



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

Bonos Ecoambientales como mecanismo para la disminución de la
contaminación del aire causada por las empresas de transporte terrestre de
Trujillo

TESIS PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO (A)

AUTORES:

DEYBY ALEXANDER CUENCA SILVA

DANITZA YURI LEÓN ZUTA

ASESOR:

DR. HOMERO PRACEDES JONDEC BRIONES

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

DERECHOS FUNDAMENTALES

TRUJILLO-PERÚ

2018

PÁGINA DEL JURADO


.....
VANIA LORENA VERGARA LAU
PRESIDENTE


.....
JULIO SEGURA REQUENA
SECRETARIO


.....
HOMERO JONDEG BRIONES
VOCAL

DEDICATORIA

Este objetivo logrado es dedicado para mis padres por su apoyo constante e incondicional, así mismo para mis tíos Anitza, Renzo y Carlos por siempre darme buenos consejos para mi vida personal y profesional, además a todos mis amigos y familiares que me ayudaron a lograr esta meta.

Danitza León

El presente trabajo, es dedicado:

A Dios, por haberme permitido nacer en un hogar tan bendecido...

A mis padres por siempre estar ahí para mí, a pesar de las canas que les saco...

Así como esa familia consanguínea destinada, como la familia no consanguínea y optada...

Deyby Cuenca

AGRADECIMIENTOS

Se agradece al Órgano de Evaluación y Fiscalización Ambiental, a la Municipalidad Provincial de Trujillo y al Ministerio Público del Ambiente, por habernos brindado información necesaria para la presente investigación.

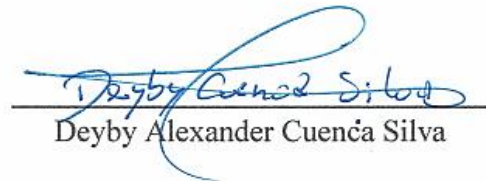
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo DEYBY ALEXANDER CUENCA SILVA con Documento nacional de identidad N° 71510245 a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Derecho - Escuela de Derecho, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

Así mismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis son auténticos y veraces.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Trujillo, Diciembre 2018



Deyby Alexander Cuenca Silva


DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo DANITZA YURI LEON ZUTA con Documento nacional de identidad N° 48477276 a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Derecho - Escuela de Derecho, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

Así mismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis son auténticos y veraces.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Trujillo, Diciembre 2018



Danitza Yuri Leon Zuta

PRESENTACIÓN

SEÑORES MIEMBROS DEL JURADO:

Presente:

DEYBY ALEXANDER CUENCA SILVA y DANITZA YURI LEON ZUTA, bachilleres en Derecho de esta universidad, dando cumplimiento a las exigencias establecidas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Derecho de la Universidad César Vallejo, tenemos el Agrado de dirigirnos a ustedes para presentar la siguiente investigación titulada **BONOS ECOAMBIENTALES COMO MECANISMO PARA LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE CAUSADA POR LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE TRUJILLO**, con el propósito de optar por el título profesional de Abogado(a).

Deseando que la presente tesis cumpla con las expectativas académicas y reúna los méritos suficientes para su aprobación, ponemos a vuestra disposición la misma y agradecemos de ante mano la atención que le brinde al presente trabajo, aprovechando la oportunidad para expresar a ustedes las muestras de consideración y estima.

Trujillo, Diciembre del 2018

Los autores

INDICE

PÁGINA DEL JURADO	I
DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTOS	III
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD	IV
PRESENTACIÓN	VI
RESUMEN	VIII
ABSTRACT	IX
1. INTRODUCCION	10
1.1. REALIDAD PROBLEMÁTICA.....	10
1.2. TRABAJOS PREVIOS	11
1.3. TEORIAS RELACIONADAS AL TEMA	13
1.4. FORMULACION DEL PROBLEMA.....	30
1.5. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO	30
1.6. HIPOTESIS	31
1.7. OBJETIVOS	31
2. MÉTODO	32
2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	32
2.2. VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	32
2.3. POBLACION Y MUESTRA.....	33
2.4. TECNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCION DE DATOS, VALIDEZ Y CONFIABILIDAD..	33
2.5. METODOS DE ANALISIS DE DATOS	33
2.6. ASPECTOS ETICOS.....	34
3. RESULTADOS	34
4. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	39
CONCLUSIONES	42
PROPUESTA LEGISLATIVA	43
ANEXOS	44
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	57

RESUMEN

Es lamentable que en el siglo XXI, no hay preocupación por nuestro planeta, aun cuando nuestras acciones e intereses se estén contraponiendo a nuestra propia salud, esto es un problema social mundial del cual nosotros no quisimos ser parte, por lo que nos fue necesario buscar información sobre el estándar de calidad del aire en la ciudad de Trujillo, no obstante, ninguna de las entidades públicas, como privadas contaban con esta información, a medida que se investigaba, se descubrió que la contaminación generada por la quema de combustible es la segunda más perjudicial al nivel nacional, según la INEI (2017); no obstante, las autoridades y especialistas en este campo, no han podido mejorar la calidad de su propia ciudad, puesto que se encuentran limitados por la política ambiental nacional actual, la cual por su condicionada protección y uso no son eficientes. Por lo meritado anteriormente este trabajo trae consigo una factible solución, en forma de una política ambiental nacional, que podría mejorar la calidad del aire, salud y para que el Estado cumpla con su fin supremo, defendiendo a la persona humana, conservando el medio ambiente sano, limpio y equilibrado sin perjudicar la economía en el país.

Palabras claves: Contaminación del aire, bonos ecoambientales, transporte terrestre.

ABSTRACT

It is unfortunate that in the 21st century, there is no concern for our planet, even when our actions and interests are being opposed to our own health, this is a global social problem that we did not want to be part of, so it was necessary to look for information on the air quality standard in the city of Trujillo, however, none of the public entities, such as private entities, had this information, as it was investigated, it was discovered that the pollution generated by the burning of fuel is the second more damaging at the national level, according to the INEI (2017); nevertheless, the authorities and specialists in this field have not been able to improve the quality of their own city, since they are limited by the current national environmental policy, which due to its conditioned protection and use are not efficient. Therefore, this work brings with it a feasible solution, in the form of a national environmental policy, which could improve air quality, health and so that the State can fulfill its supreme purpose, defending the human person, conserving the environment healthy, clean and balanced without harming the economy in the country.

Keywords: air pollution, eco-environmental bonds, ground transportation.

1. INTRODUCCION

1.1. REALIDAD PROBLEMÁTICA

En la actualidad la contaminación ambiental, es un conflicto social que nos agobia a toda la población del mundo, es así que el Papa Francisco (2015) en su encíclica Laudato si' precisa que la exposición de los contaminantes en la atmósfera producen una serie de males a la salud, una de las formas de contaminación es la producida por el transporte; el Departamento de la Libertad es el segundo departamento con mayor nivel de contaminante en el aire según la INEI (2017) dado que la quema de combustible fósiles, solo es superado por el Departamento de Lima, teniendo 8.58 ppm de óxido de azufre, 160.30 ppm de óxido de nitrógeno y 6.59 ppm de metano; por otro lado INEI (2017) precisa que Trujillo, cuenta con 228 ppm de radiación ionizada, causada netamente por la contaminación por GEI; los cuales generan impactos negativos para el desarrollo equilibrado del ser humano, en ese sentido las Cumbre de los Pueblos (2018) sustenta que:

“Se ha podido determinar que el aire contaminado influye de forma directa en la función pulmonar para el proceso respiratorio; siendo un gran factor predisponente para los ataques cardíacos; o también enfermedades mortales como el cáncer pulmonar entre otras enfermedades producto del humo; como el EPOC.

Esto hace referencia a que con la constante exposición a la contaminación del aire se va deteriorando no solo la salud física sino también la salud mental de la población; más aún en aquellas personas que tienen predisposición genética. La culminación de estas capacidades termina reduciendo la memoria; así como también va generando problemas de coordinación y disminución del rendimiento físico”.

Por otro lado, Trujillo es una ciudad que no cuenta con muchas empresas industriales, pero si tiene un parque automotor antiguo y en constante crecimiento, ya que cada vez las empresas de transporte terrestre, adquieren más unidades vehiculares, lo que ha generado que sea una de las principales fuentes de

contaminación del aire a través de los residuos gaseosos que emiten estos vehículos, según la INEI (2017) el sector transporte es el segundo agente emisor de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono), por la quema de combustibles, colocándose por encima del sector industrial manufacturero y de construcción; por otro lado las Naciones Unidas, al interiorizar las consecuencias adversas que sufriría en un futuro la humanidad por la tendencia del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional de lucrar satisfaciendo las necesidades del mercado internacional, sin importar el afectar la resiliencia de la naturaleza (CARHUATOCTO SANDOVAL, H. - 2018), se vio obligado a tomar cartas en el asunto, es así que mediante el Protocolo de Kyoto se brindó como una posible solución de este problema, proponiendo así los bonos de carbono; según MANZUR, Y. et all. (2013) es una herramienta internacional de reducción de gases de efecto invernadero y por lo tanto del calentamiento global, el cual consiste en brindar un reconocimiento económico, como una auto sanción económica, cuando se exceda los límites máximos permisibles de contaminantes del aire.

La importancia en dar una solución a este problema ambiental radica en coadyuvar a que la naturaleza se equilibre de manera idónea, con lo que se contribuirá a que los recursos naturales se preserven y sean usados por la sociedad actual y futura a lo largo del tiempo.

La incorporación de los bonos ecoambientales en la normativa peruana, tiene como finalidad el minimizar la contaminación del aire, brindando incentivos económicos a las empresas de transporte terrestre, debido que en realidades nacionales similares a la nuestra se ha utilizado esta herramienta para la preservación del medio ambiente, ejemplo significativo de esto es el caso de Colombia.

1.2. TRABAJOS PREVIOS

- Saldaña Ramírez, Robinson (2016), en sus tesis titulada “Emisión de gases por el parque automotor y su repercusión en la contaminación del aire en la ciudad de Iquitos en el año 2015”, para obtener el grado de Título de Maestro en Ingeniería Química Ambiental en la Universidad Nacional de Trujillo, tuvo como objetivo principal: determinar la concentración de los gases CO y

CO₂ producido por el parque automotor y la repercusión en la contaminación del aire en la ciudad de Iquitos en el año 2015. Su conclusión fue:

- De acuerdo a normas nacionales como internacionales, se tiene que, todos los vehículos para que puedan circular libremente en un país deben cumplir con normas y reglas, de tal manera que tienen que cumplir con parámetros mínimos exigidos de emisión de gases como monóxido de carbono y dióxido de carbono.
 - El parque automotor de la ciudad de Iquitos, está siendo un factor de contaminación de nuestro ambiente, teniendo una creciente emisión de gases de escape de monóxido de carbono y dióxido de carbono.
- Manzur, Yessica y Alva, María Cristina (2013), en su tesis titulada “Bonos De Carbono: Una Oportunidad De Desarrollo Para El Perú”, para obtener el grado de Título de Licenciadas en Derecho en la Universidad Pontificia Universidad Católica del Perú, tuvieron como objetivo principal: acercar al lector al procedimiento por el cual se generan los Certificados de Reducción de Emisiones, sus implicancias medio ambientales, el funcionamiento del mercado creado por las transacciones de dichos bienes, su naturaleza jurídica, el tratamiento tributario aplicable a la venta de los mismos y los problemas que este mercado encuentra en nuestro país. Su conclusión fue:
 - Los CERs son certificados que corresponden a una tonelada de CO₂ emitidos como consecuencia de la implementación de un Proyecto MDL. Dichos CERs pueden ser comercializados por los desarrolladores del proyecto, ya sea en el mercado obligatorio o en el mercado voluntario, siendo una oportunidad de negocio y de desarrollo para el Perú.
 - Méndez, Raigoza, Mateo y Restrepo, Amarlies, Esteban (2013), en su tesis denominada “Los bonos de carbono y el impacto en la economía Colombiana” para obtener el grado Licenciados en Ingeniería Administrativa, en la Escuela de Ingeniería Antioquia, el cual tenía como objetivo principal: el analizar el potencial de Colombia para generar proyectos de reforestación y conservación de bosques naturales, la

producción y comercialización de los bonos de carbono se puede convertir en una actividad interesante para las regiones con la disponibilidad necesaria para realizarla. Su conclusión fue:

- Los Bonos de Carbono, han significado para algunos Departamentos de Colombia, una diversificadora de ingresos, dado que los Departamentos tales como Magdalena, Nariño, Cesar, Sucre, entre otros, han llegado a catalogar como actividad económica top, pues a generado ingresos de forma directa, por la realización de acciones correctas indirectas.

1.3. TEORIAS RELACIONADAS AL TEMA

1.3.1. Capítulo I: Bonos Ecoambientales

1.3.1.1. Bonos

Según el Ministerio de Economía y Finanzas del Perú (S/F), el Bono,

“Es un título que representa el derecho a percibir un flujo de pagos periódicos en un futuro a cambio de entregar, en el momento de su adquisición, una cantidad de dinero.

Dicho título puede ser emitido por un Estado, un gobierno local, un municipio o una empresa, con la finalidad de endeudarse. Al emitirlos se especifica el monto, la moneda, el plazo, el tipo de interés que devengarán (fija o variable), la fecha y las condiciones de su reembolso.” (Párr. 1 y 2.)

Es decir, el bono es un título valor, el cual encarna la acreencia de un pago en armadas, con condición a plazo y a una entrega de dinero; por otro lado también precisa que el bono, tiene de forma indisoluble un valor, el cual es denominado nominal, que debe estar correctamente expresado en un moneda, y un plazo para hacer efectivo el cobro del mismo, así como un interés que devenga de la espera del pago, también puede tener alguna condición de reembolso en caso de riesgo. En ese mismo pensamiento el agente facultado para emitir un bono ecoambiental, es el Estado, en cualquiera de sus expresiones o alguna persona jurídica.

Para, Hundskopf Exebio, O. (2010) el bono;

“... viene a ser un valor mobiliario de renta fija que representa una acreencia contra la empresa emisora.

De tal forma, la persona que adquiere el bono percibe pagos periódicos de intereses y cobra el valor nominal de éste dentro de las condiciones pactadas en el contrato de emisión, en principio, en la fecha de su vencimiento, distinto es el caso de la empresa emisora, la que, de inmediato, adquiere liquidez al momento de la colocación.” pág. 451.

De las palabras de Hundskopf, se puede extraer que quien emite el bono, se obliga a pagar una cantidad determinar, así como los intereses de este, todo según las condiciones que han sido pactadas entre las partes, además hace hincapié, que al momento del vencimiento del plazo brindado, el pago es del bruto y automático.

1.3.1.2. Principios Ambientales

Para CARHUATOCTO SANDOVAL (2018), los principios ambientales son:

“las normas primarias o básicas que permiten a la sociedad asegurarse mediante salvaguardas que el desarrollo económico no afecte negativamente el disfrute de los derechos a un ambiente sano y equilibrado, a la salud individual y colectiva, a la calidad de vida, a la propiedad individual y colectiva, a la identidad étnica y cultural, y al desarrollo sostenible” pág. 23

En síntesis podemos afirmar que los principios ambientales son los parámetros utilizados en el derecho ambiental, a fin de velar los derechos consagrados en la Constitución del Estado Peruano, como el derecho a

gozar de un medio ambiente sano y contar con suficientes recursos naturales para satisfacer nuestras necesidades sin que las generaciones futuras se vean afectados por el desarrollo económico, es decir ubica a las actividades económicas de forma que no deprede el medio ambiente.

1.3.1.2.1. Desarrollo sostenible

Para Sánchez (2015) los recursos naturales se representan como un numero finito, por tanto su uso no debe ser desmedido, dado que el uso sin conciencia generaría la deprivación y extinción de los recursos naturales, en razón a este criterio en 1987 a través de la Comisión de Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo, publicó el Informe Brundtland, el cual contempló por primera vez el término de desarrollo sostenible como solución a los diferentes cambios negativos que se estaban dando en el planeta, y su definición se plantea de la siguiente manera:

El Desarrollo Sostenibles es el “proceso de cambio en el cual la explotación de los recursos, la orientación de la evolución tecnológica y la modificación de las instituciones están acordes e incrementan el potencial actual y futuro para satisfacer las necesidades y aspiraciones humanas”. (Pág. 15)

Además para que este desarrollo sea considerado sostenible, Sanchez (2015) precisa que se deben cumplir con ciertas premisas:”

- Será necesario satisfacer las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras.
- El crecimiento económico debe asociarse a un crecimiento del capital productivo que no dañe al medio ambiente.
- Debe promoverse un cambio social y económico que favorezca niveles de consumo dentro de los límites ecológicos del planeta.

- La explotación de los ecosistemas debe ser racional, sin comprometer los sistemas naturales que sostienen al planeta.”
(Pág. 15)

Asimismo podemos afirmar que el Desarrollo Sostenible consta de tres vertientes: económica, social y ambiental, las cuales se encuentran entrelazadas por lo que si alguna de ellas faltara el objetivo final no se podría llevar a cabo. Por otro lado (Tribunal Constitucional, 2005) fundamento 36, la sostenibilidad se entiende como la relación entre los sistemas dinámicos de la economía humana y los sistemas ecológicos, en donde la vida humana puede prosperar y desarrollarse indefinidamente pero con ciertos límites, de forma que no se destruya el medio ecológico que sirve de sostenimiento de la vida. Por lo que a consecuencia del desarrollo sostenible, teóricamente la armonización entre el desarrollo de la actividad económica en todos sus aspectos y el medio ambiente, de esa forma la sociedad en común puede gozar de los elementos de la naturaleza (agua, suelo y aire) hoy en día y que estos elementos puedan seguir usándose de manera sostenible a lo largo del tiempo. Por lo que la protección medioambiental se considera necesaria para garantizar la sostenibilidad del crecimiento económico de los países (Martínez, 2017) (Pág. 164)

En ese mismo argumento Gómez (2014), sustenta que:

La concepción de desarrollo sostenible proviene de la idea optimista fundada en que, si la Actividad Económica es usada con raciocinio, se podría preservar los recursos naturales y de esa forma garantizar la sobrevivencia de nuestra especie; en ese sentido es necesario la elaboración e implementación de planteamientos de proyectos que se incorporen y coadyuven a la Evaluación Ambiental Estratégica.

Etimológicamente el término sostenibilidad se refiere a la garantía de continuidad en el tiempo de las características

estructurales y funcionales, de los valores y de los atributos, de aquello a lo que se refiere: sistema, recurso, actividad o proceso. En consecuencia el Desarrollo Sostenible podría definirse como un proceso de evolución económico-ambiental deseable, y capaz de mantenerse en el tiempo del sistema socio físico al que se refiere. (Pág. 95)

Por otro lado, Avellaneda (2013) entiende que el desarrollo sostenible se funda en la satisfacción de las necesidades de la sociedad en el cual se debe tener como lineamiento el consumo óptimo de los recursos naturales, entendiéndose que debe existir una razonabilidad en el consumo de los citados bienes, a fin de su no depredación. (Pág. 24)

1.3.1.2.2. Prevención

Sobre el principio de Prevención JORGE VINUALES (2017), menciona que:

“El principio de prevención exige un comportamiento diligente por parte de los Estados, exigiendo a estos a que no solo se limiten a reparar el daño causado al medio ambiente, sino que también adopten medidas de prevención de dicho daño y velen por su aplicación efectiva”. (pág. 78)

Por otro lado el Tribunal Constitucional Peruano, se ha manifestado incontables veces para precisar la importancia de este principio, tal es así que en la sentencia del pleno del Tribunal Constitucional del Perú N° 1206-2005-PA/TC, se precisa que: “Este principio garantiza que se tomen las medidas necesarias a fin de evitar que los daños al ambiente se generen o que, en caso se lleguen a producir, la afectación sea mínima. Es decir que, frente a un posible daño ambiental, se deben adoptar las medidas destinadas a prevenir afectaciones al ambiente. Y es que esta es una de las formas a través de las que se plantea preservar el derecho bajo análisis.”. (Fun. 6); así como

también en las sentencias de los plenos del Tribunal Constitucional del Perú N° 00004-2010-PI/TC (Fun. 16), etc.

Asimismo, el Artículo VI del Título Preliminar de La Ley General del Ambiente establece como definición del principio precautorio lo siguiente: “La gestión ambiental tiene como objetivos prioritarios prevenir, vigilar y evitar la degradación ambiental. Cuando no sea posible eliminar las causas que la generan, se adoptan las medidas de mitigación, recuperación, restauración o eventual compensación, que correspondan”.

En síntesis podemos afirmar que el Principio de Prevención, está orientado a que el Estado proteja los bienes ambientales de cualquier amenaza o peligro que pueda afectar su subsistencia o que esa afectación sea mínima, siendo así que se protege el medio en donde habitamos de un daño que en la actualidad es potencial.

1.3.1.3. Bonos Ecoambientales

1.3.1.3.1. Conceptualización

– Bonos verdes:

Para (Velasquez, 2017) los bonos de impacto social son una especie de agrupación público-privada que buscan obtener financiación privada para desarrollar programas gubernamentales de naturaleza social y preventiva dirigidos a personas o comunidades vulnerables o con necesidades puntuales, tales como la preservación de la calidad de aire. Dichos bonos son emitidos por la entidad gubernamental, con una determinada base de reglas que ayudarán a lograr un objetivo de interés público. (Pág. 175)

Por otro lado, el (Banco Mundial, 2017) menciona que:

“Los bonos verdes son una de las opciones de financiamiento disponible para las empresas privadas y las entidades públicas que

quieren respaldar inversiones en el clima y el medio ambiente”. (Párr. 1)

Méndez et al (2013) define a estos bonos como:

“Un mecanismo de descontaminación ambiental presentado en el Protocolo de Kyoto en 1997 con el fin de aportar soluciones que permitan reducir las emisiones contaminantes causantes del calentamiento global”. (Pág. 18)

Santos & Ferrera (2017) puntualizan que:

“Los bonos verdes son un tipo de bonos que sirven para financiar proyectos como la del transporte limpio, además una de las ventajas de estos bonos es que mejoran la imagen corporativa de las empresas u organismos que los emiten. De esta forma, este instrumento constituye una herramienta efectiva para generar conciencia y abrir el dialogo sobre problemáticas socio-ambientales”. (Pág. 44)

En ese mismo orden Park (2018) explica que:

“For purposes of issuing and investing in green bonds, there is no single legal definition. This is, in fact, by design. A standard green bond is distinguished from a standard bond by being “labeled” as green by the issuer—i.e., designated by the issuer as a bond whose principal objective is exclusively earmarked to finance "green" projects, assets, or business activities” [Para los fines de emitir e invertir en bonos verdes, no existe una definición legal única. Esto es, de hecho, por diseño. Un bono verde estándar se distingue de un bono estándar al ser "etiquetado" como verde por el emisor, es decir, designado por el emisor como un bono cuyo objetivo principal está destinado exclusivamente a financiar proyectos, activos o actividades comerciales "verdes"]. (Pág. 12)

- Ecoambiental: palabra compuesta conformada por el prefijo de eco, proveniente de la palabra ecosistema, la cual busca el desarrollo fundamental de los seres bióticos y abióticos; por otro lado, la palabra ambiental se derivada del concepto medio ambiente, el cual le

conforma varios factores de los cuales se debe resaltar los factores sociales y económicos, y tienen que estar en relación armoniosa con el ambiente.

- Bono Ecoambiental: es una compensación dineraria que reciben ciertos agentes económicos que han logrado realizar sus actividades económicas sin generar una externalidad negativa en el medio donde vivimos, además de contribuir con la preservación del medio ambiente y sobre todo de la calidad de aire en nuestro país.

Estos bonos se derivan del Protocolo de Kioto de 1997, en donde varios países compran bonos de carbono. Es decir, dan beneficios económicos a las empresas que certifiquen que dejaron de emitir determinadas cantidades de CO₂; de la misma manera CAFFERA, M. (2017) expresa que uno de los instrumentos para el control de la contaminación es el impuesto a la emisión, en el cual el legislador establece un monto a pagar, por la contaminación del aire causada, la cual es medida por tonelada. (pág. 68)

Por lo tanto es necesario implementar estos instrumentos ambientales como menciona Hernández et al (2016) debido a que el gas principal y el que más atención requiere en estudios medioambientales es la atmósfera, necesitando un control continuo de su calidad”.

Estos bonos se incorporarán en el Reglamento del Régimen de Incentivos de la OEFA, ya que a estos se les considera como un incentivo económico, la OEFA (2017) considera incentivo como:

“Los incentivos son beneficios que permiten a la autoridad ambiental fomentar en los administrados una producción limpia o la implementación de medidas o procesos destinados a prevenir y/o reducir en mayor medida impactos negativos en el ambiente. A través de la aplicación de incentivos se estimula, promueve y reconoce a los administrados que, por iniciativa propia, realicen actividades ambientalmente sostenibles que permitan prevenir o reducir la contaminación ambiental y la degradación de los recursos naturales,

en mayor medida a lo exigido en la normativa ambiental y en sus compromisos ambientales”. (Pág. 2)

1.3.1.3.2. Características

- Permutable: Los bonos ecoambientales deberán ser permutables, en el sentido que podrán ser vendidos por los administrados que cuenten con estos, a fin de generar dinamismo en su mercado, citada permutabilidad se dará en paquetes de 5 bonos ecoambientales, como mínimo; la única excepción a esta regla, son los bonos individuales que la administración puede brindar por causa de compra-venta y/o recompensa por logro ambiental.
- Valor nominal: El bono ecoambiental, por su propia naturaleza económica, tiene la necesidad de verse cuantificado, para ello, en nuestra propuesta este valor nominal sería equivalente a 2 UIT´s, esto equivaldría a S/.8,300.00 soles.
- Nacional: El ámbito de eficacia y validez del bono ecoambiental, está circunscrita a su existencia, permutabilidad y efectividad de cobro, dentro del territorio de la República de Perú.
- Exclusivo: Si bien, el bono ecoambiental puede ser permutado según las reglas de la oferta y demanda, el uso final dinerario, está orientado a utilizarse para fines filántropos o en protección del medio ambiente, bajo sanción pecuniaria con representación de una multa o incautación del patrimonio del infractor, y en ultima ratio el cierre definitivo del infractor.
- Bien Mueble: En consideración de su naturaleza, fin utópico de permutabilidad y representación en un certificado de bono ambiental, este tendría la característica de ser mueble.
- Inafectación Tributaria: Los bonos ecoambientales a pesar de ser permutables, de naturaleza corpórea mueble y ser principalmente de naturaleza económica, no estaría afecto a ningún gravamen o tributo, dado que su utilización bajo sanción, solo es filántropo.

1.3.1.3.3. Sujetos Intervinientes

- El Emisor de los Bonos Ecoambientales, es el Banco de la Nación, puesto que dentro del mercado verde, generado por la creación, uso y aplicación de los bonos anteriormente citados, sería el encargado de emitir los certificados de los bonos ecoambientales, los cuales son generados según capital orgánico designado.
- El Órgano Resolutor, sería en primera instancia la Dirección de Evaluación Ambiental (OEFA) y en segunda instancia la impartiría el Tribunal de Fiscalización Ambiental, los cuales tendrían como función el juzgar y resolver motivadamente la culpabilidad o no del sujeto infractor.
- El Inversor, es el sujeto que tiene la titularidad del derecho de propiedad respecto del bono ecoambiental, este puede ser por libre voluntad o por obligación en caso de sanción por la excesiva emisión de GEI.
- El Colocador, es el intermediario entre la emisora de los certificados valores y el público adquiriente. Los colocadores, serán autorizados por el órgano emisor, siendo este posible de autorizarse para efectuar dicha tarea
- El Infractor u obligado a adquirir bonos ecoambientales, son aquellos que mediante resolución motivada, emitida por el Órgano Resolutor, se determina que ha superado los estándares de contaminación del aire del mercado peruano de quema de combustibles fósiles.
- El Permutador, es el agente que cuenta con un paquete de bonos ecoambientales y los vende. Es decir se considerara permutador a aquel administrado que venda un paquete de bono ecoambientales, así como al órgano emisor en el caso de compra libre de los mimos.
- El Inspector y persecutor, será el agente encargado de realizar una revisión periódica a los administrados que podrían superar los

estándares de la contaminación del mercado peruano de quema de combustibles fósiles, Órgano Inspector, quien en el caso sería la Dirección de Supervisión Ambiental en Infraestructura y Servicios (OEFA), quien contaría con la ayuda de las Municipalidades Distritales, las que se encargarían de verificar el nivel de emisión de contaminantes como Organismo Persecutor sería el Dirección de Fiscalización y aplicación de Incentivos, quien sería el agente encargado de la persecución y búsqueda de sanción del infractor.

1.3.2. Capítulo II: Contaminación del Aire

1.3.2.1. Definición

Según la Cumbre de los Pueblos (2017), la contaminación del aire es un problema social el cual consiste en la alteración de los componentes de la atmosfera, dado que acumula ciertos gases, como por ejemplo, el dióxido de carbono el cual contribuye al efecto invernadero, y este ocasiona el calentamiento global, que nos afecta a todos los seres vivos que habitamos en el planeta, en el sentido que afectan a nuestra salud y también se produce una serie de cambios terrestres que poco a poco deterioran nuestra hábitat y nos deja sin recursos necesarios para poder vivir. (Párf. 1 y 2)

Por otro lado para Andaluz Westreicher, C. (2016):

“la masa de aire que rodea la Tierra y juega un papel crítico para mantener estable la temperatura de la superficie del planeta. El aire está compuesto de nitrógeno (78,09%), oxígeno (20,94%), así como por trazas de argón (0,93%) y dióxido de carbono (0,032). Resulta vital para la vida pues los humanos necesitamos en promedio 15 kilos de aire diariamente para respirar”. (Pág. 365)

Esto significaría que la contaminación del aire repercutiría de forma grave en la salud de los seres humanos, dado cuenta que tiene como

papel principal el brindarnos oxígenos y mantener estable la temperatura de todo el planeta.

Interempresas (2015) refiere que “la contaminación por partículas en suspensión es uno de los mayores problemas ambientales”. (Pág. 46), además el SEGAT (2016) alude que “el principal contaminante es el monóxido de carbono, cuyos índices más altos se producen a horas de mayor tránsito vehicular, especialmente de los diésel, cuyas emisiones son más tóxicas que los del polvo natural. Siendo así, que estos gases tóxicos entran en contacto con las partículas de la atmósfera, perjudicando de forma seria a la salud del hombre, animales y plantas. Los principales gases contaminantes son el NO, NO₂, CO, CO₂, SO y SO₂”. (Diapositiva 5 y 10)

De igual manera, Chávarry Rojas, H. (2014):

“Uno de los fenómenos que provocan la contaminación del aire son los gases emitidos por las unidades del parque automotor, así mismo indicó que el Perú está suscrito al Convenio de Viena y al Convenio de Montreal, ambos vinculados con el cuidado de la capa de ozono; así como al Protocolo de Kioto, el cual busca disminuir entre los años las emisiones de dióxido de carbono, óxido nitroso, metano y gases fluorados”. (Párr. 2y4)

Salinas (2013) considera a este tipo de contaminación:

“La contaminación atmosférica es un fenómeno que con el paso del tiempo ha venido causando cada vez más daños a la salud de las personas; ello debido a que este tipo de contaminación afecta severamente diversos lugares, de modo que éstos pueden ser inhabitables. Los daños y efectos que produce la contaminación en comento, se deben a la concentración de contaminantes en la atmósfera, mismos que se generan por emisión de gases, humos y partículas emitidos a causa de la actividad industrial y de transporte”. (Párraf. 1)

1.3.2.2. Causas

Andaluz Westreicher, C. (2016), considera que la contaminación ambiental es una crisis, la cual se debe a:

“a factores, como el acelerado incremento de la población humana, el crecimiento de las actividades económicas en respuesta a insostenibles patrones de producción y consumo, las inequidades y desbalances entre la población entre la población rica y pobre, la predominancia de asentamientos urbanos, entre otros” (Pág. 3)

Por otro la El Tribunal Constitucional Peruano (2001), hace mención en su STC N° 0018-2001-AI/TC, que:

“desde una perspectiva práctica, un ambiente puede ser afectado por alguna de estas cuatro actividades:

- a) Actividades molestas: Son las que generan incomodidad por los ruidos o vibraciones, así como por emanaciones de humos, gases, olores, nieblas o partículas en suspensión y otras sustancias.
- b) Actividades insalubres: Se generan cuando se vierten productos al ambiente que pueden resultar perjudiciales para la salud humana.
- c) Actividades nocivas: Se generan cuando se vierten productos al ambiente que afectan y ocasionan daños a la riqueza agrícola, forestal, pecuaria o piscícola.
- d) Actividades peligrosas: Son las que ocasionan riesgos graves a las personas o sus bienes debido a explosiones, combustiones o radiaciones.”

Además Quiróz et all (2015) menciona que en el Distrito de Trujillo atraviesa por una situación crítica derivado de la contaminación ambiental generada por el alto flujo vehicular debido a que un factor que contribuye a la contaminación del aire es la emisión de monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂) y de particulados (PM₁₀), vinculados al transporte vehicular, (tipo de combustible, antigüedad y

estado de las unidades). (Pág. 11 y 12). En consecuencia como aduce el INEI (2017) el incremento del parque automotor genera gran presión en la calidad del aire de las ciudades por los contaminantes que expulsan. (Pág. 497)

Averchenkov et all (2014) opinan lo siguiente:

“Rapid urbanisation and expansion of transport systems will likely comprise the largest source of future growth of GHG emissions in developing countries and transition economies. The transport sector has the highest projected growth rate of greenhouse gas emissions and currently accounts for 13% of global greenhouse gas emissions”. [La rápida urbanización y expansión de los sistemas de transporte probablemente constituirá la mayor fuente de crecimiento futuro de las emisiones de GEI en los países en desarrollo y las economías en transición. El sector del transporte tiene la tasa de crecimiento proyectada más alta de emisiones de gases de efecto invernadero y actualmente representa el 13% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero]. (Pág. 77)

Díaz (2015) comenta que:

“Durante los tres últimos decenios del siglo XX, las emisiones antropogénicas de compuestos químicos a la atmosfera han causado muchos problemas ambientales y de salud. Como por ejemplo el dióxido de azufre y el monóxido de carbono, los cuales son subproductos de la quema de combustibles fósiles, estos elementos están dentro de la lista de contaminantes atmosféricos clasificados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). (Pág. 73)

1.3.2.3. Consecuencias

Para Andaluz Westreicher, C. (2016),

“La contaminación atmosférica se produce cuando los seres humanos introducen directa o indirectamente en la atmósfera agentes físicos, químicos, biológicos o una combinación de estos, en cantidades que superan los límites máximos

permisibles, haciendo que las concentraciones de contaminantes superen los estándares de calidad ambiental, o porque permanecen por un tiempo suficiente para hacer que el aire adquiera características diferentes a las originales, resultando perjudiciales o nocivas para algún componente del ambiente, la salud humana o las propiedades.” (Pag. 365-366)

Para Chávarry Rojas, H. (2014):

“Algunos de los efectos dañinos en el cuerpo humano ocasionados por la contaminación del aire, los cuales pueden derivar en dolor de cabeza, estrés, fatiga, desmayos, enfermedades bronquiales, desarrollo mental deficiente, enfermedades en la sangre y cáncer”. (Párr. 3)

Asimismo, el INEI (2017) realizó una encuesta a los hogares peruanos cuya población considera que el aire se encuentra contaminado en su zona o barrio, el resultado en la región La Libertad dio de 89,7%. (Pág. 149)

Jorquera (2015) señala que las emisiones del transporte terrestre en grandes zonas urbanas contribuyen a la degradación de la calidad del aire a escala local y regional y debido a ello amenazan la salud de las personas, dañan ecosistemas e influyen el clima.

Prieto et all (2017) comenta que:

“Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los problemas ambientales como la contaminación atmosférica contribuyen a acentuar las desigualdades sociales en la salud, y a pesar de los esfuerzos por incrementar la calidad del aire en los países desarrollados, la polución del mismo sigue siendo un tema central de investigación con el objetivo de mejorar la salud pública de las poblaciones”. (Pág. 3)

1.3.2.4. Regulación

La Constitución Política del Estado Peruano de 1993, establece en su primer artículo que el fin supremo de la Sociedad y del Estado, es la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad, así como el Derecho a la Integridad contemplando al Derecho de la Salud, y de un Medio Ambiente limpio, del mismo modo establece en su artículo 67° que la Estado Peruano debe promover el uso sostenible de los recursos naturales.

Por otro lado la LEY GENERAL DEL AMBIENTE, en su artículo N° 113, numeral 2°, menciona que “son objetivos de la gestión ambiental en materia de calidad ambiental: a. Preservar, conservar, mejorar y restaurar, según corresponda, la calidad del aire.”

1.3.3. Capítulo III: Vinculo De Los Bonos Ecoambientales con la contaminación del aire

1.3.3.1. Procedimiento Para Su Utilización

1.3.3.1.1. Modo Y Forma De Uso

1.3.3.1.1.1. Financiamiento

1.3.3.1.1.1.1. Publico

- El Ministerio de Economía y Finanzas será el encargado de destinar un presupuesto a al Banco de la Nación para la emisión de los bonos.

1.3.3.1.1.1.2. Privado

- Cuando se comercialicen los bonos de manera dinámica dentro del mercado peruano, este generara cierto capital que será utilizado para seguir emitiendo más bonos.

1.3.3.1.1.2. Criterios

1.3.3.1.1.2.1.1. Objetivos

- Estándares de Calidad Ambiental, (ECA): Estos son los valores máximos permitidos dentro del territorio peruano, los mismos

que son dictados por el MINAN para contaminación del medio ambiente.

- Tipo Administrativo de Infracción, (TAI): Son los aquellos que en virtud del principio de Legalidad fijaran los supuestos de tipo en los cuales se deberán subsumir los hechos sancionables.

1.3.3.1.1.2.1.2. Subjetivos

- Reincidencia en la Comisión de Infracción (RCI): Es una circunstancia agravante, la cual será legítimamente aplicable cuando se incurra dos veces durante un año en algún TAI.

Para (OCAMPOS CANO & GARCIA CERRON) con respecto a la reincidencia alegan:

“En nuestro ordenamiento jurídico, como uno de los principios especiales de la potestad sancionadora de la Administración Pública, la reincidencia ha sido regulada a través del Literal c) del Artículo 230°.3 de la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG), el cual es un criterio para la graduación de las sanciones “la repetición o continuidad en la comisión de la infracción”. Además, para apreciar la reincidencia es necesario que previamente se configure una infracción y que esta haya sido sancionada mediante una resolución que agote la vía administrativa. Conforme a los Lineamientos, la reincidencia se configura cuando se comete una nueva infracción, cuyo supuesto de hecho del tipo infractor es el mismo que el de la infracción anterior. En relación a esta definición, se analizará la naturaleza de la reincidencia como agravante de la sanción y su alcance. (Pág. 278)

- Habitualidad en la comisión de la Infracción (HCI): Esta circunstancia agravante tendrá legítima aplicabilidad cuando se

incurra en alguna TAI, tres veces durante el periodo de cinco años.

1.3.3.1.1.2.1.3. Económicos

- Capacidad Económica del Infractor (CEI): Es una Institución extraída del derecho Tributario, el cual permitiría al Órgano Resolutor fallar de forma justa y equitativa.

1.4. FORMULACION DEL PROBLEMA

¿Cómo los bonos ecoambientales disminuirán la contaminación del aire provocada por las empresas de transporte de Trujillo?

1.5. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

La necesidad de la preservación de un medio ambiente limpio y equilibrado, es un menester de la comunidad mundial, puesto que es un atolladero que repercute con todos los ciudadanos del mundo, dado que solo contamos con un solo medio ambiente y una misma reserva finita de recursos naturales, los mismos que se están viendo comprometidos de forma negativa. Distintos organismos internacionales a lo largo de la historia han procurado defender el medio ambiente, por lo que Aviñó B. (2014) expresa que el medio ambiente “ha sido objeto de descripción a través de la normativa comunitaria, como consecuencia del desarrollo de principios” como es el que “quien contamina paga” (pág. 26), asimismo en el año 2012 se venció el periodo de vigencia de uno de las soluciones brindadas por la ONU, mediante el protocolo de Kyoto, el cual estaba dirigido a mitigar el daño provocado por el mercado de carbono, no obstante la Unión Europea persiste en prolongar la existencia de los Bonos de Carbono, por nuestra parte, en el Perú, como país proveedor de la Unión Europea, percibe y ha percibido estos incentivos económicos, sin embargo no replica este mecanismo de ninguna forma, desamparando a nuestro medio ambiente, por procurar dinamismo económico. Por otro lado, es importante hacer denotar que el sector económico de transportes, resulta ser el que emita la mayor cantidad de GEI, no obstante estos no se ven obligados a reducir de una forma eficiente su nivel de contaminación, ni han generado un mecanismo para que repare el daño ambiental del aire que causa. La importancia de esta investigación radica en el evidente

deterioro ambiental causado por los gases de efecto invernadero. Además este proyecto traerá consigo la concientización de la población en general y con un mayor énfasis a las empresas de transportes de la ciudad de Trujillo, así mismo, generar un mecanismo de beneficio económico a las empresas de transportes de nuestra localidad. Los beneficiarios del presente proyecto de investigación en sentido general serán los ciudadanos, dado que contarán con un medio ambiente menos contaminado, por otro lado, la investigación trae consigo un beneficio económico extraordinario dirigido para aquellas empresas que contribuyan con la disminución de los GEI. Por último, A través de nuestra propuesta legislativa contribuiremos a la disminución de la contaminación del aire mediante estos incentivos económicos.

1.6. HIPOTESIS

Al incorporar los bonos ecoambientales a nuestra legislación nacional, estos podrían incentivar a las empresas de Transporte del distrito de Trujillo, adopten medidas que sean compatibles con el medio ambiente, y en el presente caso con la calidad del aire en Trujillo.

1.7. OBJETIVOS

1.7.1. OBJETIVO GENERAL

- Determinar cómo los bonos ecoambientales disminuirán la contaminación del aire, provocada por las empresas de transporte terrestre de la ciudad de Trujillo.

1.7.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Estudiar la contaminación ambiental, así como sus causas y consecuencias de esta, a través de especialistas.
- Analizar los bonos de carbono a través de la doctrina.
- Realizar una propuesta legislativa de la aplicabilidad de los bonos ecoambientales en el Perú, en análisis del derecho comparado y nuestra realidad.

2. MÉTODO

2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

- Diseño no Experimental-Transversal

2.2. VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

- Bonos Ecoambientales: variable independiente
- Contaminación del aire: variable dependiente

2.2.1. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES:

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES				
VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES	ESCALAS DE MEDICIÓN
BONOS ECOAMBIENTALES	Según MANZUR, Y et. All. (2013) es una herramienta internacional de reducción de gases de efecto invernadero y por ende del calentamiento global.	Legislacion comparada.	<ul style="list-style-type: none"> - Colombia - Chile - España 	RAZÓN
		Doctrina	<ul style="list-style-type: none"> - Teoria de los bonos de carbonos - Protocolo de Kyoto - Desarrollo Sostenible 	
CONTAMINACIÓN DEL AIRE	Las emisiones de los automoviles, los compuestos quimicos de las fabricas, el polvo, el polen y las esporas de moho pueden estar suspendidas como particulas.	Entrevistas con especialistas	Guia de entrevista	RAZÓN
		Doctrina	<ul style="list-style-type: none"> - Limites Maximo Permisibles -Principios Ambientales 	

			reconocidos por TC - Derecho a un ambiente sano y equilibrado -Desarrollo Sostenible	
--	--	--	--	--

2.3. POBLACION Y MUESTRA

- Serán objeto de estudio cuatro autoridades, las cuales serán entrevistados, en un primer lugar al especialista de la OEFA, así como también el Analista Técnico de Monitoreo de Aire de la MPT y sumado a ello dos Fiscales Penales Ambientales de Trujillo.

2.4. TECNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCION DE DATOS, VALIDEZ Y CONFIABILIDAD

- Técnicas:
 - ❖ Entrevista a especialistas en el tema:
 - ❖ Funcionario de la Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA)
 - ❖ Analista Técnico de Monitoreo de Aire de la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT).
 - ❖ Fiscal Provincial Penal Ambiental.
 - ❖ Fiscal Adjunto Penal Ambiental.
 - ❖ Fichaje Bibliográfico mediante APA
- Instrumentos:
 - ❖ Guía de entrevista

2.5. METODOS DE ANALISIS DE DATOS

- Deductivo: En primer lugar para poder centrarnos en la investigación se ha explorado distintos libros, artículos y revistas sobre los temas de interés para la

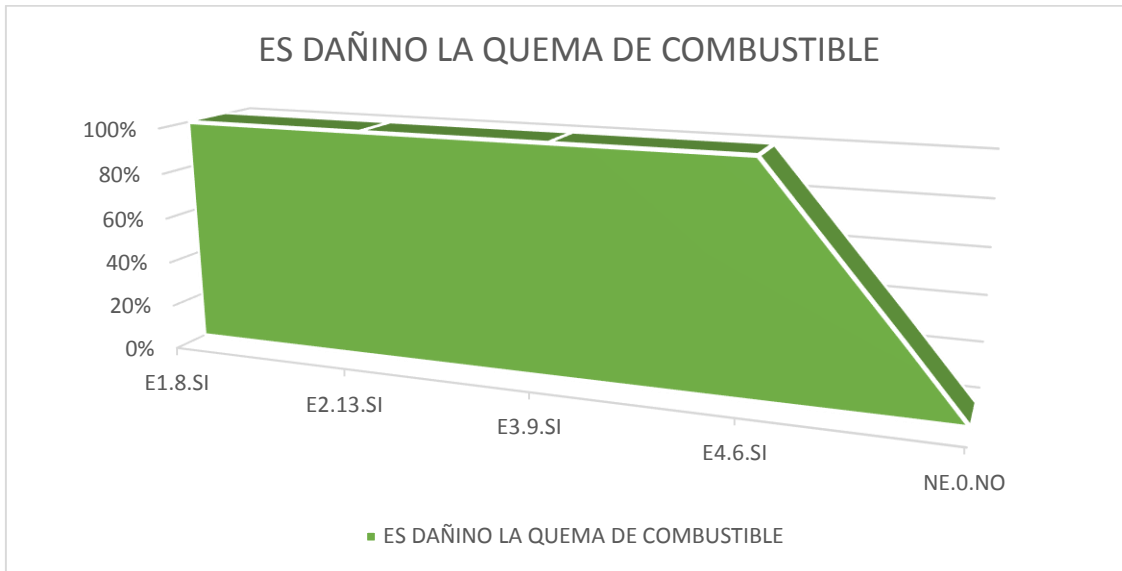
presente investigación; en segundo lugar, se procedió a elaborar las preguntas para las entrevistas; posteriormente, se efectuó la entrevista mediante el uso de la grabadora, para la obtención de los datos. En tercer lugar se procedió hacer un cuadro en el cual se agruparon las respuestas de cada uno de los entrevistados sobre la base de la pregunta efectuada.

2.6. ASPECTOS ETICOS

El presente trabajo es basado en información real, con la ayuda de fuentes físicas y virtuales fiables, citando mediante APA, reconociendo la autoría y elaborando un trabajo en base de la originalidad, reservando la identidad de los entrevistados y la fiabilidad exacta de la información que brinden.

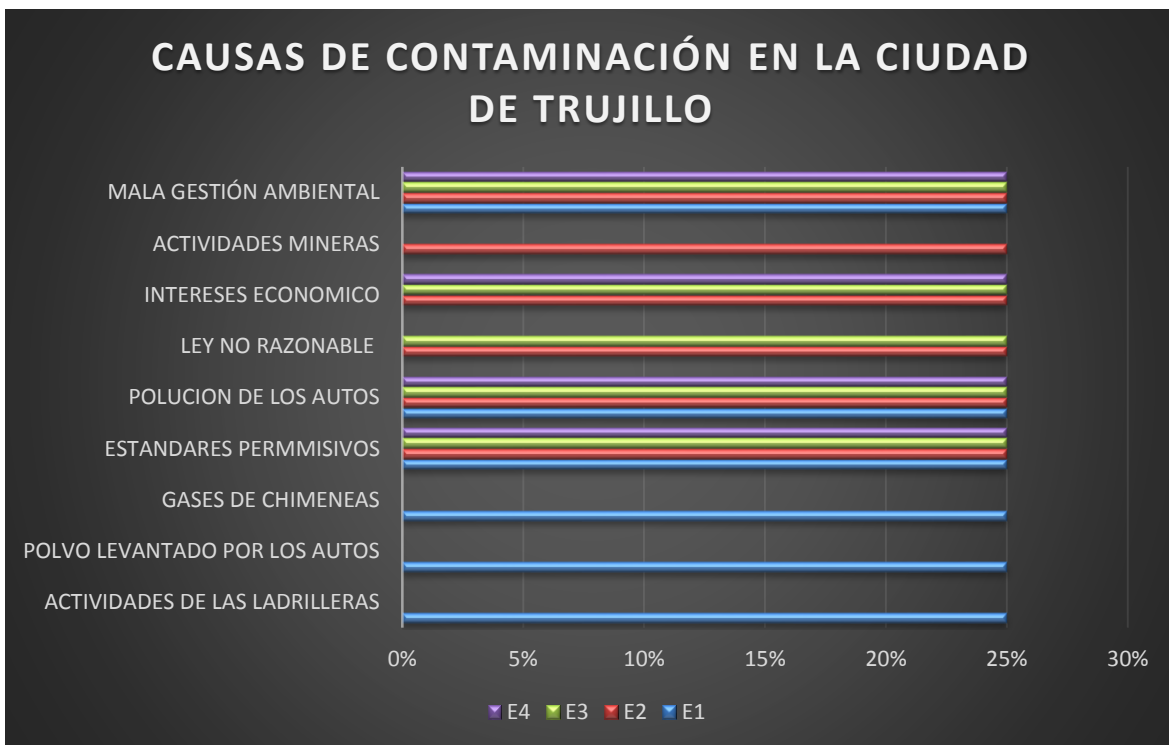
3. RESULTADOS

RESULTADO N° 01: Al estudiar la contaminación ambiental y sus principales causas y consecuencias a través de especialistas, hemos logrado determinar que si existe contaminación del aire en la ciudad de Trujillo; no obstante, esta es difícil de poder medir dado cuenta que hasta fines de Octubre del 2018 ningún Órgano y/o Organismo nacional ni ONG's había tomado importancia a las externalidades negativas que causaban el parque automotor de esta ciudad; a pesar que, tanto como funcionarios públicos pertenecientes a la Municipalidad Provincial de Trujillo, Ministerio Público de la Libertad, y la OEFA-Trujillo, consideran que si influye de una forma negativa los gases emitidos por la quema de combustibles fósiles, tal como se detalla en el siguiente gráfico:



Todos los especialistas en materia ambiental con un promedio de 9 años de experiencia laboral consideran que la quema de combustible realizada en Trujillo es dañina.

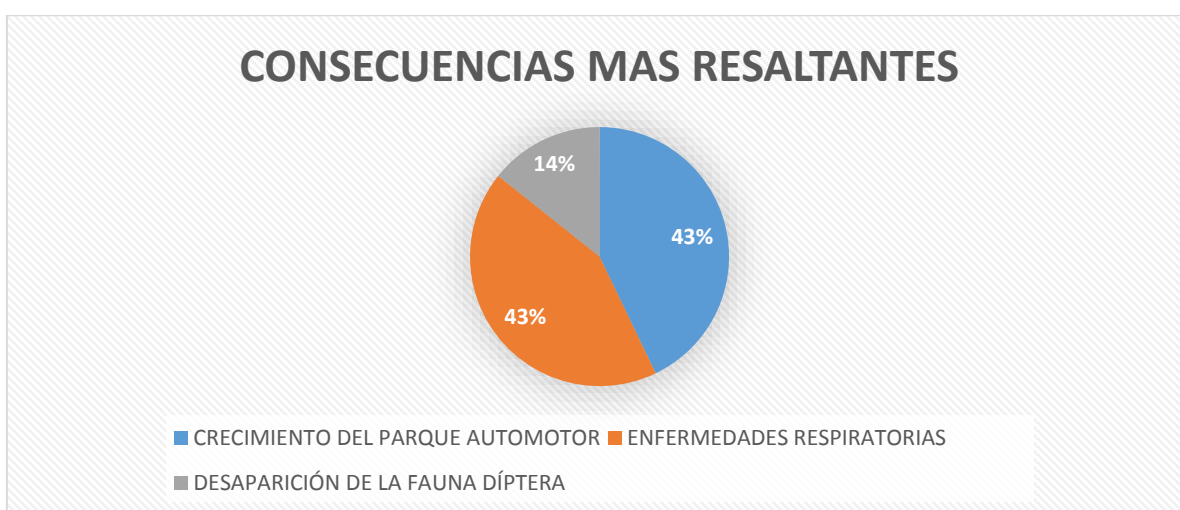
Por otro lado, cuando se les interrogó sobre las causas de la contaminación del aire en la ciudad de Trujillo, los especialistas expresaron lo siguiente:



La contaminación en la ciudad de Trujillo, es provocada principalmente por la **Mala Gestión Ambiental** la cual genera que los **Estándares** sean excesivamente **permisibles** lo que

innegablemente permite que la **polución vehicular** dañe constantemente nuestra calidad del aire; por otro lado, brindan un 75% de influencia al **interés económico** a generado por el sector transporte en dar un servicio, barato para poder generar una mayor cantidad de ingresos, finalmente expresaron que en un 25% la también son altos contaminantes las **Actividades de las Ladrilleras, el polvo que levantan los automóviles al transcurrir por la ciudad, las actividades mineras y los gases generados por las chimeneas de la ciudad.**

Asimismo los entrevistados consideran que las principales consecuencias de la contaminación del aire en la ciudad de Trujillo, se dividen en las siguientes:



Las consecuencias expresadas por los entrevistados se dividen en tres, la primera es el crecimiento incontrolado del parque automotor, la segunda es las enfermedades respiratorias que son causadas por la polución vehicular, y la tercera es la desaparición de la fauna Díptera; las dos primeras, tienen una propician similar del 43% y la tercera del 14%.

RESULTADO N° 02: Al revisar los bonos de carbono a través de la doctrina hemos encontrado que se origina en el Protocolo de Kyoto de 1997; además, Velásquez (2017) menciona que los bonos verdes son un programa de naturaleza gubernamental con una naturaleza altamente altruista los cuales deben ser usados de una forma y modo prescrito en una norma (175 pág.); asimismo, el Banco Mundial (2017) refiere que los bonos verdes se encuentran destinados para fines climáticos y del medio ambiente (parf. 1).

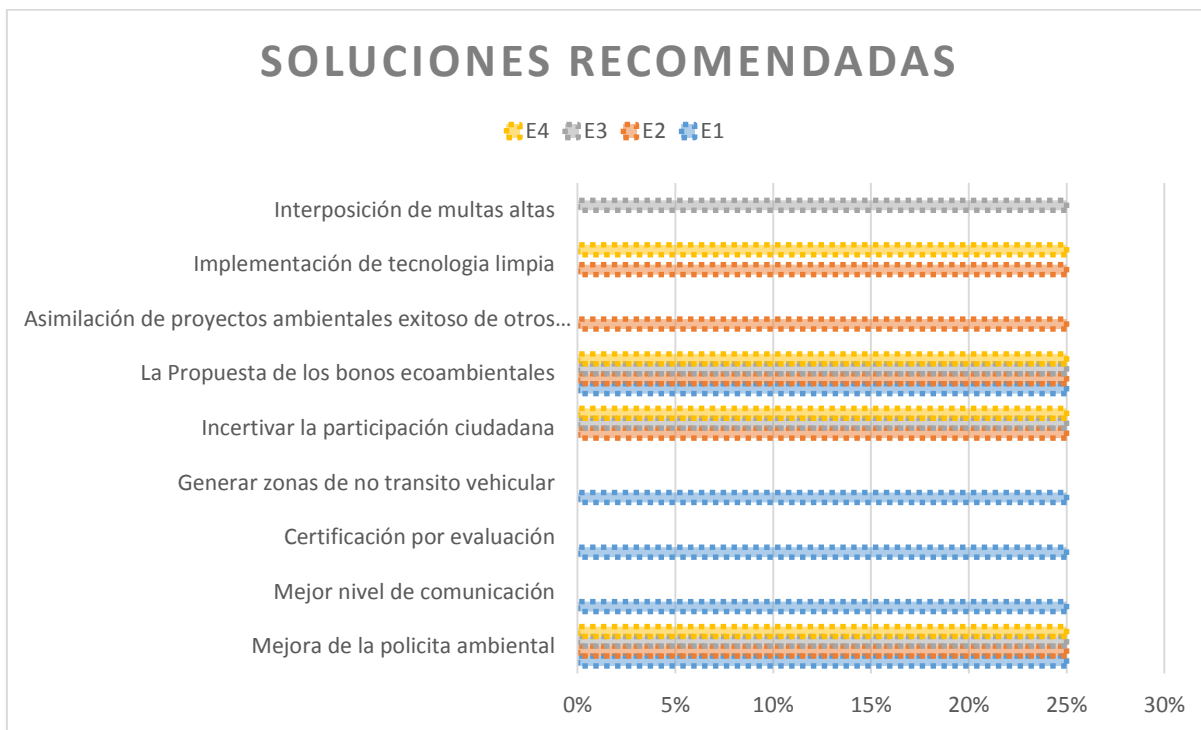
En ese sentido, podemos concluir que el Bono Ecoambiental es una compensación dineraria que reciben ciertos agentes económicos que han logrado realizar sus actividades económicas

sin generar una externalidad negativa en el medio donde vivimos; además, este instrumento contribuye con la preservación del medio ambiente y de la calidad de aire en nuestro país.

RESULTADO N° 03: Al observar el criterio de especialistas se tiene que el 100% considera que los bonos ecoambientales son viables y en el presente trabajo de investigación se tiene como objetivo el realizar una propuesta legislativa para la aplicabilidad de los bonos ecoambientales en el Perú sobre la base del análisis del derecho comparado y nuestra realidad actual.

En ese sentido, es importante el aporte de Meléndez (2013), pues precisa que los bonos verdes representan en más de 5 regiones de Colombia, el negocio perfecto, en el entendido que estos son implementados por el gobierno generando un neo mercado el cual fluye en base de bonos generados a partir de una acción económica limpia, es decir, potencia las actividades económicas ordinarias cuando estas deciden proteger al medio ambiente.

RESULTADO N° 04: En el entendido de que se tiene como objetivo principal el determinar cómo los bonos ecoambientales disminuirán la contaminación del aire provocada por las trece empresas de transporte terrestre de la ciudad de Trujillo; al respecto, los especialistas expresaron como la principal solución es la mejora de la política ambiental y que los bonos ecoambientales serían la medida legal más viable en este momento para disminuir la contaminación del medio ambiente.



Los especialistas entrevistados, recomiendan como solución al problema de la contaminación del aire en la ciudad de Trujillo la **mejora de la política ambiental** y la **implementación de la propuesta de los bonos ecoambientales** como las más viables soluciones; por otro lado, el 75% de los entrevistados expresan que una solución viable podría ser la **mejora en la participación de los ciudadanos**; asimismo, la mitad de los especialistas precisan que la **implementación de la tecnología limpia** en la ciudad de Trujillo mejoraría su calidad del aire. Finalmente, también mencionaron posibles soluciones como: **la mejora de comunicación entre los órganos del estado** (25% de aprobación según los entrevistados), la emisión de **certificados posteriores a una evaluación** (25% de aprobación según los entrevistados), **la creación de zonas de no tránsito vehicular** (25% de aprobación según los entrevistados), **implementación de proyectos realizados en otros países y/o ciudades** (25% de aprobación según los entrevistados), y la **interposición de multas altas** (25% de aprobación según los entrevistados).

4. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Discusión N° 01: La utilidad del estudiar la contaminación ambiental y sus principales causas y consecuencias a través de especialistas dentro de la investigación es el conocer si existe o no contaminación en la ciudad de Trujillo. Esto es sumamente relevante para poder determinar si la incorporación de los bonos ecoambientales a nuestra legislación nacional incentivarán a las empresas de transporte del distrito de Trujillo a que adopten medidas que sean compatibles con el medio ambiente y en especial con la calidad del aire en Trujillo; para ello hemos contado con la ayuda de entrevistados los cuales sumados a los datos del Informe Anual del 2017 de la INEI se ha logrado determinar la existencia de contaminación del aire en la ciudad de Trujillo porque esta tiene como segunda causa principal el daño producido por los gases emitidos en la quema de combustibles y de la falta de una buena política ambiental; asimismo, este hecho hace que las personas contraigan enfermedades respiratorias que no son susceptibles de mejora debido a que el parque automotor no es limitado, sino que cada vez crece más.

Discusión N° 02: La necesidad de revisar los bonos de carbono a través de la doctrina radica en obtener conocimiento de los mismos a fin de incorporarlos en la legislación nacional para que incentiven a las empresas de transporte del distrito de Trujillo a que adopten medidas que sean compatibles con el medio ambiente, y en especial con la calidad del aire en Trujillo. Respecto a esto, Manzur (2013) habla que la utilidad de estos bonos radica en cambiar el derecho de contaminar, gravado por ley y medido en toneladas; en esa misma línea de pensamiento, hemos llegado a definir a los bonos ecoambientales como una compensación dineraria que reciben ciertos agentes económicos que han logrado realizar sus actividades económicas sin generar una externalidad negativa en el medio donde vivimos. Además, los bonos de ecoambientales contribuyen con la preservación del medio ambiente y, en especial, de la calidad de aire en nuestro país; por lo que, es meritorio aclarar que el significado implícito del término Ecoambiental el cual se debe entender como un adjetivo calificativo que acompaña a otro término y busca el desarrollo de los seres bióticos y abióticos sin dejar de lado los factores sociales y económicos.

Discusión N° 03: El fin de este trabajo de investigación es poder realizar una mejora en la calidad del aire brindando una solución real y viable frente a una necesidad latente de nuestra sociedad; es por eso que, resulta necesario realizar una propuesta legislativa para la aplicabilidad de los bonos ecoambientales en el Perú, pues según reporta INEI (2017) los gases emitidos por la quema de combustibles fósiles son la segunda actividad comercial que más agobia a nuestro país. Por otro lado, los especialistas entrevistados recomiendan como solución al problema de la contaminación del aire en la ciudad de Trujillo la mejora de la política ambiental nacional mediante la implementación de la propuesta de los bonos ecoambientales usando la mera conexión de referencias de estas nociones de solución proporcionada por los entrevistados; siendo así, podemos advertir que la implementación de los bonos ecoambientales en nuestro marco legal ingresaría como una política ambiental nacional donde su viabilidad y aplicación estará supeditada a que sea obligatoria tanto para las empresas del transporte público y del privado. La imperatividad de esta medida encuentra en su fundamento en la falta de cultura ambiental en la ciudad de Trujillo.

Discusión N° 04: La doctrina nacional e internacional coinciden en que todo acto en el cual se encuentre inmerso bienes ambientales y estos puedan estar en riesgo se debe aplicar el principio precautorio el cual busca prevenir cualquier probabilidad de daño ambiental, aun cuando no exista una base científica cierta; por otro lado, todos los especialistas entrevistados han reafirmado lo expresado en relación a que los bonos ecoambientales son una herramienta que se acoplaría a los incentivos de la OEFA, porque tienen todo el potencial para disminuir la contaminación del aire provocada por las empresas de transporte terrestre de la ciudad de Trujillo. En ese sentido, consideramos que es notablemente prudente aplicar esta iniciativa, pues los empresarios inician un negocio con fines lucrativos y encuentran una medida que les genera perjuicio por contaminar en exceso y no cuidar los bienes ambientales, les obligara a parar con esa práctica a fin de evitar pérdidas económicas y serán incentivados a favor de una práctica de disminución de la contaminación por el beneficio económico que representan los bonos ecoambientales.

Uno de los puntos más importantes dentro de la propuesta de los bonos ecoambientales, es que estos tendrán sustento económico orgánico ya que se encontraría dentro de los incentivos de la OEFA para poder iniciar el mercado; además, los bonos ecoambientales serán

autosustentables en la medida que sean transferidos y generen una nueva oferta y demanda que enriquezcan el programa, a las empresas que participen de él y al medio ambiente, por el fin altruista colocado en él.

CONCLUSIONES

1. Se ha logrado determinar que existe contaminación del aire en la ciudad de Trujillo la cual es producida por los gases emitidos en la quema de combustibles y por la falta de una buena política ambiental; es esta situación, la que motiva a que las personas contraigan enfermedades respiratorias que no son susceptible de mejora debido a que no se toman medidas de represión de dichas conductas contaminantes y a que el parque automotor cada vez crece más.
2. Se ha definido al termino Ecoambiental como un adjetivo calificativo que acompaña a otro termino que busque el desarrollo de los seres bióticos y abióticos sin dejar de lado los factores sociales y económicos.
3. Se ha llegado advertir que la implementación de los bonos ecoambientales en nuestro marco legal ingresaría como una política ambiental nacional y que su viabilidad y aplicación estará supeditada a que sea obligatoria.
4. Los bonos ecoambientales se encontrarían sustentados económicamente en plaza orgánica, ya que estará dentro de los incentivos de la OEFA los cuales ayudaran a iniciar el un nuevo mercado; además, los bonos ecoambientales serán autosustentables en la medida que sean transferidos y generen oferta y demanda.
5. La incorporación de los Bonos Ecoambientales en nuestra legislación nacional si reducirá notablemente la contaminación del aire no solo de la ciudad de Trujillo, sino de los alrededores en donde sea ajustado esta medida.

PROPUESTA LEGISLATIVA

Nuestra propuesta legislativa radica en la modificación de múltiples leyes, pues para el funcionamiento de esta nueva figura se necesitaran a las siguientes modificatorias:

1.- Para la emisión de los Bonos Ecoambientales, se tendría que modificar las funciones del Banco de la Nación, a fin de que este pueda emitir certificados de bonos ecoambientales, es decir se tendría que incorporar un numeral más a la ley 16000.

2.- Brindar la facultad de jurisdicción en primera instancia a la Dirección de Evaluación Ambiental, para poder conocer y resolver motivadamente las sanciones de los infractores y en segunda instancia, quien tendría la jurisdicción de resolver sería el Tribunal de Fiscalización Ambiental, por lo que sería necesario la modificación de sus respectivas leyes en sentido de incrementar sus funciones.

3.- La modificación de la ley 28611, del Ministerio del Ambiente a fin de que permita a la OEFA poder dar opinión en los estándares ambientales, como ECAs y EMPs, con la finalidad de variar la exagerada permisibilidad que se mantiene hasta la actualidad.

4.- Generar una nueva ley para poder facultar a las personas jurídicas y naturales a adquirir bonos, así como para describir la forma de aplicación y gradualidad de las sanciones (obligación de compra de bonos ecoambientales), así como la facultad de permutar mencionados certificados de bonos.

5.- Modificar la Ley 26702, para facultar a los bancos, a hacer el rol de colocador de los certificados de valores emitidos por el Banco de la Nación

6.- Ampliación de la Ley 29325, a fin de facultar a la OEFA, para ser el encargado de buscar el respeto de la ley y la sanción en el caso de infractor.

7.- Modificar la ley de Municipalidades, N° 27972, en el sentido que esta tenga la facultad de delegar a la OEFA su jurisdicción en materia ambiental, para que esta última pueda inspeccionar, perseguir y sancionar.

ANEXOS

N° _____	 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	T- - -18
----------	--	----------

Guía de Entrevista

- 1.- ¿Tiene estudios especializados en materia de Derecho Ambiental?

- 2.- ¿Cuántos años de experiencia laboral, en entidades públicas o privadas, dedicadas al Derecho Ambiental posee?

- 3.- ¿Usted considera que existe contaminación del aire en la Ciudad de Trujillo? ¿Porque?

- 4.- ¿De qué manera influye los GEI, producidos por la quema de combustibles fósiles en la calidad del aire en la Ciudad de Trujillo?

- 5.- ¿Que recomendación o solución propondría, para mitigar la contaminación del aire producida por la quema de combustibles fósiles?

- 6.- ¿Conoce Usted la propuesta relativa al Bono Verde?

- 7.- ¿Considera Usted, que los Bonos Ecoambientales son viables como herramienta reductora de la contaminación del aire en la Ciudad de Trujillo, causada por la quema de combustibles fósiles?

TESIS “BONOS ECOAMBIENTALES COMO MECANISMO PARA LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE CAUSADA POR LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE TRUJILLO”

MATRIZ DE CONSISTENCIA

“BONOS ECOAMBIENTALES COMO MECANISMO PARA LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE CAUSADA POR LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE TRUJILLO”

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGÍA
¿CÓMO LOS BONOS ECOAMBIENTALES DISMINUIRÁN LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE PROVOCADA POR LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE TRUJILLO?	<p>General: Determinar cómo los bonos ecoambientales disminuirán la contaminación del aire, provocada por las empresas de transporte terrestre de la ciudad de Trujillo.</p>	<p>Al incorporar los bonos ecoambientales a nuestra legislación nacional, estos podrían incentivar a las empresas de Transporte del distrito de Trujillo, adopten medidas que sean compatibles con el medio ambiente, y en el presente caso con la calidad del aire en Trujillo.</p>	<p>INDEPENDIENTE: Bonos Ecoambientales</p> <p>INDICADORES: -Legislación Comparada. -Doctrina</p>	<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN: Cuantitativa, descriptivo y aplicada</p>
	<p>Específicos: -Estudiar la contaminación ambiental a través de especialistas. -Analizar los bonos de carbono a través de la doctrina. -Entrevistar a especialistas a fin de determinar cuáles son las principales causas y consecuencias de contaminación del aire en Trujillo. -Realizar una propuesta legislativa de la aplicabilidad de los bonos ecoambientales en el Perú, en análisis del derecho comparado y nuestra realidad.</p>		<p>DEPENDIENTE: Contaminación del aire</p> <p>INDICADORES: -Entrevista con cuatro especialistas en el tema. -Doctrina.</p>	<p>POBLACIÓN Y MUESTRA: -Especialista de la OEFA. -Analista Técnico de Monitoreo de Aire de la MPT. -Dos Fiscales Penales Ambientales de Trujillo.</p>
			<p>DISEÑO: No Experimental</p>	
			<p>INSTRUMENTO: -Guía de Entrevista</p>	

CUADRO DE ENTREVISTAS

Pregunta N° 01: ¿Tiene estudios especializados en materia de Derecho Ambiental?	
E1: Maestría y Diplomados en Sistemas Integrados de Gestión de Calidad, Seguridad y Medio Ambiente.	-Maestría en Gestión de calidad, seguridad y Medio ambiente -Diplomados en Gestión de calidad, seguridad y Medio ambiente
E2: Cuento con una Maestría en Delitos Ambientales, tres Diplomados en materia de penología ambiental (residuos, polución y lumínica)	-Maestría en Delitos Ambientales -Diplomado en Penología Ambiental de residuos solidos -Diplomado en Penología Ambiental de polución -Diplomado en Penología Ambiental respecto la contaminación lumínica.
E3: Soy Magister en Delitos Ambientales	-Maestría en Delitos Ambientales
E4: Maestría en Ciencias Ambientales con mención en Gestión y Ordenamiento Ambiental del Territorio	-Maestría en Ciencias Ambientales - Especialista en Gestión y Ordenamiento Ambiental del Territorio
Pregunta N° 02: ¿Cuántos años de experiencia laboral, en entidades públicas o privadas, dedicadas al Derecho Ambiental posee?	
E1: 8 años en Fiscalización Ambiental – Gestión Pública.	-8 años de experiencia laboral
E2: Tengo 12 años trabajando como Fiscal Provincial Penal Ambiental de Trujillo y uno como asistente en este mismo despacho.	-13 años de experiencia laboral
E3: Tengo 8 años como Fiscal Adjunta Provincial Penal Ambiental de Trujillo, e hice prácticas en el Ministerio del Ambiente (Procuraduría), por el periodo de un año.	-9 años de experiencia laboral
E4: Más de 6 años de experiencia laboral en materia ambiental tanto en sector privado	-6 años de experiencia laboral

<p>(sector minería) y en sector público como evaluador ambiental de estudios de impacto Ambiental y últimamente con casi 4 años en OEFA.</p>	
<p>Pregunta N° 03: ¿Usted considera que existe contaminación del aire en la Ciudad de Trujillo? ¿Porque?</p>	
<p>E1: Si, por las actividades de ladrilleras, tránsito de vehículos en pistas no asfaltadas, existencia de carboneras, pollerías emisión de gases de chimeneas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Actividades de las Ladrilleras -El polvo que levantan los autos, en las pistas no asfaltadas -Las emisiones de los gases de la chimenea
<p>E2: El punto no es que si considere o no, aquí las cosas deben ser claras, existe contaminación de todos los tipos en Trujillo, y una que al nivel internacional podría ser catalogada alta, en el sentido que nuestra realidad no es de ser un país completamente industrializado, no obstante las minas hacen lo que quieren, las poluciones de los autos que ya ningún país quiere resulta aquí en Perú, la falta de métodos de reducción eficiente de la contaminación, las ECAs e incluso la ley penal ambiental, es demasiada extremista y se olvida del principio base del derecho ambiental constitucional que es el precautorio, pues como toda la rama del derecho penal somos la última ratio y solo llegamos a sancionar una acción dolosa o excepcionalmente culposa que genere de forma directa una merma abruptamente grande en nuestro ecosistema y esto es producto a que nuestro congreso no</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Existe contaminación de todos los tipos -Estándares altos, permiten un mayor nivel de contaminación ambiental -Las minas contaminan bastante -La polución de los autos contamina -Ley Penal Extremista -Apartamiento del Principio Precautorio -Ignorancia del congreso de la buena gestión ambiental -Intereses económicos son los que limitan una buena protección del medio ambiente, no saben aplicar el desarrollo sostenible

<p>sabe de gestión de desarrollo social, y muchísimo menos ambiental. Es importante que sepas que en el 2013 nuestro distrito judicial fiscal presentó una propuesta legislativa, mediante el colegio de abogados, nos costó mucho formalizar eso, en donde pedimos que disminuyeran los máximos permisibles, los estándares de calidad del ambiente, no obstante por nuestra realidad nacional, los intereses del mercado y nuestro idioma congreso la respuesta fue negativa y lo demás ya conoces, pues vives las consecuencias de una mala gestión ambiental.</p>	
<p>E3: Si, existe contaminación del ambiente en Trujillo, como en todas las ciudades, porque no sabemos cuidar nuestro medio ambiente, porque las autoridades maximes de nuestro país tienen mayor interés en otras cosas, como para prestarle atención a nuestro medio ambiente, tal parece que se olvidaron de su fin supremo, de la calidad de vida, del derecho al medio ambiente sano y equilibrado, bueno que se puede esperar de nuestro congreso si ni se acuerdan de sus amigos o docentes de colegio y en casos excepcionales de universidad y para varias sus compañeros y su puestos docentes tampoco se acuerdan de ellos, empecemos desde ahí y entenderemos el porqué.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Si hay contaminación -Ignorancia en el cuidado del medio ambiente -Falta de interés -No cumplen con el fin supremo del Estado -La corrupción ayuda a la mala gestión ambiental
<p>E4: Determinar contaminación ambiental en aire, es complejo, debido a lo difuso que son los contaminantes dentro de una cuenca</p>	<p>-La determinación de la contaminación ambiental en el aire es complejo</p>

<p>atmosférica. No obstante, en la ciudad de Trujillo aún no se ha desarrollado una evaluación ambiental que tenga información representativa respecto a fuentes contaminantes (móviles o fijas), así como una delimitación de cuencas atmosféricas y modelado de elementos contaminantes como por ejemplo el modulo receptor.</p>	<p>.-Difuso contaminantes de las cuencas atmosféricas</p> <p>-No existe una evaluación ambiental, que determinen las fuentes móviles o fijas</p> <p>-No se ha delimitado contaminantes de la cuenta atmosféricas</p> <p>-Trujillo no cuenta con un módulo de recepción</p>
<p>Pregunta N° 04: ¿De qué manera influye los GEI, producidos por la quema de combustibles fósiles en la calidad del aire en la Ciudad de Trujillo?</p>	
<p>E1: Si, por el crecimiento del parque automotor, emisiones de gases de manera negativa.</p>	<p>-Si influye los GEIs, de forma negativa</p> <p>-El crecimiento del parque automotor genera más daño al medio ambiente</p>
<p>E2: Tengo entendido, que la MPT es la competente para ver esas cosas, pero en una capacitación de la escuela del Ministerio Público y en algunos informes que he podido leer estos últimos años, he podido advertir que es el segundo mayor contaminante del aire al nivel nacional y en Trujillo el primero, se que la municipalidad puede intentar hacer bien su trabajo y prohibir la circulación de vehículos obsoletos para el uso en respeto de nuestra calidad de vida, pero los administrados son terribles, sobre todos los que tiene poder y se ayudan de este para seguir infraccionando o delinquiendo según sea el caso. En síntesis los GEI influyen de forma completamente negativa en la calidad del aire y lo que es peor en nuestra salud; mira te voy a contar algo</p>	<p>-Los GEIs, es la segunda causa más dañina de la contaminación del aire al nivel nacional</p> <p>-Los GEIs, es la primera causa más dañina de la contaminación del aire al nivel de Trujillo</p> <p>-Los GEIs influyen de forma negativa en la calidad del aire de Trujillo</p> <p>-Los GEIs, producen enfermedades al sistema respiratorio</p> <p>-Una de las consecuencias de los maleficios que causan los GEIs es la desaparición de la fauna díptera.</p>

<p>personal mi hijo A....y sufre de alergias y está en un cuadro que le puede llevar a tener asma, cuando ninguno en nuestra familia tiene esa enfermedad, y el Neumologo C....s, me dijo que su rinitis alérgica es obtenida principalmente por el humo de los carros, para ser exacta por el monóxido que emiten estos, ahora anda en tratamiento y por presión medica mi enano esta fuera de Trujillo, como si fuera no fuera poco, no solo a nosotros los humanos nos hace daño, hay varias especies que por la calidad del aire y la modificación climática que ha causado esta y la incursión del proyecto chavimochic han desaparecido de Trujillo, e incluso tengo entendida que una se teme que esta extinta, pero están esperando un año más para declararla como tal, Ha es un mosquito de clima árido-tropical.</p>	
<p>E3: Si influyen, pero de forma negativa, pero más afecta a las enfermedades del sistema respiratorio, de esa forma es la única que podría afirmar, que los GEIs influyan.</p>	<p>-Los GEIs, influyen de forma negativa -Los GEIs afectan al sistema respiratorio</p>
<p>E4: La quema de combustibles fósiles es la principal fuente de dióxido de carbono, GEI de los más representativos en lo respecto al calentamiento global, por lo que el desarrollo de esta podría generar un mayor impacto en el área circundante de zonas donde su consumo es realizado con frecuencia. Para el caso de Trujillo, este podría repercutir en zonas circundantes e incluso teniendo injerencia a un</p>	<p>-Los GEIs, es la principal fuente de dióxido de carbono -Los GEIs es lo más representativo del calentamiento global --Los GEIs, generan un daño global, dado que sus contaminantes no se quedan en un sector</p>

<p>nivel más amplio de solo Trujillo, debido a que como se mencionó anteriormente, en el aire los GEI generan un impacto a nivel global y no sectorizado.</p>	<p>-Los GEIs generados en Trujillo, repercuten en Trujillo y alrededores, según las corrientes de la ire.</p>
<p>Pregunta N° 05: ¿Que recomendación o solución propondría, para mitigar la contaminación del aire producida por la quema de combustibles fósiles?</p>	
<p>E1: - Elaboración de instrumentos de Gestión Ambiental en un nivel local (ordenanzas).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Articulación del Gobierno Local con el Gobierno Regional y Nacional. - Evaluaciones, Fiscalización a empresas que brindan Servicio Técnico Vehicular (empresas que expiden Certificado Inspección Técnica Vehicular). - Restricción en zonas de protección especial. 	<ul style="list-style-type: none"> -Ordenanzas que generen instrumentos de gestión ambiental (no precisa cual) -Mayor comunicación entre el gobierno central y los descentralizados -La certificación por evaluación y fiscalización a las empresas de transporte, sea realizado por las empresas privadas, (adiós OEFA) -Generar zonas de no tránsito vehicular
<p>E2: Las charlas y los focus grup, son una buena iniciativa ciudadana, las denuncias ciudadanas también pueden ayudar en eso, las audiencias son públicas para que se dificulte la corrupción, pero aun así, solo parecen importar las de Keiko; por otra parte desde el gobierno, sería interesante tus bonos ecoambientales pero solo podría ser viable si fuera obligatorio, porque si le dejamos en la naturaleza libre u opcional, sería desperdiciar una buena iniciativa legal, que no genera ninguna merma, tendría que ser obligatorio porque más del 95% de Peruanos no tenemos cultura ambiental, ahora para que funcione de forma más eficiente tu propuesta y como solución apoyo, te pediría que hables de la reducción de los</p>	<ul style="list-style-type: none"> -La participación ciudadana, se pueden realizar charlas y focus grup, para la culturización ambiental -La presencia en audiencias para denotar importancia de la materia ambiental -Los bonos ecoambientales obligatorios -necesidad de crear una cultura ambiental -Estándares extremadamente permisibles -Retraso Social, ante Japón, Colombia, Chile y Brasil -Recepción de aparatos contaminantes -Falta de Generadores de energía limpia

<p>máximos permisibles y de los estándares de calidad ambiental, porque son demasiados alto, en el sentido que permiten contaminar 10 veces más de lo que coherentemente deberíamos contaminar y mucho más si hablamos de que si fuéramos una nación con cultura ecológica. Mira por ejemplo en Japón tienen canales de agua abiertos en plena carreteras y pueblos, y te juro que cada canal son de agua completamente clara y sin impurezas, hasta pescaditos tienen para purificar, oxigenar y avivar el agua de forma tradicional, regresando a nuestro continente en Colombia, Chile y Brasil cuentan con grandes fuentes eléctricas en base del aire y aquí en Perú, que tenemos vientos directos del pacifico, muchos más fuertes de los que disfrutan ellos, no tenemos esa tecnología limpia, pero eso sí, tenemos los carros que están en desuso en EEUU, que por su ley no pueden seguir en funcionamiento normal y son expulsados de su país como chatarra, aquí llegan como autos de lujo, por ser antiguos. En general, para poder hacer cualquier propuesta mía o de cualquier otra persona tenga sentido y viabilidad debemos capacitar urgentemente al nuestras autoridades.</p>	
<p>E3: volver a la multas y que sean fuertes, que sean caras y les duelan, porque si no por las puras es; por otro lado lo que te dijo M.....y</p>	<p>-Multas altas -Ignorancia de los gobernantes</p>

<p>tiene todo mi apoyo respecto a que debemos capacitar a nuestros gobernantes con v.</p>	
<p>E4: Respecto a medidas para mitigar la contaminación de aire producida por la quema de combustibles fósiles, estas deberían ir dirigidas a promover en desarrollo de tecnologías limpias tanto en la escala industrial como a menor escala. Un ejemplo se dio en el 2014 – 2015, cuando el MINEM promovió a nivel nacional, el uso de energía fotovoltaica en zonas rurales del Perú. Sin embargo, esto no es suficiente puesto que el mayor consumo de energía se da en zonas urbanizadas e industrializadas, básicamente esto debería partir de una política de Estado, la cual conlleve a planes y programas a nivel nacional de manera progresiva dependiendo las potencialidades de cada área geográfica, en donde algunas podrán explotar energía geotérmica, otras energía eólica, fotovoltaica, etc.</p>	<p>-Promover el uso de tecnologías limpias en la escala industrial y a menor escala -El MINEM usa energía fotovoltaica, en zonas rurales -Política de estado, para un avance progresivo, teniendo en cuenta las riquezas del área geográfica</p>
<p>Pregunta N° 06: ¿Conoce Usted la propuesta relativa al Bono Verde?</p>	
<p>E1: Si, bonos de carbono, plan de incentivos.</p>	<p>-Si conoce -Es un plan de incentivos</p>
<p>E2: Si. Los usan mucho en Colombia, este año fuimos varios a realizar una pasantía y es increíble lo que han podido generar en su mercado y los ingresos que genera el estado y las empresas dentro de esto, además cabe señalar hijo, que es una de la forma de</p>	<p>-Si conoce -Amplio catalizador de ingresos verdes -Son similares al bono de carbono</p>

economía alta en ese país y que ahí se llaman bonos de carbono.	
E3: Si, sería algo innovador, pero como te dije tiene que ser obligatorio, porque nunca hacemos nada de forma voluntaria.	-Si conoce -Para su aplicación debe ser obligatorio
E4: Conozco respecto al bono verde y como el Ministerio del Ambiente de manera estratégica ha identificado la oportunidad para el mercado financiero pueda de alguna forma ayudar a reducir los compromisos asumidos en el Acuerdo de París (cierre de brechas).	-Si conoce -Mediante esta estrategia hay una oportunidad para el mercado financiero y a la vez se reducirá los niveles de contaminación.
Pregunta N° 07: ¿Considera Usted, que los Bonos Ecoambientales son viables como herramienta reductora de la contaminación del aire en la Ciudad de Trujillo, causada por la quema de combustibles fósiles?	
E1: Si, indirectamente como incentivo a las empresas.	-Si considera como viable la herramienta propuesta -La utilidad de los bonos, se denota en medida que es un incentivo económico para las empresas
E2: Si es viable, pero debe ser obligatoria para que sus frutos sean más rápidos y completamente visibles, además si aplicación disminuirá los GEIs pero de los vehículos pertenecientes a empresas de transporte y no al resto de ciudadano, es decir si va a mitigar, mas no desaparecerá el problema.	-Si considera como viable la herramienta propuesta -La aplicación de los bonos deben ser de forma obligatoria para que sea efectiva -Su campo de acción se limita a las empresas de transporte público y no al ciudadano
E3: Si, en medida que sea obligatorio y que el mercado crezca, tengamos cultura ambiental y nos distanciamos algo de la ignorancia.	-Si considera como viable la herramienta propuesta -La aplicación de los bonos deben ser de forma obligatoria para que sea efectiva -Generar cultura ambiental

<p>E4: Siempre que estén bien regulados los bonos verdes son viables, como todo dispositivo legal, quienes se acogen son las empresas responsables teniendo una negativa en primera instancia de parte de un porcentaje menor del privado que consideran innecesarios. El tema de la viabilidad de este bono como herramienta reductora de la contaminación del aire en la ciudad de Trujillo, radicara en poder establecer una línea base inicial que podrá ser medida luego de implementados los mecanismos de contribución por bonos verdes. Para ello, tendrán que establecer indicadores medibles y reales, vinculados en la principal causa objeto de investigación (quema de combustibles fósiles).</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Si considera viable la propuesta. -Deben estar regulados. -Con estos bonos se podrá establecer un indicador que servirá como base para poder medir la contaminación del aire en la ciudad de Trujillo.
--	---

**SUJETOS INTERVINIENTES DENTRO DEL
MERCADO DE LOS BONOS ECOAMBIENTALES**

**BANCO DE LA
NACIÓN: Emisor
de Bonos
Ecoambientales**

COLOCADOR:
Intermediario
entre el emisor
y el inversor

INVERSOR:

**- POR
SANCIÓN**

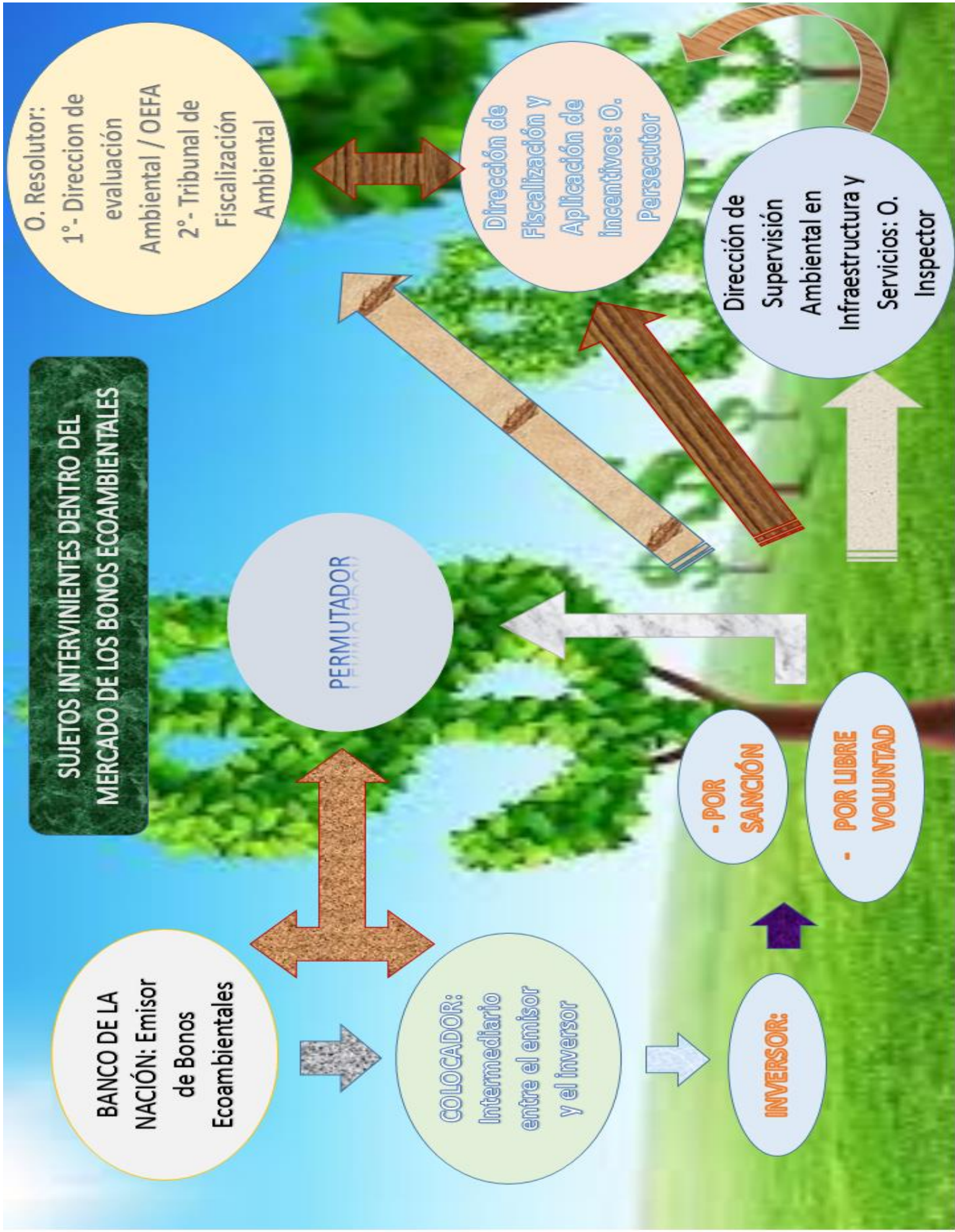
**- POR LIBRE
VOLUNTAD**

PERMUTADOR

O. Resolutor:
1° - Dirección de
evaluación
Ambiental / OEFA
2° - Tribunal de
Fiscalización
Ambiental

**Dirección de
Fiscalización y
Aplicación de
Incentivos: O.
Persecutor**

**Dirección de
Supervisión
Ambiental en
Infraestructura y
Servicios: O.
Inspector**



REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. AVERCHENKOV, A. (UNDP), AVERBUKH, L. (State Corporation on Construction of Olympic Venues “Olympstroy”), BESPALOV, A. (State Corporation on Construction of Olympic Venues “Olympstroy”), BERDIN, V. (International Sustainable Energy Development Centre under auspices of UNESCO (ISEDC), DUNNETT, S. (Anthesis Consulting Group), DYUBANOVA, M. (Independent Consultant), MATALON, E. (Independent Consultant), SHMELEVA, J. (Ecocentre IFPA), SIMMONS, C. (Anthesis Consulting Group), VATLETSOV, G. (State Corporation on Construction of Olympic Venues “Olympstroy”) & WATSON, R. (ECON Group). (2014). Carbon Handbook Reducing the carbon footprint of world class events [Manual de carbono: reducir la huella de carbono de los eventos de clase mundial]. Russian Carbon. Russia Recuperado el 08 de Junio del 2018 de: <https://www.thegef.org/sites/default/files/publications/Carbonhandbook-eng-8.pdf>
2. ANDALUZ WESTREICHER, C. (2016). Manual de Derecho Ambiental. (5ta Ed.). Editorial Iustitia. Lima, Perú
3. AVELLANEDA, ALFONSO. (2013). Gestión ambiental y planificación del desarrollo: el sujeto ambiental como actor político. (3era Ed.). Editorial: Ecoe Ediciones. Bogotá, Colombia.
4. AVIÑÓ BELENGUER, D. (2014) “Prevención y reparación de los daños civiles por contaminación industrial”, Tesis de la Universidad de Valencia – España, recuperado el día 08 de Junio del 2018 de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=92467>
5. CAFFERA, M. (2017) “El control de la contaminación – Experiencia reciente de la región”, Revista Integración & comercio, N° 41, pág. 66 – 79, con ISSN 1026-0463, recuperado el 10 de Junio del 2018, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6170334>
6. CALVO, ANTONIA. (2013). Estrategia medioambiental y desarrollo sostenible. (1era Ed.). Editorial: Centro de estudios Ramón Areces S.A. Madrid, España.

7. CARHUATOCTO, H. (2018). Los Principios Ambientales. (Vol. 1). Juristas Editores. Lima, Perú.
8. CEBALLOS, R. (2015). Técnico en Evaluación Ambiental. ISBN: 978-84-9088-588-8. Pág. 37-41. Editorial: Formación Alcalá. España.
9. CHÁVARRY ROJAS, H. (2014) “Contaminación del aire en el Perú”, congreso III Charla Verde del ciclo 2014-1, Universidad de Lima, Perú, recuperado el 10 de Junio del 2018, de: <http://www.ulima.edu.pe/departamento/centro-de-estudios-ambientales-cea/noticias/la-contaminacion-del-aire-en-el-peru>
10. CUMBRE DE LOS PUEBLOS. (2018). Contaminación del aire: Que es, causas, consecuencias y soluciones. Recuperado de: <https://cumbrepuebloscop20.org/medio-ambiente/contaminacion/aire/>
11. CUMPRE DE LOS PUEBLOS. (23 de octubre de 2017). Cumbre Pueblos. Obtenido de <https://cumbrepuebloscop20.org/medio-ambiente/contaminacion/aire/>
12. DÍAZ, R. (2015). Desarrollo Sustentable: Una oportunidad para la vida. (3ra ed.) ISBN: 978-607-15-1279-6. Pág. 70-76. Editorial: Mc Graw-Hill/Interamericana editores S.A. México.
13. DUMRAUF, GUILLERMO. (2014). Análisis cuantitativo de bonos. (1era ed.). ISBN: 9789871609529. Págs. 41-43. Editorial: Alfaomega Grupo Editor Argentino. Buenos Aires, Argentina.
14. GÓMEZ OREA, D. (2014). EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA. Un instrumento para integrar el medio ambiente en la formulación de políticas, planes y programas. Ediciones: Mundi-Prensa. 2º Edición. Madrid. España. SBN: 9788484766766
15. HERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ, C., ALVAREZ MUÑOZ, P. y ZAPA CEDEÑO, J. (2016) “Técnicas analíticas para el control de la contaminación ambiental / Analytical techniques for environmental pollution control”, Revista Ciencia UNEMI, vol. 9 N° 20, pág. 118-131, con ISSN-e 1390-4272, recuperado el 5 de Junio del 2018, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5774768>
16. HUNDSKOPF EXEBIO, OSWALDO (2010) Valores mobiliarios. En: Ley de Títulos Valores. Lima: Ministerio de Justicia.

17. INEI. (2017). Perú Anuario de Estadísticas Ambientales 2017. Lima, Perú. Recuperado el 23 de mayo del 2018 de: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1469/libro.pdf
18. INEI. (2017). Encuesta Nacional de Programas Presupuestales 2011 – 2016. Recuperado el 23 de mayo del 2018 de: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1442/libro.pdf
19. Interempresas. Industrias química (2015) “Científicos entregan a la Comisión Europea recomendaciones para reducir la contaminación ambiental”, Editorial Interempresas. Industrias química, N° 57, pág. 46-47, con ISSN N° 1578-8881, recuperado el 06 de Junio del 2018, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6018709>
20. JORQUERA GONZALES, H. (2015) "Introducción a la Contaminación Atmosférica", Pontificia Universidad Católica de Chile, recuperado el día 30 de Mayo del 2018, de: https://books.google.com.pe/books?id=y-tDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=contaminacion%20del%20aire%202015&hl=es419&sa=X&ved=0ahUKEwiproz4zM_bAhUH61MKHc4CB-sQ6AEINDAC#v=onepage&q&f=false
21. LEY GENERAL DEL AMBIENTE (2005) Ley N° 28611 Artículo VI. Recuperada el día 10 de Marzo del 2019, de: http://www.ana.gob.pe/sites/default/files/normatividad/files/ley_n-28611.pdf
22. MANZUR, Y. & ALVA, M. (2013). Bonos De Carbono: Una Oportunidad De Desarrollo Para El Perú. (tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.
23. MARTINEZ ZARZOSO, I. (2017) “El impacto ambiental de los tratados comerciales”, Revista Integración & Comercio, N° 41, pág. 162-175, con ISSN 1026-0463, recuperado el día 06 de Junio del 2018, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6170340>
24. MÉNDEZ RAIGOZA, MATEO Y RESTREPO AMARLIES, ESTEBAN. (2013) “Los bonos de carbono y el impacto en la economía Colombiana”, recuperado el 20

- de mayo del 2018 de:
https://repository.eia.edu.co/bitstream/11190/233/7/MendezMateo_2013_BonosCarbonoImpacto.pdf
25. MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DEL PERÚ, (S/F), ¿Qué es Bono?, recuperado el 27 de Setiembre del 2018, de : <https://www.mef.gob.pe/es/deuda-publica-sp-14826/228-acerca-de-deuda-publica/665-ique-es-bono>
 26. MINAM. (2017). Política Nacional del Ambiente. Recuperado el 23 de mayo del 2018 de: <http://www.minam.gob.pe/politica/politica-nacional-del-ambiente/>
 27. OCAMPOS CANO, Z., & GARCIA CERRON, E. (s.f.). La Aplicación de la Reincidencia en las Infracciones Ambientales. El Nuevo Enfoque en la Fiscalización Ambiental, 271-289. Obtenido de https://www.oefa.gob.pe/?wpfb_dl=6394
 28. OEFA. (2017). Reglamento del régimen de incentivos en el ámbito de fiscalización ambiental a cargo del OEFA. Recuperado el 23 de mayo del 2018 de: <https://www.oefa.gob.pe/avisos/res-consejo-directivo-040-2014>
 29. PARK, S. (2018). Investors as Regulators: Green Bonds and the Governance Challenges of the Sustainable Finance Revolution [Inversores Como Reguladores: Los Bonos Verdes Y Los Desafíos De Gobierno De La Revolución De Finanzas Sostenibles]. Stanford Journal of International Law, Vol. 54, No. 1. University of Connecticut School of Business Research Paper No. 18-12. Recuperado el 08 de Junio del 2018 de: <https://ssrn.com/abstract=3142887>
 30. PAPA SAN FRANCISCO. (2015). LAUDATO SI', Sobre el cuidado de la casa común. Vaticano, Roma. Recuperado el 12 de mayo del 2018 de http://w2.vatican.va/content/francesco/es/encyclicals/documents/papa-francesco_20150524_enciclica-laudato-si.html
 31. PRIETO-FLORES, M., MORENO JIMÉNEZ, A., GÓMEZ BARROSO, D., CAÑADA TORRECILLA, R. y MARTÍNEZ SUÁREZ, P. (2017) “Contaminación del aire, mortalidad cardiovascular y grupos vulnerables en Madrid - un estudio exploratorio desde la perspectiva de la justicia ambiental”, N° 21, con ISSN 1138-9788, recuperado el 03 de Junio del 2018, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5864059>

32. QUIRÓZ, P. y HUERTA, G. (Octubre 2015). Informe Técnico: Evaluación de Área Saturada de la red vial Metropolitana de Trujillo. Gerencia de Proyectos. Transportes Metropolitanos de Trujillo. Trujillo, Perú.
33. RAMÍREZ, ROBINSON. (2016). Emisión de gases por el parque automotor y su repercusión en la contaminación del aire en la ciudad de Iquitos en el año 2015. (Tesis de Posgrado). Universidad Nacional de Trujillo. Trujillo, Perú. Recuperado el 12 de junio de 2018 de: <http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/7975/Tesis%20Maestr%C3%ADa%20Robinson%20Salda%C3%B1a%20Ram%C3%ADrez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
34. SALINAS SALINAS, R. y GUZMAN SANCHEZ, G. (2013) “La educación ambiental en México”, Auditoria Desarrollo Local Sostenible, Vol. 06, N° 16, con ISSN 1988-5245, recuperado el 01 de Junio del 2018, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6426872>
35. SANCHEZ, A. R. (2015). Contexto social y ambiental de la huella de carbono. En Conceptos básicos de la huella de carbono (Vol. 1, págs. 14-16). Aenor ediciones.
36. SANTOS, M. & FERRERA, R. (2017). Bonos Verdes: una forma de financiación en continuo crecimiento. Revista Estrategia Financiera, 32 (N°348). Págs. 42-48. Recuperado el 14 de mayo del 2018 de: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=38875b60-b1eb-4c56-8bd2-1d93e20bde6%40sessionmgr103>
37. SEGAT, SIAL TRUJILLO. (2016). Eco Diálogo: CALIDAD DEL AIRE: Monitoreo de Gases Vehiculares. Recuperado el 23 de mayo del 2018 de <http://sial.segat.gob.pe/documentos/monitoreo-gases-vehiculares>
38. SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL (2007) “Sentencia N° 1206-2005-PA/TC”. Lima. Recuperada el día 10 de Marzo del 2019, de: <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2007/01206-2005-AA.pdf>
39. VINUALES, J. (Julio, 2017). La Protección Ambiental En El Derecho Consuetudinario Internacional. Revista Española de Derecho Internacional Vol. 69/2. Madrid. pp. 71-91. ISSN: 100925163. Recuperado el 10 de Marzo del 2019 de: <https://app.vlex.com/#WW/vid/706443481>