La presente investigación tuvo como objetivo, determinar la normatividad existente para evitar la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca, esto a través de un análisis minucioso para determinar la norma específica y adecuada a tal situación; y conforme a ello, proponer alternativas de solución que eviten la contaminación sonora y por ende sus efectos en la sociedad en conjunto.

PALABRAS CLAVE

Contaminación sonora, decibel, Derecho ambiental, estándares de calidad ambiental, transporte privado, transporte público.

ABSTRACT

Environmental pollution is now a latent problem that is in every realm, not to be oblivious to this, the public and private transport as the main polluting agents through noise pollution because they emit noise emissions as evidenced by these investigations about it, produces a number of health conditions, such as deafness, stress, bad relationships, etc. Situation that occurs in our country, especially in the city of Juliaca; currently possibly due to poor regulation thereon. With the development of the present investigation aims to determine the existing regulations to prevent noise pollution produced by means of public and private transportation in the city of Juliaca, this through a careful analysis to determine specific and appropriate standard such a situation; and accordingly, propose solutions to avoid noise pollution and therefore its effects on society as a whole.

KEY WORDS

Noise pollution, decibel, environmental law, environmental quality standards, private transport, public transport.

II. INTRODUCCIÓN

La contaminación ambiental es un tema que está tomando importancia en el cual se han expedido normas para reducir el impacto sobre el medio ambiente de todo tiempo de contaminantes, algunos con mayores precisiones, como es el caso de la minería, sin embargo uno de los tipos de contaminación lo constituye la contaminación acústica o sonora, esto, debido al crecimiento acelerado demográfico y por otro lado al progreso tecnológico, produciendo la alteración del medio, llegando en algunos casos a atender contra la propia salud de las personas que conviven entre sí.

No se trata pues, de que exista una cierta incompatibilidad absoluta entre el desarrollo tecnológico, el avance de la población y el mantenimiento del equilibrio ecológico, sin embargo resulta importante que el hombre sepa convivir en forma armónica con todos los medios tecnológicos que usamos y proteger la salud de las personas.

El primer capítulo aborda, el planteamiento teórico, la determinación del problema, su justificación, la determinación de los objetivos, hipótesis y las variables, que son la estructura básica de toda investigación, y en ese sentido de ésta. En el segundo capítulo se desarrolla el marco teórico, donde se establecen conceptos elementales los cuales sirven en buena cuenta para definir y entender la presente investigación, el marco legal que es el único sustento acerca del problema de la contaminación sonora por los medios de transporte público y privado. En el tercer capítulo desarrolla, las competencias en materia ambiental, atribuciones en sus tres escalas a nivel nacional, regional y local; en el siguiente capítulo se desarrolla brevemente el diseño metodológico utilizado de la investigación, el tipo, el ámbito de estudio, el universo y la muestra. Finalmente se presentan las conclusiones y recomendaciones que fueron fruto de la investigación, así como la bibliografía consultada y algunos anexos que se consideraron de vital importancia.

Conforme a lo vertido en los párrafos precedentes acerca del contenido de la presente investigación, se da inicio a su desarrollo esperando que cumpla las expectativas del lector.

III. OBJETIVOS

1.4.1. Objetivo general

Determinar la normatividad existente sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca.

1.4.2. Objetivos específicos

- ✓ Determinar los niveles legales de sonido permitidos para los medios de transporte público y privado.
- ✓ Establecer de qué manera afecta a la población la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado.

IV. HIPÓTESIS

1.5.1. Hipótesis general

Dado el poco interés de las autoridades de gobierno sobre la regulación en materia ambiental y la protección de los derechos de las personas frente a la contaminación sonora, es probable que exista una deficiencia normativa en cuanto a la regulación legal sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado en la ciudad de Juliaca.

1.5.2. Hipótesis específica

- ✓ Es probable que haya una deficiencia normativa de parámetros sobre el nivel de emisiones sonoras permitidas tanto para medios de transporte público y privado.
- ✓ La contaminación sonora producida por los medios de transporte público probablemente afecta a los usuarios en su salud, desempeño laboral, así como también dentro de sus relaciones sociales, entre muchas otras afecciones.

V. MATERIALES Y MÉTODOS

4.7. Diseño de investigación

La presente investigación es Cualitativa, en razón de que se procederá mediante las técnicas del análisis y la observación a revisar doctrina, normas acerca de la regulación para evitar la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado.

El tipo de investigación jurídica corresponde al jurídico-social puesto que el derecho se presenta en sociedades humanas, por cuanto es una institución nacida dentro de ella, con la finalidad de precisar funcionamiento de las normas jurídicas, en este caso de las regulación de jurídica sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado.

El ámbito de estudio se concentra en la legislación y normatividad existente sobre la regulación para evitar la contaminación sonora aplicada tanto a los medios de transporte público y privado.

4.8. Universo y muestra

4.4.1. Universo

La unidad de análisis de investigación se ubica en la ciudad de Juliaca específicamente los entes encargados de regular el funcionamiento, circulación y control de las unidades de transporte público y privado.

4.4.2. Muestra

Para tener resultados explícitos y específicos respecto a la investigación, se constituirá como muestra, la legislación, y normatividad a nivel nacional y la referida a la ciudad de Juliaca, que verse sobre materia ambiental y de transporte público y privado.

VI. RESULTADOS

Los resultados que a continuación detallo, son aquellos que se han obtenido con la recopilación de la información.

7.1. EN CUANTO A LAS VARIABLES INDEPENDIENTES

Las variables independientes de la presente investigación son: Regulación legal y la Contaminación sonora. Por medio de ésta sección presentaré el análisis efectuado, algunos cuadros y gráficos, que ilustren los resultados de la presente investigación.

7.1.1. VARIABLE INDEPENDIENTE-REGULACIÓN LEGAL

Como se ha establecido, el Estado reconoce constitucionalmente el derecho fundamental de las personas el vivir en un ambiente adecuado y equilibrado a su desarrollo de vida, prevista en el artículo 2.22.

En ese sentido, El Tribunal Constitucional peruano precisó que el contenido esencial de este derecho cuenta con dos elementos: 1) el derecho a gozar de ese medio ambiente y 2) el derecho a que ese medio ambiente se preserve.

Sobre el segundo elemento el Tribunal determinó: “El derecho a la preservación de un medio ambiente sano y equilibrado entraña obligaciones ineludibles, para los poderes públicos, de mantener los bienes ambientales en las condiciones adecuadas para su disfrute. A juicio de este Tribunal, tal obligación alcanza también a los particulares, y con mayor razón a aquellos cuyas actividades económicas inciden, directa o indirectamente, en el medio ambiente.”

Además tenemos que el Código Nacional de Tránsito sanciona el uso indiscriminado de la bocina o claxon, a las personas que cometen tal infracción como Muy Grave.

Las Municipalidades Provinciales solo pueden ejercer control sobre los vehículos de uso público, mas no sobre los de uso privado. Éstos se rigen por el Reglamento Nacional de Tránsito, en el cual se menciona el tema del ruido generado por los motores y accesorios de los vehículos de transporte.

7.1.2. VARIABLE INDEPENDIENTE- CONTAMINACIÓN SONORA

La segunda variable independiente se refiere a la situación de contaminación que se tiene en la ciudad de Juliaca producida por los medios de transporte público y privado, situación que como nos indica (CHANAME ORBE, 2009) la contaminación sonora hace referencia al ruido cuando éste se considera como un contaminante, es decir, un sonido molesto que puede producir efectos fisiológicos y psicológicos nocivos para una persona o grupo de personas; teniendo como base al estudio realizado por la OEFA, se determina que la situación que se presenta en la actualidad en la ciudad de Juliaca, es que se produce indiscriminadamente emisiones sonoras que superan los Estándares de Calidad Ambiental (ECAS) que están establecidas según el Decreto Supremo 085-2003-PCM.

Zonas de Aplicación	Valores Expresados en LeqT	
	Horario diurno	Horario Nocturno
Zona de Protección Especial	50dB	40dB
Zona Residencial	60dB	50dB
Zona Comercial	70dB	60dB
Zona Industrial	80dB	70dB

En base al cuadro anterior en comparación con el estudio de zonas de emisiones contaminantes de la Ciudad de Juliaca, se determina que se sobrepasan los Límites establecidos llegando incluso a los 80.7 dB en jirones del centro de la ciudad (Jr. San Román con Jr. 2 de Mayo). Existiendo un exceso de 10.7 dB, al ubicarse esta en la Zona Comercial, determinándose en este punto la existencia plena de Contaminación Sonora.

7.2. EN CUANTO A LAS VARIABLES DEPENDIENTES

Las variables dependientes de la presente investigación son: normas emitidas por la municipalidad sobre la contaminación sonora producida por los medios de transporte público y privado de la ciudad de Juliaca y emisiones sonoras contaminantes producidas por los medios de transporte público y privado de la ciudad de Juliaca. Veremos una a una cada una de las variables y el resultado que nos ofrece la presente investigación acompañado del análisis respectivo.

7.2.1. VARIABLE DEPENDIENTE- NORMAS EMITIDAS POR LAS MUNICIPALIDAD SOBRE LA CONTAMINACIÓN SONORA PRODUCIDA POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO

La municipalidad como ente autónomo y encargado de la jurisdicción de la ciudad de Juliaca, regido por la Ley Orgánica de Municipalidades (**LEY N° 27972**). Esta ley establece en su artículo 46 sobre la capacidad sancionadora que le faculta señala: *“las normas municipales son de carácter obligatorio y su incumplimiento acarrea las sanciones correspondientes, sin perjuicio de promover las acciones judiciales sobre las responsabilidades civiles o penales a que hubiera lugar”*.

Mediante el cuadro y gráfico N° 07 se detalla las sanciones que prevé y las impuestas por la Municipalidad de San Román-Juliaca.

CUADRO N° 07: INFRACCIONES DE TRÁNSITO

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN ROMAN – JULIACA INFRACCIONES DE TRANSITO VEHICULAR					
N °	INFRACCION	LEVE	GRAVE	MUY GRAVE	TOTAL
A	INFRACCIONES A LA CONDUCCION	42	15	8	65
B	INFRACCIONES A LOS DISPOSITIVOS DE CONTROL	5	3	17	25
C	INFRACCIONES A LA SEGURIDAD	35	13	9	57
D	INFRACCIONES A LA VELOCIDAD	0	0	0	0
E	INFRACCIONES AL ESTACIONAMIENTO Y DETENCION	62	41	29	132
F	INFRACCIONES A LA DOCUMENTACION	564	413	283	1260
G	INFRACCIONES AL MEDIO AMBIENTE	0	0	0	0
TOTAL		708	485	346	1539

*FUENTE: Unidad de tránsito/ seguridad vial MPP. De San Román-Juliaca.

7.2.2. VARIABLE DEPENDIENTE- EMISIONES SONORAS CONTAMINANTES PRODUCIDAS POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO

Las emisiones sonoras contaminantes dentro de la presente investigación se enmarca en precisar su correcta delimitación como sustenta (ANDALUZ WESTREICHER, 2011, pág. 353) es el conjunto de sonidos que directa o indirectamente interfieren en el ser humano a través del sentido de la audición; a su vez estos también adquieren la denominación de ruido como advierte (CHANAME ORBE, 2009) como aquel sonido no deseado, que moleste perjudique o afecte a la salud de las personas. Por lo que deviene, en fundamento principal la protección de la salud de la persona humana, que se encuentra enmarcado en el artículo 115 de la LEY N° 28611, Ley general del ambiente y a su vez se encuentra reconocido el artículo 2, numeral 22 de nuestra Constitución Política, que señala el “Derecho a un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida”.

Otro punto que sustenta la existencia de emisiones contaminantes en la ciudad de Juliaca, es la investigación realizada por la OEFA (Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental), en su estudio "Evaluación del Nivel de Ruido Ambiental en las ciudades de Lima, Callao, Maynas, Coronel Portillo, Huancayo, Huánuco, Cusco, Juliaca y Tacna en el año 2011". el cual, en su tabla N° 7 muestra los niveles de ruido obtenidos durante el monitoreo de 10 puntos en el distrito de Juliaca, que dan como resultado que el nivel de emisiones sonoras se encuentran entre 63.3 dB – 80.7 dB, lo que evidencia que como al ruido producido por los vehículos (motores, bocinas por el uso indiscriminado por los conductores, el parque automotor antiguo con motores extremadamente ruidosos) así como indirectamente la presencia simultánea de semáforos y policías.

7.2.3. VARIABLE DEPENDIENTE- USUARIOS AFECTADOS CON LA CONTAMINACIÓN SONORA

La contaminación sonora como tal produce efectos álgidos y graves a nivel del ser humano, como lo demuestran los estudios realizados, tanto por la OMS así como validados a nivel mundial; que nos indican que con la sola exposición a niveles superiores a los estandarizados generaran que la población sea afectada directa o indirectamente. Así contribuye también (FONSECA TAPIA, 2010) La contaminación acústica perturba las distintas actividades comunitarias, interfiriendo la comunicación hablada, base esta de la convivencia humana, perturbando el sueño, el descanso y la relajación, impidiendo la concentración y el aprendizaje, y lo que es más grave, creando estados de cansancio y tensión que pueden degenerar en enfermedades de tipo nervioso y cardiovascular.

Ahora bien de los estudios realizados por la OEFA, definitivamente se establece que en la ciudad de Juliaca Existen emisiones sonoras contaminantes, en diversas partes de la ciudad, por lo que sería renuente y vacuo hacer una sobre investigación de los afectados, puesto que como está definido con el aporte mencionado, este definió que enfermedades produce esta contaminación, es así que simplemente nos aunamos a las expuestas por la (ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD, 2013) Los efectos que produce la contaminación sonora son de dos tipos, los cuales son daños auditivos como el **Efecto Máscara**, la **Fatiga Auditiva**, los **Acúfenos**: o la más producida **Pérdida Progresiva de la Audición**: todas estas afecciones se producirán paulatinamente, son irreversibles, y la causa de esta pérdida permanente es que el ruido que va matando las células auditivas, las cuales no se regeneran. Ahora bien dentro de los daños no auditivos se tiene como principal afección al Trastorno del sueño, que como lo sostiene la OMS (ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD, 2013) recomienda que para tener un buen descanso nocturno, el ruido presente, no debería exceder de 35 dB. Según este estudio la presencia de niveles de ruido mayores comenzarían a producir perturbaciones en mayor o menor grado, por lo que en relación al estudio que Realizo la OEFA, se tiene que en la ciudad de Juliaca se

tiene emisiones de picos que sobrepasan los 80 dB, por lo que se deduce que la población en general tiene un riesgo o asociación a este efecto.

VII. CONCLUSIONES

- ✓ La legislación en nuestro país es variada, dispersa y frecuentemente confusa, en ese sentido se establecen como normas de protección del medio ambiente y la salud de la persona, en primer orden tenemos la Constitución Política del Perú que reconoce que toda persona tiene el derecho a vivir en un ambiente adecuado y equilibrado, en la cual pueda desenvolverse, así mismo se tiene el Reglamento Nacional de Vehículos, el cual regula, a nivel nacional pero de manera vacua las reglamentaciones que se debe tener por parte de los vehículos tanto privados como públicos, en segundo orden se tiene las Ordenanzas Municipales, sin embargo, Las Municipalidades Provinciales solo pueden ejercer control sobre los vehículos de uso público, mas no sobre los de uso privado. Éstos se rigen por el Reglamento Nacional de Tránsito, en el cual se menciona el tema del ruido generado por los motores y accesorios de los vehículos de transporte, y en tercer lugar tenemos al Ministerio del Ambiente, el cual regula de manera específica y adecuada a través del Decreto Supremo 085-2003-PCM, el cual define de los Estándares de Calidad Ambiental, delimitando de manera exacta y con límites cada una de las zonas de una población y así evitar la contaminación sonora.
- ✓ Las emisiones contaminantes en la ciudad de Juliaca sobrepasan los 80 dB, por lo que se existe una profusa contaminación sonoras, puesto que los niveles permisibles establecidos oscilan entre los 50 dB, por cuanto las zonas de la ciudad de Juliaca, se sitúan en la zona media, es decir, entre residencial y comercial, teniendo como límites permisibles como máximo los 60dB.
- ✓ La contaminación sonora a través del ruido como agente contaminante produce una serie de daños tanto físicos como psicológicos con efectos negativos en la población de manera general a través de daños auditivos: como el Efecto Máscara, la Fatiga Auditiva, los Acúfenos o la Pérdida Progresiva de la Audición, afecciones que se producirán paulatinamente y son irreversibles. Por otro lado, los daños no auditivos, como el stress, ansiedad, irritabilidad, etc., que causan perjuicio directo en la persona al afectar directamente sus relaciones sociales, familiares y laborales.
- ✓ Siendo, la Política Nacional de nuestro país, la Protección de la Persona Humana, especialmente en materia ambiental a través del Ministerio de Ambiente, teniendo presente en todo momento la noción de desarrollo sostenible, el cual parte del reconocimiento del derecho que tiene todo ciudadano a movilizarse en un ambiente sano y que no le cause perjuicio, subrayando, que el Estado tiene la obligación de asegurar las

condiciones propicias para que ese derecho pueda ser ejercitado adecuadamente, lo que implica, entre muchas otras cosas, la toma de acciones tendientes a integrar los planes sobre transporte, desarrollo urbano y los relativos a la protección de las personas y el medio ambiente.

VIII. RECOMENDACIONES

- ✓ Es necesario que el Gobierno Nacional y entes de Gobierno Municipal, establezcan dentro de su esquema organizacional la integración de Comisiones técnicas encargadas de elaborar y desarrollar los Planes de Gestión Ambiental respecto a la contaminación sonora que producen los medios de transporte público y privado, a través de un sistema de control de ruidos provocado por el parque automotor ya que este es el principal agente emisor de ruidos contaminantes.
- ✓ Se debe promulgar una Norma Nacional sobre la Contaminación Sonora, dejando a las Municipalidades, planearla dirigirla, reglamentarla, así como establecer prohibiciones y sanciones específicas, a fin de garantizar la protección de un medio ambiente sano y la salud de sus habitantes, dentro de su jurisdicción.
- ✓ Las políticas urbanas de transporte no pueden ser exitosas sin la cooperación integral de todos los ciudadanos, esta cooperación estará asegurada si se pone a conocimiento de éstos, de la manera más clara posible, el objetivo de cualquier iniciativa. Por ello es necesario llevar a cabo campañas que informen a las personas de las terribles consecuencias que acarrea la contaminación sonora, que en este caso está determinada por el incremento del parque automotor en las áreas urbanas, atentando a su salud y bienestar. Estas campañas deben estar dirigidas a incentivar el uso del transporte público y de los vehículos privados de manera correcta y consciente de manejo, que harán que el nivel de contaminación disminuya. Finalmente hay que poner especial atención en la educación de los más pequeños, implementando la enseñanza de las políticas relativas al sistema de transporte, en los planes curriculares de las escuelas.

IX. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. **ANDALUZ WETHEICHER**, Carlos (2011(E, R, & JM, 1998), “*Manual de Derecho Ambiental*”, primera Edición, Lima: Editorial Iustitia.
2. **BASOMBRÍO IGLESIAS**, Carlos. (2005). “*Reflexiones Sobre La Experiencia De Activistas E Intelectuales De Sociedad Civil En La Función Pública*”. LIMA: Instituto De Estudios Peruanos.
3. **BERNAL GARCIA**, Manuel (2011) “*Normas De Protección Del Medio Ambiente*”, Lima: Jurista Editores.
4. **BRAÑES**, Raúl. (2000). “*Manual De Derecho Ambiental Mexicano*”. MEXICO: Fondo De Cultura Económica.
5. **CAFFERATTA**, Néstor A. (2004), “*Introducción al Derecho Ambiental*”, México, Instituto Nacional de Ecología.

6. **CARHUATOCTOSANDOVAL** Henry (2009) *“Guía de Derecho Ambiental”* Jurista Editores.
7. **CARRUITEROLECCA**, Francisco (2006). *“Derecho del Medio Ambiente”*, Lima: Editorial Estudio.
8. **CHANAMEORBE**, Raúl (2009). *“Diccionario de Términos y Conceptos”* Primera Edición, Editorial Rodhas.
9. **FONSECATAPIA**, Cesar A. (2010) *“Derecho Ambiental”*, Primera Edición, Editorial Adrus.
10. **FLORES, E. ; DOMÍNGUEZ, R. ; SÁNCHEZ, J. M.** 1998. Contaminación Acústica, España, jesusma@caymasa.es. [Consulta: 2013-08].
11. **SANTANDER MEJÍA, E.** (2002). *Instituciones de Derecho Ambiental*. Bogota: ECOE - Ediciones.

LEGISLACIÓN

- LEY GENERAL DEL AMBIENTE - LEY N° 28611
- LEY MARCO DEL SISTEMA NACIONAL DE GESTIÓN AMBIENTAL - LEY N° 28245
- REGLAMENTO DE LA LEY MARCO DEL SISTEMANACIONAL DE GESTIÓN AMBIENTAL-DECRETO SUPREMO No 008 - 2005 - PCM
- LEY DE CREACIÓN, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE-DECRETO LEGISLATIVO No 1013
- Decreto Supremo N° 085-2003-PCM (30/Oct/03) "Aprueban el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido"

INFOGRAFÍA

- ✓ DOMÍNGUEZ RODIÑO, Eloy Flores y SÁNCHEZ GONZÁLEZ Jesús María (2013-10-02) http://www.sorolls.org/docs/CA_monografias.htm. [Consulta: 2013-10].
- ✓ FLORES, E. ; DOMÍNGUEZ, R. ; SÁNCHEZ, J. M. 1998. Contaminación Acústica, España, jesusma@caymasa.es. [Consulta: 2013-11].
- ✓ WIKIPEDIA http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_privado. [Consulta: 2013-10].
- ✓ <http://www1.ceit.es/Asignaturas/Ecologia/Hipertexto/10CAtm1/320CoSon.htm>. [Consulta: 2013-10].
- ✓ <http://www.todoelderecho.com/Apuntes/Ambiental/Apuntes/CONTAMINACION%20SONORA.htm>. [Consulta: 2013-11].
- ✓ http://ruido_peru.pe.tripod.com/ [Consulta: 2013-12].
- ✓ <http://www.conam.gob.pe/modulos/home/queeselconam.asp> [Consulta: 2013-12].
- ✓ MINISTERIO DEL AMBIENTE. (s.f.). Recuperado el 12 de 04 de 2014, de www.minam.gob.pe.