



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

La responsabilidad ambiental frente a la aplicación de pico y placa

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

Abogado

**AUTOR:**

Gómez Carrasco Javier (ORCID:0000-0002-7033-2049)

**ASESOR:**

Mg. Palomino Gonzales, Lutgarda (ORCID:0000-0002-5948-341X)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Derecho Administrativo

**Lima- Perú**

2020

### **Dedicatoria**

Especialmente a mis padres por haberme forjado como la persona que soy; muchos de mis logros se los debo a ustedes, me formaron con reglas que me impulsaron para alcanzar mis anhelos.

### **Agradecimiento**

Agradezco a mis padres y hermanos por la confianza depositada en mi persona, por estar conmigo en la lucha y constancia en todo este proceso.

## Índice de contenidos

Caratula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
<b>Resumen</b>	vi
<b>Abstract</b>	vii
<b>I. INTRODUCCIÓN</b>	8
<b>II. MARCO TEÓRICO</b>	13
<b>III. METODOLOGÍA</b>	23
3.1. Tipo y diseño de investigación	24
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización	24
3.3. Escenario de estudio	25
3.4. Participantes	25
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	25
3.6. Procedimiento	25
3.7. Rigor científico	26
3.8. Método de análisis de información	26
3.9. Aspectos éticos	27
<b>IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN</b>	28
<b>V. CONCLUSIONES</b>	45
<b>VI. RECOMENDACIONES</b>	47
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	49
ANEXOS	

## Índice de tablas

**Tabla 1** Categoría apriorística

26

## Resumen

La investigación fue titulada La responsabilidad ambiental frente a la aplicación de pico y placa. El problema de la investigación fue ¿La responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación? El objetivo de la investigación fue Precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación. La metodología que se utilizó en la investigación, fue planteada a través del enfoque cualitativo, tipo básica y con diseño fenomenológico. Se tuvo como resultado que la responsabilidad debe ser asumida por las personas jurídicas y naturales para una mejor reparación del daño ambiental, ya que la contaminación es un grave problema para el medio ambiente, de modo que la contaminación perjudica a la tierra asimismo el parque automotor influye en la contaminación del aire. Finalmente, como conclusión, la falta de educación ambiental de las personas, ocasiona daños lo cual tiene total relación con la responsabilidad ambiental. La contaminación del aire y la acústica son consecuencias que se da por no poder identificar de forma rápida y directa a las personas que provocan dicho daño ambiental.

**Palabras clave:** Responsabilidad, daño ambiental, tránsito vehicular, contaminación, aire.

## **Abstract**

The investigation was titled The environmental responsibility against the application of pick and plate. The research problem was: Does environmental responsibility intervene in the reduction of pollution? The objective of the investigation was to specify an environmental responsibility involved in the reduction of pollution. The methodology analyzed in the research was proposed through the qualitative approach, basic type and phenomenological design. The result was that the responsibility must be assumed by the legal and natural persons for a better repair of the environmental damage, since the contamination is a serious problem for the environment, so that the contamination harms the isolated land of the automotive fleet. influences air pollution. Finally, in conclusion, the lack of environmental education of people causes damage, which is totally related to environmental responsibility. Air pollution and noise are consequences that result from not being able to quickly and directly identify the people who cause said environmental damage.

**Keywords:** Liability, environmental damage, vehicular traffic, pollution, air.

## I. INTRODUCCIÓN

En el primer capítulo se tiene como propósito desarrollar la responsabilidad ambiental por parte de los ciudadanos de forma individual referente a la aplicación de pico y placa que atraviesa la ciudad de Lima provocando una contaminación del aire como a su vez una contaminación acústica, por lo que ocasiona un alto y grave daño y a las propias personas.

Como aproximación temática, en la ciudad de Lima el problema de la congestión vehicular que se enfrentan los pobladores puede llegar a afectar la salud tanto física como mental, de modo que se produce también un estrés debido a la existencia de un inmenso tráfico en las pistas de la ciudad. Adicionalmente a ello, se tiene en cuenta que la mayoría de personas no viven cerca de su trabajo, por lo que se infiere que la mayor parte de la población sufre aquello. Además, en las llamadas horas punta es cuando se aprecia el problema que existe en la ciudad, siendo esto alrededor de las siete hasta las ocho y media de la mañana, y por las tardes a partir de las cinco a ocho de la noche, provocando alterar la vida de los ciudadanos, razón por la que se tienen que levantar más temprano, incluso los fines de semana la llamada hora punta varia pudiendo ser desde las 6 de mañana (Espíritu, 2018, p. 10).

Adicionalmente, el increíble aumento de los vehículos particulares en la ciudad de Lima debido a su gran comodidad y seguridad provocando una mayor demanda, pero a su vez generaba un atasco vehicular incluso afectando al medio. El incremento del tráfico con el pasar del tiempo fue ocasionando una gran incertidumbre, de modo que afecta la vida cotidiana de los pobladores que utilizan estos medios todos los días. Por otro lado, la contaminación es un tema a consecuencia de la obstrucción de coches, por lo que este ocasiona un impacto en la salud mental de la población, ya que la concentración de material particulado del monóxido de carbono que origina el combustible en la calidad del aire de la ciudad es un cien por ciento respirable, siendo este la gasolina, petróleo y el gas penetran en el aparato respiratorio (Peñaranda, s.f, p. 8).

Al observarse el problema las autoridades de Lima Metropolitana determinaron ciertas estrategias dirigidas a disminuir las emisiones, pues la eliminación del plomo

de gasolina resolverá contrarrestando la contaminación de plomo. Sin embargo, las instituciones gubernamentales del Perú vienen efectuando fácticas para simplificar los diferentes problemas presentados por la contaminación del aire, respecto a esto la primera planificación realizada fue el plan de ordenamiento del contratiempo vehicular, esta estratégica se basaba en ordenar la circulación de los vehículos en ejercicio de la estructura urbana y de ese modo aumentar la fluidez en las avenidas principales, motivo por el cual se realizó obras para disminuir el caos vehicular como la Vía Parque Rímac y el Túnel San Rosa - San Martín (Tapia et al., 2018, p. 191).

La contaminación y aglomeración que atraviesa la ciudad de Quito viene desde hace años provocada por una expansión poblacional, dado a una conciencia carente por parte de los pobladores y a la vez un defecto en la calidad de las vías. Motivo por el cual diversas administraciones municipales, busca implementar medidas de solución respecto a la saturación de las vías, por lo cual se dio como alternativa de solución la aplicación de Pico y Placa en el año 2010 que tiene como propósito la restricción de la circulación de automotores particulares. Además de impulsar a los ciudadanos el uso de los transportes públicos y disminuir el uso del privado, de modo de aminorar la concentración vehicular y se tome conciencia de llevar la adecuada mejora para lograr una planificación correcta ante el presente caos (Remache y Celi, 2017, p. 137).

La contaminación por ruido es un problema que atraviesa la ciudad de Bogotá, Chaux y Acevedo (2019) mencionan que se estableció de donde proviene el mayor impacto por la existencia de la contaminación por ruido, por lo que conlleva a nombrar el tráfico vehicular, teniendo en cuenta que por dicho fenómeno acústico se tiene como consecuencia la falta de conciliación de sueño, molestias como el estrés e hipertensión, dolores de cabeza. Asimismo, este fenómeno afecta los alrededores de todas las zonas vulnerando la tranquilidad de la población y perjudicando su salud (p. 235-236).

Por otro lado, en la ciudad de Cartagena, va en aumento el número de mototaxis en los años 2011 y 2012, siendo este un medio de transporte con más comodidad

a diferencia de otros, a su vez este medio presenta una mejor opción para muchos ciudadanos por su bajo costo. Sin embargo, este presenta un riesgo provocando accidentes en la ciudad, así como heridos y un aumento de fallecidos por dichos accidentes, de modo que genera un impacto en la contaminación tanto auditiva como atmosférica. Por esta razón es que la implementación de Pico y Placa es impuesta por parte de las autoridades, con la finalidad de restringir la circulación en lugares, horas y días indicados por las mismas autoridades (Yáñez y Acevedo, 2014a, p. 36-37).

En relación a la justificación teórica, El estudio tiene como finalidad considerar los resultados para un mejor desarrollar y analizar la responsabilidad ambiental frente a la aplicación de pico y placa siendo éste una alternativa para la reducción de afectación, conllevando a la reducción del caos vehicular por una excesiva sobrepoblación (Posada, Farbiaz y González, 2011a, p. 50).

El objetivo principal de la responsabilidad ambiental es el de presionar al responsable del daño ocasionado al medio, así sea una contaminación en el aire, agua o suelo, pues quien contamina será quien pague la reparación de dichos daños (González, 2012, p. 184).

En mérito a la justificación metodológica Galeano (2014a) Los trabajos de investigación tienen un objetivo, para llevarse a cabo se debe tener el material bibliográfico, de modo que a partir de conceptos se permita una base integral del estudio acompañado de trasladarnos de forma eventual en la estructura de elementos que conforma el fenómeno (p. 69).

Se entiende que en primer lugar que se realizó una búsqueda de material bibliográfico, de modo que a partir de conceptos se permita una base integral del estudio acompañado de trasladarnos de forma eventual en la estructura de elementos que conforma el fenómeno. En otras palabras, se aprecian los materiales de distintas materias, así como nuestro estudio no se ha estandarizado por etapas sino se centra en una situación de flexibilidad acudir a nuevas fuentes que muestren nuevas alternativas innovativas en la recolección (Galeano, 2014b, p. 40).

En cuanto a la justificación práctica del presente estudio de investigación, González (2009a) la investigación se ejecuta porque es importancia tener más beneficios de la aplicación siendo estas la reducción de la contaminación por la disminución de uso de coches particulares referentes a los días de restricción (p. 109).

Posada et al. (2011b) indicaron que el sistema de pico y placa, debería de ser utilizado cuando las personas tengan buenas alternativas en transportes públicos, de modo que, los mismos tengan la certeza en dejar los automóviles en sus hogares (p. 120).

Sobre la base de la aproximación temática presentada se planteó el problema general y los problemas específicos de la investigación. El problema general de la investigación fue ¿La responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación? Los problemas específicos de la investigación fueron los siguientes:

- ✓ PE1: ¿El daño ambiental es ocasionado por el tránsito vehicular?
- ✓ PE2: ¿El mecanismo operativo de tránsito es aplicado de forma adecuada?

El objetivo general fue Precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación. Los objetivos específicos de la investigación fueron los siguientes:

- ✓ OE1: Demostrar el daño ambiental es ocasionado por el tránsito vehicular.
- ✓ OE2: Identificar el mecanismo operativo de tránsito es aplicado de forma adecuada.

## II. MARCO TEÓRICO

En el segundo capítulo denominado como el marco teórico, serán ejecutadas las investigaciones previas, eso quiere decir los antecedentes que respaldan el presente estudio, dado que estas llevarán relación con los objetivos planteados. Asimismo, las teóricas utilizadas tendrán la función de descubrir las relaciones del objeto de estudio.

Para el desarrollo de este estudio de investigación es necesario contar con investigaciones previas que ayudarán al desarrollo de su estructura, por ello, se hace énfasis en mencionar la inclusión de este material académico de los antecedentes, en primer lugar, los antecedentes nacionales, como: Águila y Angulo (2019) pretendió establecer la intención de pago de parte de los conductores particulares para disminuir el tiempo en la avenida Javier Prado e implementar mejoras. Por consiguiente, se efectuará el pago bajo el hipotético caso que se construya un nivel más en dicha avenida en el cual tanto los taxis no tendrán la carga ni descarga de pasajeros, por lo que, la mayoría se encuentra dispuesto en pagar adicionalmente los precios del peaje siendo esto de 0.7630 soles por persona, de modo que las autoridades con dicho ingreso se podrán proyectar en la reducción de la congestión vehicular mediante el financiamiento de obras públicas que beneficie a los pobladores.

Bonilla (2018) obtuvo como objetivo determinar la influencia de la política ambiental en garantizar un ecosistema en el Perú, Lima 2017. Teniendo como aspectos metodológicos, el método es hipotético deductivo, de investigación aplicada, diseño cuantitativo no experimental de diseño transaccional correlacional. Este trabajo llega a la conclusión que, debido al mal procedimiento de los residuos sólidos, la deforestación, los gases que circulan en el parque automotor y la contaminación sonora, causan una intranquilidad a los pobladores por los daños ocasionados al ambiente, a pesar que el medioambiente no se encuentra directamente involucrado.

Reguellin (2018) tuvo como finalidad principal señalar cuál es el efecto económico del caos vehicular del año 2012 y del año 2016 en las empresas que se encuentran aseguradas junto con sus empleados. Para finalizar, el problema que tiene Lima

como capital del Perú, respecto al aumento de vehículos ocasiona una dificultad en el crecimiento tanto profesional como personal de los empleados que tienen un seguro de vida en el período del 2012 al 2016, dado que esto altera la economía de las entidades aseguradoras en la capital del Perú.

Ore (2014) detalló como fin determinar cuál es la influencia de la implementación del Proyecto Educativo Institucional con enfoque ambiental en el desarrollo de la conciencia ambiental en los estudiantes de la I. E. "San Daniel Comboni", siendo los aspectos metodológicos, investigación aplicada, método experimental, diseño cuasi-experimental, En consecuencia, la muestra obtenida por los alumnos de la Institución Educativa "San Daniel Comboni", es un nivel moderado de desarrollo de Conciencia Ambiental, en otras palabras se logró que el nivel de desarrollo de conciencia ambiental sea elevado, toda vez que se descartó el nivel bajo, lográndose un gran porcentaje tenga un 114 nivel moderado y alto en dicha variable, que demandaría probablemente un trabajo donde se mantenga lo obtenido.

Caicedo (2017) consiguió como objetivo general Determinar la incidencia de la responsabilidad jurídica en la reparación de los daños ambientales en el Perú, teniendo como aspectos metodológicos, método descriptivo, diseño no experimental. En síntesis, en el Perú, la responsabilidad jurídica debe ser tomada por aquellas personas naturales y las jurídicas, por lo que esta responsabilidad incurre de manera positiva en la reparación de los daños ambientales; en razón a que los resultados logrados de las hipótesis estadísticas frecuentemente son mayores al valor referencial del criterio de repartición de chi cuadrado que es 16.919; en ese sentido la hipótesis general nula es rechazado.

Marcatoma (2016) alcanzó como motivo confrontar la actividad del retiro de taxis como medida justificación y de la aplicación de una reducción vehicular por placa, mediante un modelo simulado. Por ende, esta medida para disminuir el tráfico de acuerdo a las placas de cinco numerales es la más eficiente, de forma tal como el mejoramiento del nivel de servicio de los caminos y un mejor tiempo en los viajes

por kilómetro promedio en 48% esto debido al alto volumen de medios retirados, los cuales motivan índices más cercanas a las de flujo liberado.

De esta manera, los antecedentes internacionales, entre ellos: Pineda, Muñoz y Gil (2018) consiguió como fin del trabajo es llevar a cabo una verificación sobre la incertidumbre de la contaminación ambiental provocada por el caos vehicular, cómo se ha manejado en el Valle de Aburra y cuáles son los resultados que se encuentran a global, enfocadas en el uso de los medios más sostenibles, lo cual se consiente facilitando un contexto local de potenciales mejoras en la reducción de los niveles de contaminación. En síntesis, la utilización excesiva de automotores privados genera diversos contratiempos, por lo que es correcto hacer conciencia respecto a ello, para evitar que siga creciendo la contaminación por razones de coches utilizados. Asimismo, se pretende incentivar utilizar otros medios que no generen contaminantes como lo es por medio del uso tecnologías más limpias como por ejemplo el sistema metro, metrocable, metropólus y eléctricos, de ese modo se cuidará la atmósfera.

Pulido (2017) obtuvo como objetivo mencionar en base del desarrollo empresarial cuales son las prácticas de responsabilidad ambiental. En suma, en este trabajo de investigación se observa que las prácticas fundamentales que realizan las organizaciones ante la responsabilidad ambiental de hoy en día han logrado efectuar aportes en la comunidad, estado y principalmente ante en medio ambiente aplicados desde el interior de sus organizaciones. A la vez, las estrategias realizadas a favor del medio mediante los recursos por parte de las empresas, se verá reflejada en la disminución de sus costos de operación.

Calvache (2013) adquirió como finalidad general establecer una ordenanza Municipal, que por medio de la cual se establecen organización, planificación y medidas de regulación vehicular para el mejor ordenamiento de tránsito y ayudar a cuidar el medio ambiente, teniendo como aspectos metodológicos, método deductivo-inductivo. Por consiguiente, conforme lo indicado por el alcalde de Guayaquil, el flujo de vehículos es avalado cerca de los sauces, razón por la cual se llega a un promedio de 70000, las unidades provenientes del norte, esto se debe al incremento de coches en las diferentes avenidas.

Varón y García (2017) pretendió como motivo principal hacer una valoración inicial de los diversos ruidos ambientales provocado en horarios con y sin pico y placa, para ello se ejecuta noventa y seis mediciones colocando el protocolo de monitoreo de la resolución 0627 de abril del año 2006. Por ende, se llegó a mostrar significativas diferencias sobre los valores mínimos y máximos de los ruidos en la zona del centro de la ciudad de Ibagué, respecto a los horarios cuando no se encuentra con la medida de restricción y también cuando está bajo la implementación de pico y placa, ello puede referirse a la disminución de los coches, pese a ello no se logró evaluar la cantidad de cambios en los automotores que dejaron de circular en dicha zona en esos horarios. Esta diferencia puede deberse a esta u otras variables o incluso a algún grado de relación entre estas.

Asimismo, es de gran importancia analizar las bases teóricas, como es el medio ambiente, para Tena y Hernández (2014) señalaron que el medio ambiente es la parte biológica y geológica del planeta Tierra, que establece la relación entre ella y la vida, además de ello es aquel conjunto existente en el mundo, así como la litosfera, biosfera, atmósfera e hidrosfera; por lo que conlleva a las relaciones principales entre el mundo biofísico y material con el mundo sociopolítico (p. 5).

La Constitución Política del Perú (1993) en su artículo 2 inciso 22, indica que toda persona tiene derecho a la tranquilidad y paz, como a gozar de un entorno equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

La adopción de medidas para la vigilancia y control ambiental les corresponde a las autoridades públicas mediante el ejercicio de sus funciones pues se debe de tener como finalidad la recuperación y mejoramiento de la calidad del aire, por lo cual las zonas donde se provoca el mayor nivel de alerta es donde se debe de actuar con rigor por la presencia de elementos contaminantes, de manera que se disminuya los daños ocasionados en el medio ambiente y sobre todo siendo el más importante la salud (Ley General del Ambiente, 2008b, 62).

En una ciudad, su estructura cumple una gran importancia respecto a las actividades económicas y sus pobladores dentro del sistema, debido a su productividad, sostenibilidad y competitividad ambiental. De modo que, pasa el

tiempo y la planificación es más exigente siendo de forma continua y permanente (Yáñez et al., 2014b, p. 37).

Por otro lado, respecto a la cultura ambiental Polo (2013) indica que esta guarda relación con la enseñanza y el cuidado del medio ambiente, enfocándose principalmente en los recursos naturales como también en el resguardo de la flora y al mismo tiempo de la fauna. Tal como, en el entendimiento de las relaciones que las personas establecen con el ambiente y encargarse del mejoramiento de los recursos naturales (p. 141).

La contaminación es una cuestión desfavorable para el entorno, ya que perjudica a todo el planeta tierra, de modo que, provocado como subproducto de la actividad humana, de una y otra forma por patrones de distribución química y/o física del medio natural. Las consecuencias de ello pueden ser a tal grado que perjudique el consumo de recursos agrícolas, como lo ocasionado con las aguas contaminadas o la inhalación de gases (Tena et al., 2014b, p. 49).

Cuando el agua y el aire se encuentran contaminadas, los pobladores se encuentran en peligro al mercurio al momento de beber agua o al respirar el aire, debido que en la naturaleza ya se encontraba afectada con las partes de automotores, baterías y pilas. Por otro lado, el uso de motores de los automóviles ocasiona malformaciones congénitas, infertilidad, abortos espontáneos por la presencia del formaldehído (Estrada, Gallo y Núñez, 2016a, p.83).

Ardusso et al. (2019a) se refirieron respecto a la contaminación como aquel impacto tanto a las personas adultas como a los niños, debido a que afecta a la salud pública. De manera que actúa de forma directa al sistema respiratorio como al inmunológico. Sin embargo, las consecuencias que afecta a la salud serán de acuerdo al tipo, tamaño, solubilidad, concentración, del tiempo de exposición y la edad. Además, las sustancias que actúan en el sistema, pueden ocasionar diversas enfermedades (p. 125).

Tanto el incremento de automóviles como la contaminación vienen siendo las más grandes cuestiones, incluso que del transporte urbano. Sin embargo, la mayoría de las ciudades latinoamericanas planean por dar solución, pero en muchas ocasiones

la falta de recursos provoca un atrás. De modo que, lo que se trata es dar una solución a las obstrucciones en las pistas, la contaminación del aire ocasionado por el mismo tránsito, buscando de esa manera un mejor control en aquellas horas con una alta demanda (Posada et al., 2011c, p. 112).

El humo provocado por el uso de los coches es una de las fuentes más cotidianas que generan todos los días y a cada hora monóxido de carbono como también dióxido de sulfuro. La contaminación del aire afecta tanto a la parte interna como externa de la atmósfera, de igual modo la contaminación del suelo y del agua (Estrada et al., 2016b, p. 81).

Orozco y Gómez (2012) citado por Alfie y Salinas (2017) señalan que la contaminación auditiva un gran problema en las ciudades, ocasionado por los grandes ruidos dañando el órgano auditivo, a esto se le denomina fuentes productoras de contaminación. Por lo que las fuentes que provocan esto es por motocicletas, transporte motorizado, aéreo y fundamentalmente los autos (p. 66).

La contaminación por automóviles es una de las más graves y grandes situaciones, pues este tipo de afectación que se origina por los gases de los automotores, provoca una situación más, siendo esta el generar otra contaminación nombrada como contaminación acústica, este quiere decir por el ruido producido. No obstante, el gas más utilizado, provoca en general la contaminación atmosférica, además en el momento que este gas se mezcla con la sangre con el pasar del tiempo la respiración será perjudicada disminuyendo así el oxígeno de las células dentro del cuerpo, causando este gas dentro del cuerpo humano temblores, dolores de cabeza, vértigos e incluso una de las consecuencias más graves es la muerte (Sánchez, 2014, p. 12).

Respeto a la educación ambiental, Al-Naqbi y Alshannag (2018) citado por Pulido y Olivera (2018) indicaron que involucra la participación de estudiantes y docentes mediante el proceso de enseñanza y aprendizaje (p. 334).

Es de gran importancia la explicación de los problemas que se presente en el ambiente natural como también del social y el transformado, en donde se podrán manifestar con total transparencia las diferentes responsabilidades de los sectores

sociales. Debido a la necesidad del actuar y decidir por los problemas presentados a medio y largo plazo. Por ello es que el concebir y conservar aquellos valores, actitudes, creencias y comportamientos que llevan correlación con la educación ambiental, impulsan las actividades creadoras, productoras y al desarrollo social, para el logro de las personas traen como consecuencia el medio para las nuevas relaciones (Calixto, 2012, p. 1021).

Todo individuo tiene como necesidad el poder desplazarse de un lugar a otro con el fin de desarrollar sus actividades diarias como lo crea conveniente, de modo que, los transportes han sido creadores para que sirvan para dicho traslado, estas son realizadas en diversas horas del día como los propósitos (Obregón y Betanzo, 2015, p. 62).

La congestión es comprendida como aquella condición que existe por la circulación inmensa, cada uno de ellos avanza de una forma irregular y lenta. El flujo de medios es detenido por la interferencia y/o fricción de otros ocasionando horas de mayor demanda (Bull, 2003a, p. 23).

Los propios vehículos son aquellos que ocasionan el caos vehicular, si bien es cierto que los buses provocan más amontonamiento que el automóvil, este transporta más personales que los transportes privados, de modo que es preferible la reducción de los medios particulares y no los públicos. Por ello si se reduce los pequeños transmisores, junto con ellos disminuiría el atasco vehicular (Bull, 2003b, p. 27).

Para Gapel y Eloisa (2017a) indicaron que desde el ámbito ambiental en la jurisprudencia como también en la doctrina se distingue dos categorías de daños: el daño directo o también denominado como el daño ecológico y el daño indirecto conocido como el daño de rebote (p. 260).

El daño, se encuentra compuesto por cualquier tipo de degradación química, física o biológica, por lo que impacta directamente en la entidad, afectándolo de manera negativa. Es diferente cuando se habla del segundo tipo de daño ambiental pues este afecta de forma indirecta al patrimonio o la salud de las personas (Gapel et al., 2017b, p. 261).

En estos dos tipos de daños, se pueden diferenciar los bienes jurídicos tutelados, como es el daño ecológico sus bienes protegidos es el entorno autónomo y el bien público, en el caso del daño rebote es la salud de la persona como los que integran su patrimonio, dando lugar a los derechos individuales (Gapel et al., 2017c, p. 261).

El primero, que es el daño ambiental ecológico es aquel en la cual la lesión negativa de la disminución química, física o biológicamente perjudica inmediatamente al ambiente, incluyendo el menoscabo tanto del patrimonio cultural como del paisaje. El segundo, que es el daño ambiental rebote es aquel que, por la variación del medio ambiente, este daña a los ciudadanos como a sus bienes, es decir que afecta la salud y el patrimonio de los individuos (Gapel et al., 2017d, p. 261).

Las autoridades de las ciudades, en especial las de tránsito crearon una medida para disminuir la circulación de vehículos, siendo esta la aplicación de pico y placa dentro de las horas con más demanda, este sistema será adecuado por medio de las placas de los automóviles. Además, de la acumulación de coches, el problema es la contaminación por el aumento del ruido, como es la contaminación del aire (González, 2009b, p. 97).

Respecto al tráfico vehicular, existen ciertos componentes de contaminación, que provocan estrés oxidativo debido a la debilidad del mecanismo de defensa como a la inmadurez, afectando principalmente a los ancianos y niños. Estos daños ocasionados, procuran cambios epigenéticos (Ardusso et al., 2019b, p. 126).

Los infantes menores de 15 años son aquellas personas que sufren de enfermedades respiratorias como enfermedades crónicas, alergias como eccema o rinitis y también el asma, ocasionado por la contaminación atmosférica. Además de ello se pueden presentar síntomas respiratorios como sibilancias o tos crónica por causa de la misma contaminación. (Gutiérrez et al., 2018, p. 507).

Por ella la responsabilidad ambiental para Cafferatta (2004) es una gran dificultad puesto que la singularización de la responsabilidad para aquellas personas que ocasionan los daños, no es tarea fácil, de modo que en estos denominados daños son la participación consiste usualmente en más de dos personas y no es posible establecer con exactitud la responsabilidad de cada uno de ellos, por ende, lo

correcto es que todos los participantes sean responsables solidarios ante la comunidad (p. 105).

La persona natural o jurídica que cause la degradación del ambiente como de sus componentes se encuentra obligado a adoptar inexcusablemente las medidas para su restauración y/o reparación como corresponda, si esto fuera imposible se compensará en términos ambientales los daños causados, sin perjuicio de otras responsabilidades administrativas, civiles o penales (Ley General del Ambiente, 2008a, p. 22).

Ortiz (1999) citado por Castro (2019) mencionó que existen principios referentes a la responsabilidad de forma internacional, pero hay una diferencia de la responsabilidad internacional y de la otra, pues la primera es a partir de los perjuicios causados por actos no prohibidos mientras que el segundo es por la comisión de un ilícito internacional (p. 161).

La responsabilidad ambiental respalda al medio, de manera que este es un bien jurídico de carácter colectivo, es decir si se causa un daño los seres humanos no han cumplido con ejercer una manera correcta su derecho. Bajo la perspectiva de la responsabilidad ambiental, el entorno tiene otro enfoque, es decir este es considerado como aquel conjunto de componentes naturales equilibrados que todo ser humano puede realizar actividades en él en un determinado lugar y tiempo, además los titulares del derecho al medio ambiente pueden disfrutar de ello, en otras palabras, los pobladores pueden gozar del derecho, por lo que se busca que este sea un entorno sano. (Carmona, 1998, p. 61-62).

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo y diseño de investigación

El tipo de investigación es básica. De acuerdo con Hernández et al. (2014a) la investigación fundamental indaga el conocimiento de la realidad como también las teorías (p. 25).

El diseño de investigación es fenomenológico. Puesto que, un estudio de diseño fenomenológico se basa de las experiencias, de un colectivo de personas que atravesaron por lo mismo referente a un proceso (Hernández et al., 2014b, p. 471).

#### 3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización apriorística

Tabla 1

##### *Categorización apriorística*

Nº	Categoría	Subcategoría	Criterio 1	Criterio 2
1	Cultura ambiental (Polo, 2013, p.141)	Educación ambiental (Al-Naqbi y Alshannag, 2018, p.334)	Contaminación del aire Arduso et al. (2019 <sup>a</sup> , p. 125)	Contaminación acústica Orozco y Gómez (2012, p. 66)
		Movilidad y Transporte Obregón y Betanzo, 2015, p. 62).	Tránsito vehicular (Bull, 2003b, p. 27).	Conducta responsable (González, 2009b, p. 97).
2	Daño ambiental (Gapel et al., 2017b, p. 261).	Daño directo (Gapel Ambiente autónomo et al., 2017d, p. 261).	(Gapel et al., 2017d, p. 261).	Bien público (Gapel et al., 2017d, p. 261).
		Daño indirecto (Gapel et al., 2017c, p. 261).	Salud (Gapel et al., 2017d, p. 261).	Patrimonio (Gapel et al., 2017d, p. 261).

### 3.3. Escenario de estudio

Se sitúa en lugares de producción y circulación de diferentes discursos, implica a elegir el lugar y la oportunidad, traducido en estar en el momento justo en el lugar preciso (Galeano, 2014, p. 35).

Siendo así el escenario de estudio son estudios jurídicos relacionados al derecho ambiental como constitucional, a la vez el ministerio del ambiente, como la municipalidad, debido a que los profesionales que ocupan en estos centros laborales tienen conocimientos respecto al derecho ambiental.

### 3.4. Participantes

El investigador se basa en las experiencias y vivencias de los participantes, de modo que sus conocimientos se van construyendo en referencia a las interpretaciones de los participantes (Hernández et al., 2014c, p. 42).

Serán profesionales capacitados, que cuentan con conocimientos referente al estudio de investigación, por tal razón serán profesionales con especialidades en la rama de Derecho Constitucional como Ambiental.

### 3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Morón (2014) acotó que existe diferenciación para la recopilación de información entre los sistemas cuantitativo y cualitativos se sujetan, que los estudios cualitativos emplean la entrevista, con el propósito de recabar declaraciones amplias debido a nuestro cuestionario abierto, ya que todas son destinadas a nuestra muestra (p. 164).

Ragin (2013) citado por Hernández et al. (2014d) precisó que existen dos tipos de muestras, siendo una de ellas la no probabilística, cuyo fin no son los términos de probabilidad en las investigaciones cualitativas (p. 386).

### 3.6. Procedimientos

Se inicio con la búsqueda de los artículos científicos indexados, tesis y libros, dado que a través de estos se apreció las dificultades relacionadas al presente estudio, construye la información para determinar las categorías y subcategorías, asimismo

se obtuvo tanto los problemas como los objetivos. Se continuo con la redacción del marco teórico con ayuda de los materiales. Finalmente, el aspecto metodológico redactado según el tipo de estudio.

### 3.7. Rigor científico

Existen tres criterios fundamentales los cuales son la validez, confiabilidad y objetividad, desde el punto de vista cuantitativa. Pero esos mis criterios son rechazados en parte en el enfoque cualitativo. Sin embargo, a pesar de ello existe otros criterios basados a en el estudio cualitativo reemplazando los términos de validez y confiabilidad (Hernández et al., 2014e, p. 453).

#### Dependencia

Es aquella confiabilidad cualitativa, teniendo como finalidad guardar los datos del estudio, como las observaciones, entrevistas, sesiones, entre otros. De modo que implica las observaciones y respecto al diseño de investigación. Por lo que la dependencia se demuestra (Hernández et al., 2014f, p. 453).

#### Credibilidad

Este criterio es aquel que reemplaza a la validez, por lo que es conocida como máxima validez, de manera que, profundiza con las experiencias de los participantes, especialmente las que se encuentran vinculadas con el planteamiento del problema (Hernández et al., 2014g, p. 455).

#### Transferencia

El estudio cualitativo no tiene como objetivo el generar resultados, por ende, el fin de este criterio no es de resultados, sino el de dar nociones generales de la incertidumbre estudiada (Hernández et al., 2014h, p. 458).

#### Confirmación

Teniendo vínculo con el criterio de credibilidad, basándose a demostrar la reducción de preferencia del investigador, involucrando el rastreo de los datos (Hernández et al., 2014i, p. 459).

### 3.8. Método de análisis de información

## Triangulación

Es beneficioso asumir variadas bases de información y técnicas para recopilar información. Debido a que en dicho sistema cualitativa se adquiere una amplia riqueza intelectual, extensión y anchura de información si derivan de variados sujetos del procedimiento, diversas bases y muchas maneras de recopilación. Por ende, la triangulación es el modo de entrelazar los datos recopilados en el transcurso del estudio investigativo (Hernández et al. 2014j, p. 211).

### 3.9. Aspectos éticos

Este estudio ha sido elaborado de acuerdo a los criterios éticos que el código de ética de la universidad establece a seguir para una correcta investigación. Además, el presente trabajo es original, tomándose en cuenta las citas parafraseadas, referencias bibliográficas y guías metodológicas según indica las normas APA, por lo tanto, la investigación cumple con todos los protocolos de ética y se ha respetado los lineamientos científicos.

## IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### PREGUNTA 1

¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?

	JJGR	RCH	NEHV	JCMR	LCB
<b>Respuestas</b>	Sí, el aire de Lima está compuesto de varios materiales, que se producen principalmente por la flota de vehículos y otros gases nocivos.	Sí, de manera que el control del gobierno sobre la cantidad de vehículos en circulación y la contaminación por vehículo es deficiente, incluyendo la baja conciencia de las personas sobre el daño ambiental y de salud.	Sí, porque los componentes gaseosos quedan atrapados en el aire. Además, en la comunidad no existe una adecuada responsabilidad ambiental por el daño provocado al aire.	Sí, las enfermedades que afectan al sistema respiratorio son aquellas producidas por agentes contaminantes como el combustible, por lo que es una contaminación emitida por los automóviles contra el aire.	Claro que sí, como el dióxido de carbono que contamina todo Lima.
<b>Coincidencias</b>	El presente concuerda con RCH, NEHV, JCMR y LCB.	Coincide con JJGR, NEHV, JCMR y LCB.	Coincide con LCB, JCMR, JJR y RCH.	Concuerda con RCH, NEHV, JCMR y LCB respecto a la afectación por los gases contaminantes.	El presente coincide con JJGR, RCH, NEHV y JCMR dado que considera que los componentes afectan directamente la salud.

<b>Discrepancias</b>	El presente desacuerda con RCH debido que este menciona que aglomeración de vehículos para la salud va en perjuicio.	Discrepa con JCMR ya que este indica que el combustible es el real factor principal de la contaminación.	No coincide con JJGR ya que este indica que los componentes malignos son originados por la multitud vehicular.	El presente discrepa con RCH porque este señala los vehículos antiguos son el mayor causante de contaminación.	El presente no coincide con JJG R dado que menciona que el parque automotor es uno de las principales causas de contaminación.
<b>Interpretación</b>	La afectación de la salud es ocasionada mayormente por el parque automotor y otros gases contaminantes.	la falta de reflexión de las personas son obstáculos para solucionar este problema.	Los componentes gaseosos están atrapados en el aire por lo que ya es parte de lo que respiramos.	Los agentes contaminantes como el combustible son emitidos por los automóviles.	El dióxido de carbono contamina Lima.

## PREGUNTA 2

¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?

	JJGR	RCH	NEHV	JCMR	LCB
<b>Respuestas</b>	Sí, porque las personas no se comprometen a cuidar la calidad del aire.	Sí, pero se debe determinar quién es responsable del medio ambiente y qué comportamiento desea regular. Esto debería indicar qué tipo de responsabilidades debe asignarse a quién.	Considero que todos tenemos una responsabilidad ambiental, en mayor o menor medida, porque no hay servicio público para actuar en el cuidado y protección del aire.	Considero que, si es difícil, Perú no tiene una responsabilidad que esté claramente enfocada en ello.	Claro que sí, la contaminación ambiental es causada por todas las personas, ya que no son conscientes sobre el daño que causan.

<b>Coincidencias</b>	<p>Coincide con LCB toda vez que este precisa que la responsabilidad ambiental escapa de las manos de las personas.</p>	<p>El presente coincide con JCMR por lo mismo que este advierte que es difícil el reconocimiento del compromiso ambiental, pero ello no quita el deber que cada persona tiene con el ambiente.</p>	<p>Concuerda con RCH por lo mismo que este menciona que debemos asumir una responsabilidad con el espacio en donde se desarrolla la vida, sino de lo contrario nadie lo hará.</p>	<p>Coincide con NEHV toda vez que este precise que es complicado admitir nuestra responsabilidad frente a la contaminación ambiental, a pesar de tener tantos medios para contribuir en ello.</p>	<p>Concuerda con JJGR por lo mismo que este menciona que no existe compromiso alguno de las personas con respecto al cuidado y protección del medio ambiente.</p>
<b>Discrepancias</b>	<p>El presente no coincide con NEHV dado que menciona que, todos tenemos responsabilidad ambiental,</p>	<p>El presente desacuerda con JJGR debido a que este menciona que los usuarios no se responsabilizan de la contaminación.</p>	<p>Discrepa con LCB de manera que este advierte que es justificado la alteración de las condiciones ambientales.</p>	<p>El presente no concuerda con RCH puesto que este precisa preguntando se quién y qué dispone cada responsable del entorno natural.</p>	<p>No coincide con JCMR ya que este indica que existen medios para cuidar, preservar y conservar el ambiente en el que vivimos,</p>
<b>Interpretación</b>	<p>La calidad de aire depende del compromiso de las personas.</p>	<p>Los vehículos antiguos que se encuentran en circulación deben ser regularizados.</p>	<p>Todos tienen responsabilidad ambiental, siendo el aire un elemento de necesidad.</p>	<p>En Perú no tienen esa responsabilidad en el punto ambiental.</p>	<p>Las personas son conscientes sobre el daño ambiental.</p>

### PREGUNTA 3

¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?

	JJGR	RCH	NEHV	JCMR	LCB
<b>Respuestas</b>	Definitivamente. A los conductores poco o nada les interesa la contaminación ambiental.	Sí, especialmente los conductores de vehículos más antiguos que no pasan los controles de nivel de contaminación.	En este sentido, creo que existe una responsabilidad compartida con los pobladores, conductores y las autoridades. El	Sí, las personas fallecen por problemas respiratorios debido a la contaminación del aire, por la razón que la cultura ambiental es escasa.	Sí, porque los conductores no toman conciencia de la contaminación de los vehículos, debido a su falta de cultura ambiental.
<b>Coincidencias</b>	El presente coincide con JCMR por lo mismo que este advierte que los conductores laboran para sí mismos, mas no para cuidar el medio ambiente.	Concuerda con LCB puesto que este menciona que los conductores no se responsabilizan de sus autos, ocasionando una contaminación atmosférica.	El presente coincide con JJGR debido que este advierte que los choferes por falta de cultura ambiental, solo trabajan para su propio beneficio.	Concuerda con RCH por lo mismo que este menciona que los vehículos al no pasar por los controles técnicos necesarios, traen como consecuencia diversas enfermedades.	Coincide con NEHV toda vez que este precise que los automovilistas de alguna forma ocasionan contaminación a causa de desconocimiento en el tema, mas no son los únicos responsables
<b>Discrepancias</b>	El presente desacuerda con NEHV debido a que este menciona que la responsabilidad es dividida en cuanto a la contaminación.	Discrepa con JCMR de manera que este advierte que no es de suma importancia para los automovilistas el asunto de la contaminación.	El presente no coincide con JCMR dado que menciona que la cultura ambiental de los choferes es insuficiente.	El presente no concuerda con LCB puesto que este precisa que los conductores no toman interés a la contaminación que ocasionan sus vehículos.	No coincide con RCH ya que este indica que los autos al no pasar las revisiones técnicas indicadas, estas perjudican a las demás personas.

<b>Interpretación</b>	La contaminación ambiental es ocasionada por los conductores.	Los vehículos de mayor antigüedad ocasionan el mayor nivel de contaminación.	La responsabilidad está en las autoridades y los poderes estatales.	A causa de la contaminación ambiental, las personas sufren problemas respiratorios.	Los choferes son inconscientes de la contaminación, por falta de cultura ambiental.
-----------------------	---	--	---	---	---

#### PREGUNTA 4

¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?

	JJGR	RCH	NEHV	JCMR	LCB
<b>Respuestas</b>	Si, por política o por necesidad, siempre favorecen, con obras de infraestructura, por ejemplo, el uso del transporte público.	Sí, de manera que es una condición importante para el traslado de todas las personas para asistir a sus centros de trabajo y estudios.	Actualmente se incentiva el uso de transporte público, porque hay convenios, por lo que es la única opción para el usuario.	Sí, considero que las autoridades conocen sobre la contaminación del aire, por ello es que promueven el transporte público.	Si, por política o por necesidad, siempre favorecen, con obras de infraestructura, por ejemplo, el uso del transporte público.
<b>Coincidencias</b>	El presente coincide con RCH por lo mismo que este advierte que incentivar el uso de transporte público, es más que nada por necesidad de las personas.	Concuerda con JCMR por lo mismo que este menciona que de alguna forma promueven el uso de transporte común, debido al conocimiento de la contaminación del ambiente.	Coincide con LCB toda vez que este precise que no priorizan la comodidad de las personas en este tipo de transporte.	El presente coincide con JJGR por lo mismo que este advierte que por diplomacia motivan el servicio de un transporte público.	Concuerda con NEHV por lo mismo que este menciona que no consideran como es debido al usuario, dentro de esta opción de transporte.

<b>Discrepancias</b>	El presente no coincide con NEHV dado que menciona que debido a la existencia de convenios es por la cual pretenden mayor demanda del transporte público.	El presente no coincide con NEHV dado que menciona que debido a la existencia de convenios es por la cual pretenden mayor demanda del transporte público.	No coincide con JCMR ya que este indica que las autoridades tienen el conocimiento suficiente para fomentar el uso de transporte común.	Discrepa con RCH de manera que este advierte que impulsar a la gente a usar el transporte público es un requisito para satisfacer sus necesidades.	El presente no concuerda con JJGR puesto que este precisa que las autoridades si incentivan con proyectos relacionados al transporte urbano.
<b>Interpretación</b>	Las autoridades buscan favorecer a la población.	El uso de transporte público es una necesidad.	lo fundamental de los habitantes transportarse a su destino.	Las autoridades promueven el transporte público debido a la contaminación del aire.	Comodidad de las personas en los transportes.

#### PREGUNTA 5

¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?

	JJGR	RCH	NEHV	JCMR	LCB
<b>Respuestas</b>	Claro, si continuamos con el comportamiento actual, el planeta no tendrá futuro.	Sí, no podría asegurar que este sea el mayor problema para las generaciones futuras, pero es una condición que tendrán que adaptarse siempre que algunos comportamientos no se corrijan en el futuro.	El medio ambiente no es saludable, ni siquiera para las generaciones actuales. Sin embargo, más que la autoridad, la gente común debe actuar.	Sí, pues no hay un desarrollo sostenible para las nuevas generaciones, entonces sino tenemos cultura ambiental, conciencia ambiental, responsabilidad ambiental, entonces sino tomamos conciencia ni el pico placa nos podrá salvar.	No creo que sea sano por que el aire que respiramos ya se encuentra contaminado, además que los transportistas no tienen un sueldo seguro y solo piensan en llevar el pan de cada día.

<b>Coincidencias</b>	El presente coincide con NEHV por lo mismo que este advierte que todos debemos actuar.	Concuerda con JJGR por lo mismo que este menciona que si se sigue así no habrá un futuro.	Coincide con LCB toda vez que este precise que el aire que respiramos se encuentra contaminado.	El presente coincide con JJGR por lo mismo que este advierte que el planeta no tiene futuro.	Concuerda con RCH por lo mismo que este menciona que los malos comportamientos no nos llegan a un futuro.
<b>Discrepancias</b>	El presente no coincide con JCMR dado que menciona que no existe responsabilidad ambiental	El presente desacuerda con NEHV debido que este menciona que las nuevas generaciones son quienes deben actuar.	Discrepa con JJGR de manera que este advierte que todo debemos del comportamiento actual.	El presente no concuerda con NEHV puesto que este precisa que las nuevas generaciones son quienes deben actuar.	No coincide con NEHV ya que este indica que las nuevas generaciones son quienes deben actuar.
<b>Interpretación</b>	El futuro del planeta depende de las conductas actuales.	Corregir las conductas para un futuro.	Para un ambiente sano todos debemos participar.	Comprometarse a tener un ambiente adecuado.	El ambiente que respiramos ya no es saludable.

## PREGUNTA 6

¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?

	JJGR	RCH	NEHV	JCMR	LCB
<b>Respuestas</b>	Esta es una de las principales causas de alergias y posiblemente incluso asma.	Si, en mi opinión, afecta el aparato respiratorio y, dependiendo de su exposición, el efecto puede ser mayor o menor.	Por supuesto, el existe un vínculo directo entre la calidad del aire y la salud respiratoria humana.	Sí, porque las partículas pequeñas de dióxido de nitrógeno, azufre, entre otros dañan el sistema respiratorio, causando un daño respiratorio.	Si por que la contaminación ambiental afecta la respiración de las personas.

<b>Coincidencias</b>	El presente concuerda con JCMR, ya que este señala las enfermedades como producto de la exposición.	Coincide con LCB, motivo por el cual este menciona la afectación en el aparato o respiratorio.	El presente coincide con RCH, motivo por el cual este menciona la afectación en el aparato o respiratorio.	Concuerda con JJRR, de modo que este indica como consecuencia las enfermedades cardiovasculares.	Concuerda con NEHV, ya que la respiración de la población es el principal afectado.
<b>Discrepancias</b>	No concuerda con LCB, NEHV y RCH toda vez que estos señalan que el aparato respiratorio es el más perjudicado.	El presente discrepa con JJRR debido que este advierte que la exposición provoca enfermedades al corazón.	Discrepa con JCMR por lo mismo que este menciona como afectación las enfermedades cardiovasculares.	El presente desacuerda con LCB de modo que este precisa que el sistema respiratorio es la más afectada.	No concuerda con JCMR ya que este indica que la exposición afecta al sistema nervioso.
<b>Interpretación</b>	El asma es una consecuencia de la contaminación.	Los efectos dependen de tiempo de exposición.	Hay una relación directa de calidad de aire y salud respiratoria.	Los componentes contaminantes causan daños respiratorios.	la contaminación afecta la respiración de las personas.

## PREGUNTA 7

¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?

	JJGR	RCH	NEHV	JCMR	LCB
<b>Respuestas</b>	Sin lugar a duda, puede ser considerado como un daño ambiental ocasionado por la contaminación.	Si, pero creo que la contaminación ambiental afecta tanto al derecho a un medio ambiente sano como el derecho a la salud.	No en todos los casos. El daño ambiental no siempre se considera como una afectación directa a la salud.	Sí, puesto que las emisiones dañan al medio ambiente y a su vez dañan al ser humano y a la salud.	Claro que afecta la salud, como el sonido del claxon siendo una contaminación ambiental auditiva, generando enfermedades al oído.
<b>Coincidencias</b>	Concuerda con RCH al mencionar que la contaminación perjudica el derecho a un ambiente sano.	Coincide con LCB de modo que este advierte que el sonido provocado de los autos genera enfermedades relacionadas al oído.	El te no coincide con los demás entrevistados.	El JCMR dado que la salud humana es un daño causado por la contaminación ambiental.	Concuerda con JCMR porque este señala que la salud es dañada por dicha contaminación.
<b>Discrepancias</b>	Discrepa con NEHV porque este menciona que la salud no es perjudica de forma inmediata.	Desacuerda con NEHV ya que este no considera como un daño la afectación de la salud.	No se encuentra en desacuerdo con RCH, LCB, JJGR y JCMR, dado que estos aseguran que la afectación a la salud es considerada como un daño.	El JCMR coincide con NEHV toda vez que este opina que el daño ambiental tiene otro concepto.	El JCMR discrepa con NEHV por lo que ambas tienen posiciones diferentes.

<b>Interpretación</b>	La contaminación ambiental provoca enfermedades respiratorias	El derecho a vivir en un ambiente equilibrado.	La salud de las personas no se encuentra perjudicada si no transita por los lugares afectados.	Los elementos y componentes químicos dañan el medio ambiente.	El oído es uno de los sentidos más afectados por la contaminación acústica.
-----------------------	---	--	--	---	---

## REGUNTA 8

¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?

	JJGR	RCH	NEHV	JCMR	LCB
<b>Respuestas</b>	No, la contaminación es principalmente el resultado del transporte público.	Considero que el uso de vehículos privados, como una de las principales fuentes de contaminación en Lima.	Si hablamos de contaminación del aire, sí. Sin embargo, no precisamente porque es transporte privado, sino por el tipo de combustible utilizado.	Ciertamente, un transporte público que cumple con todos los parámetros establecidos, no produce contaminantes, pero un viejo vehículo, afecta directamente el medio ambiente.	Todo influye, ya que en vista de que no hay transporte público al no saber la suficiente capacidad, por ello utilizan el transporte privado y esto genera más contaminación ambiental.
<b>Coincidencias</b>	El present e no coincide ningún entrevistado	Concuerda con JCMR puesto que este menciona que la antigüedad del parque e automotor cumple un rol importante en la contaminación del aire	Coindice con LCB al tener la misma opinión respecto a la pregunta planteada.	Concuerda con RCH por lo mismo que este menciona que la contaminación del medio ambiente es causada por el crecimiento continuo de vehículos de antigüedad.	Coincide con NEHV toda vez que este precise que la contaminación de nuestro entorno en el que vivimos, se ve afectado por el número de autos particulares.

<b>Discrepancias</b>	El present e no coincide con RCH dado que menciona que la contaminación ambiental se debe al transporte público y privado.	El presente desacuerda con NEHV debido a que este menciona que la contaminación del ambiente más que nada se debe al tipo de combustible.	Discrepa con JJGR de manera que este advierte que el agente principal de la contaminación, es la movilidad de gran escala.	El presente no concuerda con JJGR puesto que este precisa que el transporte común es el protagonista de la contaminación del aire.	No coincide con JCMR ya que este indica que el transporte público no contamina, puesto que este tipo de movilidad es moderno y cumple con todos los requisitos.
<b>Interpretación</b>	El transporte público es una fuente contaminante.	Los transportes usados para el público generan más contaminación.	El problema es usar combustible en zonas que carecen de áreas verdes.	El medio ambiente es alterado por los vehículos.	Por la decadencia de transporte público se usan más los privados.

#### PREGUNTA 9

¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?

	JJGR	RCH	NEHV	JCMR	LCB
<b>Respuestas</b>	Sí, las industrias generalmente se limitan a áreas específicas, mientras que los automóviles circulan por toda la ciudad.	A nivel de Lima, creo que los automóviles contaminan más porque Lima concentra tanta actividad industrial.	Cabe mencionar el tipo de combustible utilizado por los automóviles y las acciones relacionadas con el cuidado del medio ambiente que desarrolla una industria.	Creo que las industrias contaminan más, porque trabajan todo el día sin parar, a su vez también emiten muchos contaminantes.	Para mí ambos contaminan el medio ambiente.

<b>Coincidencias</b>	Coincide con RCH dado que este advierte que las industrias contaminan menos que los autos, puesto que no ocupa gran parte de Lima.	Concuerda con JJGR y NEHV de manera que este precisa que las zonas urbanas sufren mayor contaminación a causa de los automotores.	El presente coincide con JJGR porque este señala que el parque automotor está compuesto por un número conjunto de vehículos propulsados por la combustión de hidrocarburos.	Coincide con LCB mencionar que industria también produce contaminación.	No al concuerda con ningún entrevistado.
<b>Discrepancias</b>	El presente desacuerda con LCB debido a que este menciona que tanto los vehículos como fabricas contaminan de igual magnitud el aire que respiramos	No coincide con JCMR ya que este indica que las fábricas son la fuente más importante de la contaminación atmosférica.	El presente no concuerda con JCMR puesto que este precisa que la contaminación del aire se debe en gran parte a la actividad industrial	Discrepa con LCB de manera que este advierte que tanto las industrias como la flota son grandes agentes de contaminación del aire	El presente discrepa con JJGR, RCH y NEHV dado que mencionan que la calidad del aire, se deteriora cada vez más a causa del crecimiento del parque vehicular.
<b>Interpretación</b>	Las industrias también tienen responsabilidad ambiental.	Las industrias afectan más en la sierra y selva.	Tanto las industrias como los vehículos emanan gases tóxicos a la atmosfera.	La constante actividad de la industria promueve la contaminación.	Ambos contaminan el medio ambiente.

**PREGUNTA 10**

¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro?

	JJGR	RCH	NEHV	JCMR	LCB
<b>Respuestas</b>	Ciertamente, porque el aumento de estos en lugares determinados ocasiona tanto contaminación al aire como contaminación acústica.	Sí, porque la rotación de automóviles, sin tener el control la cantidad de vehículos permitidos por persona o la cantidad de vehículos en circulación.	El aumento de vehículos es peligroso si es ruidoso y genera contaminación acústica, no hay suficiente distribución o pocos se generan carreteras y muchos atascos.	Sí, vehículos afectan directamente al ambiente, ya que los conductores de estos vehículos no tienen una cultura ambiental.	Si mientras más automóviles halla, más peligro habrá en la ciudad, tanto para el ambiente como para las personas en sí.
<b>Coincidencias</b>	El presente concuerda con NEHV, dado que este menciona que el ruido vehicular se ha constituido en una problemática ambiental creciente, en cuanto a lo acústico.	Coincide con LCB puesto que, este menciona que es un peligro ambiental el aumento de transportes a nivel mundial.	Concuerda con JJGR porque este precisa que la contaminación sonora producida por el ruido de los vehículos es el factor que más molestias causa a la población.	El presente concuerda con RCH porque este señala que es una amenaza el incremento de automotores.	Coincide con JCMR porque este precisa que cada vez que crezca el número de automóviles, mayor será el riesgo para el ambiente.
<b>Discrepancias</b>	El presente discrepa con RCH ya que indica que si bien es cierto es una amenaza el aumento de automotores, esto se debe a una falta de supervisión.	Desacuerda con NEHV debido a que el aumento de vehículos es un peligro por la contaminación sonora que estos producen.	El presente discrepa con JCMR puesto que si el incremento de vehículos es un peligro a consecuencia de la falta de cultura ambiental	No coincide con JJGR dado que la contaminación acústica que ocasionan los autos, más aún al crecimiento del número de estos.	No concuerda con RCH puesto que este menciona que no existe un control con respecto al número de vehículos.

<b>Interpretación</b>	La contaminación acústica es presente todo el día.	La constante actividad de la industria promueve la contaminación.	Por la de compromiso existe caos vehicular.	Los conductores ignoran en que consiste la responsabilidad ambiental.	A mayor número de automóviles, mayor es el peligro para la ciudadanía.
-----------------------	--	---	---	---	--

La presente investigación busca establecer la responsabilidad ambiental de las personas respecto al daño ambiental que producen por la contaminación derivada del tráfico vehicular en la ciudad de Lima Metropolitana, siendo esta el lugar donde la concentración de contaminación es elevada con el pasar de los años.

Con conformidad del primer asunto, respecto a la educación ambiental, de modo que este es un proceso que permite a la persona aumentar los conocimientos de temas ambientales.

Se tuvo como antecedente a Ore (2014) su estudio nos brinda información exacta sobre la educación ambiental, el cual determinó cuál es la influencia de la implementación del Proyecto Educativo Institucional con enfoque ambiental en el desarrollo de la conciencia ambiental en los estudiantes de la I. E. "San Daniel Comboni". Esta tesis obtuvo un nivel moderado en conocimientos ambiental en los estudiantes de dicha institución, por lo que su nivel de consciencia de estos descarto ser un nivel bajo

También se tuvo como antecedente a Pulido (2017) su tesis nos muestra la mención de la responsabilidad ambiental basándose en las prácticas del desarrollo empresarial. Por lo que su investigación se observó las prácticas fundamentales que realizan las organizaciones frente a la responsabilidad ambiental, logrando realizar aportes para la comunidad y el medio ambiente, toda vez que estas estrategias que favorecen al ambiente serán reflejadas en otros ámbitos importantes que las organizaciones requieran.

Asimismo, los autores Al-Naqbi y Alshannag (2018) citado por Pulido y Olivera (2018) precisaron que la participación de los estudiantes como la compañía de los docentes es de total importancia para el adecuado procedimiento del aprendizaje y enseñanza en la educación ambiental.

De igual modo el autor Calixto (2012) enfatiza la importancia de conocer los problemas relacionados en el ambiente y sociedad, de manera que, al conocerse este tema, las responsabilidades de las instituciones sociales serán más notorias, conforme por lo que se va a decidir y actuar a medio y largo plazo. El estudio muestra los valores, creencias, comportamientos y actitudes que llevan relación con

la educación ambiental, para el logro de las personas traen como consecuencia el medio para las nuevas relaciones (p. 102).

Los datos recogidos dan muestra de que los entrevistados en relación a la primera pregunta formulada: ¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?

Todos entrevistados llegan a coincidir en que la calidad del aire en donde se encuentran gases el aire, afecta directamente la salud de las personas. De modo que no se encontró discrepancia entre ellos.

De acuerdo a la entrevista realizada, la segunda pregunta formulada: ¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?

El entrevistado LCB concuerda con JJGR, al mencionar que las personas no cuentan con responsabilidad ambiental, mientras que RCH y JMR no coinciden con LCB, dado que estos señalan que la responsabilidad es un asunto de todos los pobladores.

Según la entrevista realizada, la tercera pregunta formulada: ¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?

En el cual NEHV concuerda con JJGR ya que los conductores no cuentan con una cultura ambiental. De otro lado, los entrevistados RCH y JCMR discrepan en la idea que los vehículos antiguos son quienes contaminan más que los modernos y viceversa.

Concuerdo con Ore, dado que él menciona que la educación ambiental influye de los proyectos educativos institucionales enfocados al medio ambiente. Al mismo tiempo no coincido con Pulido, debido que la responsabilidad ambiental no solo corresponde a las empresas. Sin embargo, coincido lo señalado por Al Naqbi y Alshannag la educación ambiental se basa en las enseñanzas de los docentes hacia sus estudiantes, siendo un rol importante. De igual modo concuerdo con Calixto, de modo que es fundamental el conocer los problemas en relación al ambiente, para establecer la responsabilidad que tienen tanto las instituciones

sociales como personas, teniendo en cuenta los valores y comportamientos de ellos. Por otro lado, no discrepo lo mencionado por todos los entrevistados, al indicar que la calidad del aire se encuentra contaminada por lo que los gases que se encuentran en él afectan la salud de los pobladores.

Con conformidad del segundo asunto, respecto a la movilidad y transporte, de manera que estos son de gran importancia por la necesidad que tienen las personas al desplazarse de un lugar a otro mediante los transportes públicos o privados.

Los autores Varón y García (2017) en su tesis tiene como propósito hacer una valoración inicial de los diversos ruidos ambientales provocado en horarios con y sin pico y placa, para ello se ejecuta noventa y seis mediciones colocando el protocolo de monitoreo en el mes de abril del año 2006. El estudio nos brinda los diferentes valores de mayor y menor rango de ruido en el centro de la ciudad de Ibagué, con respecto a las horas en que no cumple con la medida de restricción y también cuando está bajo la implementación de pico y placa, esto puede referirse a la disminución en el porcentaje de automóviles, a pesar de esto no fue posible evaluar el número de cambios en los vehículos de motor que han dejado de viajar en esta área durante estas horas.

En el marco teórico, el autor Obregón y Betanzo (2015) indicaron que todo individuo debe moverse de un lugar a otro para llevar a cabo sus actividades diarias a su propia discreción, de modo que se haya creado un transporte para esta transferencia, que se realiza en diferentes momentos del día según el propósito.

El autor Bull mencionó que los vehículos en sí son los que causan el caos, aunque es cierto que los autobuses conducen a más personas que el automóvil, transportan más personal que el transporte privado, por lo que es mejor reducir los medios privado y no público. Por lo tanto, si se reducen los transmisores pequeños, con ellos la interferencia de los vehículos disminuiría.

De acuerdo a la entrevista realizada, la cuarta pregunta formulada: ¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?

Para LCB y NEHV las autoridades no incentivan el uso de transporte público, mientras que JJGR no concuerda con LCB al mencionar que las autoridades si incentivan el uso de este.

Según la entrevista, la quinta pregunta formulada: ¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?

Los entrevistados JJGR, RCH, NEHV, JCMR y LCB, es decir todos coinciden respecto que la nueva generación no podrá disfrutar de un ambiente sano.

Confirmando lo establecido por Varón y García, toda vez que se tiene que hacer estudios ambientales, en los horarios de con y sin pico y placa, como lo realizado en la ciudad de Ibagué. Concuerdo con Obregón y Betanzo, al señalar que los individuos tienen derecho a moverse de un lugar hacia otro, para realizar diversas actividades diarias. Como también estoy de acuerdo lo mencionado por Bull, dado que los vehículos privados son los que presentan más contaminación que los públicos. Discrepo con el entrevistado LCB, dado que las autoridades si incentivan el uso de transporte públicos, sin embargo, este no es suficiente para satisfacer la demanda del mismo.

Con conformidad del tercer asunto, respecto al daño ecológico, afecta directamente al ambiente, en otras palabras, al bien público.

Se tuvo como antecedente a Bonilla (2018) la tesis ofrece como determinar la influencia de la política ambiental en garantizar un ecosistema en el Perú, Lima 2017. El estudio determina que, debido al procedimiento inadecuado de los desechos sólidos, la deforestación, los gases que circulan en la flota de automóviles y la contaminación acústica, causan molestias entre los residentes por el daño causado al medio ambiente, a pesar del hecho que el medio ambiente no está directamente involucrado.

Los autores Gapel y Eloisa, definieron al daño de la ecología ambiental como aquel daño negativo de la reducción química, física o biológica estropea inmediatamente el medio ambiente, incluido el deterioro tanto del patrimonio cultural como del paisaje. El otro, que es el desperfecto ambiental reconstruido, perjudica tanto a los

ciudadanos como a sus bienes, es decir, afecta la salud y el bienestar de las personas.

De los entrevistados en relación a la sexta pregunta formulada: ¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?

El entrevistado NEHV coincide con RCH, motivo por el cual este menciona la afectación en el aparato respiratorio. Mientras que JJGR no concuerda con LCB, NEHV y RCH toda vez que estos señalan que el aparato respiratorio es el más perjudicado.

De acuerdo a la entrevista realizada, la séptima pregunta formulada: ¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?

NEHV no coincide con los demás entrevistados. Por otro lado, JCMR no presente coincide con JJGR dado que la salud del ser humano es un daño causado por la contaminación ambiental.

Concuerdo con lo mencionado por Bonilla, al determinar la influencia de la política ambiental para asegurar el ecosistema en el Perú, respecto a los gases contaminantes que flotan en el aire producto de los coches. Asimismo, coincido con la definición brindada por Gapel y Eloisa, referente al daño directo, afectando negativamente al medio ambiente. Sin embargo, no concuerdo con el entrevistado JJGR, puesto que la exposición diaria o constante a esta contaminación afecta al aparato respiratorio, teniendo como consecuencia enfermedades respiratorias. No coincido con el entrevistado NEHV, de manera que este opina que la afectación a la salud es considerando parte de un daño ambiental.

Con conformidad del cuarto asunto, respecto al daño rebote, afecta no directamente al medio ambiente, sino a las personas que circulan y vivir por dichas áreas contaminadas.

Se tiene como antecedente a Caicedo (2017) su tesis consigue determinar la incidencia de la responsabilidad jurídica en la reparación de los daños ambientales en el Perú. Esta investigación es relevante porque en el Perú, la responsabilidad legal debe ser asumida por estas personas físicas y jurídicas, de modo que esta responsabilidad incurre de manera positiva en la reparación del daño ambiental;

porque los resultados obtenidos de las hipótesis estadísticas son a menudo más altos que el valor de referencia del criterio de distribución.

Para los autores Tena et al. (2014) la contaminación es un problema desfavorable para el medio ambiente, ya que perjudica a todo el planeta Tierra, por lo que, como consecuencia de los patrones de la actividad humana, de una forma u otra por los patrones. Distribución química y / o física del medio natural. Las consecuencias pueden ser tales que perjudican el consumo de recursos agrícolas, como el causado por la inhalación de agua o gases contaminados.

Según la entrevista, la octava pregunta formulada: ¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?

Coinciden RCH y JCMR ya que ambos mencionan el parque automotor cumple un rol en la contaminación. Mientras que JJGR no coincide con RCH dado que la contaminación ambiental es al transporte público y privada.

Según la entrevista, la novena pregunta formulada: ¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?

El entrevistado RCH concuerda con JJGR y NEHV de manera que este precisa que las zonas urbanas sufren mayor contaminación a causa de los automotores. Por otra parte, NEHV no concuerda con JCMR puesto que este precisa que la contaminación del aire se debe en gran parte a la actividad industrial

Me encuentro en total coincidencia con Caicedo, toda vez que la responsabilidad debe ser asumida por las personas jurídicas y naturales para una mejor reparación del daño ambiental. Asimismo, me parece correcto lo indicado por Tena et. al., ya que la contaminación es un grave problema para el medio ambiente, de modo que la contaminación perjudica a la tierra. Por otra parte, coincido con los entrevistados RCH y JCMR, al mencionar que el parque automotor influye en la contaminación del aire, y en desacuerdo con NEHV toda vez que el entrevistado indica que la actividad industrial ocasiona más contaminación al aire, que el producido por el caos vehicular.

## **V. CONCLUSIONES**

A manera de conclusión, la responsabilidad ambiental se encuentra relacionada con el daño causado por la falta de educación ambiental en los pobladores. La contaminación del aire es una consecuencia que se da por no poder identificar de forma rápida y directa a las personas que provocan dicho daño ambiental, de igual modo es lo que sucede con la contaminación acústica, siendo las autoridades las responsables en determinarlo, empero la falta de materiales para hacerlo, es escaso e insuficiente.

El daño ambiental va en contra de lo establecido en la Constitución Política del Perú, en su artículo 2 inciso 22, el cual nos precisa que toda persona tiene derecho a vivir en ambiente adecuado y equilibrado para el desarrollo de su vida, motivo por el cual el daño ambiental ocasionado por el caos vehicular es un problema para toda la población, pero por falta de recursos, esto seguirá ascendiendo. Pese a la falta de cultura ambiental que carecen los usuarios de los transportes como los mismos conductores, la educación de esta es un punto importante para obtener una disminución respecto tanto a la contaminación acústica como la contaminación del aire.

La aplicación de pico y placa se generó con la finalidad de lograr un avance en mejorar la contaminación del medio ambiente, de manera que este mecanismo fue promovido por las autoridades. Sin lograr los resultados deseados por parte de estas autoridades al no obtener el modo adecuado en su aplicación, por lo que se encontró con diversas dificultades en el transcurso de los días.

## **VI. RECOMENDACIONES**

### Primero

Por los escasos intentos en identificar la responsabilidad ambiental de las personas que se encuentren ocasionando el daño ambiental en la ciudad, se tiene que enfatizar en la educación y cultura ambiental de la población, al mismo tiempo considero la modificación de las normas relacionadas a este tema de responsabilidad ambiental, de modo que día a día nos afecta a todos, para no tener un resultado atroz en la nueva generación.

### Segundo

Bajo el artículo 2 inciso 22 de la Constitución, las autoridades tienen que buscar los materiales idóneos para poder identificar de forma rápida a las personas que atenten con el medio ambiente, sean estas personas naturales o jurídicas. Como también incentivar a las entidades de transporte tanto públicas como privadas en el adecuado manejo de los recursos que nos brinda la tierra, Asimismo, el incentivo del uso de transportes públicos, bajo el concepto de una mejorada constante, Y que realicen las fiscalizaciones correspondientes a los vehículos para determinar el grado de nivel que puede contaminar dicho coche.

### Tercero

Las autoridades tienen que seguir implementando mejoras en la aplicación de pico y placa, de modo que esta obtenga los resultados establecidos. Asimismo, determinar otros mecanismos que ayuden en la disminución al medio ambiente y la afectación a la salud de igual manera disminuya, para lograr el ambiente equilibrado para el desarrollo de vidas, tal como se indica en la Carta Magna.

## REFERENCIAS

- Águila, A. y Angulo, L. (2019). *Valoración de pago por mejoras en la congestión vehicular en Lima: caso av. Javier prado*. (Tesis para optar el título profesional de licenciado en economía y negocios internacionales).  
Recuperado de:  
[http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/8779/2019\\_Aguila-Alarcon.pdf](http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/8779/2019_Aguila-Alarcon.pdf)
- Ardusso et al. (2019) *Intervención ambiental en las enfermedades respiratorias*. Buenos Aires: (vol. 79). Recuperado de:  
[http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0025-76802019000300007&lang=es](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0025-76802019000300007&lang=es)
- Bonilla (2018). *La política ambiental y el ecosistema en el Perú, Lima*. (Tesis para optar el título de abogado). Recuperado de:  
<http://repositorio.ulasamericas.edu.pe/bitstream/handle/upa/480/LA%20POL%20C3%8DTICA%20AMBIENTAL%20Y%20EL%20ECOSISTEMA%20EN%20EL%20PER%20C3%9A%20C%20LIMA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bull, A. (2003). *Congestión de tránsito*. Santiago de Chile. Recuperado de:  
[https://repositorio.cepal.org/bistream/handle/11362/27813/6/S0301049\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bistream/handle/11362/27813/6/S0301049_es.pdf)
- Cafferatta, N. (2004). *Introducción al derecho ambiental*. México. Recuperado de:  
[https://cebem.org/emsfiles/publicaciones/Introduccion\\_al\\_Derecho\\_Ambiental\\_Caferatta.pdf](https://cebem.org/emsfiles/publicaciones/Introduccion_al_Derecho_Ambiental_Caferatta.pdf)
- Calixto, R. (2012). *Investigación en educación ambiental*. Revista SCIELO.  
Recuperado de: <http://www.scielo.org.mx/pdf/rmie/v17n55/v17n55a2.pdf>
- Calvache, V. (2013). *Modelo de gestión para la creación de una ordenanza municipal que permita la aplicación del pico y placa en la ciudad de santo domingo*. (Tesis de grado previo a la obtención del título de abogado).  
Recuperado de:  
<http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/2418/1/TUSDAB093-2015.pdf>

- Carmona, M. (1998). La responsabilidad jurídica en el daño ambiental. Recuperado de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/141/3.pdf>
- Castro, C. (2019). La posible aplicación del principio sic utere tuo ut alienum non laedas para abordar el daño ambiental transfronterizo en el ordenamiento jurídico hondureño. Honduras: (vol. XXXII) Revista SCIELO. Recuperado de: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/revider/v32n1/0718-0950-revider-32-01-157.pdf>
- Chaux, L. y Acevedo, B. (2019). Evaluación de ruido ambiental en alrededores a centros médicos de la localidad Barrios Unidos, Bogotá. Revista Científica, 35(2), 234-246. Recuperado de: <https://doi.org/10.14483/2344350.13983>
- Constitución Política del Perú, 31 de diciembre de 1993.
- Espíritu, N. (24 de junio de 2018). El transporte y el estrés en la ciudad de Lima. Recuperado de: [https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/ulima/6170/Reguellin\\_Palacios\\_Antonella\\_Flavia.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/ulima/6170/Reguellin_Palacios_Antonella_Flavia.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Estrada, A., Gallo, M. y Núñez, E. (2016). Contaminación ambiental, su influencia en el ser humano, en especial: el sistema reproductor femenino. Revista SCIELO. Recuperado de: <http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v8n3/rus/v8n3/rus10316.pdf>
- Galeano, M. (2014). Diseños de proyectos en la investigación cualitativa. Medellín: Fondo Editorial Universidad Efait.
- Gapel, G. & Eloisa, H. (2017). *Reinterpretando la responsabilidad ambiental por daños a las personas derivados de actividades riesgosas: el caso de los contratos agroindustriales*. Argentina: (vol. 3) Revista SCIELO. Recuperado de: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/revider/v30n2/art11.pdf>
- González, C. (2009). Estrategias tarifarias y desestimulación de uso del vehículo particular por medio del pico y placa en Medellín. Medellín: (vol. 8) Revista SCIELO. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/rium/v8n14/v8n14a07.pdf>
- González, R. (2012). La responsabilidad civil por daños al medio ambiente.

- Gutiérrez, A. et al. (2018). Exposición ambiental a dióxido de nitrógeno y salud respiratoria a los 2 años en la Cohorte INMA-Valencia. España: (vol. 6) Revista SCIELO. Recuperado de: <https://scielosp.org/pdf/gs/2018.v32n6/507-512/es>
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación (6ta ed.). México: INTERAMERICAN Editores A.S. DE CV.).
- Ley N° 28611, Ley General del Ambiente. Perú (13 de octubre de 2005). Recuperado de: <http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/06/ley-general-del-ambiente.pdf>
- Marcatoma, E. (2016). Análisis comparativo de la eficacia entre la medida de restricción vehicular por número de placa y el retiro de taxis mediante modelos simulados (Tesis para optar el título profesional de ingeniero civil). Recuperado de: [http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/5410/1/marcatoma\\_pe.pdf](http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/5410/1/marcatoma_pe.pdf)
- Obregón, S., y Betanzo, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. Vol XV (61-98) Revista SCIELO. Recuperado de: <http://www.scielo.org.mx/pdf/est/v15n47/v15n47a4.pdf>
- Ore, W. (2014). Proyecto educativo institucional con enfoque ambiental para desarrollar conciencia ambiental en los estudiantes de la I. E. "San Daniel Comboni". (Tesis). Recuperado de: <http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/3257/Ore%20Ramos.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Pineda, B., Muñoz, C. y Gil, H. (2018). Aspectos relevantes de la movilidad y su relación con el medio ambiente en el Valle de Aburrá: una revisión. Colombia: 36 (ed. 2). Recuperado de: <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/ingenieria/article/viewFile/10403/214421443113>
- Peñaranda, C. (s.f). Mejor infraestructura vial y administración del tránsito reducirá el caos vehicular: Mayor contaminación ambiental y sonora impacta en la

- calidad de vida y rendimiento de las personas. Recuperado de:  
<https://www.camaralima.org.pe/repositorioaps//0/par/iedep-revista/revistaiedep-19-06-2017.pdf>
- Polo, J. (2013). El estado y la educación ambiental comunitaria en el Perú. Revista SCIELO. Recuperado de:  
<http://www.scielo.org.pe/pdf/amp/v30n4/a17v30n4.pdf>
- Posada, J. Farbiarz, V. & González, C. (2011). *Análisis del “pico y placa” como restricción a la circulación vehicular en Medellín – basado en volúmenes vehiculares*. Medellín: (vol. 78) Revista SCIELO. Recuperado de:  
<http://www.scielo.org.co/pdf/dyna/v78n165/a11v78n165.pdf>
- Pulido, D. (2017). La responsabilidad ambiental; influencia en el desarrollo de las organizaciones. Recuperado de:  
<https://repositorv.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/17256/PulidoToCarrunchoDianaMarcela2017.pdf;jsessionid=A427FA6A06DCFB37515CB974827FF9CF?sequence=3>
- Pulido, V. y Olivera, E. (2018). Aportes pedagógicos a la educación ambiental: una perspectiva teórica. 20(3): 333 – 346. Revista SCIELO. Recuperado de:  
<http://www.scielo.org.pe/pdf/ria/v20n3/a07v20n3.pdf>
- Reguellin, A. (2018). La congestión vehicular en Lima Metropolitana entre los años 2012 y 2016 afecta económicamente a las empresas aseguradoras de vida y a sus trabajadores. (Tesis para optar la licenciatura en administración). Recuperado:  
[https://repositorio.ultima.edu.pe/bitstream/handle/ultima/6170/Reguellin\\_Palacios\\_Antonella\\_Flavia.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ultima.edu.pe/bitstream/handle/ultima/6170/Reguellin_Palacios_Antonella_Flavia.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Remache, A y Celi, S. (2017). Análisis de la aplicación del pico y placa en la ciudad de Quito. Colombia: vol. 2 (ed. 6).
- Sánchez, P. (2014). El impacto medioambiental del tráfico. Madrid. Recuperado de:  
[http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo\\_recursos/didacticos/did\\_adultas/impacto.pdf](http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/impacto.pdf)

- Simioni, D. (2003). Contaminación atmosférica y conciencia ciudadana. Chile.  
Recuperado de: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2351/1/S02121026\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2351/1/S02121026_es.pdf)
- Tapia et al. (03 de junio de 2018). Reordenamiento vehicular y contaminación ambiental por material particulado (2, 5 y 10), dióxido de azufre y dióxido de nitrógeno en Lima Metropolitana, Perú. Perú: (ed. 2).
- Tena y Hernández (2014). Nuestro Medio Ambiente. República Dominicana.  
Recuperado de: [http://209.177.156.169/libreria\\_cm/archivos/pdf\\_697.pdf](http://209.177.156.169/libreria_cm/archivos/pdf_697.pdf)
- Varón, L. y García, J. (2017). El ruido ambiental en el centro de ciudad de Ibagué. Colombia y la medida de pico y placa. Lámpsakos. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.21501/21454086.2356>
- Yáñez, M. y Acevedo, K. (19 de marzo de 2014). Determinantes de la decisión de las mototaxistas en Cartagena (Colombia) de infringir la medida de pico y placa. Revista SCIELO. Recuperado de: [http://www.scielo.org.co/scielophp?script=sci\\_arttext&pid=S0121-68052014000100004&lang=es](http://www.scielo.org.co/scielophp?script=sci_arttext&pid=S0121-68052014000100004&lang=es)



TABLA DE CATEGORIZACIÓN

Título: Análisis del desajuste notarial frente en la vulneración del debido proceso					
Problemas	Objetivos	Método	Concepto	Categorías	Subcategorías
Problema General: ¿La responsabilidad ambiental interviene en la reducción de contaminación?	Objetivo General: Precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación.	Entrevista / Investigador	Polo (2013) indica que esta guarda relación con la enseñanza y el cuidado del medio ambiente, enfocándose principalmente en los recursos naturales como también en el resguardo de la flora y al mismo tiempo de la fauna. Tal como, en el entendimiento de las relaciones que las personas establecen con el ambiente y encargarse del mejoramiento de los recursos naturales (p. 141).	Cultura ambiental Educación ambiental	Educación ambiental
Problema específico 1: ¿El daño ambiental ocasionado por el tránsito vehicular?	Objetivo específico 1: Demostrar el daño ambiental es ocasionado por el tránsito vehicular.	Entrevista / Investigador	Para Gapel y Eloisa (2017a) indicaron que desde el ámbito ambiental en la jurisprudencia como también en la doctrina se distingue dos categorías de daños: el daño directo o también denominado como el daño ecológico y el daño indirecto conocido como el daño de rebote (p. 260).	Daño ambiental	Daño directo Daño indirecto
Problema específico 2: ¿El mecanismo operativo de tránsito es aplicado de forma adecuada?	Objetivo específico 2: Identificar el mecanismo operativo de tránsito es aplicado de forma adecuada.	Entrevista / Investigador			



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Dr. Mgtr. ....

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y asimismo, hacer de su conocimiento que siendo estudiante de la escuela de derecho la UCV, en la sede de San Juan de Lurigancho, promoción 2020, requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder desarrollar la investigación para optar el título profesional de Licenciado en Derecho.

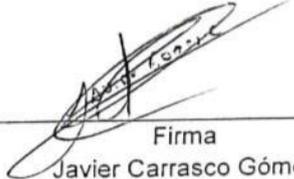
El título del proyecto de investigación es: "*Responsabilidad ambiental frente a la aplicación de Pico y Placa*" y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en tema de Responsabilidad Ambiental.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables y categorías.
- Matriz de categorización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.
- Protocolo de evaluación del instrumento

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración, me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.

  
Firma  
Javier Carrasco Gómez  
DNI N° 43800070



Certificado de validez de contenido del instrumento

N°	CATEGORIA/SUB CATEGORIAS / ITEMS	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias	
		M	D	A	MA	M	D		A
I	<b>CATEGORIA 1: Cultura ambiental</b>								
	<b>SUB CATEGORIA 1: Educación ambiental</b>								
1	¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?			X				X	
2	¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?		X					X	
3	¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?		X					X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Movilidad y transporte</b>								
4	¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?		X					X	
5	¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?			X				X	
II	<b>CATEGORIA 2: Daño ambiental</b>								
	<b>SUB CATEGORIA 1: Daño directo</b>								
6	¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?		X					X	
7	¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?			X				X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Daño indirecto</b>								
8	¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?		X					X	
9	¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?		X					X	
10	¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro?			X				X	



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

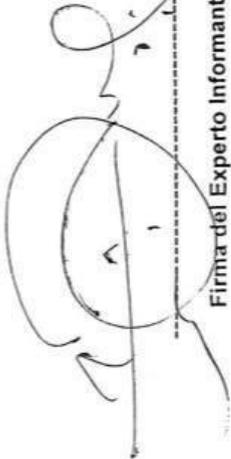
Observaciones: \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable [ ]    No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: MARIN VALDIVIA CORONA    DNI: 89476572

Especialidad del validador: CIEN ..... de ..... del 2019

- <sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
  - <sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
  - <sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo
- Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

  
Firma del Experto Informante.  
Especialidad



Certificado de validez de contenido del instrumento

N°	CATEGORÍA/SUB CATEGORÍAS / ITEMS	Pertinencia <sup>1</sup>				Relevancia <sup>2</sup>				Claridad <sup>3</sup>				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
I	<b>CATEGORÍA 1: Cultura ambiental</b>													
	<b>SUB CATEGORÍA 1: Educación ambiental</b>													
1	¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?				X		X						X	
2	¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?			X			X						X	
3	¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?			X			X						X	
	<b>SUB CATEGORÍA 2: Movilidad y transporte</b>													
4	¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?			X			X						X	
5	¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?				X		X						X	
II	<b>CATEGORÍA 2: Daño ambiental</b>													
	<b>SUB CATEGORÍA 1: Daño directo</b>													
6	¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?			X			X						X	
7	¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?				X		X						X	
	<b>SUB CATEGORÍA 2: Daño indirecto</b>													
8	¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?			X			X						X	
9	¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?			X			X						X	

Observaciones:

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable [ ]    Aplicable después de corregir [ ]    No aplicable [ ]

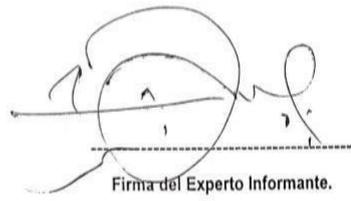
Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: MARIN VALDIVIA COTRANA    DNI: 89476572

Especialidad del validador: CIEN

.....de..... del 2019

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante.

Especialidad



Certificado de validez de contenido del instrumento

N°	CATEGORIA/SUB CATEGORIAS / ITEMS	Pertinencia <sup>1</sup>			Relevancia <sup>2</sup>			Claridad <sup>3</sup>			Sugerencias		
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD		D	A
I	<b>CATEGORIA 1: Cultura ambiental</b>												
	<b>SUB CATEGORIA 1: Educación ambiental</b>												
1	¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?			X		X						X	
2	¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?		X			X						X	
3	¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?		X			X						X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Movilidad y transporte</b>												
4	¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?			X		X						X	
5	¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?			X		X						X	
II	<b>CATEGORIA 2: Daño ambiental</b>												
	<b>SUB CATEGORIA 1: Daño directo</b>												
6	¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?			X		X						X	
7	¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?			X		X						X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Daño indirecto</b>												
8	¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?			X		X						X	
9	¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?			X		X						X	
10	¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro?			X		X						X	





Certificado de validez de contenido del instrumento

N°	CATEGORÍA/SUB CATEGORÍAS / ITEMS	Pertinencia <sup>1</sup>				Relevancia <sup>2</sup>				Claridad <sup>3</sup>				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
I	<b>CATEGORÍA 1: Cultura ambiental</b>													
	<b>SUB CATEGORÍA 1: Educación ambiental</b>													
1	¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?				X			X					X	
2	¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?			X				X					X	
3	¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?			X				X					X	
	<b>SUB CATEGORÍA 2: Movilidad y transporte</b>													
4	¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?			X				X					X	
5	¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?				X			X					X	
II	<b>CATEGORÍA 2: Daño ambiental</b>													
	<b>SUB CATEGORÍA 1: Daño directo</b>													
6	¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?			X				X					X	
7	¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?				X			X					X	
	<b>SUB CATEGORÍA 2: Daño indirecto</b>													
8	¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?			X				X					X	
9	¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?			X				X					X	

Observaciones: \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:   Aplicable [ ]   Aplicable después de corregir [ ]   No aplicable [ ]

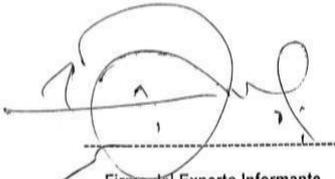
Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: MARIN VALDIVIA COTRANA   DNI: 89476572

Especialidad del validador: CIUT

.....de..... del 2019

- <sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- <sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- <sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante.

Especialidad



Certificado de validez de contenido del instrumento

Nº	CATEGORIA/SUB CATEGORIAS / ITEMS	Pertinencia <sup>1</sup>			Relevancia <sup>2</sup>			Claridad <sup>3</sup>			Sugerencias		
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD		D	A
I	<b>CATEGORIA 1: Cultura ambiental</b>												
	<b>SUB CATEGORIA 1: Educación ambiental</b>												
1	¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?			X			X					X	
2	¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?		X				X			X			
3	¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?		X				X					X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Movilidad y transporte</b>												
4	¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?			X			X					X	
5	¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?		X				X					X	
II	<b>CATEGORIA 2: Daño ambiental</b>												
	<b>SUB CATEGORIA 1: Daño directo</b>												
6	¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?			X			X					X	
7	¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?			X			X					X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Daño indirecto</b>												
8	¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?		X				X					X	
9	¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?		X				X					X	
10	¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro?			X			X					X	



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Observaciones: \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable [  ]    No aplicable [  ]

Aplicable después de corregir [  ]

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: Hernán Lizarbe Vargas DNI: 09313783

Especialidad del validador: \_\_\_\_\_

2 de 12 del 2019

- <sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- <sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- <sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Firma del Experto Informante.

Especialidad



Certificado de validez de contenido del instrumento

N°	CATEGORIA/SUB CATEGORIAS / ITEMS	Pertinencia <sup>1</sup>				Relevancia <sup>2</sup>				Claridad <sup>3</sup>				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
I	<b>CATEGORIA 1: Cultura ambiental</b>													
	<b>SUB CATEGORIA 1: Educación ambiental</b>													
1	¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?				X			X					X	
2	¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?			X				X					X	
3	¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?			X				X					X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Movilidad y transporte</b>													
4	¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?			X				X					X	
5	¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?				X			X					X	
II	<b>CATEGORIA 2: Daño ambiental</b>													
	<b>SUB CATEGORIA 1: Daño directo</b>													
6	¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?			X				X					X	
7	¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?				X			X					X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Daño indirecto</b>													
8	¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?			X				X					X	
9	¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?			X				X					X	

Observaciones:

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [ ] Aplicable después de corregir [ ] No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: FABIAN VALDIVIA COTRANA

DNI: 89476572

Especialidad del validador: CIU

.....de..... del 2019

- <sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- <sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- <sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante.

Especialidad



Certificado de validez de contenido del instrumento

Nº	CATEGORIA/SUB CATEGORIAS / ITEMS	Pertinencia <sup>1</sup>				Relevancia <sup>2</sup>				Claridad <sup>3</sup>				Sugerencias	
		M	D	A	MA	M	D	A	MA	M	D	A	MA		
I	<b>CATEGORIA 1: Cultura ambiental</b>														
	<b>SUB CATEGORIA 1: Educación ambiental</b>														
1	¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?				X			X				X			
2	¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?			X				X					X		
3	¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?			X				X						X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Movilidad y transporte</b>														
4	¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?			X					X						X
5	¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?				X					X					
II	<b>CATEGORIA 2: Daño ambiental</b>														
	<b>SUB CATEGORIA 1: Daño directo</b>														
6	¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?			X					X						X
7	¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?			X						X					
	<b>SUB CATEGORIA 2: Daño indirecto</b>														
8	¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?			X									X		
9	¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?			X						X				X	
10	¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro?			X							X				X



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Observaciones: \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable [  ]    No aplicable [  ]

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg. David Morales Olvera    DNI: 09289946

Especialidad del validador: Civil    .....  
4 de 12 del 2019

- <sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- <sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- <sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

-----  
Firma del Experto Informante.  
Especialidad  
David Morales Olvera  
ABOGADO  
CAL N° 71805



Certificado de validez de contenido del instrumento

Nº	CATEGORIA/SUB CATEGORIAS / ITEMS	Pertinencia <sup>1</sup>				Relevancia <sup>2</sup>				Claridad <sup>3</sup>				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
I	<b>CATEGORIA 1: Cultura ambiental</b>													
	<b>SUB CATEGORIA 1: Educación ambiental</b>													
1	¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?				X			X					X	
2	¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?			X				X					X	
3	¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?			X				X					X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Movilidad y transporte</b>													
4	¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?			X				X					X	
5	¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?				X			X				X		
II	<b>CATEGORIA 2: Daño ambiental</b>													
	<b>SUB CATEGORIA 1: Daño directo</b>													
6	¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?			X				X					X	
7	¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?				X			X					X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Daño indirecto</b>													
8	¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?			X				X					X	
9	¿Considera usted que en las ciudades los automoviles contaminan más que las industrias?			X				X					X	

Observaciones:

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable [ ]    Aplicable después de corregir [ ]    No aplicable [ ]

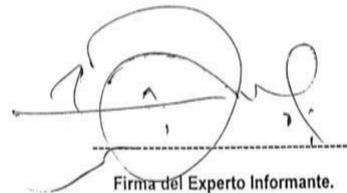
Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: MARLEN VALDIVIA CORTAZA    DNI: 89476572

Especialidad del validador: CIU

.....de..... del 2019

- <sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- <sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- <sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante.

Especialidad



Certificado de validez de contenido del instrumento

Nº	CATEGORIA/SUB CATEGORIAS / ITEMS	Pertinencia <sup>1</sup>				Relevancia <sup>2</sup>				Claridad <sup>3</sup>				Sugerencias
		M	D	A	MA	M	D	A	MA	M	D	A	MA	
I	<b>CATEGORIA 1: Cultura ambiental</b>													
	<b>SUB CATEGORIA 1: Educación ambiental</b>													
1	¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?				X				X				X	
2	¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?				X				X				X	
3	¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?			X					X				X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Movilidad y transporte</b>													
4	¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?			X					X				X	
5	¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?				X				X				X	
II	<b>CATEGORIA 2: Daño ambiental</b>													
	<b>SUB CATEGORIA 1: Daño directo</b>													
6	¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?			X					X				X	
7	¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?				X				X				X	
	<b>SUB CATEGORIA 2: Daño indirecto</b>													
8	¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?			X					X				X	
9	¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?				X				X				X	
10	¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro?				X				X				X	



Observaciones: \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:   Aplicable [ ]   Aplicable después de corregir [ ]   No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador *D. Mg. Mayra R. Rojas Jaime César* ..... DNI: *10369482* .....

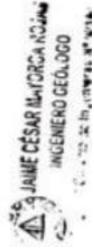
Especialidad del validador: *Doctor en Ingeniería Ambiental* .....  
*25 de 11* del 2019

- <sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- <sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- <sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

*Jaime Rojas*  
-----  
Firma del Experto Informante.

Especialidad

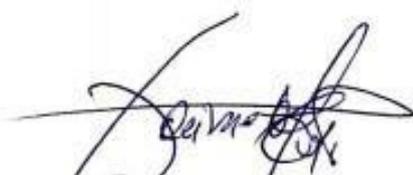


## CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, **Jaime Cesar Mayorga Rojas** con DNI N° 10369482, con grado de instrucción **Doctor en Ingeniería Ambiental**, y de ocupación Ingeniero doy mi aprobación para cooperar en el estudio de investigación titulado "La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa", y teniendo como objetivo precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación, desarrollado por el investigador Javier Gómez Carrasco.

De manera que, doy fe de mi participación de forma voluntaria, asimismo la información que apporto a la investigación es confidencial, teniendo conocimiento que es de índole académica, de modo que no se afectará mi vida personal. Además, comprendo que puedo dejar de participar del estudio en cualquier momento. Asimismo, no realizaré gasto por la participación y tampoco recibiré algún beneficio de él, de modo que el fin del presente estudio es aumentar los conocimientos.

He comprendido satisfactoriamente la naturaleza y propósito de la investigación, aclarando mis dudas, soy consciente que en cualquier momento puedo formular preguntas sobre alguna duda que se me presente en torno al tema.


Firma del participante

Lima, 21 de Junio de 2020.

Firma del investigador





UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

### CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, Luis Carrasco Bulje con DNI N° 12073675 con grado de instrucción Secundaria, y de ocupación Conductor Taxi, doy mi aprobación para cooperar en el estudio de investigación titulado "La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa", y teniendo como objetivo precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación, desarrollado por el investigador Javier Gómez Carrasco.

De manera que, doy fe de mi participación de forma voluntaria, asimismo la información que aporto a la investigación es confidencial, teniendo conocimiento que es de índole académica, de modo que no se afectará mi vida personal. Además, comprendo que puedo dejar de participar del estudio en cualquier momento. Asimismo, no realizaré gasto por la participación y tampoco recibiré algún beneficio de él, de modo que el fin del presente estudio es aumentar los conocimientos.

He comprendido satisfactoriamente la naturaleza y propósito de la investigación, aclarando mis dudas, soy consciente que en cualquier momento puedo formular preguntas sobre alguna duda que se me presente en torno al tema.

Lima, 21 de Julio de 2020.

Firma del participante

Firma del investigador





## CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, Nelly Emma Hernández ~~Vasquez~~ ~~Maestra~~ con DNI N° 09890860, con grado de instrucción ~~Maestría~~ y de ocupación Educación en Especialidad de Biología y Química, doy mi aprobación para cooperar en el estudio de investigación titulado "La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa", y teniendo como objetivo precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación, desarrollado por el investigador Javier Gómez Carrasco.

De manera que, doy fe de mi participación de forma voluntaria, asimismo la información que aporte a la investigación es confidencial, teniendo conocimiento que es de índole académica, de modo que no se afectará mi vida personal. Además, comprendo que puedo dejar de participar del estudio en cualquier momento. Asimismo, no realizaré gasto por la participación y tampoco recibiré algún beneficio de él, de modo que el fin del presente estudio es aumentar los conocimientos.

He comprendido satisfactoriamente la naturaleza y propósito de la investigación, aclarando mis dudas, soy consciente que en cualquier momento puedo formular preguntas sobre alguna duda que se me presente en torno al tema.

Lima, 21 de junio del 2020.

Firma del participante

Firma del investieador

### CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, **RICARDO CARRASCO HUAMANÍ** con DNI Nº 45591469, con grado de instrucción **SUPERIOR**, y de ocupación **ABOGADO**, doy mi aprobación para cooperar en el estudio de investigación titulado "La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa", y teniendo como objetivo precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación, desarrollado por el investigador Javier Gómez Carrasco.

De manera que, doy fe de mi participación de forma voluntaria, asimismo la información que apporto a la investigación es confidencial, teniendo conocimiento que es de índole académica, de modo que no se afectará mi vida personal. Además, comprendo que puedo dejar de participar del estudio en cualquier momento. Asimismo, no realizaré gasto por la participación y tampoco recibiré algún beneficio de él, de modo que el fin del presente estudio es aumentar los conocimientos.

He comprendido satisfactoriamente la naturaleza y propósito de la investigación, aclarando mis dudas, soy consciente que en cualquier momento puedo formular preguntas sobre alguna duda que se me presente en torno al tema.

Lima, 21 de Junio de 2020.



Firma del participante



Firma del investigador



### CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo, GUERRERO ROJAS, José Jesús con DNI N° 25427941, con grado de instrucción Superior (Biólogo, Maestro en docencia Universitaria), y de ocupación Docente Universitario, doy mi aprobación para cooperar en el estudio de investigación titulado "La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa", y teniendo como objetivo precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación, desarrollado por el investigador Javier Gómez Carrasco.

De manera que, doy fe de mi participación de forma voluntaria, asimismo la información que apporto a la investigación es confidencial, teniendo conocimiento que es de índole académica, de modo que no se afectará mi vida personal. Además, comprendo que puedo dejar de participar del estudio en cualquier momento. Asimismo, no realizaré gasto por la participación y tampoco recibiré algún beneficio de él, de modo que el fin del presente estudio es aumentar los conocimientos.

He comprendido satisfactoriamente la naturaleza y propósito de la investigación, aclarando mis dudas, soy consciente que en cualquier momento puedo formular preguntas sobre alguna duda que se me presente en torno al tema.

Lima, 19 de junio del 2020.

Firma del participante

Firma del investigador

Anexo 6:

## GUÍA DE ENTREVISTA

### 1. DATOS PARA LA ENTREVISTA

**Nombre:** Jaime Cesar Mayorga Rojas

**Ocupación:** Geólogo

**Cargo:** Jefe del departamento de geología

**Institución laboral:**

**Título de la investigación:** La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa.

**Objetivo general:** Precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación.

---

### 2. PREGUNTAS

- a) ¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?  
Sí, pues en el aire, se pueden encontrar agentes contaminantes, Hay bastantes emisiones de material particulado, uno de ellos son casi dos mil toneladas de material particulado que se está emitiendo, otros son diez millones de toneladas de dióxido de carbono, provocando estándares alto en la calidad ambiental, de modo que esto afecta el sistema respiratorio de las personas, producen varias enfermedades como en enfermedades respiratorias, asma hasta problemas de sangre y problemas sobre el corazón.
- b) ¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?  
la responsabilidad ambiental de cada uno de la población va de la mano con la cultura ambiental entonces están estrechamente ligados estos conllevan a que si una persona no tiene conciencia de huella ecológica, no tiene conciencia que tiene que reducir todo agente contaminante de cada ser humano puede contribuir en lo que es la contaminación ambiental y el calentamiento global, lo que conlleva al calentamiento global, entonces se deduce que tienen una responsabilidad directa porque cada uno es consciente de ello.
- c) ¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?  
Definitivamente si las personas no tienen una cultura ambiental, una conciencia ambiental, donde ellos puedan ser capaces de distinguir y poder reparar los vehículos para que esto no suceda en los principales agentes contaminantes, no va a poder seguir y no van a poder aportar hacer la integración a la calidad del aire.
- d) ¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?  
Creo yo, ahora que SI, si están incentivando el uso de transporte público porque las autoridades si están a mi punto de vista, si están siendo conscientes en relación a contaminación del aire. La entidad del ministerio del medio

ambiente es el principal impulsor de promover en favor del medio ambiente. Nos están poniendo diversos mecanismos como son las facilidades de viajar en la línea del tren, la Línea 1, los corredores que tienen sus propios accesos y también la implementación de ciclovías.

- e) ¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?

Sí, pues no hay un desarrollo sostenible para las nuevas generaciones, entonces sino tenemos cultura ambiental, conciencia ambiental, responsabilidad ambiental, entonces sino tomamos conciencia ni el pico placa nos podrá salvar.

- f) ¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?

La exposición diaria de cada persona es un daño de manera directa a la salud porque como sabemos estos emiten plomo, cadmio, mercurio, que afectan al aparato respiratorio y no solo al aparato respiratorio sino también al sistema nervioso y a su vez también enfermedades cardiovasculares. Podemos también que las partículas son minúsculas, son microscópicas, esas partículas que salen dicen que dañan la vía respiratoria que emiten el dióxido de nitrógeno, este óxido de azufre, el nitrato, el amoníaco, el nitrato, el arsénico, todos ellos causan un daño al sistema respiratorio.

- g) ¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?

La afectación a la salud considerarse parte del daño ambiental, es una consecuencia, cuando un daño al medio ambiente se puede extraer, que a su vez daña a la salud, porque sabemos que todos los elementos químicos, los componentes químicos, los materiales particulados que generan el parque automotor son fuertes. Entonces las emisiones dañan al medio ambiente y a su vez dañan al ser humano y a la salud.

- h) ¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?

Definitivamente, pero un transporte público nada eco amigable porque si vemos un transporte público que tiene sus repuestos nuevos, que cumplen con todos los parámetros establecidos por el ministerio de transporte no producen los agentes contaminantes, pero si hablamos de un parque automotor antiguo, viejo, chatarrero, si hablamos de un parque automotor que vemos que el vehículo está lanzando demasiado esmog, ahí sí de manera directa está afectando al medio ambiente.

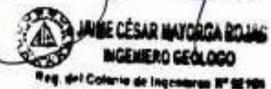
- i) ¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?

Creo que las industrias contaminan más, ya que ellas trabajan las 24 horas sin parar, a su vez también emiten una fuerte cantidad de agentes contaminantes,

me punto de vista las industrias afectan más al medio ambiente que el parque automotor.

- j) ¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro?

Efectivamente, si cuantos más vehículos que no son eco amigables van afectar de manera directa al medio ambiente, ya que los choferes o personas que manejan esos vehículos no tienen la cultura ambiental. Mientras que el ser humano no tenga esa cultura ambiental, esa máquina va ser un principal agente contaminante, pero la culpa no tiene la máquina, la tiene el ser humano, quien tiene la responsabilidad de reparar dicha máquina, al mismo tiempo debe tener la capacidad de desechar algo cuando está ya no le sirva.

JAIME CÉSAR MAYORGA ROJAS  
INGENIERO GEÓLOGO  
Reg. del Colegio de Ingenieros N° 22196



Firma del entrevistado

Huella

D.N.I.: 10369482

## GUÍA DE ENTREVISTA

### 1. DATOS PARA LA ENTREVISTA

**Nombre:** Luis Carrasco Bulegue

**Ocupación:** Servicio de tránsito de Taxi

**Cargo:**

**Institución laboral:**

**Título de la investigación:** La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa.

**Objetivo general:** Precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación.

---

### 2. PREGUNTAS

- a) ¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?  
Claro que sí, como el dióxido de carbono que contamina todo Lima.
- b) ¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?  
Claro que sí, la contaminación ambiental es causada por todas las personas no solo conductores, ya que las personas no están capacitadas para no contaminar el medio ambiente.
- c) ¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?  
Sí, porque los conductores no toman conciencia de la contaminación de los vehículos, debido a que la falta de la cultura ambiental por parte de estos es un tema que muchos de nosotros desconocemos.
- d) ¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?  
No incentivan el uso de transporte público, ya que las autoridades piensan más en sacar beneficios de estos, mas no piensan en la comodidad de las personas, por eso prefieren tomar colectivos o taxis.
- e) ¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?  
No creo que sea sano porque el aire que respiramos ya se encuentra contaminado, además que los transportistas no tienen un sueldo seguro y solo piensan en llevar el pan de cada día.

- a) ¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?  
Sí porque la contaminación ambiental afecta la respiración de las personas.
- b) ¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?  
Claro q afecta la salud, como el sonido del claxon siendo una contaminación ambiental auditiva, generando enfermedades al oído.
- c) ¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?  
Todo influye, ya que en vista de que no hay transporte público al no haber la suficiente capacidad, por ello utilizan el transporte privado y esto genera más contaminación ambiental.
- d) ¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?  
Para mí ambos contaminan el medio ambiente.
- e) ¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro?  
Si mientras más automóviles halla, más peligro habrá en la ciudad, tanto para el ambiente como para las mismas personas en sí.

  
Firma del entrevistado  
D.N.I.: 10 073675

  
Huella

# GUÍA DE ENTREVISTA

## 1. DATOS PARA LA ENTREVISTA

**Nombre:** Mg. Nelly Emma Hernández Vasquez

**Ocupación:** Educación en Especialidad de Biología y Química

**Cargo:** Profesora

**Institución laboral:** I.E. Proyecto Integral Chavarria- Los Olivos

**Título de la investigación:** La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa.

**Objetivo general:** Precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación.

---

## 2. PREGUNTAS

- a) ¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?  
**Sí, porque vivo entre dos avenidas principales y el parque automotor genera gran cantidad de componentes gaseosos que se quedan atrapados en el aire a merced de que sean respirados por quienes habitamos de estas dos vías. Sumado a ello, en mi comunidad, no hay responsabilidad en cuanto al tratamiento o segregación de los residuos sólidos y algunos vecinos vierten los mismos en las esquinas, ocasionando que las partículas gaseosas procedentes de ellas, formen a constituir el aire que respiramos.**
- b) ¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?  
**No. Al respecto, todos tenemos responsabilidad ambiental, en mayor o menor medida, pues no hay que ocupar algún cargo público (regidor, alcalde, presidente de asociación, secretario de cuidado del ambiente de la comunidad, etc.) para accionar en el cuidado y protección del aire. Siendo, el aire, un elemento de necesidad vital, todos tenemos la responsabilidad de contribuir a que sea un aire limpio y tomar acciones para, por lo menos, menguar su contaminación, en la medida de nuestras posibilidades.**
- c) ¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?  
**Asumo que está hablando de los conductores de vehículos. Sobre el particular, considero que hay una responsabilidad compartida con los dueños de las empresas, las autoridades (sobre todo del MTC) y los poderes del Estado. Los conductores, son los últimos de la pirámide del sector de transporte, son los empleados. Las decisiones del mantenimiento o cambio del parque automotor, no son ellos. Por otro lado, los dueños de las empresas de transporte público, ahorrán costos de mejora de sus unidades para que no contaminen el aire, porque las autoridades se lo permiten; así como permiten el ingreso de autos de “segunda mano”, que son “desechos” de otros países, al Perú.**
- d) ¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?

Nuestro país, es un “país informal” y corrupto. Actualmente se incentiva el uso de transporte público, porque hay convenios, por ejemplo, con los empresarios de transporte de “Los corredores” y a veces, esa la única opción para el usuario, pues no existen otras unidades de transporte e incluso no permiten el pase de todos los taxis, por algunas avenidas; por ejemplo, en la modalidad de “pico y placa”. En resumen, en el Perú, se incentiva las acciones que emanan de un acuerdo, donde un grupo de autoridades ganan, por eso es obligatorio y se insta a su uso. Lo último que se considera es el bienestar de las personas.

- e) ¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?

**El ambiente, no es sano, ni para las actuales generaciones. Si bien hay acciones emanadas, sobre todo del MINAM, se espera que se cumplan, para cambiar nuestra realidad, en algo. Sin embargo, más que la autoridad, el ciudadano común y corriente debe actuar. Por ejemplo: creando áreas verdes, segregando los residuos sólidos, aplicando las R de la ecología, dejando de escupir en las calles. Falta educación al pueblo. La gente está esperando que haya sanción o que lo estén mirando para ser limpio. Aquí, en nuestro país, impera la cultura chicha, la gente se cree “viva” porque arroja la basura a media cuadra de su casa y forma los montículos de “basura” o las escombreras, no importa que luego tenga que comprarse un matamoscas o un insecticida para cucarachas e incluso veneno para ratas.**

- f) ¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?

**Por supuesto, hay una relación directa entre la calidad del aire y la salud respiratoria de las personas.**

- g) ¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?

**Sí, pero no en todos los casos. Por ejemplo, si una persona es un habitual consumidor del tabaco y desarrolla el cáncer pulmonar, no vamos a decir que es causado por el daño ambiental. No obstante, hay que reconocer que sí existen enfermedades causadas por vivir en un espacio cuyo ambiente está dañado. Entendamos ambiente dañado en sus tres dimensiones: aire, agua y suelo. En esa amplitud, debemos mencionar que si los productos alimenticios de origen vegetal, provienen de un suelo contaminado; o son pobres en nutrientes o vienen infestados de contaminantes que en algún momento desencadenan una enfermedad. Similar situación, es con el agua y el aire.**

- h) ¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?

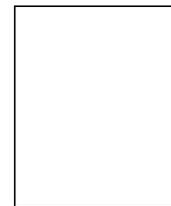
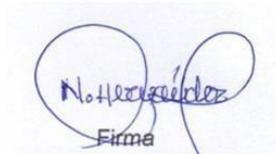
**Si hablamos de contaminación del aire, sí. Sin embargo, no precisamente porque sea el transporte privado, sino por el tipo de combustible que usan los transportes en general, cuya combustión arroja gran cantidad de elementos contaminantes en el aire, de una sociedad carente o escasa de áreas verdes, sobre todo arbóreas.**

- i) ¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?

Habría que mencionar el tipo de combustibles que emplean los automóviles y las acciones relacionadas al cuidado del ambiente que desarrolla una industria. Hay ciudades cuyos automóviles, al 100% emplean combustibles amigables con el ambiente e industrias que tienen filtros que atrapan los gases que se generan del proceso industrial. Como también hay ciudades, cuyos carros siguen empleando petróleo o gasolina y sus industrias, emanan gases tóxicos a la atmósfera. En suma, no se puede generalizar, que, porque es una ciudad, el parque automotor va ser el mayor contaminante o la industria.

- j) ¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro?

**El aumento de vehículos es un peligro, si: (a) es de segundo uso, (b) usa gasolina/petróleo como combustible, (c) es ruidoso y genera contaminación sonora, (d) no se cuenta con una distribución adecuada o hay pocas vías y se genera numerosas congestiones vehiculares, (e) si las pistas están en mal estado, etc.**



---

Firma del entrevistado

Huella

D.N.I.: 09890660

## GUÍA DE ENTREVISTA

### 1. DATOS PARA LA ENTREVISTA

**Nombre:** Ricardo Carrasco Huamaní

**Ocupación:** Abogado **Cargo:**

**Institución laboral:**

**Título de la investigación:** La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa.

**Objetivo general:** Precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación.

---

### 2. PREGUNTAS

3. ¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud?

Sí, tiene componentes que afectan la salud de las personas. El poco nivel de control del Estado sobre la cantidad de vehículos en circulación y nivel de contaminación por vehículo, así como el bajo o nulo nivel de concientización de las propias personas en el daño al medio ambiente y a la salud aún son obstáculos para solucionar este problema.

4. ¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire?

Sí. Porque primero se debe identificar a quién se le atribuye responsabilidad ambiental y cual es la conducta que se quiere regular (compra de vehículos, vehículos en circulación, circulación de vehículos con un nivel de antigüedad determinado). A partir de eso se debería poder identificar qué tipo de responsabilidad se busca asignar y a qué personas.

5. ¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación?

Sí. En especial los conductores de vehículos de mayor antigüedad que no superan los controles de nivel de contaminación. Es un problema transversal que involucra muchas actividades de las personas en zonas urbanas como la ciudad de Lima, tales como, la quema de basura, la escasa actividad de reciclaje, el uso de fuentes de energía no renovables, el uso de productos plásticos de un solo uso, entre otros.

Además, en la medida que la contaminación ambiental no genera consecuencias inmediatas en la salud de las personas (la mayoría de efectos negativos en la salud surgen en años posteriores) las personas que al día de hoy se encuentran más expuestas a la contaminación o no tienen una cultura de reciclaje no cambiaran estos hábitos.

6. ¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público?

Sí. Sin embargo, el nivel demográfico y sobrepoblado de algunos distritos es una condición importante para responder a las necesidades de todas las personas que requieren hacer uso del transporte público. En líneas generales opino que Lima no está preparada para el nivel de población que tiene y el uso de transporte público al día de hoy no cubre esa demanda.

Asimismo, el problema actual del COVID-19 y las necesidades de un sistema de transporte público que respete el distanciamiento social es un reto muy grande que se deberá evaluar durante este año.

7. ¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?

Sí. No podría asegurar que sea el mayor problema para posteriores generaciones, pero es una condición a la que tendrán que adaptarse mientras no se corrijan ciertas conductas a futuro.

8. ¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?

Sí. En mi opinión sí tiene efectos en las vías respiratorias y dependiendo de su nivel de exposición el efecto puede ser mayor o menor.

9. ¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?

Sí. De acuerdo con la Constitución toda persona tiene derecho a vivir en ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de su vida, así como tiene el derecho a tener acceso a un sistema de salud que el Estado debe proveer de igual forma a todos sus ciudadanos.

Sin embargo, creo que la contaminación del medio ambiente causa una afectación a ambos derechos (derecho a un medio ambiente sano y derecho a la salud).

10. ¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?

Considero que el uso de vehículos (privado o público) es una de las principales fuentes de contaminación en Lima. En específico, respecto al transporte privado, considero que los niveles de contaminación de autos de menor antigüedad no generan tanta contaminación en comparación con vehículos privados utilizados para transporte público, como por ejemplo los vehículos (ómnibus o custer) de empresas de transporte urbano, formales o informales.

11. ¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?

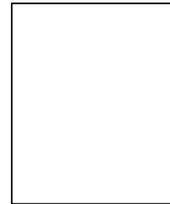
A nivel de Lima creo que sí, los automóviles contaminan más porque Lima no concentra tanta actividad industrial. En provincias ubicadas en la región selva o sierra la actividad de minería informal y explotación de petróleo sí generan mayor contaminación.

12. ¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro?

Sí, porque la rotación de automóviles (compra de autos nuevos y venta de usados) aumenta el volumen de vehículos en la ciudad, sin existir un control de la cantidad de vehículos permitidos por persona ni la cantidad de vehículos en circulación. Existen medidas como pico y placa pero la circulación de los vehículos no soluciona todo el problema.



\_\_\_\_\_  
Firma del entrevistado



Huella

D.N.I.:

## GUÍA DE ENTREVISTA

### 13. DATOS PARA LA ENTREVISTA

**Nombre:** GUERRERO ROJAS, José Jesús

**Ocupación:** Biólogo

**Cargo:** Docente Universitario

**Institución laboral:** Universidad Norbert Wiener

**Título de la investigación:** La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa.

**Objetivo general:** Precisar a responsabilidad ambiental interviene en la reducción de la contaminación.

---

### 14. PREGUNTAS

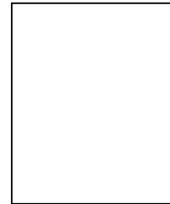
- a) ¿Cree usted que la calidad del aire tiene componentes que puedan afectar la salud? Si, el aire de Lima está compuesto por distintos materiales entre los que destacan el CO, NOx, SOx, material particulado producido mayormente por el parque automotor, además de otros gases contaminantes.
- b) ¿Considera usted que es difícil reconocer la responsabilidad ambiental de las personas que causan la contaminación del aire? Si, porque no existe un compromiso de las personas por cuidar la calidad del aire.
- c) ¿Cree usted que la falta de cultura ambiental por parte de los conductores ocasiona una mayor concentración de contaminación? Definitivamente. A los conductores poco o nada les interesa la contaminación ambiental.
- d) ¿Considera usted que las autoridades incentivan el uso del transporte público? Si, ya sea por política o necesidad siempre están promoviendo, con obras de infraestructura, por ejemplo, el uso del transporte público.
- e) ¿Cree usted que en el futuro el ambiente no sea sano para las nuevas generaciones?

Claro que sí. Si seguimos con las conductas actuales, el planeta no tendrá futuro.

- f) ¿Cree usted que la exposición diaria a la contaminación del aire produce enfermedades respiratorias?  
Es una de las causas, principalmente de alergias y posiblemente hasta asma.
- g) ¿Cree usted que la afectación a la salud se puede considerar parte del daño ambiental?  
Claro.
- h) ¿Cree usted que las principales fuentes de contaminación se deben al exceso de transportes privados?  
No, mayormente la contaminación es producto del transporte público.
- i) ¿Considera usted que en las ciudades los automóviles contaminan más que las industrias?  
Sí. Las industrias suelen estar confinadas a algunas áreas o zonas específicas en las ciudades, generalmente en la periferia, mientras que los automóviles circulan por toda la ciudad.
- j) ¿Considera usted el aumento de automóviles en circulación cada año que pasa, genera un peligro? Definitivamente.



Firma del entrevistado



Huella

D.N.I.:

Anexo 7:



Ricardo Carrasc

últ. vez hoy a las 14:11



Como estas 10:02 ✓✓

Buenos días 10:02 ✓✓

Hol 10:14

Hola 10:15

Qué tal 10:15

Estas en casa o tu depa 10:16 ✓✓

Puedo llamarte 10:16 ✓✓

Si 10:16

Listo te llamo 10:17 ✓✓

JAVIER - GUÍA DE ENTREVIS...

DOCX

10:21 ✓✓

JAVIER - CONSENTIMIENTO...

DOCX

10:21 ✓✓

El consentimiento si puedes lo firmas y me lo envias yo los escaneo 10:22 ✓✓

Gracias 10:22 ✓✓



10:22 ✓✓

Escribe un mensaje





Luis Carrasco

en línea



Audio player with play button, progress bar, and duration 0:54 / 09:58

JAVIER - GUÍA DE ENTREVIS...  
DOCX 10:00 ✓✓

JAVIER - CONSENTIMIENTO...  
DOCX 10:00 ✓✓

Listo gracias 10:02 ✓✓

Ahy al medio dia maso te paso el audio 10:02

Cheverw gracias 10:02 ✓✓

Y ese. Consentimiento 10:02 ✓✓

Lo puede llenar 10:03 ✓✓

Imprimir 10:03 ✓✓

Y yo lo escaneo por aquí porva 10:03 ✓✓

El cuestionario por audio 10:06

Si 10:06 ✓✓

Yo los transcribo 10:06 ✓✓

Message input field with text "Escribe un mensaje" and icons for emojis, attachments, camera, and voice recording.



Anexo 8: Evaluación de la similitud del instrumento con Turnitin

**Resumen de coincidencias**

**6 %**

1	pt.scribd.com Fuente de Internet	1 %
2	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	1 %
3	repositorio.uncp.edu.pe Fuente de Internet	1 %
4	Entregado a Pontificia ... Trabajo del estudiante	<1 %
5	repositorio.uigv.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
6	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	<1 %
7	www.scribd.com Fuente de Internet	<1 %
8	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	<1 %
9	www.usmp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
10	mujeres.elnorte.com	<1 %

**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**INFORME DE INVESTIGACIÓN**

La responsabilidad ambiental frente a la aplicación del pico y placa

**AUTOR:**

Gómez Carrasco Javier (0000-0002-7033-2049)