

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

Escuela de Posgrado



La planificación de la gestión ambiental como acción de
responsabilidad social empresarial de la Empresa de
Transportes Línea S.A.

Trabajo de Investigación para obtener el grado académico de Maestro
en Derecho de la Empresa que presenta:

Carlos Eduardo Sanchez Caipo

Asesor:

Martha Inés Aldana Durán

Lima, 2025


Informe de Similitud

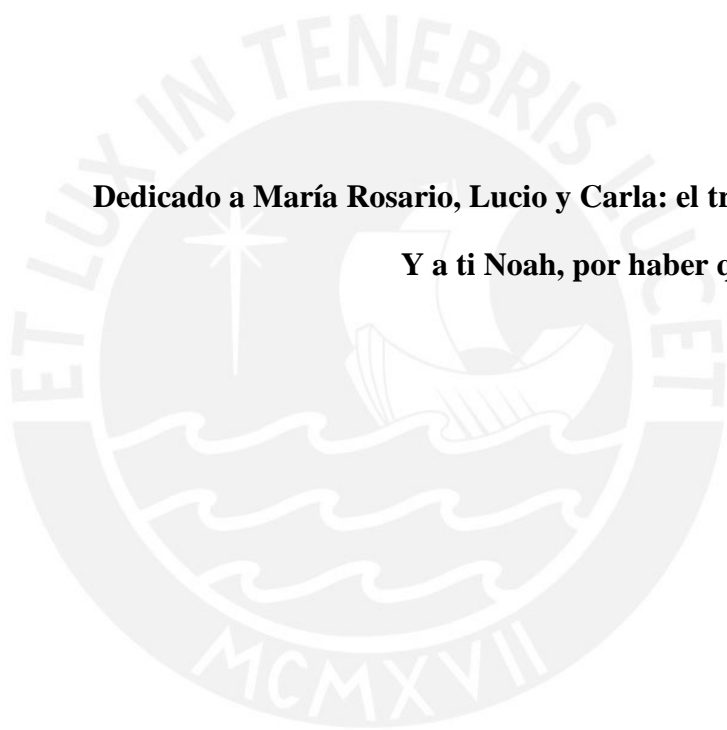
Yo, Martha Inés Aldana Durán, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesora de el trabajo de investigación titulada(o) La planificación de la gestión ambiental como acción de responsabilidad social empresarial de la Empresa de Transportes Línea S.A., de el autor Carlos Eduardo Sanchez Caipo, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 24%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 24 de febrero de 2022.
- He revisado con detalle dicho reporte y el Trabajo de investigación, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha:

Lima, el 27 de octubre de 2025.

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: <u>Aldana Durán, Martha Inés</u>	
DNI: 25680829	Firma 
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-8795-1631	



Dedicado a María Rosario, Lucio y Carla: el triángulo de mi vida.

Y a ti Noah, por haber querido conocernos.

Carlos Sánchez.

RESUMEN

La presente investigación se desarrolla con el fin de conocer el Estudio de Caso de la Empresa de Transportes Línea S.A. quien, en el ejercicio de sus políticas ambientales, gestiona el tratamiento de sus impactos ambientales por medio de la planificación y ejecución de un Plan de Manejo Ambiental. La empresa realizar sus actividades en un rubro controvertido como es el sector transporte de pasajeros, cuyas actividades no cuenta en la actualidad con normativa específica para el tratamiento de la gestión ambiental de sus impactos, y frente a ello se es necesario la implementación de un Plan de Gestión que permita la evaluación y control ambiental de la organización, considerándose dicha acción como una conducta de Responsabilidad Social.

El trabajo contiene 5 partes a desarrollarse, en la primera parte desarrollamos el plan de trabajo, donde se evalúa el problema de investigación y se analiza la real situación del sector transporte y los impactos que genera frente al ambiente a través del análisis de información de instituciones públicas y privadas. Además, se realiza una revisión sistémica de la normatividad transversal vigente que tiene alcance a dicho sector, y de igual forma, se plantea la hipótesis, objetivos y el enfoque metodológico a aplicar en la investigación.

En el capítulo 1 se plantea el Estado del Arte, que versa sobre los 4 ejes temáticos de la investigación, ellos son: la problemática ambiental del sector transporte, en la cual también se revisa literatura la respecto de los principales impactos ambientales que genera dicho sector; la regulación y la autorregulación y sus diferencias frente al caso concreto; la gestión ambiental que refiere a los procedimientos de planificación, ejecución y control bajo una visión procedimental haciendo la diferencia con su visión política; y por último la Responsabilidad Social. En el capítulo 2, se establece el problema de investigación, planteado la relación de la normativa ambiental, que se torna insuficiente, frente a una realidad dinámica como es el problema ambiental que avanza progresivamente. En el capítulo 3 establecemos la discusión, empezando por el reconocimiento de una insuficiencia legal, conllevando así a una desatención por parte de los titulares del rubro de transporte de pasajeros y que frente a ello la adopción de Planes de Manejo Ambiental constituye el compromiso social de atender los impactos generados en el desarrollo de las actividades económicas de dicho rubro configurándose como acción de Responsabilidad Social de la empresa, permitiendo así corroborar la hipótesis planteada. Y finalmente arribamos se arriba a una serie de conclusiones, que permitirán la revisión sistémica desde el inicio de nuestra investigación.

ÍNDICE

Resumen	1
Índice	2
PLAN DE TRABAJO	3
1. Tema y Problema de Investigación	3
2. Planteamiento de la Hipótesis	7
3. Planteamiento de los objetivos	10
4. Propuesta de enfoque metodológico	10
CAPÍTULO I: ESTADO DEL ARTE	12
1.1. Problemática ambiental del sector transporte	12
1.2. Regulación y autorregulación en el sector transporte	27
1.3. Gestión ambiental	31
1.4. Responsabilidad social empresarial	34
CAPÍTULO II: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	43
CAPÍTULO III: DISCUSIÓN	56
Conclusiones	65
Referencias bibliográficas	68

LA PLANIFICACIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTAL COMO ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES LINEA S.A.

PLAN DE TRABAJO

1. TEMA Y PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Está demostrado que uno de los requisitos para conservar la salud de las personas es mantener la calidad ambiental del entorno donde se desarrollan y conviven. Si bien el crecimiento económico de las industrias sostiene fuertemente una constante activación económica de las ciudades, también produce alteraciones y efectos negativos en el ambiente y en la sociedad y paulatina degradación de los recursos naturales; más aún, si éste permanente desarrollo y avance económico y productivo evoluciona sin un riguroso seguimiento, identificación y planificación de los impactos ambientales, lo que conlleva a una incorrecta gestión de los impactos futuros, impulsado por un sistema gubernamental de control deficiente y sin determinación de responsabilidades jurídicas.

Como se refirió, la actividad del subsector de empresas de transporte por carretera, dedicadas al transporte terrestre de pasajeros regular nacional, son parte del crecimiento económico del país permitiendo su interconectividad, siendo así una actividad de complemento para otras actividades productivas. No obstante, existe un grado de responsabilidad frente a las consecuencias ambientales de sus actividades, lo que compromete su incidencia en el cambio climático registrado en los últimos años. Esto se sustenta en un factor muy importante como es el creciente tráfico de pasajeros y por ende de la flota vehicular que se requiere.

Al año 2018, el Ministerio de Transporte registró 572 empresas autorizadas para este servicio, equivalente a un 5,7% superior respecto al año 2017. De este total, la suma de la flota de solo las primeras 30 empresas autorizadas para ese servicio han registrado 2791 unidades que recorren el país. En la Libertad, se cuenta con 44 empresas de transporte

terrestre autorizadas para la atención de 4'223,000 pasajeros que se movilizan al año, ubicando así a la región La Libertad en el tercer lugar como el departamento con mayor concentración de empresas de transporte terrestre después de Lima y Arequipa con 275 y 48 empresas respectivamente.

Las operaciones de éste y otros sectores económico-productivos, tienen un margen de cumplimiento legal, responsabilidad que la norma ha establecido para el desarrollo de sus actividades. Así por ejemplo lo dispuesto en la Ley N° 28611 Ley General del Ambiente, modificada por el D.L. 1055, donde se establece la obligatoriedad de adopción de medidas de prevención del riesgo y daño ambiental en la fuente generadora de los mismos, así como las demás medidas de conservación y protección ambiental que corresponda en cada una de las etapas de las operaciones o actividades; también está el D.L. N.º 1278 que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y su reglamento aprobado por D.S. N° 014-2017-MINAM, que tiene como finalidad el regular e impulsar en los generadores - empresas o personas- el desarrollo de actividades preventivas que minimicen la generación de residuos sólidos en la fuente, además de preferir la recuperación y valorización de los residuos a través de la reutilización, compostaje, entre otras alternativas que garanticen la protección de la salud y el ambiente. Del mismo modo se cuenta con el Decreto Supremo N.º 003-2017-MINAM que aprueba los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para Aire que son de aplicación transversal para diversos sectores y de alcance legal también para el sub sector transporte de pasajeros por carretera y que en concordancia con la normativa relacionada a la revisión técnica de las unidades móviles del transporte buscan en paralelo garantizar los estándares de calidad del aire.

En la misma línea de lo expuesto se cuenta además con el Decreto Supremo 085-2003 PCM que aprueba el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido y el Decreto Supremo N.º 047- 2001-MTC que establece Límites Máximos Permisibles de Emisiones Contaminantes para Vehículos Automotores que circulen en la Red Vial y su modificatoria mediante Decreto Supremo N.º 009-2012-MINAM y 04-2013-MINAM.

Toda esta relación normativa, regula al sector transporte de pasajeros. Cabe resaltar que esta normativa, si bien se puede apreciar no le es específica al sector, por su naturaleza transversal si le es de aplicación.

Por tomar un ejemplo, la LGIRS, que regula e impulsa el desarrollo de actividades preventivas que minimicen la generación de residuos sólidos, impulsando la recuperación y valorización de los residuos a través de la reutilización, compostaje, entre otras alternativas, categoriza a la organización denominándolo como “generador” y le atribuye una relación de obligaciones. Sin embargo, el desarrollo de acciones de seguimiento y fiscalización no se materializan en el campo a pesar de determinar una relación de obligaciones a este “generador” y por ende un marco de cumplimiento que debe ser calificado.

De lo antes dicho, podemos asentar una secuencia importante: la inexistencia de acción por parte de la autoridad o autoridad específica responsable de fiscalizar -haciendo referencia al sector transporte de pasajeros por carretera- que demande la exigibilidad en su cumplimiento. Esta situación podría estar motivando una especie de desatención legal por parte de los directivos de las empresas de transporte terrestre de pasajeros; lo que conlleva a la problemática expuesta en el inicio de esta explicación.

Existe una situación diferente, que se evidencia en otros sectores como la minería, la pesca, la construcción u ejecución de obras de inversión pública de gran escala, que sí cuentan con normativa sectorial específicamente aplicable a dichas actividades y con órganos de control de seguimiento y fiscalización y que se encargan de dichas acciones; además, las organizaciones, dedicadas a las actividades de estos últimos rubros, cuentan con ejecutivos y equipos de trabajo que se encargan de planificar, ejecutar y evaluar los diversos esquemas de prevención de riesgos legales a fin de no caer en faltas o delitos que atenten contra el medio ambiente.

Bajo este marco general, centraremos nuestra atención en el sub sector de las empresas de transporte terrestre de pasajeros, puesto que ante la considerable demanda de dicho

servicio y la evidente expansión territorial de los mercados, se evidencia que los impactos ambientales ocasionados por este sector también han aumentado, situación que ciertamente puede ser abordada, con una planificación adecuada que minimizaría considerablemente el impacto de estas actividades empresariales sobre el ambiente, y que ciertamente provienen de la mano del hombre.

Hasta este punto, podemos identificar la necesidad y clara falta de un desarrollo normativo especial que permita ser de aplicación al sector transporte terrestre de pasajeros y en función a ello las empresas y su titulares cuenten con un sistema integrado de gestión de riesgos ambientales que permita gestionar los impactos que repercuten al ambiente y a la par genere sostenibilidad en el ahorro de costos, logre la eficiencia en la gestión de recursos y mejore la imagen corporativa frente a sus grupos de interés.

Visto esto, aun no se conocería los beneficios que se presentan en la denominada Responsabilidad Social Empresarial, donde las estrategias de autorregulación se ponen de manifiesto, buscando la implementación de medidas que permitan la promoción de un mayor grado de responsabilidad ambiental de los titulares de actividades de transporte terrestre de pasajeros. De esta manera, se asumen compromisos para gestionar los impactos ambientales generados en el desarrollo de sus actividades mediante acciones sostenibles y la implementación de instrumentos técnicos ambientalmente adecuados.

Es importante tener en cuenta que la Responsabilidad Social de la empresa no se ajusta solo al beneficio de la imagen corporativa, siendo realmente un modelo de gestión que se integra como parte de la política corporativa de la organización. Se sabe que la empresa es un órgano generador de lucro y rentabilidad y su permanencia en el mercado, depende justamente de ello: que las acciones que desarrolle sean sostenibles frente a sus grupos de interés.

Esta investigación permitirá conocer el caso de la Empresa de Transportes Línea S.A. que autorregula su gestión ambiental a través de Planes de Gestión Ambiental, integrando todas sus acciones que ocasionan potenciales impactos al ambiente a fin de atenuar sus

efectos y a la par cumpla con lo requerido por la normatividad ambiental. Lo trascendente del estudio de este caso es conocer cómo se han conjugado dos realidades; el cumplimiento de las obligaciones específicas que se asume en marco de la normativa transversal aplicable y el desarrollo de acciones voluntarias de adopción de instrumentos técnicos como Planes de Gestión Ambiental que aborden los impactos ambientales de la cadena de producción de manera integral y, a su vez, que éstos se determinen como una conducta socialmente responsable.

2. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS

En tanto no se cuenta con una normativa ambiental específica que regule en particular los impactos ambientales de las actividades de transporte terrestre de pasajeros, la adopción de **Planes de Manejo Ambiental** por parte de la Empresa de Transportes Línea S.A. constituye un medio de autorregulación y una manifestación de la Responsabilidad Social Empresarial de dicha organización.

Visto desde el ámbito legal, el cumplimiento del marco normativo transversal por parte de la Empresa de Transportes Línea S.A. por sí solo, no lleva a calificarla como una acción en marcada en lo socialmente responsable. No es suficiente el cumplimiento de la ley, puesto que la manifestación de la Responsabilidad Social, en su dimensión ambiental, requiere de conductas voluntarias que sobrepasen lo obligatoriamente exigido por la ley y que permitan mejorar de manera progresiva los resultados en favor del ambiente y su entorno. Dicho esto, en primer lugar, es necesario la existencia de una sostenibilidad ambiental empresarial, esto se traduce en un permanente respeto y cumplimiento de la ley ambiental en pro de su conservación, permitiendo a la empresa no ver afectada sus operaciones por desastres ambientales ocasionados por la inadecuada gestión; paralelamente esta acción otorga una especie de licencia social comunitaria que significa una aceptación a la operatividad empresarial por parte de su entorno.

Del mismo modo, se debe destacar la necesidad de fortalecer o implementar una estrategia empresarial que incorpore la gestión ambiental en la gestión empresarial, puesto

que, la planificación de actividades y el control de resultados, generan beneficios económicos y operacionales, y subsecuentemente la consolidación del esquema de reducción de riesgos legales, a fin de no caer en incumplimientos que determinen autoridades gubernamentales en cualquiera de sus niveles. Cabe precisar que las estrategias que permiten desarrollar acciones de responsables con el adecuado control y manejo ambiental se apoyan en programas e instrumentos de planificación adecuados para la gestión, además de ser necesario el compromiso de los titulares de la organización para una correcta implementación y que logre implantar técnicamente los esquemas propuestos en toda la organización.

En respuesta a esta problemática, la Empresa de Transportes Línea S.A, desarrolla un modelo de gestión ambiental donde integra acciones de gestión de impactos ambientales tanto de aquellos que son legalmente exigibles como también de los que tienen naturaleza de voluntarios a través de la formulación e implementación del instrumento denominado Plan de Manejo Ambiental, lo que constituiría una conducta de Responsabilidad Social, por cumplir ciertas características como:

- Ser una conducta de carácter voluntario, puesto que la puesta en práctica de instrumentos de gestión ambiental como el indicado Plan de Manejo Ambiental para actividades de transporte terrestre de pasajeros no se configura como exigible legalmente.
- El atender las preocupaciones ambientales sociales que afectan directa e indirectamente con el desarrollo de las operaciones y actividades.
- El compromiso general de los titulares de asumir las responsabilidades frente a los grupos de interés con los que se relaciona dentro de un contexto social.

En virtud a ello se afirmarí que la gestión de riesgos e impactos ambientales en las zonas de influencia donde la empresa desarrolla sus actividades, son planificadas y organizadas mediante el diseño, elaboración y programación de instrumentos técnicos de gestión ambiental como son los Planes de Manejo Ambiental.

Mediante esta acción, Transportes Línea S.A. sobrepasa las obligaciones específicas establecidas en la normativa transversal aplicable integrando sus obligaciones legales y voluntarias en el instrumento de gestión ambiental denominado PLAN DE MANEJO AMBIENTAL, con el cual se encuadra en el campo de la Responsabilidad Social ante la asunción de dichos compromisos voluntarios frente a sus grupos de interés.

El Plan de Manejo Ambiental consolida un equilibrio entre el cuidado del ambiente y los impactos producto del desarrollo de las operaciones de Transportes Línea S.A, y permiten la reducción de los riesgos ambientales potenciales propios de sus actividades. Es importante acotar que las operaciones del rubro de transportes de pasajeros por carretera dependen del uso de diversa logística, y de manera puntual de unidades vehiculares motorizadas, las mismas que generan impactos cuando se encuentran en permanente movimiento ya sea por los procesos propios de la combustión motorizada, los ruidos de sus motores y propios de claxon, etc. A su vez, también generan potenciales impactos ambientales cuando dichas unidades no se encuentran en movimiento como por ejemplo los derrames de líquidos, la limpieza de unidades y recojo de residuos internos, la generación de residuos de mantenimiento mecánico, etc. Es por ello que la gestión adecuada mediante la adopción de instrumentos técnicos de gestión ambiental coadyuva a dar una sostenibilidad a todo el sistema de gestión ambiental y empresarial que la organización se propone ejecutar.

En los últimos cuatro años la empresa de Transportes Línea S.A. ha implementado políticas autorregulatorias mediante la elaboración de instrumentos de gestión que integran acciones relacionadas a la capacitación constante y permanente de su trabajadores en asuntos relacionados a la diversas formas y estrategias de en la conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos, prácticas de segregación en la fuente, identificación e investigación de las causas de incidentes que ocasionan impactos al medio ambiente, todo ello dirigido a la búsqueda de las mejoras continuas en sus procesos productivos con la integración de todos sus sistemas de gestión empresarial; no solo obligándose con ello a responder a las exigencias ambientales que la sociedad hoy en día

demanda, sino a anticiparse y reducir los impactos presentes y futuros producto de sus operaciones

Es por ello, que la gestión ambiental de la Empresa de Transportes Línea S.A. mediante el desarrollo del Plan de Gestión Ambiental, apunta al reconocimiento y reducción de los impactos en el ambiente, y con ello, al desarrollo de conductas socialmente responsables puesto que el grado de voluntariedad así lo demostraría.

3. PLANTEAMIENTO DEL OBJETIVO:

Demostrar que la planificación en gestión ambiental por parte de la Empresa de Transporte Línea S.A. mediante la adopción de su Plan de Gestión Ambiental, constituye una conducta de Responsabilidad Social Empresarial.

4. PROPUESTA DE ENFOQUE METODOLÓGICO:

Con el fin de atender la problemática antes expuesta y presentar las alternativas de solución, utilizaremos el enfoque de Estudio de Caso, analizando el esquema de autorregulación de gestión ambiental que ha desarrollado la Empresa de Transporte Línea S.A. denominado Plan de Manejo de Gestión Ambiental, y esta se determine como una conducta de Responsabilidad Social.

Conociendo que dentro de la región La Libertad, la Empresa de Transportes Línea S.A. es una de las organizaciones más importantes dedicadas al transporte terrestre de personas y de carga con alto tráfico y gran alcance de rutas en el norte del país, ha desarrollado su Plan de Gestión Ambiental que ha permitido comprometer a la organización en mantener la conservación del ambiente, cumpliendo con sus obligaciones específicas asumidas en el marco de la normativa transversal aplicable.

Los riesgos que se gestionan mediante dicho instrumento están relacionados con el cambio climático, recursos naturales, gestión de residuos, relación de medio ambiente y

salud, entre otros, a fin de mejorar la calidad de vida de las personas, del entorno y de las futuras generaciones, previniendo la contaminación desde la fuente, controlando los aspectos ambientales significativos de sus operaciones y minimizando sus impactos y riesgos ambientales.

La aplicación del método consistirá en la exploración de la realidad y de la recolección y registro de información de primera fuente, es decir el Área Legal de la Empresa de Transportes Línea S.A. y de la Oficina de Seguridad Ocupación y Medio Ambiente SSOMA, ubicadas en su sede central en la ciudad de Trujillo.

La revisión y exploración del Plan de Gestión Ambiental 2019 de la Empresa de Transportes Línea S.A., permitirá verificar específicamente la idoneidad para lograr la gestión de los impactos ambientales y el desarrollo de las acciones que comportan una adecuada gestión de sus impactos. A través de ello, se podrá además identificar los principales aspectos medioambientales que rodean directamente esta actividad empresarial, es decir los compromisos legales y sociales frente al ambiente, este aspecto será materia de análisis con el fin de demostrar la existencia o no de la proactividad de la Empresa Línea S.A. en pro del cumplimiento de los requisitos legales y el intento de ir más allá de estos.

Cabe precisar y reconocerse que existe normativa transversal que tiene alcance a este sector; no obstante, debe hacerse la diferencia que el Plan de Manejo Ambiental de la Empresa de Transporte Línea S.A. responde a requerimientos legales y su tratamiento en conjunto dentro de instrumentos de gestión ambiental es una acción no regulada y por tanto van más allá de la misma ley y constituye así una acción voluntaria.

Finalmente, dirigiremos la mirada en la búsqueda de un panorama modelo ambiental que podrá ser usado por diversas organizaciones que desarrollen sus actividades dentro del mismo rubro, con el fin de lograr sostenibilidad y así dispongan de información relevante para su réplica.

CAPÍTULO I

1. ESTADO DEL ARTE

PROBLEMÁTICA AMBIENTAL DEL SECTOR TRANSPORTE:

Es evidente que el medio ambiente durante los últimos años ha sufrido variedad de cambios y alteraciones por causa de acciones provenientes de la mano del hombre contribuyendo progresivamente a la destrucción de los suelos, la contaminación de las aguas y de la calidad del aire. El aumento de pedidos y demandas del recurso agua, nos hace comprender que es necesario tomar medidas para su uso razonable y así pueda llegar a otras zonas donde le es escasa. La naturaleza y sus reacciones, con el cambio climático, ponen en alerta al mundo y exigen atención; los graves problemas de deforestación, las emisiones de CO₂, la contaminación de las aguas con sustancias tóxicas o pesticidas, y la falta de conciencia en el uso de transporte sostenible, son algunos de los problemas que ponen en grave peligro y riesgo la biodiversidad de las especies, incluida la especie humana.

La respuesta mundial en el siglo XX, a fin de poder detectar y trabajar en la disminución por el grave aumento de los niveles de CO₂ y la relación con el calentamiento global, son parte de investigaciones de muchos años, así por ejemplo en el año 1992 este controversial tema fue el tópico principal de la Convención Marco de las Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático. La propuesta a la resolución de los problemas ambientales a causa del cambio climático dados en la convención que tuvo como resultado “El Protocolo de kyoto” del año 1997 y “La Cumbre de París” del año 2015, no ha tenido la efectividad esperada que logre mitigar o reducir los problemas ambientales antes mencionados, puesto que para el siglo XXI el aumento de eventos relacionados con alteración del clima como la ola de calor del año 2003 en Europa, el huracán Katrina en el año 2005, el ciclón Nargis en el año 2008, el terremoto de Haití y Chile en el año 2010, el terremoto y tsunami de Japón del 2011, entre otros, dejan a entrever la necesidad de atender a ese llamado, con estrategias efectivas de compromiso gubernamental por parte de los países del mundo.

La *Global Carbón Atlas*, refiere la estrecha vinculación que existe entre la contaminación ambiental y la evolución humana y todo su conjunto, ello se evidencia con la concentración de la población, el uso de energía y la producción económica en la ciudad, considerándolas como puntos

críticos del ciclo global del carbono, ya sea por las emisiones de CO₂, el transporte terrestre, el aumento de edificios residenciales y comerciales, entre otros. (2020, p 01).

El sector del transporte, una de las industrias más dinámicas de nuestros tiempos, ha sufrido una evolución desordenada y de abismal aumento, generando a la par el aumento de sus problemas ecológicos en medio de una sociedad que busca el desarrollo económico de sus pueblos.

Dicho sector es potencialmente importante para la sociedad, dicha característica se asienta en la interconectividad que genera entre los pueblos y las diversas actividades productivas haciéndolo necesario para la economía nacional ya sea tal el servicio de transporte de pasajeros como el mismo relacionado al transporte de carga. Para Sanabria, dicha importancia radica en el momento exacto donde existan los mercados de insumos y donde los bienes finales se limitan, ello quiere decir que el sector transporte será necesario cuando los bienes finales de los mercados locales se agoten y cuando los insumos generados en dicho mercado se requieran por otras regiones para generar nuevos productos finales. De esta forma, el transporte permite el crecimiento de dos mercados de manera simultánea. (2008, Pág. 4)

Desde el punto de vista económico, el transporte pasa a ser un factor determinante en los costos de producción de bienes y servicios, y esto se da cuando se convierte en un complemento a la distribución de bienes donde muchas veces es insustituible. Esta característica se atribuye puesto que es real la necesidad de comercio de bienes perecederos: cuando los tiempos y la infraestructura así lo permita para determinar dicho costo real.

La finalidad de este sector es lograr la interconectividad e integración entre las personas y los bienes que se encuentren en diferentes espacios geográficos, dicha integración se materializa puesto que el sector es clave a su vez para consolidar el acceso a servicios básico como la salud y la educación y la escases del mismo sería considerado una exclusión. En concordancia con lo expuesto líneas arriba, Salazar, agrega que la necesidad de trasladar bienes de un sitio a otro es por su alta utilidad en el punto de destino, satisfaciendo necesidades de los procesos de producción. Con ello podemos afirmar que las operaciones de los mercados de los países continuarán siempre y cuando exista la necesidad de transportar. (2001. Pag 29)

Hasta este punto, como elemento vital para la economía del país la importancia del sector es indiscutible, no obstante, existe un coste incuantificable como es el coste ambiental, el mismo que

sigue cobrando resultados irreversibles por el impacto de sus efectos negativos frente al ambiente. Por ejemplo, en el caso del transporte de pasajeros vía terrestre, donde la logística principal son sus fuentes móviles como los vehículos motorizados, podemos señalar un sin número de problemas generados y que suman a la contaminación del ambiente: como la emisión de gases de efecto invernadero, la generación de residuos sólidos tanto de los pasajeros como de los servicios adicionales (snacks, tecnoport, tickets, etc.), los residuos peligrosos que son parte del mantenimiento de dichas unidades, los residuos electrónicos que se generan después de pasar los ciclos de vida útil, entre otros.

De manera general, podemos referir del Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del año 2016 y actualización de las estimaciones de los años 2000, 2005, 2010, 2012 y 2014, que el sector transporte terrestre de todas las subcategorías consideradas, es la primera fuente de emisión de Gases de Efecto Invernadero, dentro de la categoría ENERGIA, seguido de la industria manufacturera y de construcción. Como se mencionó anteriormente, la rápida urbanización y el crecimiento de la población demandan este servicio y por ende las tasas de motorización serían evidentes.

La dependencia de dicho sector por el consumo de combustibles derivados del petróleo y la generación de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono CO_2), vienen a ser el factor causante de las elevaciones de temperatura en nuestra atmósfera, además de ser uno de los principales causantes de la problemática generada a la salud de las personas que se vinculan con dicha industria. Según el Estudio de Desempeño Ambiental – ESDA elaborado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico OCDE, y publicado por el MINAM al año 2016, el Perú no cuenta con estudios epidemiológicos específicos que demuestren la relación directa entre los factores de contaminación del aire y la incidencia de enfermedades, salvo para casos en ámbitos bien circunscriptos o en zonas donde se ejecuten evaluaciones de calidad de aire bajo redes de monitoreo con alta concentración poblacional como en Lima, Arequipa, Tacna, Huaraz, Ilo, Cajamarca, Callao y Junín; tal es así que los estudios realizados por el MINAM en Lima Metropolitana indican que en esta ciudad se han presentado 1220 casos de muertes atribuibles a la contaminación por PM_{10} , de los cuales 468 son por causas respiratorias y 165 por cardiovasculares. Dato importante es que el 32.3% de la población del país, según el INEI al año 2017, se concentra en Lima Metropolitana, donde se desarrollan diversas actividades económicas,

industriales y políticas de nuestro país, ello se traduce en la liberación de una diversidad de contaminantes al ambiente proveniente de distintas fuentes. Ante ello, Garrido (1999) refiere que el transporte y el medio ambiente, son dos elementos que deben entenderse, limitando así la motorización la cual altera el entorno en virtud a principios de economía ecológica del mismo sector, complementando los modelos de economía tradicional seguidos por las organizaciones.

El problema en particular, en el Perú, referido al aumento del consumo de combustibles, ya sea para la industria en cuestión o para el uso de vehículos con motor de combustión, aumentan su criticidad de manera rápida. Solo en el 2019, la SUNARP ha registrado 707,756 inscripciones vehiculares, que, sumados a las 6'095,735 inscripciones vehiculares del año 2018, hacen un total aproximado de 6'700,000 inscripciones vehiculares, representando un 7% de aumento proyectado al año 2020 en el parque automotor. Según el portal de la Oficina de Estadística del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la región La Libertad cuenta con 190,073 vehículos entre automóviles, ómnibus, camiones y camionetas, ocupando el segundo lugar después de Lima en la tabla de ciudades con más unidades vehiculares.

Un año antes, el mismo portal del MTC informa que registró 572 empresas autorizadas para el servicio de transporte de pasajeros inter provincial, equivalente a un 5,7% superior respecto al año 2017; donde la suma de la flota de las primeras 30 empresas autorizadas registran solo 2791 unidades que recorren el país. En la Libertad, se cuenta con 44 empresas de transporte autorizadas destinadas para un tráfico de pasajeros mayor a los 4 millones que se movilizan al año. Con esta información La Libertad ocupa el tercer lugar como la región con mayor concentración de empresas de transporte de pasajeros después de Lima y Arequipa con 275 y 48 empresas respectivamente. Este panorama de aumento del parque automotor preocupa en nuestro país y en la región La Libertad, puesto que consecuentemente y tal como se ha expuesto se denota un creciente índice en las emisiones tóxicas y en la contaminación de la calidad del aire, todo ello se une a al problema del tráfico generado por la sobrepoblación.

Entonces es indiscutible que el desarrollo económico de las regiones es favorecido en gran medida por la industria del transporte, puesto que son vitales para asentar el desarrollo comercial, garantizar la accesibilidad y la integración de todo el territorio nacional. Pero al igual que muchas industrias o actividades económicas, el sector del transporte, en especial el transporte terrestre de pasajeros, generan una serie de impactos que repercuten en aspectos sociales y ambientales de las

comunidades de manera negativa, ya sea por contaminación atmosférica, acústica, congestión y una dependencia de sus actividades a los motores a combustión.

La normatividad vigente, determina un grado de responsabilidad a las organizaciones, al atribuirle la categoría de “generador” a toda empresa que produzca cualquier tipo de impacto ambiental, que si bien es cierto dicha legislación no le es específica, en la realidad las obligaciones como “generador” de estas empresas no vienen siendo materia de supervisión o fiscalización por los órganos competentes, generando así que los titulares de estas empresas mantengan una conducta indiferente frente a estas disposiciones. Esto se afirma, con la información de los reportes de proyección y cumplimiento del POI 2018 y 2019 de las Municipalidades de Trujillo, Pacasmayo y Chepén, provincias más importantes de la Región La Libertad, donde no se encuentran proyectadas, ni menos, tareas realizadas relacionadas al seguimiento, supervisión y/o fiscalización a Empresas de Transporte por parte de los órganos responsables de los procesos de fiscalización ambiental de dichas comunas, a pesar de la existencia de una atribución de funciones en materia de fiscalización ambiental a los gobiernos regionales y locales.

Vale acotar que estas acciones son competencia de los entes de Fiscalización Ambiental Regional y Local, en marco de las atribuciones conferidas al Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, sistema que tiene como ente rector al Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental OEFA y que rige para toda persona natural y jurídica, pública o privada para ejercer sobre estas funciones de evaluación, fiscalización, control y potestad sancionadora en materia ambiental. Las Entidades de Fiscalización Ambiental (EFA) regional o local, tienen facultades expresas para ejercer sus funciones con independencia funcional al OEFA a fin de desarrollar un proceso que tiene como fin el garantizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas en el marco jurídico vigente en relación a sus administrados; es decir, los gobiernos regionales y locales dentro de su jurisdicción.

Las políticas ambientales internacionales y nacionales, coinciden en la necesidad de goce del ser humano de un medio de calidad tal que le permita llevar una vida digna; así en el Perú, la Constitución, prescribe en su art. 2º inc. 22 el reconocimiento del derecho humano al goce de la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, precepto que no solo se materializa con la planificación y puesta en marcha de diversos sistemas como el SISTEMA NACIONAL DE

EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL, el SISTEMA NACIONAL DE INFORMACIÓN AMBIENTAL, el SISTEMA NACIONAL DE GESTIÓN AMBIENTAL, EL SISTEMA NACIONAL DE EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN AMBIENTAL, sino se busque consolidar una gobernanza ambiental de todos los sistemas de gestión a nivel nacional, regional y local y que articule e integre acciones transectoriales en materia ambiental.

Con la creación del Ministerio del Ambiente en el año 2008, se inicia el trabajo a fin de cumplir con el objetivo principal de integrar a todos los actores involucrados en pro de la conservación del ambiente, de modo tal que se propicie y se asegure entre ellos el uso sostenible y responsable, racional y ético de los recursos naturales. Para el cumplimiento del objetivo antes mencionado, este órgano cuenta, propone y emite la normatividad necesaria, que se suma a la vigente y a la existente antes de su creación, como por ejemplo la Ley General de Residuos Sólidos y la norma que la sustituyó, esto es, la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, la Ley de creación del Sistema Nacional de Gestión Ambiental, la normativa que establece los Estándares Nacionales de la Calidad Ambiental - ECA y los Límites Máximos Permisibles – LMP, como instrumentos de gestión que permite establece parámetros y obligaciones que buscan regular la calidad ambiental; el Reglamento para la Gestión y Manejo de los Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos, a fin de determinar su adecuado manejo y gestión pasando desde su etapa de generación hasta su disposición final o reaprovechamiento, entre otras normas que se vinculan de manera transversal con el sector transporte de pasajeros como por ejemplo la Ley de Revisión Técnica Vehicular que hace referencia a la normatividad relacionada al ECA.

Cabe indicar que las normas nacen con el fin de regular la relación entre sujetos dentro de la sociedad y de atender una necesidad. En materia ambiental el fin es el de regular las conductas y acciones que están en marco de “la protección del ambiente a fin de atender y mitigar los riesgos ambientales”; la normatividad tiene en esencia la búsqueda del compromiso de los actores para dicho cuidado, preceptos que deben ser conocidos por las empresas de transporte de pasajeros por lo mismo que sus operaciones generan impactos en su entorno de operaciones.

Este tema del transporte de pasajeros genera en nuestro país un sin número de debates alrededor del tema de calidad del aire, antigüedad del parque automotor, obsolescencia de las unidades, entre otros; no obstante, seremos específicos en centrar nuestra atención en los siguientes tipos de impactos ambientales por lo mismo que son los más recurrentes:

- EMISIONES ATMOSFÉRICAS:

En nuestro país existe un marco regulatorio ya estipulado que se encarga de regular el control de la calidad del aire y de las emisiones contaminantes. Los sectores metalúrgicos, de pesquería, hidrocarburos y transporte vehicular ya cuenta con límites máximos permisibles. Dichas actividades socioeconómicas son generadoras de emisiones a la atmósfera, donde la norma de los límites máximos permisibles, es la llamada a exigir el cumplimiento de los criterios de la calidad del aire para las fuentes de estas emisiones, a fin de prevenir los riesgos al ambiente y a la salud.

En el sector del transporte, el consumo de combustibles fósiles, es uno de los casos más recurrentes de emisiones atmosféricas contaminantes. Las estadísticas del aumento de la flota vehicular de estas empresas dentro de la región y del rubro, anteriormente expuesta, lo reafirma.

Es importante referenciar que el Estudio de Desempeño Ambiental al año 2013, señala que una de las principales causas del incremento desmesurado de la importación de vehículos usados principalmente para realizar servicio de transporte de pasajeros, fueron las políticas muy permisibles del gobierno de los años 90.

La generación de gases de efecto invernadero, como el dióxido de carbono CO₂, es uno de los compuestos contaminantes generados mayormente por este tipo de vehículos, que frente a los problemas ambientales es el principal productor de los cambios climáticos que acontecen en la atmósfera.

Del mismo modo se ha de considerar los impactos relacionados al uso equipos móviles de aire acondicionado que son comunes en estas unidades para mantener espacios a temperaturas adecuadas para pasajeros, dichos equipos de refrigeración dependen de un alto consumo de energía y de diversas sustancias, entre ellas el clorofluorocarbono con abreviatura CFC, sustancia que contribuye al aumento de los gases de efecto invernadero y al progresivo deterioro de la capa de ozono, por lo mismo que dichos gases expulsados no permiten que la luz del sol atraviese la atmosfera: *“esta acción genera el aumento de la*

temperatura de la tierra por su absorción y reemisión de energía” esto según el portal de Ecologistas en Acción (2011).

Según el portal del PNUD, frente a dicha circunstancia se establece el Protocolo de Montreal teniendo por meta principal el control en la producción y eliminación del uso de sustancias que agitan la capa de ozono -sustancias entre las cuales se encuentran el CFC- con el objetivo final de eliminarlas, por lo mismo que el uso de estos químicos altera los niveles de radiación ultravioleta por la misma debilitación de la capa. Si bien es cierto el CFC no es dañina para los humanos y es no inflamable, el alto potencial de destrucción de la capa de ozono traería consigo la incidencia de enfermedades a la piel, alteración de sistemas humanos y en su mayoría efectos que repercuten en la calidad de temperatura de diversos ecosistemas que tiene el país.

El Perú es signatario del Protocolo de Montreal y de sus enmiendas de Londres, Montreal, Copenhague, Beijing y Kigali, esta última enmienda en la actualidad se orienta a la reducción del consumo y la producción de hidrofluorocarbonos con abreviatura HFC, que también son considerados gases de efecto invernadero. La enmienda Kigali fue adoptada mediante Decisión XXVIII/1 de la vigésimo octava reunión de las Partes del Protocolo de Montreal, y entró en vigor internacionalmente el 1 de enero de 2019.

Para Yáñez (2021) esta última enmienda busca la reducción gradual de la producción y consumo de las sustancias denominadas Hidrofluorocarbonos (HFC), las cuales también son gases de efecto invernadero que tienen un enorme potencial de calentamiento global y con efectos a corto plazo y que en su momento fueron consideradas sustitutorias del CFC, pero que viene creciendo en la atmosfera comparada al Bióxido de carbono puesto que: *“El HFC al estar constituido por moléculas mucho más pequeñas que las de los refrigerantes antiguos, las probabilidades de fuga son mucho mayores. Esta característica hace que se deban aumentar las medidas para asegurar la hermeticidad de un sistema de refrigeración o de aire acondicionado”*, pero que sigue siendo usado por muchas empresas puesto que son un producto de calidad intermedia y mucho más barato que otras alternativas.

Según el Informe Técnico de Protección de la capa de ozono y el sistema climático mundial: Cuestiones relativas a los hidrofluorocarbonos y a los perfluorocarbonos (2018), los sistemas móviles de aire acondicionado (AC móvil) se han producido en gran escala en diversos países desde principios de la década de 1960 y en el Asia a partir de los años setenta teniendo como principal refrigerante el CFC, y se presenta un aumento sustancial en la cantidad de móviles con aire acondicionado aproximadamente en 1995, cuando se introdujo el uso del HFC. El mismo informe considera además que una de las opciones para la reducción de emisiones de GEI provenientes de equipos móviles de AC son el de sustituir los refrigerantes que se usan actualmente por otros con un menor PCM (Phase Change Materials) y el de buscar mejorar el confinamiento del HFC a fin de evitar las posibles fugas.

- **LA GENERACIÓN DE RESIDUOS:**

Los residuos sólidos son todo tipo de material que se desechan posterior a su vida útil y están compuestos por desechos que proceden de diversos materiales que por sí solo carecen de valor económico. En el desarrollo de las actividades operativas del sector transporte se generan diferentes tipos de residuos. Por ejemplo, una empresa de transporte que cuente con el servicio de mecánica para el mantenimiento de sus unidades generará sus propios residuos, sumado a ello los residuos generados en oficinas de atención y hasta los mismos residuos generados por los pasajeros. De esta relación debería prestarse atención en la gestión de los residuos de tipo peligroso por su alto grado de contaminación y por ser son un riesgo para la salud y el medio ambiente por su grado tóxico, infeccioso y/o reactiva.

En el sector transporte, los residuos peligrosos son todos aquellos generados en las operaciones propias del mantenimiento y reparación de la flota vehicular como por ejemplo los aceites usados, las baterías, lámparas, filtros y fluidos, disolventes, aerosoles, entre otros. Los residuos no peligrosos, son aquellos producidos por el hombre y no comprometen un riesgo a la salud y el ambiente. Los residuos no peligrosos generados por las empresas de transporte de pasajeros, son todos aquellos propios del desarrollo de la

actividad comercial, es decir generados por los clientes, pasajeros y agentes operativos, pudiendo ser estos derivados de plásticos, papel, cartón, vidrio, tecnopor, entre otros.

Habiendo expuesto líneas arriba de manera sucinta, es preocupante también la situación en la que se viene manejando los residuos propios de los pasajeros y uso de envases descartables derivados del plástico para comidas y snacks como parte del servicio de atención a bordo, este último aspecto es relevante puesto que se conoce la existencia y considerable presencia de plásticos en aguas marinas que provocan la acumulación de calor y que suma al calentamiento global; además, que las especies marinas ingieren dichos desechos terminando así en nuestras mesas como parte de la cadena alimenticia del hombre.

Existe un estudio denominado "Servicio de Investigación Exploratoria sobre Percepciones, Actitudes y Comportamientos Ambientales frente al Uso Superfluo de Bolsas Plásticas" donde se señala que el consumo anual proyectado en Lima Metropolitana es de 3.094 millones de bolsas de plástico; y en la misma línea el Informe Anual de Residuos Sólidos Municipales y no Municipales en el Perú (2012), refiere que el 10% de los residuos sólidos corresponde a plástico.

Es entonces, donde lo antes expuesto encaja directamente, puesto que el uso indiscriminado de envases descartables derivados del plástico coadyuva a dicha contaminación, situación que podría ser revertido dentro de las acciones que realicen las empresas de transporte de pasajeros mediante prácticas de uso de envases reutilizables-reciclables.

Otro tipo de residuos que debe prestarse atención con los neumáticos fuera de uso y su tratamiento merece una atención particular, según lo indicamos a continuación.

LOS NEUMÁTICOS FUERA DE USO - NFU:

Es sabido que todo producto tiene un ciclo de vida útil, desde su fabricación hasta el final de su uso. Una vez fuera del uso ordinario para el cual fue creado, se convierte en un elemento en desuso y pasa a ser parte del gran cúmulo de residuos que degradan el ambiente. En el caso de los residuos de neumáticos fuera de uso (NFU), donde su mayor cantidad de compuesto es de caucho, generan un problema considerable posterior a esta vida útil.

En nuestro país al año 2020, bajo una acertada decisión, se viene trabajando en una regulación que se encargue del tratamiento especial de gestión y manejo de NFU. Cabe señalar que en Latinoamérica países como Colombia desde el 2019 consideran a los NFU como un residuo no peligroso sino un residuo especial según lo dispuesto en la Resolución 1326 en el cual establece un sistema óptimo para la recolección selectiva y gestión ambiental de llantas usadas. En Argentina, con la Ley 9143 dictada por el Poder Legislativo Provincial, desde el 6 de febrero del año 2019, se pone en marcha el Plan de Manejo Sustentable de Neumáticos Fuera de Uso, fomentando la reutilización, reciclaje y valorización energética de los mismos. Y en el caso de Chile, en marco de las obligaciones establecidas en la Ley REP (Ley de Responsabilidad Extendida del Productor), el 01 de abril del 2019 se aprueba el Decreto Supremo que establece las metas de recolección y valorización del sector neumático, este Decreto Supremo tiene por finalidad la promoción en la disminución de la generación de residuos y fomento del reciclaje, priorizando como producto inmersos en dicho tratamiento a los neumáticos, aparatos eléctricos, pilas, baterías, aceites, envases embalajes, entre otros.

En el Perú, el 13 de octubre del 2020, el Ministerio del Ambiente puso a consulta pública el Proyecto de Decreto Supremo que aprobaría el Régimen Especial de Gestión y Manejo de Neumáticos Fuera de Uso, el cual se ha prepublicado para recibir las opiniones y sugerencias de los interesados.

Para dicho trabajo legislativo, se tomó como base la regulación en materia ambiental vigente, como la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos (LGIRS) y su respectivo reglamento aprobado bajo Decreto Supremo N°014-2017, que dicta las disposiciones para asegurar la maximización constante de la eficiencia en el uso de materiales y regular la gestión y manejo de residuos sólidos que comprenden la minimización de la generación de residuos en la fuente, como su valorización material y energética y una adecuada disposición final. De igual forma el artículo 13° del Decreto Legislativo N° 1278, modificado por el Decreto Legislativo N° 1501, establece que el Ministerio del Ambiente, mediante decreto supremo refrendado por los sectores vinculados, aprueben la normativa de bienes priorizados que se encuentran sujetos al régimen especial de gestión de residuos sólidos, así como las obligaciones de los actores de la cadena de valor, los objetivos, las metas, el sistema de manejo y los plazos para implementación de dicho régimen y otros que correspondan.

El proyecto que aprobaría el Régimen Especial de Gestión y Manejo de Neumáticos Fuera de Uso, como régimen especial, tiene como finalidad establecer la gestión y el manejo de los NFU como residuo de bien priorizado, con una serie de obligaciones y responsabilidades de todos los actores que están involucrados dentro de la etapa de gestión y manejo de estos residuos, incluyendo además las actividades relacionadas a la segregación, almacenamiento, recolección transporte y valorización frente a la actual inexistencia de la capacidad de valorización de manera formal, mediante empresas operadoras de residuos sólidos para la operación de valorización de NFU. Esto con motivo de conocerse que los NFU en la actualidad están siendo dispuestos de manera inadecuada o terminan siendo dispuestas a otros fines como la fabricación de pisos de caucho, generación de calzado o terminan siendo incinerados para la recuperación del acero.

El proyecto citado establece para el **productor** el deber de presentar la declaración de su producción anual, además de obligarse a generar acciones de recolección y valorización dentro de sus metas, implementando lugares donde se entreguen los NFU al final de su vida útil. El **generador** asume la obligación de entregar los NFU a los operadores

encargados o a los distribuidores y comercializadores que formen parte de ella, quedando así exento de responsabilidad por los daños que ocasione el inadecuado manejo de los NFU.

Es importante referir como marco a este proyecto normativo, la existencia en el Plan Nacional de Gestión Integral de Residuos Sólidos PLANNERS 2016-2024, aprobado con Resolución Ministerial N° 191-2016-MINAM de la Responsabilidad Extendida del Productor, tal como también lo considera la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y su respectivo reglamento y más aún invoca a una “responsabilidad compartida”, extendiendo así la responsabilidad a los **productores** de bienes convertidos en residuos priorizados, donde su naturaleza o niveles de consumo comprometan el medio ambiente, requiriendo la intervención de los mismos **productores y/o comercializadores** a fin que la disposición final de estos sea la adecuada, desarrollando así una cadena de recuperación. El desarrollo del marco técnico para la aplicación de esta normatividad, no solamente encuadro a los NFU, también ha considerado otros residuos como productos químicos, empaques, embalajes, pilas, lubricantes y baterías. (Art. 84° del Reglamento de la LGIRS)

Tal como lo manifiesta el documento de Exposición de Motivos del Proyecto de Decreto Supremo que aprobaría el Régimen Especial de Gestión y Manejo de Neumáticos Fuera de Uso, la finalidad es buscar que los mismos **productores** de los bienes antes mencionados no sólo se encarguen de financiar los sistemas de recuperación y valorización, sino que en el futuro ellos mismos produzcan estos mismos bienes tomando en consideración la calidad de vida de toda la humanidad, dicha acción proviene del Principio de Internalización de Costos Ambientales que reconoce el Artículo VII de la Ley General del Ambiente, que establece que aquellos que en el desarrollo de sus actividades produzcan riesgos a la calidad del ambiente asuman también los costos para la prevención y la gestión de los mismos. Interpretese este artículo de la siguiente manera: aquel productor será responsable también en la etapa de postconsumo; es decir, los fabricantes, comercializadores, distribuidores u otro actor, serán responsables por la cantidad de bienes generados y sus respectivas características que lo componen, en otras palabras, el alto volumen generado por la misma demanda del producto una vez terminada su vida útil, obliga a disponer de ciertas peculiaridades para su correcta gestión y su adecuada disposición final.

La finalidad de implementar la responsabilidad extendida del productor es el logro de beneficios tanto para el mercado como el consumidor, frente a una problemática de constante crecimiento y de un sector que viene ampliando sus actividades en diversos servicios por aumento del tráfico de pasajeros.

- **GENERACIÓN DE RUIDOS:**

Como se ha expuesto anteriormente, la conducta del ser humano repercute en el deterioro ambiental. La contaminación sonora proveniente de las unidades motorizadas destinadas para el servicio de transporte de pasajeros, también es parte de este tipo de contaminación y es un aspecto relevante que se asociaría con el crecimiento de las urbes puesto que, así como crece la demografía en una localidad también aumentan las vías y el tráfico vehicular, así como el ruido proveniente de ella. A esto se suma los ruidos generados por servicio de transporte público urbano, con un creciente y vertiginoso aumento a nivel nacional, maximizando por ende los efectos dañinos a la salud y al ecosistema.

La Organización Mundial de la Salud, en sus Directrices para el Ruido en la Comunidad (1999) refiere que la contaminación sonora perjudica directamente al oído conducidas por las mismas ondas del aire, generando estrés y problemas de conducta y afectando el aprendizaje, la concentración, el descanso, entre otros. (p. 39)

Para Tapia (2004). el ruido, a diferencia del sonido, puede definirse como un conglomerado de sonidos de múltiples frecuencias e intensidades, con diversas intensidades y sin correlación. Cualquier sonido es calificado por quien lo recibe y lo perciba como algo molesto, indeseado o desagradable (p. 175) vPara Santos (2007), el término contaminación sonora debe entenderse como el sonido excesivo y molesto que recibe el oído, es decir, el sonido -ruido que produce efectos nocivos fisiológicos y psicológicos derivados de la actividad del hombre como el transporte, la construcción, locales públicos, entre otros. (p.11)

El sector transporte terrestre de pasajeros, el cual depende del uso de unidades motorizadas, la contaminación sonora es proveniente del sistema propio de los motores de los vehículos destinados a dicha actividad comercial. Este tipo de contaminación puede provenir tanto de un vehículo aparcado como también de vehículo en movimiento listo para la ejecución de la actividad comercial tanto dentro como fuera de los establecimientos de terminales terrestres o cocheras de estas unidades.

En la misma línea y siguiendo a Carmona y Félez (2010) el ruido generado de una unidad motorizada, es una suma simultánea de todo el conjunto de variables sonoras generados por los distintos motores que forman dicho tráfico. Asimismo, en este tipo de unidades vehiculares las fuentes de ruido son diversas pudiendo agruparse en: ruido generado por la fuente de energía propio del motor, tubo de escape, filtro de aire y sistema de refrigeración; los ruidos de rodadura originado de la interacción entre los neumáticos y pavimento; y finalmente, el ruido aerodinámico que es el ruido generado por la interacción entre el viento y la carrocería del vehículo.

Por último, concuerdo con diversos autores, al manifestar la existencia de una correlación directa entre la contaminación sonora, que ocasiona los buses del servicio de transporte de pasajeros, con los años que operan prestando dicho servicio.

- DERRAME DE SUSTANCIAS QUÍMICAS Y AGUAS CONTAMINANTES:

Este tipo de contaminación es proveniente de las actividades propias del transporte en el contexto relacionado al mantenimiento de dichas unidades. Por otro lado, los derrames accidentales que pudiesen presentarse o de carácter fortuito, comúnmente se dan por el mal estado de dichas unidades de transporte o por las malas prácticas operativas de dichas unidades, generando así la degradación de los suelos.

En el caso de las aguas residuales se conoce que estas provienen de las labores de limpieza que se realizan a dichas unidades y estas terminan siendo parte de las aguas subterráneas. El problema vendría a ser cuando estas aguas vienen acompañadas de

residuos y son combinadas con sustancias químicas altamente contaminantes llegando a afectar las infraestructuras como colectores, alcantarillados, entre otros.

Toda esta relación de impactos logra vincularse entre sí. Por dar un ejemplo: un vehículo con motor a combustión (ómnibus) al trasladar pasajeros desde la ciudad de Trujillo a Lima genera la emisión de GEI entre ellos el CO₂, además de la serie de residuos sólidos orgánicos e inorgánicos que se generan en el interior de los buses por el abastecimiento de snack y otros servicios adicionales, este aspecto es bien amplio el cual requiere de una gestión desde su generación hasta su disposición final. A ello se suma los ruidos provenientes de los motores y bocinas como también la generación de residuos peligrosos propios del mantenimiento de dichas unidades donde muchas de ellas son derramadas en los suelos sin un plan de gestión de los mismos. Ante esta circunstancia es importante el desarrollo de instrumentos técnicos que permitan gestionar ambientalmente estos efectos.

REGULACIÓN Y AUTOREGULACIÓN EN EL SECTOR TRANSPORTE

Como se refirió, el sector transporte no cuenta con normatividad que lo regule de manera específica en materia ambiental, sin perjuicio que le sean de aplicación las normas ambientales transversales, esto conlleva a entender la inexistencia de un desarrollo normativo especial para dicho sector. Es en esta circunstancia donde las acciones de autorregulación se hacen necesarias para efectivizar los procesos productivos.

Entiéndase por **regulación**, a una forma de intervención del Estado sobre el comportamiento de las personas que componen la sociedad, ya sea a las personas naturales y jurídicas, y hasta las mismas autoridades.

Para Carbonell (2020) la regulación puede verse de manera que se entienda de dos modos, por un lado, para prohibir ciertas conductas violatorias a valores de la sociedad, o para alentar a la realización de diversas acciones que tendrían como consecuencia algún beneficio, cada una de ellas la llama sistema de luz roja y sistema de luz verde respectivamente.

En el caso de la actual regulación ambiental relevante para el sector del transporte como se indicó es transversal, entre ella tenemos.

- La Ley N° 28611 Ley General del Ambiente, modificada por el D.L. 1055, que establece la obligatoriedad de adopción de medidas de prevención del riesgo y daño ambiental en la fuente generadora de los mismos, así como las demás medidas de conservación y protección ambiental que corresponda en cada una de las etapas de sus operaciones.
- El Decreto Legislativo N.º 1278 que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y su reglamento aprobado por D.S. N° 014-2017-MINAM, y que tiene como fin el regular e impulsar en los generadores el desarrollo de actividades preventivas que minimicen la generación de residuos sólidos en la fuente, además de preferir la recuperación y valorización de los residuos a través de la reutilización, compostaje, entre otras alternativas que garanticen la protección de la salud y el ambiente.
- El Decreto Supremo N.º 003-2017-MINAM que aprueba los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para Aire que de manera transversal actúan en concordancia con normativa técnica especial relacionada a la situación técnica de unidades móviles a fin de garantizar los estándares de calidad del aire.
- El Decreto Supremo 085-2003 PCM que aprueba el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido y los lineamientos para no excederlos, con el objetivo de proteger la salud, mejorar la calidad de vida de la población y promover el desarrollo sostenible.
- El Decreto Supremo N.º 047- 2001-MTC que establece Límites Máximos Permisibles de Emisiones Contaminantes para Vehículos Automotores que circulen en la Red Vial y su modificatoria Decreto Supremo N.º 009-2012-MINAM y 04-2013-MINAM. Esta normativa regula los aspectos ambientales del servicio de transporte terrestre bajo carácter transversal, no obstante, si es de obligatorio cumplimiento en sectores como la minería, pesca, construcción u ejecución de obras de inversión pública de gran escala, donde sus operaciones necesitan de la planificación de la gestión de sus riesgos al ambiente.

Torres (2015), refiere que la *intervención regulatoria del Estado tiene por finalidad evitar la conformación de monopolios, superar desequilibrios en la información y asegurar la difusión de*

fuertes externalidades positivas para definir condiciones de trabajo, aspectos tributarios, entre otros. (p. 301). Bajo ese lineamiento podemos entender que nuestra regulación más allá de contener en esencia una visión ecologista es más que todo económica, la cual relega la posición del TC en su Sentencia 3610-2008-PA/TC, que considera a nuestra Ley Fundamental como una “Constitución Ecológica”.

Frente a ello, Vásquez (2019), considera que, en el Estado Constitucional, el elemento central y final de toda acción del Estado es la persona y el respeto a su dignidad para alcanzar el goce y ejercicio de sus derechos fundamentales, con ello se refirma una visión centrada en la dignidad de la persona, y no una visión ecologista que viene a ser necesaria para brindar equilibrio y protección a ambos elementos.

En el Perú, a la fecha se cuenta con normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en asuntos ambientales, pero están direccionadas a regular los impactos ambientales de proyectos de inversión en infraestructura de transportes y del impacto que generarían sobre él; por otro lado, también se cuenta con regulación en el sector transporte pero relacionado con el comportamiento de los agentes de transporte y que garantizan el ámbito de la seguridad de los viajes, para dictar un ejemplo, la regulación de SUTRAN u OSITRAN.

En la misma línea, Torres (2015), refiere que el tratado de las emisiones de los motores vehiculares se ha convertido en un campo especial de regulación y de tendencia, esto a consecuencia del propio calentamiento global que viene alcanzando ámbitos de intervención relevantes ya sea en el campo social, económico y técnico; y, en el caso del control de los residuos sólidos ha de invocarse la normatividad relacionada a la gestión de los mismos, como la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, su reglamento y modificatorias, quién considera a cada generador como el responsable de todas las etapas de gestión de sus residuos de manera integral.

Los esquemas **regulatorio y autorregulatorio, son procedimientos completamente distintos**; el primero, es propuesto, diseñado y aprobado por el Estado, siempre sujetas a modificaciones; y el segundo, se enmarca dentro de la adopción progresiva de compromisos “voluntarios” que asumen los titulares de las organizaciones, y que comúnmente ocurre cuando existen vacíos e inconsistencias en la normatividad. Este tipo de esquemas tiene como finalidad

buscar la eficiencia en el uso de recursos y la mitigación de riesgos que el desarrollo de su actividad puede generar, pero bajo un contexto voluntario de la empresa.

El esquema **autorregulatorio** es internalizado por la empresa a fin de mejorar sus prácticas corporativas frente a sus grupos de interés con miras de mejorar subsistemas de transparencia dentro de su sector, generando un estándar superior en el cuidado ambiental. Ruggie (2004), refiere que el autorregularse no es reemplazar al Estado, puesto que la finalidad de este esquema es lograr generar gobernanza con eficiencia y con capacidades, que, frente a terceros, no estén encuadrados en una norma regulatoria, mejor dicho, generar conductas que previamente no existen o que a criterio del autor son insuficientes. Por tal motivo, el objeto de este esquema es la búsqueda de un correcto desarrollo de actividades en un mercado específico contribuyendo a las mejoras en la calidad de vida y buscando estándares de transparencia más altos.

Teóricamente, bajo la visión autorreguladora, un sistema de ecogestión constituye un modelo o técnica favorable para que el Estado fomente y controle la autorregulación privada. Darnaculleta (2005) refiere que esta técnica, *que podría ser calificada con la locución “autorregulación regulada”, permite alcanzar, bajo el manto de una aparente desintervención pública, una intensidad y una extensión en el control de las actividades privadas históricamente desconocidos.* (...) Ahora se da la implicación efectiva de las empresas en la protección del medio ambiente a través de la utilización de técnicas persuasivas de fomento, que se añaden a las tradicionales técnicas de policía administrativa, de carácter represivo y preventivo. El aumento de la efectividad de la actividad de fomento en este ámbito es directamente proporcional a la consolidación de la responsabilidad social de las empresas.

En la misma línea Esteve (2005) trata a la autorregulación, en el marco de las llamadas ecoauditorías, o auditorías ambientales, como origen de rasgos básicos y genuinos de expedientes autorreguladores que han experimentado también el proceso evolutivo característico de las fórmulas de autorregulación ambiental: gestadas en el ámbito privado, con una proyección reflexiva hacia el propio sector empresarial, han ido ganando relevancia y efectos hacia el exterior, efectos públicos podríamos decir, hasta el punto de que el propio legislador, en este caso el poder normativo de la Unión Europea, acaba por reconducir el desarrollo y operatividad de estas fórmulas, dotando de mayor credibilidad y consistencia a sus efectos, con el objetivo de que puedan ser un eficaz instrumento no sólo de utilidad para las empresas y aumentar el conocimiento

de los operadores del mercado, sino al servicio también de las políticas públicas de protección ambiental.

Particularmente, el carácter trascendental de la autorregulación, sobre la regulación normativa, es la búsqueda de mecanismos de control que permita no solo atender sus necesidades de carácter preventivo legal (proceso de fiscalización, permisos, autorizaciones, etc.) sino al empleo de mecanismos efectivos, sostenibles y complementarios a la normatividad vigente o, por llamarla de otro modo, “tradicional” que generen efectividad.

GESTIÓN AMBIENTAL

Para definir este concepto, es importante entender lo que involucra la acción de “gestión”. Para Muriel (2006) el término gestión comprende la realización de determinadas funciones y actividades organizativas con el fin de lograr los objetivos y metas deseadas. Con este planteamiento se entendería que “gestión” involucra la realización de un “proceso integrado” que contenga acciones básicas de todo procedimiento como el planificar, ejecutar y controlar. Dicho procedimiento implica entonces el planteamiento de las actividades, realizarlas y comprobar el resultado en base al planteamiento.

En base a lo expuesto, y teniendo como noción lo basado en gestión, entendamos a la “Gestión Ambiental” como el conjunto de acciones procesadas con la finalidad de proteger y garantizar un adecuado funcionamiento del ambiente.

Gulh (2000) refiere a la Gestión Ambiental como el manejo participativo de diversos actores en diversas situaciones ambientales, mediante el uso y la aplicación de instrumentos jurídicos, de planeación, tecnológicos, económicos, financieros y administrativos, para lograr el funcionamiento correcto de los ecosistemas y el mejoramiento de la calidad de vida de la población dentro de un marco de sostenibilidad. Y es correcto en base a este contexto afirmar que la correcta gestión del ambiente, deba involucrar a cuanto sujeto intervenga dentro de una zona específica, es decir involucrar a los actores que le corresponde participar a fin de dar solución a diversos problemas ambientales.

Existe una visión importante de enfatizar, Rodríguez y Espinoza (2002) concuerdan que la Gestión Ambiental es un proceso técnico, no obstante, añaden que la finalidad de este proceso es la de proteger, manejar y preservar el ambiente y sus recursos renovables. Dicha postura, hace comprender que existe una relación comprobada entre lo social y lo natural, es decir una relación hombre-naturaleza suponiendo así que los hombres son los responsables de la protección del ambiente, puesto que vivimos del ambiente y sus recursos.

De manera relevante, y desde la perspectiva empresarial, y tomando la definición de “Gestión Ambiental” de la norma internacional ISO 14001, se define a la Gestión Ambiental como parte del sistema de gestión con una estructura organizativa, con una planificación de actividades, responsabilidades, prácticas, procedimientos y de recursos para el desarrollo e implantación de una política ambiental.

Como se puede ver, las acciones de gestión en materia ambiental, se apoyan en esquemas técnicos procedimentales, como por ejemplo instrumentos de gestión ambiental que se implementan en las diversas empresas a fin de gestionar los riesgos ambientales que sus actividades económicas puedan generar. Entonces de existir una acción procedimental técnica, es entonces evidente que al existir una relación hombre-naturaleza exista también un marco regulatorio respecto a esas conductas. Por ello es importante tomar en cuenta a la **gestión ambiental** vista como acción política estatal en el Perú, y a la gestión ambiental como proceso técnico.

La gestión ambiental vista como **política**, hace referencia a la existencia de un sistema propio encargado de asegurar el cumplimiento de los objetivos y acciones que en materia de conservación ambiental se realizan en los tres niveles de gobierno y que regula el comportamiento de las relaciones entre los sujetos que se relacionan con el ambiente. En nuestro país la entidad encargada de intervenir en esta relación de sujetos y responsables de este sistema de acciones es el Ministerio del Ambiente, creada en el año 2008, y es quien garantiza la implementación de estrategias que fortalezcan la conservación y la evaluación permanente del medio ambiente.

La gestión ambiental como **proceso** hace referencia al conjunto de directivas orientadas a tratar de manera integral todo el sistema ambiental de una organización; de igual forma, existen procesos relacionados también a la implementación de instrumentos y desarrollo de fases continuas. Colby

(1999) agrega además que la implementación de estos instrumentos permitirá equilibrar la demanda de recursos naturales de la Tierra con la capacidad del ambiente natural, debe responder a esas demandas en una base sustentable. (p. 1)

Con ello podemos entender que los procesos de Gestión Ambiental buscan reducir tanto los impactos de la actividad productiva como también impulsa el cumplimiento de la legislación medioambiental expuesta anteriormente. Un correcto sistema de gestión ambiental se verá respaldado con la implementación de instrumentos potenciales a fin de proteger el medio ambiente de estos impactos, además de buscar esa conciliación entre las actividades del hombre y el ambiente.

Existe una variedad de instrumentos que consolidan los procesos de la Gestión Ambiental y todos están direccionados a consolidar la información para la toma de decisiones que permitan controlar los efectos ambientales de los proyectos actividades y acciones que las empresas desarrollen con su cadena de producción. Para la web NUEVA ISO 14001, existen múltiples ventajas de implementar instrumentos para desarrollar un sistema de gestión ambiental dentro de las empresas, entre ellas:

- El control eficiente de los recursos, ahorro de aguas y materias primas.
- Reducción de accidentes ambientales.
- La eficacia y la reducción de los costes operativo.
- Cumplimiento a la legislación ambiental dispuesta por los órganos reguladores o de competencia jurisdiccional.

Según la el Art. 16º de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, los Instrumentos de Gestión Ambiental (IGA) son mecanismos orientados a aplicar o concretar un objetivo de la política ambiental, esto con la finalidad de hacer efectivo el ambiente equilibrado y adecuado para la vida humana como derecho estipulado en la constitución. Pero no solo ello, según el Art 17º del mismo cuerpo normativo también se consideran otros tipos de IGA como los instrumentos económicos, los planes y programas de prevención, adecuación, control y remediación; los mecanismos de participación ciudadana y los planes integrales de gestión de residuos.

Para culminar este apartado, en la realidad regional, se ha visto que grandes corporaciones y trasnacionales han desarrollado acciones proambientales con la implementación de directivas que

planifican estos instrumentos técnicos de GA, y su implementación y diseño son legalmente exigibles y son revisadas permanentemente por las autoridades competentes, como por ejemplo en la minería, la pesca, en el sector de las comunicaciones, en la construcción, entre otros; situación que no se evidencia en las actividades del sector transporte terrestre, sector materia de investigación.

Es importante recalcar hasta este punto que los instrumentos de gestión ambiental implementados por los sectores antes mencionados son exigibles para el desarrollo de su proyección y operación identificándose además la existencia de una autoridad que ejerce facultades de control, seguimiento y validación de estos instrumentos. Caso contrario, y es evidente que de toda la lista de sectores productivo-económicos aún restan otros que no contienen esa exigencia específica, tal es el caso del sector transporte terrestre, que de darse la planificación y ejecución de tales instrumentos de gestión ambiental para la mitigación y control de sus impactos ambientales, estos estarían en el marco de conducta voluntaria y no están comprendido en la normativa transversal, precisando que el instrumento de por sí, al ser inexigible, ya es una acción voluntaria que sobrepasa los límites legales.

RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL

Es relevante en primer lugar, referir que la definición de Responsabilidad Social ha pasado por múltiples debates y cientos de posiciones literarias, no obstante, basaremos nuestra explicación en virtud a la historia evolutiva de este concepto.

Fernández (2005) ha situado a la Responsabilidad Social muy cerca del término filantropía, que han sido parte de los efectos producidos por la Revolución Industrial de 1880, tiempos en los cuales los empresarios de ese entonces realizaban donaciones económicas y de otra índole a proyectos educativos y sociales, pero siempre muy despegado de la real figura que representaba su objeto empresarial, es decir muy distante de los objetivos propios de la empresa.

Carroll (1999) en el documento “Responsabilidad Social Corporativa: Evolución de un constructo definicional”, refiere cuatro etapas de evolución de dicho concepto:

La primera etapa es la de GERMINACIÓN que se ubica posterior a la Gran Depresión (1930-1950). Aquí se justificaba la aplicación de la RS como solución frente a los efectos negativos de la Gran Depresión como la codicia y la ambición de los empresarios de ese entonces. Dicha situación llevó a diversos estados a regular el New Deal que reconocía derechos a los trabajadores como la negociación sindical, las compensaciones por desempleo y la Ley de Seguridad Social, a partir de ello surge el debate de la RS y fue a raíz de la obra de Bowen Social Responsibilities of the Businessman (1953) donde se proporciona las primeras definiciones de Responsabilidad Social, con ello se esperaba que los empresarios apliquen un conjunto de principios como el honrar sus promesas, evitar el engaño y proteger la vida y salud de los trabajadores y del público a pesar de que no tenían una obligación legal para hacerlo.

La segunda etapa es la de SURGIMIENTO y abarca los años 60, y es donde se centra la teorización y justificación filosófica de la RS sobre su propio contenido y alcance, relacionándolo con el poder económico y político de las empresas en la que las responsabilidades sociales del empresario tienen que ser conmensuradas a su poder social, por ejemplo, una multinacional tendría una mayor responsabilidad que una pyme, ya que la primera tiene mayor poder económico, y de abstenerse de asumirla perderá su poder económico y político.

La tercera etapa evolutiva del concepto de RS es la de DESARROLLO de los años 70 al 90, donde hubo un sin número de teorías pero que en su mayoría coincidían en incluir la teoría de los grupos de interés o stakeholders, es decir la RS va en dirección de buscar el equilibrio de intereses, en vez de beneficios solo para los accionistas, esto con el desarrollo de programas sociales en la búsqueda de beneficios a largo plazo; en la misma línea Jonhson (1971) en su libro “Los Negocios en la Sociedad Contemporánea” refiere que la responsabilidad social es la forma cómo la empresa lleva a cargo programas sociales que añaden beneficios a la organización (p. 54).

Y la cuarta etapa evolutiva es la de PROLIFERACIÓN que se desarrolla en los años 2000, donde se concreta una expansión del término en el mundo empresarial, más aún con escándalos como los de Enron, WorldCom, Parmalat, y la crisis financiera de Wall Street en 2008. Del debate contemporáneo, también nace el concepto de “valor compartido” como práctica que fortalece la competitividad de la empresa y mejoran las condiciones económicas y sociales de las comunidades donde opera.

Para entender este aspecto Porter y Kramer (2011), refieren que las empresas crean valor compartido cuando rediseñan sus productos y mercados, redefinen su productividad en la cadena de valor, y construyen políticas de apoyo a los clústeres; es decir, las empresas crean valor compartido al crear valor económico y social y con ello buscan el progreso social y económico de la sociedad.

En esta etapa de desarrollo y evolución global, no podemos dejar de mencionar a la norma ISO 26000 del 2010, Guía de Responsabilidad Social, y específicamente nos referimos a los objetivos del documento, la cual considero como base adecuada para asentar nuestra definición, por las siguientes razones:

1. La ISO 26000 armoniza a al sector público y privado en RS.
2. La ISO 26000, nace históricamente de los consensos internacionales de expertos y observadores y de diversos grupos de interés.
3. La ISO 26000, incorpora las tres dimensiones de la RS.

A su vez es importante resaltar que la ISO 26000 es netamente voluntaria y no se utiliza como norma de certificación, por tanto, es diferente a otras normas que requieren de ello. Además, puede ser usada por todo tipo de empresa públicas y privada, pymes, etc., puesto que se centra únicamente en la RS y su alcance.

Con este considerable preámbulo, podemos definir a la **Responsabilidad Social** como la acción responsable de una organización frente a los impactos que ocasione sus actividades a la sociedad y al medio ambiente en cumplimiento de la ley, con la finalidad de contribuir a la sostenibilidad de la empresa en consideración a las expectativas de sus grupos de interés y en la creación del valor compartido.

La ISO 26000, considera en sus principios la esencia de la voluntariedad en las acciones de RS y de incorporar consideraciones sociales y ambientales en la toma de decisiones. Entonces es innegable el grado “voluntariedad” que debe cumplir de la organización a fin de ajustar sus acciones como conducta de RS.

Para Marquina y Garriga (2016) la Responsabilidad Social implica una estrategia gerencial que se basa en políticas, prácticas y programas que se encuentran integrados en las operaciones del

negocio, donde el compromiso voluntario busca contribuir con el desarrollo sostenible a través de medidas que equilibran las demandas de todos los grupos de interés relevantes (accionistas, empleados, clientes, proveedores, y las comunidades locales), maximizando el impacto positivo y minimizando los efectos negativos del negocio, al tiempo que se cumple con la legislación.

Acotando a lo antes dicho, la ISO 26000 considera siete principios básicos de la RS, entre los cuales se encuentra el de LEGALIDAD refiriendo de manera expresa lo siguiente:

“Este principio se refiere a la supremacía del derecho y, en particular, a la idea de que ningún individuo u organización está por encima de la ley, y de que los Gobiernos también están sujetos a la ley.”

Con esto, podemos afirmar que toda empresa que desarrolle una conducta de RS se encuentra en el contexto de respeto al principio de legalidad, lo cual significa que la empresa u organización debe cumplir con las leyes y las regulaciones que le son aplicables. Con ello entiéndase que la empresa u organización debe conocer las regulaciones a las que tiene alcance y así atender dicha obligación legal e implementar las medidas necesarias a fin de no vulnerarlas.

Dentro del documento ISO 26000, se hace referencia varias materias, pero es importante indicar que dentro de ella existe la materia del MEDIO AMBIENTE, refiriendo lo siguiente:

“Las decisiones y actividades de las organizaciones invariablemente generan un impacto en el medio ambiente, con independencia de dónde se ubiquen. Estos impactos podrían estar asociados al uso que la organización realiza de los recursos, la localización de las actividades de la organización, la generación de contaminación y residuos, y los impactos de las actividades de la organización sobre los hábitats naturales. Para reducir sus impactos ambientales, las organizaciones deberían adoptar un enfoque integrado que considere las implicaciones directas e indirectas de carácter económico, social, de salud, y ambiental de sus decisiones y actividades.”

Con dicha definición, la adopción de enfoques para la toma de decisiones es importante, y como se manifestó líneas arriba, las consecuencias de las decisiones empresariales si o si repercutirán en su campo de acción empresarial. Es por ello, que los programas de cumplimiento con planificación

ambiental, permitirá adaptar a la organización a la regulación ambiental vigente y permitirá gestionar sus riesgos ambientales asumiendo el compromiso de darle sostenibilidad a sus procesos.

Hasta este punto del proceso evolutivo se hace ineludible la presencia de la empresa; por tal, y con motivo de toda lo recopilado se justificaría que la definición de RS aterriza en lo que hoy se conoce como **Responsabilidad Social Empresarial**, definición del pensamiento moderno que procedemos a complementar.

Las empresas actualmente vienen prestando atención a fin de identificar que acciones se despliegan en el ámbito social, esto se da porque las actividades que desarrollan comprometen con sus impactos frente a la sociedad. Los estándares de competitividad y la era de la globalización avanzan y las organizaciones evolucionan frecuentemente.

Para el Banco Interamericano de Desarrollo en su publicación en el Portal Ambiental (2017) la **Responsabilidad Social Empresarial (RSE)**, también la identifica bajo el concepto de Ciudadanía Corporativa, puesto que alude al modo en que la empresa se relaciona e impacta en la sociedad a través de sus prácticas, y a la influencia que la sociedad y las expectativas de los actores sociales tienen sobre la empresa.

En la última década, el concepto de RSE, se visualiza como una tendencia en crecimiento, por motivo que el auge de la RSE refleja, en definitiva, el resurgimiento de valores en la sociedad y manifiesta la necesidad que sienten las empresas de involucrarse a través de sus iniciativas con la sociedad civil. Anguita (2011) señala que todos los actos de una empresa tienen efectos tanto dentro como fuera de ella, desde clientes a trabajadores y desde las comunidades hasta el medio ambiente.

Por ello es importante indicar, en base al proceso evolutivo líneas arriba explicado, que la definición de RSE sigue siendo muy debatida, pero para efectos de la investigación nos acogemos a lo siguiente:

“RSE es la acción y compromiso responsable de la empresa frente a los impactos que ocasionen sus actividades a la sociedad y al ambiente considerando las expectativas económicas, sociales y ambientales de sus grupos de interés con la finalidad de crear sostenibilidad, valor compartido y bien común, en respeto estricto de la ley.”

Esta forma de gestión coadyuva a ver a la empresa como organización de producción económica que desarrolla sus actividades en cumplimiento a las disposiciones legales vigentes y a los principios que impone la sociedad, y por ende garantiza su legítima permanencia en el mercado.

A partir de esta definición distinguimos los elementos que integran la RSE, los cuales son sociales, medio ambientales y económicos:

- Lo social abarca el respeto a los derechos fundamentales de las personas y garantizar una sostenibilidad de los recursos para las futuras generaciones
- Lo ambiental está enmarcado a la promoción de responsabilidad en el uso de recursos naturales y cuidado del ambiente, incluye además acciones de mitigación y reparo.
- Lo económico refiere la necesidad de mantener a la empresa con el grado de rentabilidad deseado.

Estos tres elementos se combinan en diversos casos, como por ejemplo una empresa que promueve el respeto a los derechos laborales y genera acciones de cuidado al medio ambiente favorables al exterior, serán reconocidos por sus consumidores maximizando sus utilidades.

La Responsabilidad Social Empresarial, vista como estrategia, es una medida adoptada por las organizaciones a fin de influenciar en la percepción de sus grupos de interés o actores vinculados en búsqueda de generar sostenibilidad en las relaciones sociales entre la empresa y el entorno.

Para Guilli (2009) es importante tener en cuenta a los elementos que convergen para asentar a la RSE, tal es así que considera que la empresa para suministrar bienes y servicios, necesita emplear personas y recursos y a su vez funcione en un medio y por ende la influencia de los impactos dichas actividades sobre estos elementos es indiscutible, y por tal le compete gestionar de manera eficiente dichos elementos puesto que casos como malgasto de recursos, maltrato de personal, la falta de transparencia con los proveedores, la mala calidad del producto o servicio y la contaminación ambiental dañaran seriamente a la empresa.

Dicho esto, hoy en día muchas organizaciones prestan importancia y dependencia a su imagen corporativa, mejor dicho, del cómo se proyecta hacia la sociedad, no obstante, esto es un elemento cambiante pues de dicho factor también dependen la rentabilidad y permanencia en el mercado y

esta permanencia se garantizará con la aceptación de sus consumidores puesto que la generación de rentabilidad de las empresas depende justamente del interés de dichos clientes.

Cajira (2017) señala que asumir el compromiso consciente y congruente de cumplir con la finalidad para la cual se creó la empresa contribuyendo al bien común es una acción de RSE. (p. 4). De este planteamiento podemos reconocer la existencia y punto de equilibrio entre la actividad y el espacio donde se desarrolla dicha actividad, por tal las políticas que acoja la empresa de RSE y las políticas propias de la comunidad (normatividad) no pueden estar separadas. Campuzano (2010) indica que lo relevante de la Responsabilidad Social Empresarial es que el mismo *empresario ofrece un plus sobre lo que exige la norma, donde su integración consolida iniciativas a fin de proyectarse a los grupos de interés con que la organización se relaciona*. Afirmando así que la Responsabilidad Social Empresarial, se reviste de conductas de carácter autorregulatorio y voluntario.

Para Sulmont (2010) toda *empresa combina fines particulares de ganancia con una función social por el hecho que en su actividad económica comprenden expectativa de ganancia de capitales y para que esto se concrete la empresa deberá ser rentable y sostenible económicamente para la sociedad*. Es por ello, que si bien es cierto es legítima su actividad lucrativa, las empresas deberán también asumir responsabilidades adicionales llamadas “ciudadanas”, que son parte de la atención pública de la sociedad tomando en cuenta las externalidades negativas y positivas de sus actitudes sobre ella. Esta es una correcta noción de RSE que no pierde de vista al núcleo central de la responsabilidad.

Hasta aquí se ha enfatizado la aplicación de buenas prácticas, y si bien es cierto forman parte de una correcta gestión empresarial estas deben tener un alcance ético. Para Cortina (2005) la ética tiene que ver con la cultura de las organizaciones y con la convicción con que se toman las todas las decisiones. Es por ello que toda empresa debe centrar su atención en mejorar sus patrones éticos, como parte de la intervención del hombre, y si se pierde o no se considera se pondría en riesgo la credibilidad de la empresa.

Respecto a ello, existe una lógica: si la empresa solo desarrolla acciones de vigilancia y control se dedicaría a prever la comisión de conductas ilegales como estrategia de no caer en falta y así acate una disposición, pero por otro lado, si se logra implementar estrategias íntegras que

convenzan a todos los integrantes de la empresa a ajustar sus conductas a los valores, estas serían conductas éticas propias de la empresa que estarían dentro del marco de su responsabilidad frente a su grupos de interés.

En ese sentido la Responsabilidad Social Empresarial no se agota a la observancia de la legalidad. Foy (2018) resalta la existencia de un *carácter compromisario, es decir voluntario, de la RSE*, y he aquí el punto de inflexión para diferenciarla de la responsabilidad jurídica que le corresponde a toda empresa en general (p. 4), aseverando con ello que lo justo, lo ético y lo social darían real sentido a la RSE.

Anguita (2011) en el texto “El rol del Derecho en la Responsabilidad Social de la Empresa” hace referencia que el desafío más grande dentro de una empresa es el de lograr conciliar su actividad económica con la protección del medio ambiente y las necesidades sociales. El objetivo de esta integración de conceptos es conocido como desarrollo sostenible. En el contexto de diversas actividades económicas, el objetivo será maximizar la contribución al bienestar de la población de una manera que asegure una distribución equitativa de sus costos y beneficios, sin reducir el potencial de las futuras generaciones para suplir sus propias necesidades sin perder de vista las acciones de cumplimiento normativo que le son aplicables.

En la misma línea, refiere además que es necesario que las empresas produzcan sus reportes voluntarios y gestionen sus instrumentos técnicos en temas relacionados al medio ambiente, desarrollo sostenible y aspectos sociales, en adición a sus reportes financieros. Que si bien es cierto algunos de estos son verificados por su órgano regulador o consultoras independientes, a otras empresas les servirá como una manera de publicitar la responsabilidad social empresarial que han asumido.

Desde el punto de vista de la apreciación anteriormente expuesta, entonces podemos definir que para aceptar el desafío de conciliar la acción económica con la protección ambiental se requiere de:

- Asentar de manera precisa el concepto de desarrollo sostenible dentro de la empresa.
- Determinar los desafíos externos paralelos que enfrenta la empresa y como poder solucionarlos.
- Determinar el proceso por el cual se va enfrentar dichos desafíos.

- Asegurar que la empresa cumpla con la normativa vigente y asuma el compromiso voluntario de sus acuerdos.

Sintetizamos hasta este punto que la RS y la RSE asumen el mismo rol a pesar de haber atravesado un proceso evolutivo de varios años, además de considerar que existen conceptos que acentúan la participación de los grupos de interés frente a las decisiones que las empresas puedan adoptar, no obstante el camino para lograr una conducta socialmente responsable se abre a la consideración y expectativas económicas, sociales y ambientales de los grupos de interés con la finalidad de crear sostenibilidad, valor compartido y bien común, donde además la ética en la empresa coadyuva a colocar un marco de credibilidad y confianza a sus procesos.

Finalmente, cabe expresar que la literatura revisada ha permitido evaluar los aspectos relacionados con la problemática ambiental del transporte desde sus orígenes hasta la actualidad, evidenciándose un rol del Estado en modo pasivo frente a esta problemática, donde las decisiones de los titulares de autorregularse se hacen necesarias para que las empresas asuman su carga de responsabilidad a fin de adaptar sus conductas a líneas pro ambientalistas mediante instrumentos de técnicos que comprendan las directrices para la ejecución de las estrategias para la mitigación de los daños causados al medio ambiente, no para remplazar al Estado sino para darle sostenibilidad a sus procesos. A partir de este marco, la discusión de esta investigación buscará establecer si corresponde adoptar la planificación de la gestión ambiental y esta sea una acción socialmente responsable frente a la problemática presentada.

CAPÍTULO II

2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN:

La calidad del ambiente tiene una directa incidencia en la salud de las personas. Esta calidad muchas veces se ve afectada debido al crecimiento económico de las industrias, que si bien sostienen fuertemente las economías de las pueblos, también producen alteraciones y efectos negativos en las personas y el ambiente así como en la degradación de los recursos naturales, más aún si este constante desarrollo sigue en avance sin un riguroso seguimiento, identificación y planificación de los impactos ambientales de dichas actividad productivas, que desarrollan una incorrecta gestión de los impactos actuales y futuros.

En oportunidades, cuando se hace referencia al sector transporte en relación con el medio ambiente, se forma la idea inmediata de “desorden y contaminación”. El aumento de formación de nuevas urbes y su demografía, pone en manifiesto consecuentemente un crecimiento acelerado del parque automotor, fenómeno que tiene por finalidad dinamizar los mercados en pro del desarrollo del comercio y lograr su interconectividad, que si bien es cierto se asume como una acción progresista y de desarrollo positivo, también se debe asumir consecuentemente una atención a los compromisos empresariales frente al ambiente. La cadena productiva de muchos sectores económicos compromete parcialmente una degradación del ecosistema y son, en muchos casos, las personas quienes terminan por adaptarse y no reaccionan frente a los peligros ambientales que trae consigo estos procesos.

La OMS refiere que los factores ambientales influyen en el 80% de las enfermedades estudiadas, calculando que en todo el mundo el 24% de la carga de morbilidad (años de vida sana perdidos) y aproximadamente el 23% de todas las defunciones (mortalidad prematura) se atribuyen justo a factores perjudiciales proveniente del ambiente, teniendo como grueso de población afectada a niños, gestantes, enfermos crónicos y personas de la tercera edad.

La existencia de diversas fuentes móviles de contaminación y la insuficiente legislación en materia de control, seguimiento y fiscalización de los impactos ambientales del sector transporte terrestre, son a la fecha aspectos que revelan que el Estado no ha sabido asumir de manera directa su debida atención, puesto que se evidencia la falta de normativa especial que permita promover la gestión de los impactos ambientales de este sector de manera correcta. En su mayoría, los

titulares de estas empresas solo se ven dispuestos a cumplir con lo que el marco legal les dispone para iniciarse en el mercado, requerimientos vinculados a autorizaciones municipales y/o regionales, cumplimiento de requisitos de revisiones técnicas, acciones registrarles y tributarias, entre otros; es decir direccionan su atención solo a lo necesario para ejecutar las labores para lo cual la empresa ha sido creada: generar rentabilidad cumpliendo con la autoridad a fin de acatar lo que la norma dispone, mas no se atiende otros múltiples aspectos que están regulados de manera transversal como por ejemplo los impactos ambientales que se generan como producto del desarrollo de sus actividades.

Según lo referido por la SUNARP, en el registro de inscripciones vehiculares al año 2019, el parque automotor dentro de nuestro país incrementa de manera porcentual un 7% anual teniendo la Región La Libertad un mayor número de parque vehicular después de Lima. Además, la misma Superintendencia refiere un crecimiento del 5% anual de empresas que se registran para prestar el servicio de transporte de pasajeros por carretera. Estos datos importantes sirven para presentarnos un panorama que, si bien aportan al desarrollo y crecimiento económico, también ponen en alerta un aumento de impactos que generan las actividades que comprometen al ambiente.

En este análisis, es necesario describir aspectos como el avance de la informalidad dentro de un sector tan competitivo, la falta de criterio y visión estratégica de las empresas y la insuficiente regulación específica en materia ambiental que atienda al servicio de transportes de pasajeros por carretera a fin de mitigar y controlar la emisión de gases de monóxido de carbono, la generación y tratamiento de residuos sólidos y eléctricos, derrames de líquidos al subsuelo y emisión de otros gases y ruidos.

La normativa ambiental, como toda norma jurídica, se torna insuficiente, puesto que existe una realidad que es conocida – el problema ambiental- y que avanza progresivamente, y por más que exista una gran acción legislativa, el hombre, la sociedad y su conjunto de actividades son dinámicas y evolucionan, y por tal el resultado normativo o producto legal emitido en una época específica se torna insuficiente para nuestra actual realidad. De ello, existe una realidad problemática que va en aumento, y solo se cuenta con normativa aplicable a dicho sector de transporte de pasajeros de tipo transversal. Empero ese no es el caso en cuestión, puesto que el campo de acción del derecho ambiental, como parte de la solución del problema planteado así lo demostraría.

A fin de complementar la idea anterior, Peña (2004) en su artículo “La transversalidad del derecho ambiental y su influencia sobre otros derechos reales” refiere que el derecho ambiental es parte de los derechos humanos de la tercera generación y tiene un carácter transversal. Esto implica que sus valores, principios y normas, contenidos tanto en instrumentos internacionales como en la legislación interna de los Estados, nutren e impregnan el entero ordenamiento jurídico. De ello se desprende una idea importante, que dicha rama del derecho influye en las demás ramas del ámbito jurídico, puesto que hoy en día se habla de la implicancia ambiental en otras ramas como la urbanística, en la de propiedad, etc.

En virtud a la problemática analizada, existe en el cuadro normativo legal aplicable para el sector transporte de pasajeros, un grado de responsabilidad que se le otorga a cada empresa. Así, por ejemplo, la LGIRS, que regula e impulsa el desarrollo de actividades preventivas que minimicen la generación de residuos sólidos, impulsando la recuperación y valorización de los residuos a través de la reutilización, compostaje, entre otras alternativas, categoriza a la organización denominándolo como “generador” y le atribuye una relación de obligaciones. Sin embargo, el desarrollo de acciones de seguimiento y fiscalización no se materializan en el campo a pesar de determinar una relación de obligaciones a este “generador” y por ende un marco de cumplimiento que debe ser calificado.

De lo antes dicho, podemos asentar una secuencia importante: la inexistencia de acción por parte de la autoridad o inexistencia de autoridad específica responsable de fiscalizar a dicho sector -haciendo referencia al sector transporte de pasajeros por carretera- que demande la exigibilidad en su cumplimiento, motivando así una especie de desatención legal por parte de los directivos de las empresas de transporte terrestre de pasajeros trayendo como consecuencia la problemática expuesta en el inicio de esta explicación.

Los impactos generados por este sector, como la emisión de gases de efecto invernadero, la generación de residuos sólidos, la generación de contaminación acústica o los derrames de diversa índole que afectan los suelos, son las causas de degradación del ambiente, que bajo un esquema de gestión técnica pueden ser controlados, puesto que dependerían de una estructura programada, controlada y asumida por la empresa con el fin de ejecutar acciones de mitigación o de resarcimiento de la repercusión de los impactos frente al medio ambiente.

Es necesario destacar hasta este punto, la inexistencia de normativas y/o políticas de incentivos, que permita brindar ayuda para promover en las empresas la realización de actividades adicionales o supere sus límites, impidiendo así el desarrollo y planteamiento de estrategias para la gestión ambiental en el sector del transporte de pasajeros por carretera. Ello demuestra un gran espacio que el Estado, bajo su facultad reguladora, puede atender en busca de la ejecución de acciones conjuntas de Responsabilidad Social Empresarial donde el Estado logre cumplir su rol promotor y el sector privado logre aumentar su rentabilidad con creación de valor compartido. Las políticas de incentivos que impulsan acciones de desarrollo sostenible, como otros tipos de estímulos pueden darse mediante la reducción de impuestos o tributos en calificación de escalas (micro, pequeña y mediana empresa), exoneraciones, etc.

El marco regulatorio vigente encargado de atender la problemática ambiental y de dictar las reglas de control para el sector transporte de pasajeros por carretera es numerosa, pero su forma de alcance hacia ese sector no sería basta, puesto que la problemática de contaminación al ambiente, por dicho sector, varía y viene en aumento. Se hace referencia a la existencia de normativa transversal, y su fin de creación se debe a realidades como, por ejemplo:

El sector transporte de pasajeros por carretera genera en sus unidades móviles RAE, por ende estaríamos dentro del marco legal del D.S. N° 009-2019-MINAM que regula el Régimen Especial de Gestión y Manejo de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos, dicha norma busca la eficiencia en la gestión y manejo de RAEE, teniendo como primera finalidad su valorización y como última, la disposición final; otro ejemplo de norma que alcanza al sector transporte es el Decreto Supremo N.º 003-2017-MINAM que aprueba los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para Aire que transversalmente actúa en concordancia con normativa técnica especial relacionada a la revisión técnica de unidades móviles a fin de garantizar los estándares de calidad del aire; en relación al uso de bocinas y ruidos generador por el proceso de motorización se actuaría en base el Decreto Supremo 085-2003 PCM que aprueba el reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido.

No obstante, la ejecución de estas actividades empresariales y su verificación de cumplimiento normativo no se fiscaliza, a pesar del grado de responsabilidad que se les atribuye a las organizaciones, al categorizarlo como “generador” ocasionando que los titulares mantengan una conducta indiferente frente a estas disposiciones y pasiva reacción ante las consecuencias de sus

impactos. Esta afirmación se ha permitido corroborar en los informes de POI de las Municipalidades de Trujillo, Pacasmayo y Chepén, provincias más importantes de la Región La Libertad, donde no se encuentran proyectadas tareas relacionadas al seguimiento, supervisión y/o fiscalización a Empresas de Transporte por parte de los órganos responsables de los procesos de fiscalización ambiental de dichas comunas, a pesar de la existencia de una atribución de funciones en materia de fiscalización ambiental a los gobiernos regionales y locales. Estas entidades cuentan con funciones de independencia funcional al OEFA para garantizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales establecidas en el marco jurídico vigente en relación a sus administrados.

Como detalle particular, esta problemática no solo se presenta en las empresas dedicadas al transporte de pasajeros interprovincial por carretera, puesto que también se evidencia en la de rutas cortas como las interurbanas, las privadas y públicas, reafirmando la carencia de reglamentación específica y directa que regule el sector en su ámbito nacional, regional y local, privando así de ejecutar una planificación estratégica ante la insuficiencia del marco regulatorio que establezca integralmente la gestión de los impactos ambientales en el desarrollo de dichas actividades.

Sin perjuicio de lo antes expuesto, y como se ha referido líneas arriba, los índices de informalidad que rodean este sector son trascendentales de ser considerados, puesto que compiten de manera desleal con las empresas formales. Según la Asociación Automotriz del Perú, además de la informalidad, se deben enfrentar la baja calidad de los combustibles que pone un gran bloque a fin de ejecutar las mejoras tecnológicas que el parque automotor necesita y que aproximadamente tiene 13 años de antigüedad, y a la baja infraestructura vial de muchas importantes ciudades que obligan a las unidades a ingresar a ellas para ejecutar sus cargas y descargas generando sobrecostos y contaminación. Dicha institución refiere además que más del 80% del transporte interprovincial es informal, contando cada una de estas empresas con 2 a 5 unidades vehiculares, situación que debe atenderse con normas y mecanismos que permitan gestionar y dar accesibilidad a dicho sector hacia la formalidad, buscando legalizar sus actividades e impulsar sus mejoras continuas.

Para el análisis de lo antes expuesto, vamos a basarnos en el ENFOQUE DE ESTUDIO DE CASO, con la finalidad de analizar e interpretar los aspectos relevantes que contempla la puesta en marcha del Plan de Gestión Ambiental de la Empresa de Transporte Pasajeros Línea S.A. de la región La Libertad, revisando su información cualitativa, documentación técnica y propuesta a fin de confirmar nuestra hipótesis. Además, permitirá describir de manera adecuada la evaluación de

la problemática descrita, puesto que la Empresa de Transportes Línea S.A. corresponde al rubro de empresas dedicadas a la prestación del servicio de transportes de pasajeros, en la que hemos identificado una insuficiencia legal que se refleja en la necesidad de contar con una regulación específica en materia ambiental, y partiendo de dicha necesidad se adopten medidas autorregulatorias que permitan gestionar ambientalmente los impactos propios del desarrollo de las actividades empresariales y en su conjunto estas sirvan de manifestación de la responsabilidad social de dicha empresa.

La metodología del ESTUDIO DE CASO, vista desde el campo de la investigación de impacto de calidad regulatoria y de la Responsabilidad Social, permitirá revisar y analizar a la Empresa de Transportes Línea S.A. y la adopción de su Plan de Manejo Ambiental como hecho concreto en la realidad, en virtud y a la atención de una correcta gestión ambiental y el desarrollo de políticas autorregulatorias, circunstancia que convierte a Transportes Línea S.A. en caso exitoso que amerita revisarse de manera profunda para dar respuesta a la problemática expuesta.

Además, esta investigación, bajo el enfoque de Estudio de Caso, permitirá conocer el modelo empresarial-ambiental de la Empresa de Transportes Línea S.A. que autorregula su gestión ambiental con la aplicación de Planes de Gestión Ambiental en las que integra acciones de cumplimiento normativo y acciones voluntarias en un instrumento de gestión planificado y ejecutado por el sector especialista de la empresa, evaluando las acciones que causen impactos al ambiente con el fin de mitigar o reparar daños y proveer impactos futuros.

Que, dentro de este estudio, es importante resaltar que la Empresa de Transporte Línea S.A. con 22 años al servicio de transporte de pasajeros vía terrestre, trasciende en el norte y centro del país, a la fecha ha transportado a más de 2,5 millones de pasajeros. Su operatividad se ha expandido a todas las ciudades del norte del litoral peruano. En el 2014, su expansión comercial logra un mayor alcance territorial, siendo una de las principales empresas con mayor impacto económico dentro de la región macro norte del país viéndose con la necesidad de ampliar sus operaciones, requerir más personal y adquirir más flota vehicular, además de hacer el frente a la competencia dentro de un mercado tan competitivo y con alto índice de informalidad.

La importancia de esta investigación, y que conlleva a considerar dicho caso como relevante para ser estudiado, es justamente la estrategia de planificación desplegada en materia ambiental

por parte de la Empresa de Transportes Línea S.A. dentro de un sector competitivo como el del transporte.

En primer lugar y de manera referencial, es importante señalar, que toda empresa de transporte terrestre de pasajeros a fin de adquirir legalidad para el desarrollo de sus operaciones primero deberá ceñirse a la normativa que le permitirá licenciar la ejecución de sus actividades comerciales, veamos a continuación dicho copilado legal:

Tabla N°1: Normativa que regula el sector transporte.

NORMATIVA QUE REGULA EL SECTOR TRANSPORTE (FORMALIDAD)	DESCRIPCIÓN DE LA NORMA
Ley N° 27181 Ley General De Transporte y Tránsito Terrestre.	Que establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre en el territorio de la República. En la cual no se comprende los transportes por cable, por fajas transportadoras y por ductos.
D.S. N.º 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte.	Que tiene por objeto el regular la prestación del servicio de transporte (...) privado de personas, (...) en los ámbitos nacional, regional y provincial, estableciendo las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional, que deben cumplir los operadores prestadores del servicio; los requisitos y formalidades para obtener una autorización o habilitación; y los procedimientos para la fiscalización del servicio de transporte en todos sus ámbitos, en procura de lograr la completa

	formalización del sector y brindar mayor seguridad los usuarios del mismo, promoviendo que reciban un servicio de calidad.
D.S. N.º 058-2003-MTC Reglamento Nacional de Vehículos	Reglamento que establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre. Además de establecer los requisitos y características técnicas orientadas a la protección y la seguridad de las personas, los usuarios del transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección del medio ambiente y el resguardo de la infraestructura vial.

Es oportuno entonces señalar en este apartado, la normativa transversal aplicable a las empresas de transporte de pasajeros; acciones que se han integrado dentro del instrumento PLAN DE GESTION AMBIENTAL de la Empresa de Transportes Línea S.A. conjuntamente con las acciones voluntarias a fin de atender la problemática del transporte en relación al ambiente. Dicha normativa es la siguiente:

Tabla N°2: Normativa ambiental de alcance transversal al sector transporte de pasajeros por carretera.

NORMATIVA AMBIENTAL DE ALCANCE TRANSVERSAL AL SECTOR TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA	DESCRIPCIÓN DE LA NORMA
---	--------------------------------

Ley N° 28611 Ley General del Ambiente, modificada por el D.L. 1055	Ley que establece la obligatoriedad de adopción de medidas de prevención del riesgo y daño ambiental en la fuente generadora de los mismos, así como las demás medidas de conservación y protección ambiental que corresponda en cada una de las etapas de sus operaciones
D.L. N.º 1278 que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y su reglamento aprobado por D.S. N° 014-2017-MINAM	Decreto que tiene como fin el regular e impulsar en los generadores el desarrollo de actividades preventivas que minimicen la generación de residuos sólidos en la fuente, además de preferir la recuperación y valorización de los residuos a través de la reutilización, compostaje, entre otras alternativas que garanticen la protección de la salud y el ambiente
Decreto Supremo N.º 003-2017-MINAM que aprueba los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para Aire	Decreto que actúa de manera transversal y en concordancia con normativa técnica especial relacionada a la revisión técnica de unidades móviles a fin de garantizar los estándares de calidad del aire.
Decreto Supremo 085-2003 PCM que aprueba el reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido.	Decreto que establece los estándares nacionales de calidad ambiental para ruido y los lineamientos para no excederlos, con el objetivo de proteger la salud, mejorar la calidad de vida de la población y promover el desarrollo sostenible
Decreto Supremo N.º 047- 2001-MTC que establece Límites Máximos Permisibles de Emisiones Contaminantes para Vehículos Automotores que circulen	Decreto que establece los valores de los Límites Máximos Permisibles (LMPs) de Emisiones Contaminantes para vehículos automotores en circulación, vehículos

en la Red Vial y su modificatoria Decreto Supremo N.º 009-2012-MINAM y 04-2013-MINAM	automotores nuevos a ser importados o ensamblados en el país, y vehículos automotores usados a ser importado.
---	---

Todo este conjunto normativo transversal tiene como finalidad, más allá de asentar el carácter exigible de ciertas conductas para las empresas de transporte, servir como herramienta de administración y control de los impactos identificados en las etapas de planificación de las operaciones comerciales de dichas organizaciones. De tal que, viéndolo más a trans fondo, la norma busca en sí lograr un carácter preventivo puesto que permite definir a futuro los nuevos riesgos que pudiesen presentarse en la cadena de operaciones y producción.

Previo al análisis de fondo de la problemática, es importante señalar que la Empresa de Transportes Línea S.A. nace el 16 de noviembre de 1999, de la fusión de las empresas Vulcano S.A., El Águila S.A. y Transportes del Norte S.A. mediante una constitución de una nueva sociedad que absorbiera el patrimonio de las tres empresas antes en mención, bajo la denominación de Transportes Línea S.A. consolidando desde esa fecha a dicha empresa como una de las más grandes del norte del país, fortaleciendo así su capital social empresarial inscrita en el respectivo registro mercantil.

Según la Página Web de la empresa, y bajo la misión de operar con responsabilidad e integridad, la Empresa de Transportes Línea S.A., busca la excelencia en un marco de respeto y equidad de todos sus actos a fin de maximizar el valor que le otorgan a sus clientes, accionistas, empleados, comunidad y proveedores.

Línea S.A. es una sociedad anónima conformada por dos socios que a su vez asumen los roles de Gerente General y Sub Gerente General respecto a las participaciones porcentuales de su capital. Actualmente cuenta con 1782 trabajadores entre personal operativo, administrativo, mantenimiento y de servicio general distribuido en sus 113 agencias e instalaciones a nivel nacional.

En la región la Libertad, sus principales competidores potenciales son la Empresa de Transporte Ittsa Bus con 10 años de servicio, la Empresa de Transportes Rodrigo Carranza con 7 años y la Empresa de Transportes Ave Fénix EMTRAFESA con 17 años. Frente a ello Transportes Línea

enfrenta una línea más larga de competidores, aunado a la larga cola de transporte informal que recorren las mismas rutas con las mismas escalas, riesgo que se ha tenido que asumir con estrategias y promociones comerciales a fin de reducir costos para presentar mejores servicios que los informales.

Vale rescatar, que las empresas competidoras antes descritas son las únicas que cuentan con terrapuestos propios dentro de la ciudad de Trujillo, a pesar de la existencia de ordenanza de retiro de terminales terrestres que se encuentren en los anillos urbanos de la ciudad, riesgo latente frente a la reforma del transporte que las autoridades regionales y locales vienen predicando. No obstante, Línea frente a la competencia cuenta con un pliego de promociones y estrategias de marketing que han permitido fidelizar a sus clientes y la mantienen como líder en el mercado.

Dicha empresa es especializada en los servicios de transporte público de personas regular y especial interprovincial y transporte de mercancías. Dicho desarrollo económico empresarial ha despertado en la organización el interés de asumir compromisos con el desarrollo sostenible al ejecutar, desde el 2016, planes de gestión que vislumbran no solamente beneficios económicos sino sociales, con miras a dar cumplimiento de las leyes y de las normas ambientales de la legislación peruana vigentes.

Esta acción autorreguladora de la Empresa de Transportes Línea, manifiesta su búsqueda de un grado de eficiencia operacional con bajos impactos al ecosistema, basándose en el tratamiento de aspectos relacionados como el cambio climático, recursos naturales, gestión de residuos, relación de medio ambiente y salud, entre otros. El reconocimiento en la generación de impactos ambientales, negativos y positivos, en las diversas áreas de influencia de operación de la empresa, como consecuencia del desarrollo de las actividades de transporte de personas, ha requerido de la implementación de un Plan de Manejo de Ambiental, que ha establecido las medidas destinadas a prevenir, corregir y/o mitigar los impactos negativos, así como potenciar los positivos.

El Plan de Manejo Ambiental de Transportes Línea (2018), constituye un instrumento básico de gestión ambiental de estricto cumplimiento durante el desarrollo de actividades en sus distintas instalaciones donde operan sus unidades vehiculares. Asimismo, describe las medidas de manejo ambiental que deberá aplicar de manera constante y permanente en el tiempo. El documento Política de Gestión Ambiental (2020) emitido por la Gerencia General refiere que Transportes

Línea S.A. asumió el compromiso de protección del ambiente con el objetivo de alcanzar los máximos estándares en el desempeño ambiental, el control y la mejora continua de los impactos y prevención de la contaminación del ambiente derivado de sus actividades, no sólo enmarcándolo como obligación, sino como necesidad a fin de mejorar la calidad de vida de las personas, del entorno y de las futuras generaciones, previniendo la contaminación desde la fuente, controlando los aspectos ambientales significativos de sus operaciones y minimizando sus impactos y riesgos ambientales.

El desarrollo y puesta en marcha del Plan de Gestión Ambiental de la Empresa de Transporte Línea S.A. ha permitido implementar acciones relacionadas a la segregación de más de 82kg de residuos sólidos diarios generados en sus 8 establecimientos, el cumplimiento de rol de capacitación de personal en temas relacionados a la segregación de residuos, tratamiento de residuos peligrosos, cumplimiento de la legislación ambiental, etc., y la minimización de accidentes en derrames de líquidos y reparación en el mantenimiento de unidades vehiculares a la par de un constante monitoreo de monóxido de carbono y la evaluación de sus sistemas automotrices, entre otros como racionalización de reducción de uso de materiales derivados del plástico con la aplicación de la Ley de plásticos y uso de material reaprovechables, etc.

Transportes Línea S.A. realiza el servicio, de forma tal que las actividades dentro y fuera de la unidad se realicen de manera segura, confiable, responsable, preservando el ambiente, para el cumplimiento de las normas ambientales vigentes con la implementación de acciones acordes con su política de gestión en una mirada de Responsabilidad Social Empresarial.

De la problemática expuesta, que pasa por un marco regulatorio específico e insuficiente que no atiende de manera directa la problemática del sector frente a los impactos ambientales, se presenta una estrategia que sobresale en este corto análisis: la Responsabilidad Social Empresarial, puesto que la conducta voluntaria de Transportes Línea S.A. y su acción autorregulatoria tiende a verse que todo lo adicional es una acción de responsabilidad social. Que, si bien es cierto, con ello se busca implantar un marco de cultura corporativa, se debe lograr establecer conductas voluntarias que permitan otorgar sustantividad organizacional a las acciones que se implementen en la empresa a fin de obtener las ventajas que este concepto alberga.

Por ende, la existencia de diversas herramientas e instrumentos de gestión ambiental y de acciones de Responsabilidad Social Empresarial, frente a una industria con un alto índice de informalidad y una normativa insuficiente de aplicación que no tiende a resolver la problemática expuesta de manera específica, nos invita a analizar cuál sería la salida para abordar dicho problema. No se ha de considerar estas acciones como una inversión sin retorno, puesto que el compromiso voluntario de integrar acciones que comprometan a titulares y trabajadores encomendando una serie de responsabilidades a fin de cumplir con la normativa y realizar diversas acciones voluntarias en materia ambiental, permitirá optimizar los procesos, obtener el reconocimiento mercantil y mejorar la imagen corporativa de la empresa, siendo necesario resaltar que lo antes dicho está encaminado a gestionar de manera eficiente y prevenir los probables daños ambientales que la empresa provoca o pudiese provocar.

Una organización proactiva que gestione responsablemente sus impactos cuenta con una cultura medioambiental e implementa un sistema de gestión en base a la creación de valor integrado de todos los que están involucrados en su cadena productiva y la prevención de riesgos de los impactos de sus actividades, lográndose así obtener beneficios a largo plazo. Visto desde esa perspectiva, el cumplimiento de los requisitos de la legislación ambiental vigente de los dos cuadros anteriormente descritos, establece lo necesario para obtener legalidad y ajuste de sus conductas a la observancia de la norma, y en consecuencia los procesos adicionales a las acciones de cumplimiento serán acogidas como acciones autorregulativas y de carácter voluntario que buscan la protección ambiental con la mitigación y resarcimiento de daños ocasionados por los impactos que las actividades comerciales generan. Importante destacar que la consistencia, permanencia y constante evaluación en la ejecución de dichas políticas generan progresividad, sostenibilidad, valor compartido e integración, principios fundamentales de la Responsabilidad Social.

Considero hasta este punto, que en la actualidad las empresas de transporte de pasajeros por carretera que pasan por una alta demanda de sus servicios, como en el caso de Línea S.A., deben contar con gestión ambiental e instrumentos técnicos, a pesar de la falta de normativa especial para estas actividades, permitiendo así regular todos los aspectos mencionados, donde el carácter voluntario del mismo se asuma como una conducta socialmente responsable, revelando así que las acciones empresariales de las organizaciones busquen el compromiso con la ley y la sociedad.

CAPÍTULO III

DISCUSIÓN

Con lo antes tratado, queda en clara evidencia la falta de normativa especial que regule de manera integral los aspectos relacionados con los impactos que genera el sector del transporte terrestre de pasajeros y que se desarrollan en diversas normas que le son aplicables transversalmente¹. Es por ello que la adopción de **Planes de Manejo Ambiental** como lo realiza la Empresa de Transportes Línea S.A. constituye la respuesta técnica para incentivar la autorregulación y se cumpla con los parámetros legales que al sector a la fecha le son exigibles integrándose en un sistema de gestión ambiental en marco de acciones voluntarias de buenas prácticas éticas configurándose una conducta socialmente responsable.

Estas acciones permiten la correcta gestión de los riesgos e impactos en las zonas de actividad la empresa, y si bien es cierto no es de carácter exigible, generan beneficios empresariales y económicos puesto que, la manifestación de la responsabilidad social, a la par de requerir de conductas voluntarias que coadyuven a la sostenibilidad de la empresa y mejore de manera progresiva los resultados en favor de sus grupos de interés, otorgan un nivel de compromiso sustantivo a toda la estructura empresarial en busca del reconocimiento y la mejora de la imagen corporativa, alineando sus acciones al cumplimiento de sus obligaciones específicas en marco de la normativa transversal aplicable.

Por sí solo, no es suficiente el cumplimiento de la ley para atribuir una conducta socialmente responsable a la Empresa de Transporte Línea puesto que la manifestación de la Responsabilidad Social, requiere de ciertas conductas que sean voluntarias que sobrepasen lo obligatoriamente exigido por la norma. Dicho esto, es necesario la existencia de una sostenibilidad ambiental empresarial a fin de cumplir con el respeto a la ley, conservar el ambiente, evitar la afectación a las operaciones de la empresa por desastres ocasionados por la indebida gestión y contar con una especie de licencia social otorgada por la comunidad en la que desarrolla sus operaciones.

Ahora bien, a fin de aceptar que las estrategias de planificación ambiental que ejecuta la Empresa de Transportes LINEA S.A. para la gestión de sus impactos son una manifestación de

¹ Para mayor detalle, ver tabla N° 01 y N°02 de la Pág. 50 - 51

responsabilidad social, primero ha de verse en concreto que la acción de adopción de instrumentos de gestión no le son exigibles. Empero el desarrollo de estas acciones ciertamente debe contar con un grado de legalidad que exige las condiciones de la RS. Y en ese contexto la conducta de LINEA S.A. pasa por el respeto al principio de legalidad, que significa el cumplimiento de la norma la cual le es aplicable al sector, además debe conocer la normatividad a la cual tiene alcance, adoptando medidas a fin de no vulnerar ningún extremo legal e integrarlas a un documento técnico como el PLAN DE MANEJO AMBIENTAL.

Lo presentado en esta investigación, refiere que la elaboración y programación de Planes de Manejo Ambiental, acción que realiza la Empresa de Transportes Línea S.A., se aboca paralelamente a la atención jurídica del marco transversal aplicable, siendo estas acciones exigibles pero que en su integración en el instrumento de gestión, junto a acciones voluntarias logran consolidar el Plan de Manejo Ambiental y coadyuva a la generación de valor compartido para sus grupos de interés. Este instrumento de gestión técnica y estratégica se administra y se evalúa permanentemente por los especialistas que la empresa a fin de informar su cumplimiento y planteamiento de los ajustes necesarios y recomendaciones para la mejora continua de sus procesos como advertir las consecuencias y riesgos que se presentan ante el incumplimiento de las disposiciones del instrumento de gestión, fortaleciendo así sus diversas estrategias empresariales. Del mismo modo, se hace importante el fortalecimiento de la estrategia empresarial incorporando la gestión ambiental en la propia gestión empresarial, puesto que de la planificación de las actividades y control de sus resultados se obtienen beneficios financieros y operacionales, y más aún consolida un esquema de reducción de riesgos legales o incumplimientos que puedan ser determinantes por autoridades o alguna parte interesada.

El esquema técnico en el que se desarrolla el Plan de Manejo y Gestión Ambiental de la Empresa de Transportes Línea contiene los aspectos relevantes a utilizar en su proceso: práctica, técnica, material, productos, servicios o energía para evitar, reducir o controlar (en forma separada o en combinación) la generación, emisión o descarga de cualquier tipo de contaminante o residuo con el fin de reducir impactos ambientales adversos. Dicho esquema de propuesta es el siguiente:

Tabla N° 3. Esquema del Plan de Manejo Ambiental

PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

1. OBJETIVO
2. ALCANCE
3. RESPONSABILIDADES (En relación a sus titulares y demás funcionarios y trabajadores)
4. DEFINICIONES (definiciones relacionadas a los términos técnicos a emplear)
5. SISTEMA DE GESTIÓN (aspectos ambientales a gestionar en cumplimiento de los requisitos legales y otros.)
6. POLITICA AMBIENTAL
7. ORGANIZACIÓN (estructura jerárquica y dirección o de mando)
8. DOCUMENTOS A CONSULTAR (instrumentos y normativa para basar el instrumento)
9. DESARROLLO
 - 9.1. ESTRUCTURA DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL
 - 9.1.1. ALCANCE
 - 9.1.2. POLITICA DE GESTIÓN AMBIENTAL
 - 9.1.3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
 - 9.1.4. PLANIFICACIÓN
 - 9.1.4.1. MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE ASPECTOS AMBIENTALES Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES
 - 9.1.5. ETAPAS
 - 9.1.5.1. OBJETIVO Y CAMPO DE ACCIÓN
 - 9.1.5.2. MAPA DE PROCESOS
 - 9.1.5.3. IDENTIFICACIÓN DE PROCESOS Y SUB PROCESOS
 - 9.1.5.4. INVENTARIO DE ASPECTOS AMBIENTALES

Aquí se identifica todos los aspectos ambientales presentes durante el desarrollo de las actividades de transporte de pasajeros, considerando el desarrollo normal de las actividades y situaciones potenciales de emergencia
 - 9.1.5.5. EVALUACIÓN DE SIGNIFICANCIA

análisis de los aspectos ambientales identificados, se identifican sus impactos para luego determinar su nivel de significancia utilizando valoración de criterios.
 - 9.1.5.6. CONSECUENCIA DEL IMPACTO AMBIENTAL y NIVEL DE PROBABILIDAD
 - 9.1.5.7. ACTUALIZACIÓN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES
 - 9.1.6. REQUISITOS LEGALES
 - 9.1.7. OBJETIVOS, METAS Y PROGRAMAS
 - 9.2. IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN
 - 9.2.1. RECURSOS, FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES
 - 9.2.2. COMUNICACIÓN
 - 9.2.3. REPORTE DE EVENTOS
 - 9.2.4. CONTROL DE DOCUMENTOS
 - 9.2.5. CONTROL OPERACIONAL
 - 9.2.5.1. ESPECIFICACIONES DE LOS VEHÍCULO
 - 9.2.5.2. INSPECCION Y MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS
 - 9.2.5.3. PROGAMA DE INSPECCIÓN
 - 9.2.5.4. MANTENIMIENTO
 - 9.2.5.5. MANEJO DE RESIDUOS SOLIDOS
 - 9.2.5.6. BAÑOS QUIMICOS
 - 9.2.5.7. CONTROL DE DERRAMES
 - 9.2.5.8. CONTROL DE MATERIAL PARTICULADO
 - 9.2.5.9. SUSTANCIAS QUIMICAS
 - 9.2.6. PREPARACIÓN Y RESPUESTA A EMERGENCIA
 - 9.2.6.1. DERRAME DE MATERIALES PELIGROSOS
 - 9.2.6.2. SIMULACRO DE EMERGENCIA
 - 9.2.6.3. ELABORACIÓN Y DIFUSION DE CARTILLAS DE EMERGENCIA
 - 9.2.7. VERIFICACIÓN Y ACCION CORRECTIVA
 - 9.2.7.1. IDENTIFICACIÓN DE ACCIONES CORRECTIVAS Y PREVENTIVAS
 - 9.2.7.2. REGISTRO DE NO CONFORMIDAD, OBSERVACIONES Y OPORTUNIDADES DE MEJORA
 - 9.2.8. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE ASPECTOS E IMPACTOS AMBIENTALES
 - 9.2.9. REGISTROS (tablas de medición, pesaje medición, control de personal capacitado, etc.)
 - 9.2.10. ANEXOS

Hoy en día la sociedad ha marcado distancia de ciertos productos y servicios que no aportan a la sostenibilidad, y esto se evidencia con la evolución del concepto de Sostenibilidad y Responsabilidad Social. Ante esta situación, y con la propuesta de la Empresa de Transportes LINEA S.A. se daría solución a la problemática planteada puesto que por naturaleza toda empresa debe crear un valor compartido creando valor económico y social y con ello se logra el progreso social y económico de la involucrados en la ejecución de las actividades empresariales.

En resumen, la Empresa de Transportes Línea S.A. frente a esta problemática, desarrolla un modelo de gestión ambiental donde integra acciones legales y voluntarias para la gestión de impactos ambientales en el instrumento denominado Plan de Manejo Ambiental, lo que constituiría una demostración de la conducta de Responsabilidad Social de la empresa, por ser de carácter voluntario, buscando atender así las preocupaciones ambientales sociales que afectan directa e indirectamente con el desarrollo de las operaciones y actividades, asumiendo el compromiso frente a los grupos de interés con los que se relaciona dentro de un contexto social.

Como se manifestó anteriormente, la problemática social ambiental, entre otros aspectos como producto de una necesidad de tráfico de mercancías y una relativa pasividad del Estado. La data numérica evidencia que el registro de empresas de transporte de pasajeros viene en aumento, y que si bien es cierto esto impulsa el desarrollo económico y social del mercado, existe una permisibilidad y ausencia de control y fiscalización en materia ambiental, sin dejar de lado el alto índice de informalidad y el aumento de la competitividad considerando sus implicancias.

La región La Libertad ha evidenciado también un aumento notorio en el registro de autorizaciones para las operaciones de este tipo de empresas dedicadas al rubro de transporte de pasajeros por carretera, que desarrollan libremente sus actividades con la finalidad de generar rentabilidad sin la observancia en el control de sus emisiones atmosféricas, generación de sus ruidos y residuos, generación de NFU, derrames al subsuelo, etc. Con esta información la región La Libertad ocupa el tercer lugar como la región con mayor concentración de empresas de transporte de pasajeros después de Lima y Arequipa con 275 y 48 empresas respectivamente.

La preocupación en esta problemática es el notorio crecimiento del parque automotor, consecuentemente y tal como se ha expuesto, se denota un creciente índice en las emisiones tóxicas

y en la contaminación de la calidad del aire, todo ello se une al problema del tráfico generado por la sobrepoblación.

Concuerdo con los autores en que el desarrollo económico de las regiones es favorecido por la industria del transporte, puesto que impulsa el comercio, garantiza la accesibilidad y la integración de la sociedad. Empero, la serie de impactos ambientales que provienen de este sector repercuten en la vida social y en el ambiente de las comunidades de manera negativa, ya sea por contaminación atmosférica, acústica, congestión y por el alto grado de dependencia a los motores a combustión.

Al remitirnos a la legislación peruana, vemos que la normativa no es específica para este sector, pero se identifica una serie de normas transversales que le son aplicables, sin perjuicio de ello, se evidencia una insuficiencia regulatoria que permita integrar la gestión de los impactos de manera legal en el sector transporte de pasajeros, espacio de insuficiencia que deriva del dinamismo de la sociedad, y por ende una las sociedades en constante cambio generan también nuevas repercusiones. Ante ello, se hace necesario los esquemas de autorregulación de carácter voluntario para efectivizar los procesos productivos en el sector transporte sin comprometer al medio ambiente, y asentando iniciativas de manifestación de la responsabilidad social empresarial.

Cabe acotar que la investigación, no se centra directamente en la búsqueda de una mejora legislativa en relación a la insuficiencia normativa presentada, que, si bien la realidad la reconoce, lo trascendente de la investigación es presentar dentro del cuadro de la problemática del sector transporte al proceso autoregulatorio de la Empresa de Transportes Línea como modelo de intervención para otras empresas del sector.

La acción de cuestionar la existencia de una insuficiencia normativa, nos conlleva a pensar que una propuesta regulatoria sería la solución, no obstante descarto de plano dicha posibilidad en la presente investigación porque considero que la acción que daría solución a la problemática como primera respuesta es la adopción de modelos de gestión ambiental, instrumento que permite la integración de toda esa relación de normas que una empresa como Transportes Línea S.A. con un equipo legal proactivo, identifique, interprete y cumpla con advertir dichas exigencias legales.

Existen varios aspectos que aún no son parte de la regulación transversal aplicable como por ejemplo la disposición final y tratamiento de los NFU, la aplicación de políticas corporativas

ambientalistas, como también la necesidad de aplicar instrumentos de control técnicos que permitan integrar las directrices en las cuales se van a basar el desarrollo de las actividades económicas de las empresas de transporte sin comprometer la sostenibilidad del ambiente o impulse el resarcimiento de algún efecto negativo.

Los esquemas autoreglativos permiten mejorar las prácticas corporativas de las empresas frente a sus grupos de interés, no con el fin de reemplazar al Estado sino con el fin de generar conductas que previamente no existen y que a nuestro criterio son insuficientes. La adopción de mecanismos de planificación, ejecución y control permite no solo atender las necesidades de carácter preventivo legal (proceso de fiscalización, permisos, autorizaciones, etc.) sino el empleo de mecanismos efectivos, sostenibles y complementarios a la normatividad vigente.

Las acciones técnicas ambientales en el marco de la toma de decisiones de los titulares de las empresas de transporte de pasajeros, son de tipo autoreglativo y por ende la adopción progresiva de éstas, son compromisos “voluntarios” que se asumen sustantivamente y que comúnmente ocurre cuando existen vacíos e inconsistencias en la normatividad. Ahora bien, este tipo de esquemas, son internalizados por la empresa a fin de mejorar sus prácticas corporativas frente a sus grupos de interés con miras de mejorar subsistemas de transparencia dentro de su sector. Con ello no se busca reemplazar al Estado, sino lograr generar gobernanza con eficiencia y con capacidades, que, frente a terceros, no estén encuadrados en una norma regulatoria, mejor dicho, generar conductas que previamente no existen o que a criterio nuestro se denota como insuficiente.

Es por ello que promover en las empresas una conciencia, a fin de velar por la satisfacción y el cumplimiento de las expectativas de todos los grupos de interés de la sociedad en los que puedan generar un impacto es vital, y es donde la RSE aparece como parte de la acción resultante de las decisiones de las organizaciones y de la necesidad de atender demandas sociales que la ley le ha sido insuficiente regular o no ha regulado para dicho sector.

Los aspectos fundamentales de la autorregulación se hacen necesarios para que las empresas asuman su carga de responsabilidad a fin de adaptar sus conductas a lo realmente ético, es por ello que el camino a la sostenibilidad se apoya en la adopción de instrumentos de gestión ambiental que comprendan las directrices para la ejecución de las estrategias de mitigación y resarcimiento de los daños causados al medio ambiente. A partir de ello, la discusión de esta investigación

buscará establecer si corresponde o no asentar todo lo antes dicho como conducta socialmente responsable frente a la problemática presentada.

Veamos, la Empresa de Transportes Línea S.A., asume un esquema de cumplimiento voluntario al adoptar un esquema autoreglativo denominado PLAN DE MANEJO AMBIENTAL, que no le es exigido por norma pero que en su revisión contiene aspectos legales y voluntarios que en los procesos de ejecución y evaluación vienen siendo reforzados en base a la realidad de la problemática que atraviese dicho sector. Del mismo modo, la integración en el desarrollo de las actividades del PLAN DE MANEJO AMBIENTAL consolida la participación de los grupos o medios con los que se relaciona.

Con ello, Línea S.A. asienta su interés de tener una eficiente relación con sus grupos de interés o stakeholders, sabiendo que el punto de aterrizaje de la adopción de estas medidas voluntarias es la Responsabilidad Social.

En este aspecto, y con el fin de asentar la posición antes expuesta, es importante evaluar el mecanismo en que apoyaríamos la evaluación y análisis del Plan de Gestión Ambiental de la Empresa de Transporte Línea S.A. para establecer si sus conductas constituirían una manifestación de la Responsabilidad Social. Dichos mecanismos son diversos, pero nos centraremos en usar las 4 materias medioambientales de las ISO 26000 que promocionan e impulsan principios y recomendaciones para tener en cuenta si la empresa pretende ser socialmente responsable:

- Se asume el principio de responsabilidad ambiental, puesto que las acciones desplegadas por la empresa de Transportes Línea están dirigidas a asumir la responsabilidad por los impactos ambientales provocados por sus actividades.
- Se asume el principio de enfoque precautorio, en el cual se provee de costos a largo plazo para la prevención de la degradación del medio ambiente.
- Se asume la gestión riesgos ambientales, puesto que la gestión de riesgos se da con el mismo instrumento a fin de gestionar impactos futuros.

Además, es importante destacar en esta evaluación los asuntos en materia de medio ambiente:

- La empresa sí prevé la mejora en el desempeño ambiental en la prevención de la contaminación incluyendo emisiones al aire, vertidos de agua, gestión de residuos sólidos y peligrosos,
- La empresa sí prevé la eficiencia energética, puesto que el plan de gestión ambiental contempla acciones de reducción de energía en sus instalaciones y unidades móviles y conservación del agua.
- La empresa sí prevé acciones para la mitigación del cambio climático, puesto que el mantenimiento de las unidades y la baja de equipos obsoletos y remplazo de equipos energéticos a sostenibles están declarados en el plan de gestión.
- La empresa sí prevé acciones de protección al medio ambiente y su biodiversidad, el conjunto de lo expuesto anteriormente así lo demuestran.

Fíjese entonces que, desde la perspectiva de la RS, se precisa que el Plan de Manejo Ambiental de la Empresa de Transportes Línea S.A. prevé las reglas específicas aplicables a la empresa constituyendo así una conducta socialmente responsable.

Como parte final, podemos reconocer entonces una insuficiencia legal que no viene siendo observada, revisada, y mucho menos controlada por el Estado y consecuentemente una desatención por parte de los titulares del rubro de empresas de transporte de pasajeros que conlleve al asumir el compromiso social de atender los impactos generados por sus actividades. Existe también un claro posicionamiento económico de estas empresas, puesto que el desarrollo económico de las regiones es favorecido por este sector, puesto que es un impulsor de desarrollo e integración, pero son innegables la serie de impactos ambientales que provienen de ella y que repercuten en la vida social y ambiental.

La problemática ambiental y la insuficiencia normativa, hacen dirigir la mirada hacia lo propuesto por la Empresa de Transporte Línea, al hecho de haber adoptado, ante esa insuficiencia y problemática, acciones técnicas de planificación, ejecución y evaluación para el desarrollo del PLAN DE MANEJO AMBIENTAL, creando así un valor compartido con sus grupos de interés y con la toma de decisiones éticas y voluntarias donde ha asentado su cumplimiento legal, por ende este mecanismo autoreglativo como el Plan de Manejo Ambiental de la Empresa de Transportes LINEA S.A. constituye la respuesta técnica mientras no se cuente con normativa de carácter específico para dicho sector.

Respecto a la Responsabilidad Social, se asienta la certeza del cumplimiento normativo y empresarial que la organización ha realizado en base a los mecanismos de la Responsabilidad Social. Además, el instrumento de gestión ambiental permite comprobar la voluntad manifiesta de los titulares de la empresa con la toma de decisiones éticas, por ende, se afirma que la adopción de la estructura autoregulatoria de PLAN DE MANEJO AMBIENTAL sí es una conducta socialmente responsable, puesto que se reviste de legalidad y propician la autorregulación sustantiva para la empresa. Además, se afirma que la acción de autorregularse es una conducta de carácter voluntario, puesto que la práctica de instrumentos de gestión ambiental, como el referido Plan de Manejo Ambiental para actividades de transporte terrestre de pasajeros, no se configura como exigible legalmente, atendiendo así las preocupaciones ambientales y sociales que afectan al ambiente directa e indirectamente con el desarrollo de las operaciones y actividades de la empresa.

Con ello se valida la hipótesis desde la perspectiva del caso Transportes Línea S.A. y del cómo se cumple la norma y se adopta el desarrollo de Planes de Manejo como parte de su sistema de gestión con fines medioambientales exitosos, además de demostrar que existe la relación de estrategia de cumplimiento normativo y estrategia de responsabilidad social, especialmente en lo concerniente en prácticas medioambientales en la industria del transporte y se demuestra con el caso materia de análisis.

CONCLUSIONES

1. Existe una problemática social ambiental, como producto de una necesidad de tráfico de mercancías y una relativa pasividad del Estado. La data numérica evidencia que el registro de empresas de transporte de pasajeros viene en aumento, y que si bien es cierto esto impulsa el desarrollo económico y social del mercado, existe una permisibilidad y ausencia de control y fiscalización en materia ambiental.
2. La preocupación en esta problemática es el notorio crecimiento del parque automotor, consecuentemente y tal como se ha expuesto, se denota un creciente índice en las emisiones tóxicas y en la contaminación de la calidad del aire, todo lo cual se une al problema del tráfico generado por la sobrepoblación.
3. La insuficiencia de normativa ambiental especial para este sector, no permite regular de manera integral y específica los aspectos relacionados a los impactos que genera el sector del transporte terrestre de pasajeros. La normatividad vigente le es aplicable de manera transversal sin considerar las particularidades que presentan estas actividades.
4. Los esquemas autoregulativos permiten mejorar las prácticas corporativas de las empresas frente a sus grupos de interés, no con el fin de reemplazar al Estado sino con la intención de generar acciones o conductas que previamente no existen. La adopción de mecanismos de planificación, ejecución y control permite no solo atender las necesidades de carácter preventivo legal, sino al empleo de mecanismos efectivos y sostenibles. Las acciones técnicas ambientales en el marco de la toma de decisiones de los titulares de las empresas de transporte de pasajeros, son de tipo autoreglativo y por ende la adopción progresiva de éstas, son compromisos “voluntarios” que se asumen sustantivamente y que comúnmente ocurre cuando existen inconsistencias en la normatividad.
5. Los Planes de Manejo Ambiental son instrumentos técnicos que permiten el cumplimiento de los parámetros legales que al sector a la fecha le son exigibles, e integran además el diseño de un sistema de gestión ambiental junto a diversas acciones voluntarias de buenas prácticas éticas.
6. Las acciones desarrolladas dentro de la estructura del Plan de Manejo Ambiental buscan lograr la correcta gestión de los riesgos e impactos en las zonas de influencia en el ámbito de desarrollo de las actividades de las empresas de transporte de pasajeros. Dicho

instrumento para el sector en mención legalmente no le es exigible para el desarrollo de sus actividades económicas, por ende, tendría naturaleza voluntaria.

7. Los Planes de Manejo Ambiental en el marco de naturaleza autoregulatorio permiten otorgar un nivel de compromiso sustantivo a toda la estructura organizativa de la empresa e impulsa el cumplimiento de las obligaciones específicas en marco de la normativa transversal aplicable al sector transporte.
8. La investigación no busca una mejora legislativa en relación a la insuficiencia normativa presentada, la figura es presentar dentro del cuadro de la problemática del sector transporte al proceso autoregulatorio de la Empresa de Transportes Línea como caso diligente y modelo para otras empresas del sector.
9. El cumplimiento de la ley no es suficiente para atribuir una conducta socialmente responsable, puesto que la manifestación de la Responsabilidad Social, requiere de ciertas conductas que sean voluntarias que sobrepasen lo obligatoriamente exigido por la norma.
10. La conducta desplegada por la empresa de transportes LINEA S.A. pasa por el respeto al principio de legalidad, que significa el cumplimiento de la norma la cual le es aplicable al sector, además debe conocer la normatividad a la cual tiene alcance, adoptando medidas a fin de no vulnerar ningún extremo legal e integrarlas a un documento técnico como el PLAN DE MANEJO AMBIENTAL.
11. La elaboración y programación de instrumentos técnicos de gestión ambiental como los Planes de Manejo Ambiental; acción que realiza la Empresa de Transportes Línea S.A., se aboca paralelamente a la atención jurídica del marco transversal aplicable, siendo estas acciones exigibles pero que, en su integración en el instrumento de gestión, junto a acciones voluntarias logran consolidar el Plan de Manejo Ambiental y coadyuva a la generación de valor compartido para sus grupos de interés.
12. La propuesta de esquema que emplea la Empresa de Transportes Línea contiene los aspectos relevantes a utilizar en su proceso: práctica, técnica, material, productos, servicios o energía para evitar, reducir o controlar (en forma separada o en combinación) la generación, emisión o descarga de cualquier tipo de contaminante o residuo con el fin de reducir impactos ambientales adversos.
13. La Empresa de Transportes Línea S.A. frente a esta problemática, desarrolla un modelo de gestión ambiental donde integra acciones legales y voluntarias para la gestión de impactos

ambientales en el instrumento denominado Plan de Manejo Ambiental, lo que constituiría una conducta de Responsabilidad Social, por ser de carácter voluntario.

14. Transportes Línea S.A. asume un esquema de cumplimiento voluntario al adoptar un esquema autoreglativo que en su revisión puede verse que contiene aspectos legales y voluntarios que en los procesos de ejecución y evaluación vienen siendo reforzados en base a la realidad de la problemática que atraviese dicho sector.
15. El mecanismo en el cual se apoya Transporte Línea S.A. para aceptar que sus conductas sean consideradas como una manifestación de la Responsabilidad Social es la ISO 26000 en relación a su 4ta materia de medio ambiente puesto que se asume el principio de responsabilidad ambiental, enfoque precautorio y la gestión riesgos ambientales, puesto que la gestión de riesgos se da con el mismo instrumento a fin de gestionar impactos futuros.
16. Del asunto de la materia ambiente de la ISO 26000, se prevé la mejora en el desempeño ambiental en la prevención de la contaminación, la eficiencia energética, la mitigación del cambio climático y la protección al medio ambiente y su biodiversidad, y del conjunto de lo expuesto en el Plan de Manejo Ambiental así lo demuestran.
17. Se ha de fijar entonces que, desde la perspectiva de la RS, la conducta ejecutada por la Empresa de Transportes Línea S.A. está encuadrada como conducta socialmente responsable asumiendo el compromiso social de atender los impactos generados por sus actividades.
18. Las acciones técnicas de planificación, ejecución y evaluación para el desarrollo del PLAN DE MANEJO AMBIENTAL, crean así un valor compartido con sus grupos de interés y se apoyan en la toma de decisiones éticas de sus titulares, por ende, este mecanismo autoreglativo como el Plan de Manejo Ambiental de la Empresa de Transportes LINEA S.A. es la respuesta técnica mientras no se cuente con normativa de carácter específico para dicho sector.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Anguita, C. (2011) El Rol Del Derecho en La Responsabilidad Social De La Empresa. Jun 10, 2020. Recuperado de: https://mba.americaeconomia.com/sites/mba.americaeconomia.com/files/el_rol_del_derecho_en_la_responsabilidad_social_empresarial.pdf
2. Arbaiza, L. (2010). Obstáculos y oportunidades para la inversión privada en RSE. Julio 21,2020, de ESAN. Recuperado de: <https://www.esan.edu.pe/conexion/bloggers/comportamiento-socialmente-responsable/2010/09/obstaculos-y-oportunidades-para-la-inversion-privada-en-rse/>
3. Artaza, (2013) La empresa como sujeto de imputación de responsabilidad penal. Fundamentos y límites. Madrid: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales.
4. Aspíllaga, V. (2010). La responsabilidad social empresarial: conciencia, solidaridad y eficiencia. Derecho PUCP, (64). Recuperado de: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechopucp/article/view/3033>
5. Balvin, E. (2017). Sobre Responsabilidad Social Empresarial, Derecho y Derechos Laborales. 25 de junio del 2020, de Revistas PUCP Recuperado de: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/viewFile/16846/17158>.
6. Cajiga, J. (2017). El concepto de la Responsabilidad Social Empresarial. México: Cemefi Centro mexicano para la filantropía.
7. Calderón, R. C. (2014). Los riesgos, las funciones del derecho ambiental ante éstos, y su control por medio de entidades privadas colaboradoras de la gestión ambiental. Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 43. Recuperado de: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-68512014000200015#back

8. Campuzano, L. (2010). La responsabilidad social empresarial: ¿verdadero compromiso o simple moda? Revista Derecho PUCP, Num. 64.
9. Canessa, G. (2007). El ABC de la responsabilidad social empresarial en el Perú y en el mundo. Lima: Perú 2021.
10. Carmona, C; Félez, C. 2010. Tutorial de ruido y aspectos del sonido. Madrid, España.
11. Carroll, A. (1999). Responsabilidad social corporativa: Evolución de un constructo definicional. Negocios & Sociedad.
12. Colby, M. (1990) Environmental Management in Development: The Evolution of Paradigms. World Bank Discussions Papers. Estados Unidos
13. Cortina, A. (2005) Ética en la empresa, no sólo responsabilidad social. El País. Argentina.
14. Díaz, D., Filomeno, M., Patrón, C. (2007) Relación y compromiso con los grupos de interés: guía práctica para las empresas peruanas, hacia una responsabilidad social empresarial estratégica. Lima: Perú 2021. Recuperado de: <https://www.yumpu.com/es/document/read/39808564/relacion-y-compromiso-con-los-grupos-de-interes>
15. Diaz, J. (2016). Historia Ambiental del Perú [Libro electrónico]. Tarea Asociación Gráfica Educativa. Recuperado de: <http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2016/07/Historia-ambiental-del-Per%C3%BA.-Siglos-XVIII-y-XIX.pdf>
16. Dinero (2017, abril 27). El promisorio futuro del negocio de las llantas en Colombia. Recuperado de <http://www.dinero.com/edicionimpresa/negocios/articulo/cifras-delmercado-de-las-llantas-en-colombia2017/244544>

17. Garrido, J. (1999). Impactos Medioambientales Y Sociales Del Transporte. Geographicalia, Num 37.
18. Gilli, JJ (2009) Responsabilidad Social. Universidad de Buenos Aires Facultad de Ciencias Económicas. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Argentina
19. Global Cities Emissions | Global Carbon Atlas. (s. f.). Global Carbon Project. Recuperado 24 de septiembre de 2020. Recuperado de: <http://www.globalcarbonatlas.org/es/node/138>
20. Gulh, E. (2000). Vida y Región. Ministerio del Medio Ambiente (Colombia). SIGAM.
21. Johnson, H. L. (1971). Los negocios en la sociedad contemporánea: marco y cuestiones. Belmont, CA: Wadsworth.
22. Posada, C. (2018, 28 febrero). Aumento continuo del parque automotor. Un problema que urge solucionar. La Cámara. Recuperado de: https://apps.camaralima.org.pe/repositorioaps/0/0/par/r816_3/comercio%20exterior.pdf
23. Portocarrero, F., Tarazona, B., Camacho, L. (2006) Situación de la responsabilidad social empresarial en la micro, pequeña y mediana empresa en el Perú. Lima: Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.
24. Ministerio de Transportes y Comunicación. (2020). Estadística - Servicios de Transporte Terrestre por Carretera - Servicios de Pasajeros. Octubre 14,2020, de Of. de Estadística del MTC Recuperado de: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/colecciones/271-estadisticas-del-mtc>
25. Muriel, R (2006). Espacio de reflexión y comunicación en Desarrollo Sostenible. España.
26. Nieto, M. (2015), Manual de cumplimiento penal en la empresa, Tirant lo Blanch.

27. Ramírez, J. (2015). La responsabilidad social empresarial: del cumplimiento de la ley a la construcción de un modelo de gestión y una filosofía empresarial y organizacional. *Ius Et Praxis*, (046), 129-150. Recuperado de: <https://doi.org/10.26439/iusetpraxis2015.n046.668>
28. Rodríguez, M., Espinoza, Guillermo. (2002). Gestión Ambiental en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo. Colombia. Recuperado de: <http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/019857/GestionambientalenA.L.yelC/GestionAmb..pdf>
29. Ruggie, J. (2004). 'Reconstructing the global public domain - issues, actors and practices'. 19(4) *European Journal of International Relations*.
30. Salazar, J. (2001). Introducción al Estudio del Transporte. Bogotá, U. Externado de Colombia.
31. Sanabria, S. A. (2008). El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo XX. *Apuntes Del Cenes*, 27(46), 141-182. Recuperado a partir de <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/cenes/article/view/240>
32. Santos De La Cruz, E. (2007). Contaminación sonora por ruido vehicular en la Avenida Javier Pardo. *Industrial Data*, 10(1). <https://doi.org/10.15381/idata.v10i1.6201>
33. Sarde, P. (1999) ISO 14000 en la Gestión Ambiental. Documento mimeografiado de la Especialización en Gestión Ambiental de la Universidad Nacional de Colombia. Medellín. Colombia.
34. Sulmont, D. (2010). La responsabilidad social en la mirada del empresariado peruano. *Economía PUCP*. Recuperado de: <http://files.pucp.edu.pe/departamento/economia/LDE-2001-05-15.pdf>
35. Tapia, R. (2004). Metodología de evaluación de la dosis diaria de exposición a ruido. Tesis Ing. Acústico. Valdivia, CL. Universidad Austral de Chile. Chile

36. Terán, C. (2018). La relación entre el gobierno corporativo, la responsabilidad social empresarial y el desarrollo sostenible. Foco Empresarial, (2), 14-17. Recuperado de: <http://repositorio.ulima.edu.pe/handle/ulima/9325>
37. Vásquez, M. (2020). La Constitución Ecológica: ¿presente en el ordenamiento jurídico peruano? Diciembre, 2020, de Repositorio TESIS PUCP Sitio web: <http://hdl.handle.net/20.500.12404/15840>
38. Venero, W. (2015). El rol del Estado para el fortalecimiento de la responsabilidad social empresarial. 24 de junio del 2020, de Sinergia e Innovación. Recuperado de: <https://blogs.upc.edu.pe/sinergia-e-innovacion/conceptos/el-rol-del-estado-para-el-fortalecimiento-de-la-responsabilidad>
39. WORLD HEALTH ORGANIZATION, Guidelines for Community Noise (http://who.int/enviromental_information/Noise).
40. Yassi, A. Kjellstrom T, DeKok T, Guidotti T. (2008) Salud ambiental Básica. Versión al idioma español. La Habana. Cuba
41. Yáñez, G. (2021). HFC Refrigerantes Hidrofluorocarbonos. 10 de junio del 2021, de Refrigerantes. Recuperado de: <https://www.gildardoyanez.com/refrigerantes/hfc/>