



**Tribunal de Fiscalización Ambiental
Sala Especializada en Minería, Energía,
Actividades Productivas e Infraestructura y Servicios**

RESOLUCIÓN N° 229-2025-OEFA/TFA-SE

EXPEDIENTE : 1354-2020-OEFA/DFAI/PAS

PROCEDENCIA : DIRECCIÓN DE FISCALIZACIÓN Y APLICACIÓN DE INCENTIVOS

ADMINISTRADO : MINERA LAS BAMBAS S.A.

SECTOR : MINERÍA

APELACIÓN : RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 01640-2024-OEFA/DFAI

SUMILLA: *Se confirma la Resolución Directoral N° 01640-2024-OEFA/DFAI del 16 de agosto de 2024, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra Resolución Directoral N° 00935-2023-OEFA/DFAI del 25 de mayo de 2023, en el extremo que declaró la responsabilidad administrativa de Minera Las Bambas S.A., por la comisión de las conductas infractoras Nros. 1, 3, 4 y 5 descritas en el Cuadro N° 1 de la presente resolución.*

Por otro lado, se revoca la Resolución Directoral N° 01640-2024-OEFA/DFAI del 16 de agosto de 2024, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra Resolución Directoral N° 00935-2023-OEFA/DFAI del 25 de mayo de 2023, en el extremo que sancionó a Minera Las Bambas S.A. con una multa ascendente a 8,996 (ocho con 996/1000) Unidades Impositivas Tributarias y 33,586 (treinta y tres con 586/1000) Unidades Impositivas Tributarias, por la comisión de las conductas infractoras Nros. 1 y 3 descritas en el Cuadro N° 1 de la presente resolución; en consecuencia, se reforma, con el monto ascendente a 6,275 (seis con 275/1000) Unidades Impositivas Tributarias y 15,488 (quince con 488/1000) Unidades Impositivas Tributarias, vigente a la fecha de pago, respectivamente.

Asimismo, se revoca la Resolución Directoral N° 01640-2024-OEFA/DFAI del 16 de agosto de 2024, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra Resolución Directoral N° 00935-2023-OEFA/DFAI del 25 de mayo de 2023, en el extremo referido a los fundamentos del cálculo de las multas impuestas a Minera Las Bambas S.A. por la comisión de las conductas infractoras Nros. 4 y 5 descritas en el Cuadro N° 1 de la presente resolución; multas que, bajo el principio de prohibición de reforma en peor, corresponde mantener con el monto ascendente a 88,122 (ochenta y ocho con 122/1000) Unidades Impositivas Tributarias y 88,036 (ochenta y ocho con 36/1000) Unidades Impositivas

Tributarias, vigente a la fecha de pago, respectivamente.

Lima, 03 de abril de 2025

I. ANTECEDENTES

1. Minera Las Bambas S.A.¹ (en adelante, **Las Bambas**), es una empresa que realiza actividades de explotación y beneficio de minerales en la unidad fiscalizable Las Bambas (en adelante, **UF Las Bambas**), la cual se encuentra ubicada en los distritos de Tambobamba, Challhuahuacho, Coyllurqui y Progreso, provincias de Cotabambas y Grau, en el departamento de Apurímac.
2. La UF Las Bambas cuenta, entre otros, con los siguientes instrumentos de gestión ambiental:
 - (i) Estudio de Impacto Ambiental del proyecto las Bambas, aprobado mediante Resolución Directoral N° 073-2011-MEM/AAM del 7 de marzo de 2011 (en adelante, **EIA Las Bambas**).
 - (ii) Tercera Modificatoria al EIA Las Bambas, aprobada mediante Resolución Directoral N° 016-2018-SENACE-PE/DEAR del 05 de octubre de 2018 (en adelante (en adelante, **Tercera MEIA de Las Bambas**).
3. La Dirección de Supervisión Ambiental en Energía y Minas (**DSEM**) del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (**OEFA**) realizó las siguientes supervisiones en la UF Las Bambas:
 - (i) El 9 de abril de 2019, la DSEM comunicó² a Las Bambas el inicio de la verificación del cumplimiento de sus obligaciones ambientales fiscalizables y, a su vez, requirió información relacionada a la ejecución de medidas de prevención y mitigación durante la etapa de operación, respecto a la calidad de aire y el sistema de control vehicular (en adelante, **Supervisión abril 2019-I**).
 - (ii) Del 24 al 30 de abril de 2019, la DSEM verificó *in situ* el cumplimiento de las obligaciones ambientales fiscalizables de Las Bambas relacionadas, entre otras, al almacenamiento de concentrados de mineral y, a su vez, requirió información acerca del traslado de los mismos (en adelante, **Supervisión abril 2019-II**), cuyos hallazgos se encuentran contenidos en el Acta de Supervisión del 30 de abril de 2019.
 - (iii) Del 03 de junio al 06 de julio de 2019, la DSEM llevó a cabo una supervisión *in situ* continua en la UF Las Bambas (en adelante, **Supervisión junio-julio 2019**), cuyos hallazgos se encuentran contenidos en el Acta de supervisión de conteo de camiones de transporte de mineral de los días 03 al 11 de junio de 2019³ (en adelante, **Acta de Supervisión de Conteo N° 1**), el Acta de

¹ Registro Único de Contribuyentes N° 20538428524.

² A través de la Carta N° 340-2019-OEFA/DSEM, notificada a Las Bambas el 09 de abril de 2019.

³ Suscrita el 12 de junio de 2019.

supervisión de conteo de camiones de transporte de mineral de los días 12 al 13 de junio de 2019⁴ (en adelante, **Acta de Supervisión de Conteo N° 2**) y el Acta de supervisión de conteo de la revisión de videos de los días 26 al 30 de mayo de 2019⁵ (en adelante, **Acta de Supervisión de Conteo – Videos N° 3**).

4. A través del Informe de Supervisión N° 332-2020-OEFA/DSEM-CMIN del 30 de junio de 2020 (en adelante, **Informe de Supervisión**), la DSEM analizó la información y los hechos verificados durante las acciones de supervisión.
5. Sobre esa base, mediante Resolución Subdirectoral N° 00073-2023-OEFA/DFAI-SFEM del 30 de enero de 2023⁶ (en adelante, **Resolución Subdirectoral**), la Subdirección de Fiscalización de Energía y Minas (**SFEM**) de la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos (**DFAI**) dispuso el inicio del procedimiento administrativo sancionador (en adelante, **PAS**) contra Las Bambas.
6. Analizados los descargos contra la Resolución Subdirectoral⁷, la SFEM emitió el Informe Final de Instrucción N° 00295-2023-OEFA/DFAI-SFEM del 29 de marzo de 2023⁸ (en adelante, **IFI**).
7. Después de evaluados los descargos contra el IFI⁹, mediante la Resolución Directoral N° 00935-2023-OEFA/DFAI del 25 de mayo de 2023¹⁰ (en adelante, **Resolución Directoral I**), la DFAI declaró la existencia de responsabilidad administrativa de Las Bambas, por la comisión de las siguientes conductas infractoras:

Cuadro N° 1: Detalle de las conductas infractoras¹¹

N°	Conductas infractoras	Normas sustantivas	Normas tipificadoras
1	Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al no implementar el sistema de rastreo satelital GPS en las unidades destinadas al transporte de concentrado de la UF Las Bambas.	Inciso a) del Artículo 18 del Reglamento de Protección y Gestión Ambiental para las Actividades de Explotación, Beneficio, Labor General Transporte y Almacenamiento Minero aprobado por Decreto	Artículo 5 de la Tipificación de de infracciones y escala de sanciones relacionadas con los Instrumentos de Gestión Ambiental aplicables a los administrados que se

⁴ Suscrita el 06 de julio de 2019.

⁵ Suscrita el 06 de julio de 2019.

⁶ Notificada el 01 de febrero de 2023.

⁷ Mediante escrito con Registro N° 2023-E01-280509 del 01 de marzo de 2023.

⁸ Notificado mediante la Carta N° 00399-2023-OEFA/DFAI, el 29 de marzo 2023.

⁹ Mediante escrito con Registro N° 2023-E01-457016 del 21 de abril de 2023.

¹⁰ Notificada el 25 de mayo de 2023.

¹¹ A través del artículo 2 de la Resolución Directoral, la DFAI archivó la siguiente conducta infractora:

N°	Conducta infractora
2	Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental por no implementar las plataformas para las paradas de descanso, emergencias o pausas activas en los tramos de los sectores de Mara y Saygua de la ruta de transporte de concentrado.

N°	Conductas infractoras	Normas sustantivas	Normas tipificadoras
		Supremo N° 040-2014-EM (RPGAAE) ¹² ; artículos 18 y 24 de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente (LGA) ¹³ ; artículo 15 de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (Ley del SEIA) ¹⁴ ; y, los artículos 13 y 29 ¹⁵ del	encuentran bajo el ámbito de competencia del OEFA, aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2018-OEFA/CD (RCD N° 006-2018), cuyo detalle se recoge en el numeral 3.1 del rubro 3 del Cuadro anexo a la misma ¹⁶ .

¹² **RPGAAE**, publicado en el diario oficial *El Peruano* el 12 de noviembre de 2014.

Artículo 18.- De las obligaciones generales para el desarrollo de toda actividad minera

Todo titular de actividad minera está obligado a:

- a) Cumplir la legislación ambiental aplicable a sus operaciones, las obligaciones derivadas de los estudios ambientales, licencias, autorizaciones y permisos aprobados por las autoridades competentes, así como todo compromiso asumido ante ellas, conforme a ley, y en los plazos y términos establecidos.

¹³ **LGA**, publicada en el diario oficial *El Peruano* el 15 de octubre de 2005.

Artículo 18. - Del cumplimiento de los instrumentos

En el diseño y aplicación de los instrumentos de gestión ambiental se incorporan los mecanismos para asegurar su cumplimiento incluyendo, entre otros, los plazos y el cronograma de inversiones ambientales, así como los demás programas y compromisos.

Artículo 24. - Del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental

24.1 Toda actividad humana que implique construcciones, obras, servicios y otras actividades, así como las políticas, planes y programas públicos susceptibles de causar impactos ambientales de carácter significativo, está sujeta, de acuerdo a ley, al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental - SEIA, el cual es administrado por la Autoridad Ambiental Nacional. La ley y su reglamento desarrollan los componentes del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (...).

¹⁴ **Ley del SEIA**, publicada en el diario oficial *El Peruano* el 23 de abril de 2001.

Artículo 15.- Seguimiento y control

15.1 La autoridad competente será la responsable de efectuar la función de seguimiento, supervisión y control de la evaluación de impacto ambiental, aplicando las sanciones administrativas a los infractores.

15.2 El MINAM, a través del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA, es responsable del seguimiento y supervisión de la implementación de las medidas establecidas en la evaluación ambiental estratégica.

¹⁵ **Reglamento de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM** publicado en el diario oficial *El Peruano* el 25 de septiembre de 2009.

Artículo 13.- Instrumentos de gestión ambiental complementarios al SEIA

Los instrumentos de gestión ambiental no comprendidos en el SEIA son considerados instrumentos complementarios al mismo. Las obligaciones que se establezcan en dichos instrumentos deben ser determinadas de forma concordante con los objetivos, principios y criterios que se señalan en la Ley y el presente Reglamento, bajo un enfoque de integralidad y complementariedad de tal forma que se adopten medidas eficaces para proteger y mejorar la salud de las personas, la calidad ambiental, conservar la diversidad biológica y propiciar el desarrollo sostenible, en sus múltiples dimensiones.

Artículo 29.- Medidas, compromisos y obligaciones del titular del proyecto

Todas las medidas, compromisos y obligaciones exigibles al titular deben ser incluidos en el plan correspondiente del estudio ambiental sujeto a la Certificación Ambiental. Sin perjuicio de ello, son exigibles durante la fiscalización todas las demás obligaciones que se pudiesen derivar de otras partes de dicho estudio, las cuales deberán ser incorporadas en los planes indicados en la siguiente actualización del estudio ambiental.

¹⁶ **Resolución de Consejo Directivo N° 006-2018-OEFA/CD, tipifican infracciones administrativas y establecen escala de sanciones relacionadas con los Instrumentos de Gestión Ambiental, aplicables a los administrados que se encuentran bajo el ámbito de competencia del OEFA**, publicada en el diario oficial *El Peruano* el 16 de febrero de 2018.

Artículo 5.- Infracción administrativa relacionada al incumplimiento del Instrumento de Gestión Ambiental Constituye infracción administrativa calificada como muy grave el incumplir lo establecido en el Instrumento de Gestión Ambiental aprobado por la autoridad competente. Esta conducta es sancionada con una multa de hasta quince mil (15 000) Unidades Impositivas Tributarias. (...)

N°	Conductas infractoras	Normas sustantivas	Normas tipificadoras
		Reglamento de la Ley del SEIA aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM (Reglamento de la Ley del SEIA).	
3	Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al no implementar el sistema de video cámaras en el interior de las cabinas de los camiones destinados al transporte de concentrado.	Inciso a) del Artículo 18 del RPGAAE; artículos 18 y 24 de la LGA; artículo 15 de la Ley del SEIA; y, los artículos 13 y 29 del Reglamento de la Ley del SEIA.	Artículo 5 de la RCD N° 006-2018, cuyo detalle se recoge en el numeral 3.1 del rubro 3 del Cuadro anexo a la misma.
4	Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al exceder el número permitido de camiones del transporte concentrado de mineral, en la ida y en el retorno a la UF Las Bambas, durante los días 26, 27, 28 y 30 de mayo, y 09 y 10 de junio de 2019.	Inciso a) del Artículo 18 del RPGAAE; artículos 18 y 24 de la LGA; artículo 15 de la Ley del SEIA; y, los artículos 13 y 29 del Reglamento de la Ley del SEIA.	Artículo 5 de la RCD N° 006-2018, cuyo detalle se recoge en el numeral 3.1 del rubro 3 del Cuadro anexo a la misma.
5	Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al transitar camiones del transporte de concentrado de mineral fuera del horario fijado para la partida y llegada a la unidad minera Las Bambas, durante los días 26, 27, 28, 29 y 30 de mayo y 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12 y 13 de junio de 2019.	Inciso a) del Artículo 18 del RPGAAE; artículos 18 y 24 de la LGA; artículo 15 de la Ley del SEIA; y, los artículos 13 y 29 del Reglamento de la Ley del SEIA.	Artículo 5 de la RCD N° 006-2018, cuyo detalle se recoge en el numeral 3.1 del rubro 3 del Cuadro anexo a la misma.

Fuente: Resolución Directoral I.
Elaboración: TFA.

8. Como consecuencia de la responsabilidad administrativa determinada, la DFAI sancionó a Las Bambas con una multa total ascendente a 218,740 (doscientos dieciocho con 740/1000) Unidades Impositivas Tributarias (**UIT**); cuyo detalle se muestra a continuación:

ANEXO: CUADRO DE TIPIFICACIÓN DE INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS Y ESCALA DE SANCIONES RELACIONADAS CON LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN AMBIENTAL				
SUPUESTO DE HECHO DEL TIPO INFRACCIÓN	BASE LEGAL REFERENCIAL	CALIFICACIÓN DE LA GRAVEDAD DE LA INFRACCIÓN	SANCIÓN NO MONETARIA	SANCIÓN MONETARIA
3. DESARROLLAR PROYECTOS O ACTIVIDADES INCUMPLIENDO LO ESTABLECIDO EN EL INSTRUMENTO DE GESTIÓN AMBIENTAL				
3.1 Incumplir lo establecido en el Instrumento de Gestión Ambiental aprobado por la autoridad competente.	Artículos 13 y 29 del Reglamento de la Ley del SEIA	MUY GRAVE	-	Hasta 15 000 UIT

Cuadro N° 2: Detalle de la sanción impuesta

Nº	Multa Impuesta (UIT)
1	8,996
3	33,586
4	88,122
5	88,036
TOTAL	218,740

Fuente: Resolución Directoral I.
Elaboración: TFA.

9. El 14 de junio de 2023, Las Bambas interpuso recurso de reconsideración¹⁷ contra la Resolución Directoral I.
10. Mediante la Resolución Directoral N° 01640-2024-OEFA/DFAI del 16 de agosto de 2024¹⁸ (en adelante, **Resolución Directoral II**), la DFAI declaró infundado el recurso de reconsideración, ratificando la declaración de responsabilidad administrativa y las multas impuestas a Las Bambas por la comisión de las conductas infractoras detalladas en el Cuadro N° 1 de la presente resolución.
11. El 10 de setiembre de 2024, Las Bambas interpuso recurso de apelación¹⁹ contra la Resolución Directoral II, solicitando el uso de la palabra.
12. No obstante sobre el citado pedido, esta Sala no ha considerado necesario que se lleve a cabo la audiencia de informe oral²⁰, ya que se cuenta con la documentación suficiente para resolver el recurso de apelación interpuesto; se han absuelto todos los cuestionamientos del administrado y, a lo largo del PAS, aquel pudo exponer y ejercer su facultad de contradicción; razón por la cual, tomando en cuenta la naturaleza de este procedimiento, no se vulneran los principios del debido procedimiento y derecho de defensa²¹.

II. PROCEDENCIA

13. El recurso de apelación ha sido interpuesto dentro de los quince (15) días hábiles de notificado el acto impugnado y cumple con los requisitos previstos en los artículos 218 y 221²² del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del

¹⁷ Presentado mediante escrito con Registro N° 2023-E01-476724.

¹⁸ Notificada el 19 de agosto de 2024.

¹⁹ Presentado mediante escrito con Registro N° 2024-E01-100805.

²⁰ Según el acuerdo adoptado por el TFA mediante Acta de Sesión N° 028-2025-TFA/SE del 27 de marzo de 2025.

²¹ El Tribunal Constitucional ha establecido que en los procesos en donde prevalece el sistema escrito, como sucede con los procedimientos administrativos como el que nos ocupa, el hecho de que no se haya informado - oralmente en la vista de la causa no significa una violación del derecho de defensa. Esto dependerá de la falta - de análisis de los argumentos de los justiciables (en nuestro caso, los administrados). Véase fundamento jurídico 9 de la sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 3571-2015-PHC/TC.

²² **TUO de la LPAG**, publicado en el diario oficial *El Peruano* el 25 de enero de 2019. Mediante el Decreto Legislativo N° 1633, publicado en el diario oficial *El Peruano* el 30 agosto 2024, se modificó el artículo 207 de la LPAG, el cual corresponde al artículo 218 del TUO de la LPAG:

Artículo 218. - Recursos administrativos

Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (TUO de la LPAG); razón por la cual, es admitido a trámite.

III. CUESTIÓN PREVIA

A. Respecto al incumplimiento de los plazos para la emisión de la resolución directoral II

14. Las Bambas indica que la tramitación del presente PAS se ha dilatado en forma excesiva, debido a razones injustificadas y no imputables a la empresa.
15. Al respecto, el recurrente indica que, de acuerdo al TUO de la LPAG, el recurso de reconsideración debe resolverse en un plazo de treinta (30) días. Sin embargo, su recurso fue presentado el 14 de junio de 2023, y fue resuelto recién el 16 de agosto de 2024, es decir, después de un año y dos meses.
16. Así, Las Bambas manifiesta que esta excesiva demora evidenciaría que la DFAI ha incurrido en una falta administrativa, conforme al numeral 11 del artículo 261.1 del TUO de la LPAG, que establece que es una falta administrativa no resolver dentro del plazo establecido, de manera negligente o injustificada.

Análisis del TFA

17. Esta Sala aprecia que lo señalado por Las Bambas, en realidad, incide en cuestionamientos relacionados al plazo para pronunciarse de forma oportuna sobre el recurso de reconsideración interpuesto contra Resolución Directoral I, esto es, un defecto de tramitación por el incumplimiento de los plazos establecidos.
18. Frente a ello, es menester mencionar que esta materia, de acuerdo con el artículo 169 del TUO de la LPAG²³, así como el artículo 4 de las “Reglas para la atención de quejas por defectos de tramitación del OEFA”, aprobado por Resolución de

218.1 Los recursos administrativos son:

- a) Recurso de reconsideración
- b) Recurso de apelación

Solo en caso de que por ley o decreto legislativo se establezca expresamente, cabe la interposición del recurso administrativo de revisión.

218.2 El término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios, y deben resolverse en el plazo de treinta (30) días, con excepción del recurso de reconsideración que se resuelve en el plazo de quince (15) días. Excepcionalmente, en los procedimientos administrativos de instancia única de competencia de los consejos directivos de los organismos reguladores, el recurso de reconsideración se resuelve en el plazo de treinta (30) días.

Artículo 221. - Requisitos del recurso

El escrito del recurso deberá señalar el acto del que se recurre y cumplirá los demás requisitos previstos en el artículo 124.

23

TUO de la LPAG, publicado en el diario oficial *El Peruano* el 25 de enero de 2019.

Artículo 169.- Queja por defectos de tramitación

169.1 En cualquier momento, los administrados pueden formular queja contra los defectos de tramitación y, en especial, los que supongan paralización, infracción de los plazos establecidos legalmente, incumplimiento de los deberes funcionales u omisión de trámites que deben ser subsanados **antes de la resolución definitiva del asunto en la instancia respectiva**. (...)

Consejo Directivo N° 009-2015-OEFA/CD²⁴, se regula a través de la queja, la cual constituye un remedio procedimental por el cual el administrado acude al superior jerárquico de la autoridad quejada para que conozca de la inactividad procedimental injustificada y los vicios que afectan la conducción del procedimiento administrativo, a fin de que se ordene su subsanación antes de la resolución definitiva que ponga fin a la instancia.

19. Conforme a los dispositivos normativos mencionados, los administrados que adviertan vicios relacionados a la conducción y ordenamiento del procedimiento administrativo, pueden presentar una queja por defecto de tramitación ante el superior jerárquico a fin de que dichos vicios logren su oportuna subsanación, es decir, antes de que se emita la resolución final.
20. Ahora bien, aunque Las Bambas no haya presentado una queja propiamente dicha (con su recurso de apelación), lo cierto es que, se ha cumplido el límite temporal para la interposición de la misma, mediante la cual el superior jerárquico evalúa si, en efecto, hay un defecto de tramitación y, en consecuencia, dispone la subsanación del defecto a fin de impulsar el procedimiento, y traslada la información al área correspondiente para la determinación de responsabilidades.
21. En ese sentido, habiendo transcurrido el plazo establecido por ley para que la Autoridad emita el pronunciamiento respecto al recurso de reconsideración planteado, Las Bambas tenía expedito su derecho para presentar una queja por defecto de tramitación, **puesto que ello, es una potestad del administrado; sin embargo, eso no sucedió y, a posteriori, la DFAI emitió –efectivamente– la Resolución Directoral II que resuelve el recurso de reconsideración planteado por Las Bambas contra la Resolución Directoral I.**
22. Por lo tanto, dado el estado en el cual se encuentre el presenta PAS, no corresponde merituar lo alegado por Las Bambas.

IV. CUESTIONES CONTROVERTIDAS

23. Las cuestiones controvertidas a resolver en el presente caso versan en torno a:
 - i) Determinar si correspondía declarar la responsabilidad administrativa de Las Bambas por la comisión de la conducta infractora N° 1.
 - ii) Determinar si correspondía declarar la responsabilidad administrativa de Las Bambas por la comisión de la conducta infractora N° 3.
 - iii) Determinar si correspondía declarar la responsabilidad administrativa de Las Bambas por la comisión de las conductas infractoras Nros. 4 y 5.
 - iv) Determinar si las multas impuestas a Las Bambas por la comisión de las

²⁴ **Reglas para la atención de quejas del OEFA**, publicada en el diario oficial *El Peruano* el 06 de marzo de 2015.

Artículo 4.- Queja por defectos de tramitación

La queja por defecto de tramitación es el remedio procesal que busca subsanar los vicios que afectan los derechos o intereses de los administrados y que se encuentran relacionados con la conducción y ordenamiento del procedimiento administrativo. A través de la queja no se impugnan los actos administrativos.

conductas infractoras materia del PAS se ajustan a Derecho.

V. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES CONTROVERTIDAS

V.1 Determinar si correspondía declarar la responsabilidad administrativa de Las Bambas por la comisión de la conducta infractora N° 1

A. Marco normativo de la obligación ambiental fiscalizable

24. De acuerdo con lo establecido en los artículos 16, 17 y 18 de la LGA, los Instrumentos de Gestión Ambiental (IGA) incorporan aquellos programas y compromisos que, con carácter obligatorio, tienen como propósito evitar o reducir a niveles tolerables el impacto al medio ambiente generado por las actividades productivas a ser realizadas por los administrados²⁵.
25. Del mismo modo, en el numeral 24.1 del artículo 24 de la LGA, se dispone que toda actividad que implique construcciones, obras, servicios entre otras, susceptibles de causar impactos ambientales de carácter significativo, están sujetas al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (**SEIA**).
26. En concordancia a lo anterior, a través del artículo 15 de la Ley del SEIA, se establece que la autoridad competente será la responsable de efectuar la función de seguimiento, supervisión y control de la evaluación de impacto ambiental, aplicando las sanciones administrativas correspondientes.
27. Asimismo, en el artículo 13 del Reglamento de la Ley del SEIA, se establece que los IGA no comprendidos en el SEIA son considerados instrumentos complementarios al mismo. Las obligaciones que se establezcan en dichos instrumentos deben ser determinadas de forma concordante con los objetivos, principios y criterios que se señalan en la Ley y el presente Reglamento, bajo un

25

LGA.

Artículo 16. - De los instrumentos

16.1 Los instrumentos de gestión ambiental son mecanismos orientados a la ejecución de la política ambiental, sobre la base de los principios establecidos en la presente Ley, y en lo señalado en sus normas complementarias y reglamentarias.

16.2 Constituyen medios operativos que son diseñados, normados y aplicados con carácter funcional o complementario, para efectivizar el cumplimiento de la Política Nacional Ambiental y las normas ambientales que rigen en el país.

Artículo 17.- De los tipos de instrumentos

17.1 Los instrumentos de gestión ambiental podrán ser de planificación, promoción, prevención, control, corrección, información, financiamiento, participación, fiscalización, entre otros, rigiéndose por sus normas legales respectivas y los principios contenidos en la presente Ley.

17.2 Se entiende que constituyen instrumentos de gestión ambiental, los sistemas de gestión ambiental, nacional, sectoriales, regionales o locales; el ordenamiento territorial ambiental; la evaluación del impacto ambiental; los Planes de Cierre; los Planes de Contingencias; los estándares nacionales de calidad ambiental; la certificación ambiental, las garantías ambientales; los sistemas de información ambiental; los instrumentos económicos, la contabilidad ambiental, estrategias, planes y programas de prevención, adecuación, control y remediación; los mecanismos de participación ciudadana; los planes integrales de gestión de residuos; los instrumentos orientados a conservar los recursos naturales; los instrumentos de fiscalización ambiental y sanción; la clasificación de especies, vedas y áreas de protección y conservación; y, en general, todos aquellos orientados al cumplimiento de los objetivos señalados en el artículo precedente.

17.3 El Estado debe asegurar la coherencia y la complementariedad en el diseño y aplicación de los instrumentos de gestión ambiental.

Artículo 18.- Del cumplimiento de los instrumentos

En el diseño y aplicación de los instrumentos de gestión ambiental se incorporan los mecanismos para asegurar su cumplimiento incluyendo, entre otros, los plazos y el cronograma de inversiones ambientales, así como los demás programas y compromisos.

enfoque de integralidad y complementariedad de tal forma que se adopten medidas eficaces para proteger y mejorar la salud de las personas, la calidad ambiental, conservar la diversidad biológica y propiciar el desarrollo sostenible, en sus múltiples dimensiones.

28. Cabe agregar que, una vez aprobados los IGA por la autoridad competente y, por ende, obtenida la certificación ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 29 y 55 del Reglamento de la Ley del SEIA²⁶, es responsabilidad del titular de la actividad cumplir con todas las medidas, los compromisos y obligaciones contenidas en ellos para prevenir, controlar, mitigar, rehabilitar, compensar y manejar los impactos ambientales señalados en dicho instrumento y con aquellas que se deriven de otras partes de dichos instrumentos que quedan incorporados a los mismos.
29. En este orden de ideas y, tal como esta Sala lo ha señalado anteriormente²⁷, debe entenderse que los compromisos asumidos en los IGA son de **obligatorio cumplimiento**; razón por la cual deben ser implementados en el lugar, tiempo y modo en que fueron aprobados por la autoridad de certificación ambiental. Ello es así, toda vez que se encuentran orientados a prevenir o revertir en forma progresiva, según sea el caso, la generación y el impacto negativo al ambiente que puedan ocasionar las actividades productivas.
30. Aunado a ello, en el artículo 18 de la RPGAAE²⁸, se establece que, todo titular de actividad minera está obligado a cumplir con las obligaciones derivadas de sus estudios ambientales, en los plazos y términos establecidos.
31. Partiendo de este marco, corresponde identificar el compromiso ambiental asumido por Las Bambas, cuyo incumplimiento se imputa, así como las demás especificaciones establecidas para su cumplimiento.

²⁶ **Reglamento de la Ley del SEIA.**

Artículo 55.- Resolución aprobatoria

La Resolución que aprueba el EIA constituye la Certificación Ambiental, por lo que faculta al titular para obtener las demás autorizaciones, licencias, permisos u otros requerimientos que resulten necesarios para la ejecución del proyecto de inversión.

La Certificación Ambiental obliga al titular a cumplir con todas las obligaciones para prevenir, controlar, mitigar, rehabilitar, compensar y manejar los impactos ambientales señaladas en el Estudio de Impacto Ambiental. Su incumplimiento está sujeto a sanciones administrativas e incluso puede ser causal de cancelación de la Certificación Ambiental.

El otorgamiento de la Certificación Ambiental no exime al titular de las responsabilidades administrativas, civiles o penales que pudieran derivarse de la ejecución de su proyecto, conforme a ley.

²⁷ Al respecto, se pueden citar las Resoluciones Nros. 189-2022-OEFA/TFA-SE del 10 de mayo de 2022, 232-2022-OEFA/TFA-SE del 07 de junio de 2022, 504-2022-OEFA/TFA-SE del 22 de noviembre de 2022, 125-2023-OEFA/TFA-SE del 14 de marzo de 2022, 201-2023-OEFA/TFA-SE del 27 de abril de 2023 y Resolución N° 236-2023-OEFA/TFA-SE del 23 de mayo de 2023, entre otras.

²⁸ **RPGAAE.**

Artículo 18.- De las obligaciones generales para el desarrollo de toda actividad minera

Todo titular de actividad minera está obligado a:

- a) Cumplir la legislación ambiental aplicable a sus operaciones, las obligaciones derivadas de los estudios ambientales, licencias, autorizaciones y permisos aprobados por las autoridades competentes, así como todo compromiso asumido ante ellas, conforme a ley, y en los plazos y términos establecidos”.

B. Del compromiso ambiental asumido por Las Bambas

32. En el capítulo 6 del Anexo 9 de la Tercera MEIA, Las Bambas estableció medidas de manejo ambiental para el uso responsable de la infraestructura de transporte público para el transporte de concentrado de cobre desde la UF Las Bambas (ubicada en el distrito de Challhuahuacho, provincia de Cotabambas, departamento de Apurímac) hasta la estación ferroviaria de Pillones—en adelante, Estación Pillones—, (ubicada en el distrito de San Antonio de Chuca, provincia de Caylloma, departamento de Arequipa); que están orientadas principalmente al control de las emisiones de polvo, el mejoramiento de vía, entre otros.
33. Bajo ese contexto, la Primera Instancia señaló que, como parte de las medidas de manejo ambiental durante el traslado del concentrado, Las Bambas asumió el compromiso de implementar sistemas de rastreo satelital GPS con la finalidad de monitorear el desempeño de cada una de las unidades involucradas en la logística de concentrados, conforme se detalla a continuación:

Cuadro N° 3: Compromiso asumido en la Tercera MEIA Las Bambas

Tercera MEIA Las Bambas	
(...)	
6.0 Medidas de manejo ambiental	
(...)	
a) Tecnología de rastreo de velocidades	
	<i>Por medio de la implementación de sistemas de rastreo satelital GPS y geo cercas de velocidad, suministrados por distintos proveedores a las empresas contratistas que se encargan de transporte de concentrado, en el centro de control de Las Bambas se recibe información que permite monitorear el desempeño de cada una de las unidades involucradas en la logística de concentrados y cuya función es transportar el concentrado desde Las Bambas hasta la estación donde se efectúa la transferencia de los contenedores cargados con concentrado de cobre del camión a la estación de transferencia en Pillones.(...)</i>
	<i>(Énfasis es nuestro)</i>

Fuente: Anexo 9 de la Tercera MEIA Las Bambas.

34. Así, la DFAI consideró que, en concordancia con su IGA vigente, durante el transporte de concentrado, Las Bambas deberá tener implementado un sistema de rastreo satelital GPS en cada una de las unidades involucradas en el traslado de concentrados desde la UF Las Bambas hasta la Estación Pillones.

C. De lo detectado en las acciones de supervisión ambiental

35. Durante la Supervisión abril 2019-II, la DSEM observó que la cabina de control ubicada en la UF Las Bambas, contaba con una hoja de ruta de velocidades para el traslado de concentrado, que además indicaba un control de velocidades (de 20 km/h a 70 km/h), así como un sistema de rastreo satelital GPS de monitoreo en tiempo real.
36. Así, mediante la Carta N° 937-2019-OEFA/DSEM²⁹, la Autoridad Supervisora le requirió a Las Bambas la remisión de información en la que se aprecie la velocidad “on time” con la que transitaban los vehículos de transporte de concentrado en el corredor vial Apurímac - Cusco - Arequipa (en adelante, **corredor minero**) en los últimos tres meses hasta la fecha.

²⁹ Notificada el 26 de julio de 2019.

37. Mediante el Escrito LBA-464/2019 del 09 de agosto de 2019³⁰, Las Bambas presentó, entre otros, las constancias de servicio de rastreo satelital para las unidades de transporte de concentrado emitidas por la empresa Tracklog S.A.C. (en adelante, **Tracklog**).
38. En esa línea, con la finalidad de determinar si las unidades que trasladan concentrado de cobre en la ruta de transporte contaban con un sistema de rastreo satelital, la DSEM realizó el contraste entre el universo de unidades de las empresas de transporte de concentrado y las constancias de servicio emitidas por Tracklog, apreciándose que doce (12) unidades –que figuran en el universo de unidades– de la empresa Wari Service S.A.C., no contaban con un sistema de rastreo satelital, cuyo detalle se muestra a continuación:

Imagen N° 1: Unidades que no cuentan con sistema de rastreo satelital

ANV-760	ANV-809	AMQ-721	AMP-947	AMQ-828	AMP-845
AMP-906	AMQ-720	AMP-815	AMP-883	AMP-848	AMY-787

Fuente: Pág. 17 del Informe de Supervisión.

39. Adicionalmente a ello, la DSEM procedió a verificar si las aludidas unidades habían realizado actividades de transporte de concentrado en la ruta de transporte, por lo que:
- (i) De la revisión del escrito LBA-275/2019 del 03 de junio de 2019³¹, mediante el cual Las Bambas remitió el “Registro de entrada y salida de los camiones que transportan concentrado”, se verificó que las unidades identificadas con las placas AMY-787 y AMP-815, fueron utilizadas para el transporte de concentrado de cobre durante los días 19 y 20 de mayo de 2019.

Imagen N° 2: Unidades de transporte identificadas-I

PARTIDA	19-May	20-May
Placas vehiculares	AMY-787	AMP-815 AMY-787

Fuente: Pág. 17 del Informe de Supervisión.

- (ii) Por otro lado, de la revisión del Escrito LBA-240/2019 del 08 de mayo de 2019³² remitido por Las Bambas, que contiene el “Registro de salida de camiones cargados con mineral por día”, la DSEM advirtió que las unidades identificadas con las placas AMY-787, ANV-760 y ANV-809 fueron utilizadas para el transporte de concentrado, durante el 24 y 26 de mayo de 2019.

Imagen N° 3: Unidades de transporte identificadas-II

PARTIDA	24-May	26-May	26-May
Placas vehiculares	AMY-787	ANV-760 ANV-809	ANV-760 ANV-809

Fuente: Pág. 18 del Informe de Supervisión.

³⁰ Escrito con Registro N° 2019-E01-078193.

³¹ Escrito con Registro N° 2019-E01-055767.

³² Escrito con Registro N° 2019-E01-048878.

- (iii) Asimismo, de la revisión de los “Registros de ingreso y salida de mina” adjuntas al Acta de Supervisión de Conteo N° 1 y al Acta de Supervisión de Conteo N° 2, la DSEM verificó que las unidades identificadas con placas AMP-906, ANV-809, AMQ-720, AMQ-721, AMP-947, AMQ-828, AMP-848, AMP-845 y AMY-787, fueron utilizadas para el transporte de concentrado durante los días 05 al 09 y del 11 al 13 de junio de 2019:

Imagen N° 4: Unidades de transporte identificadas-II

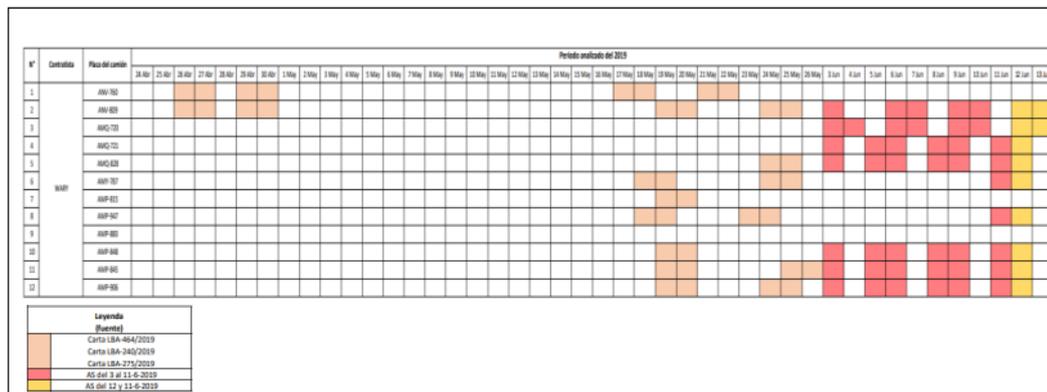
PARTIDA	05-Jun	06-Jun	07-Jun	08-Jun	09-Jun	11-Jun	12-Jun	13-Jun
Placas vehiculares	AMP-906 AMQ-721 AMQ-828 AMP-848 AMP-845	AMP-906 AMQ-721 AMQ-828 AMP-848 AMP-845	ANV-809 AMQ-720	AMP-906 AMQ-721 AMQ-828 AMP-848 AMP-845	AMP-906 AMQ-721 AMQ-828 AMP-848 AMP-845	AMP-906	AMQ-721 AMP-947 AMQ-828 AMP-845 AMP-906 AMP-848 AMY-787	ANV-809 AMQ-720

LLEGADA	06-Jun	09-Jun	11-Jun	12-Jun
Placas vehiculares	ANV-809 AMQ-720	ANV-809 AMQ-720	AMQ-721 AMP-947 AMQ-828 AMP-848 AMP-845 AMY-787	AMQ-720

Fuente: Pág. 18 del Informe de Supervisión.

40. De ese modo, la Autoridad Supervisora verificó que, de las doce (12) unidades – respecto de las cuales Las Bambas no cuentan con el sistema de rastreo satelital– once (11) de estas unidades³³ (de placas ANV-760, ANV-809, AMQ-721, AMP-947, AMQ-828, AMP-845, AMP-906, AMQ-720, AMP-815, AMP-848 y AMY-787), fueron utilizadas para el transporte de concentrado de mineral en los 26, 27, 29 y 30 de abril; del 17 al 26 de mayo; y del 03 al 13 de junio de 2019.

Imagen N° 5: Contrastación del universo de unidades y los días de movilización



Fuente: Anexo N° 1 del Memorando N° 00147-2023-OEFA/DSEM.³⁴

41. Bajo lo expuesto, la DSEM concluyó que Las Bambas no cuenta con un sistema de rastreo satelital GPS, a fin de monitorear el desempeño de cada una de las

³³ La unidad con placa AMP-883, no fue utilizada para el transporte de mineral durante el periodo del 24 de abril al 13 de junio de 2019.

³⁴ Mediante Memorandos Nros. 00307-2022-OEFA/DFAI-SFEM del 17 de noviembre de 2022 y 0007-2023-OEFA/DFAI-SFEM del 09 de enero de 2023, la SFEM solicitó información adicional a la DSEM respecto al análisis del contraste entre el universo de unidades de las empresas de transporte de concentrado y las constancias de servicio remitidas por la empresa Tracklog, siendo que, a través del Memorando N° 00147-2023-OEFA/DSEM del 24 de enero de 2023, la DSEM respondió al requerimiento de información, detallando el contraste entre el universo de unidades de las empresas de transporte de concentrado y las constancias de servicio remitidas por Tracklog, permitiendo corroborar los camiones de la empresa Service Wari S.A.C. sin el sistema GPS.

unidades involucradas en la logística de concentrados, en los once (11) camiones que estuvieron operativos durante los días 26, 27, 29 y 30 de abril; del 17 al 26 de mayo; y, del 03 al 13 de junio de 2019; los cuales se identifican con las placas ANV-760, ANV-809, AMQ-721, AMP-947, AMQ-828, AMP-845, AMP-906, AMQ-720, AMP-815, AMP-848 y AMY-787; por lo tanto, incumplió con lo dispuesto en la Tercera MEIA Las Bambas.

42. Sobre esa base, a través de la Resolución Subdirectoral, la SFEM imputó a Las Bambas el no implementar el sistema de rastreo satelital GPS en las unidades destinadas al transporte de concentrado de la UF Las Bambas.
43. Posteriormente, mediante la Resolución Directoral I y II, la DFAI declaró y ratificó la responsabilidad administrativa de Las Bambas por no implementar el sistema de rastreo satelital GPS en las unidades destinadas al transporte de concentrado de la UF Las Bambas, en **cinco (05)**³⁵ de los once (11) camiones, los cuales se identifican con las placas ANV-760, AMQ-721, AMP-906, AMP-815 y AMP-848, durante su operatividad de los meses de abril, mayo y junio de 2019.

D. Argumentos expuestos por el administrado en su recurso de apelación

D.1 Respecto a la errónea interpretación del compromiso ambiental

44. Las Bambas indica que en la Tercera MEIA se señala expresamente que la medida de manejo ambiental para el uso de la infraestructura de transporte público aplicable durante el traslado de concentrado es “el monitoreo del desempeño de cada una de las unidades (...) cuya función es transportar el concentrado desde Las Bambas hasta la estación Pilonés”; lo que significaría que el compromiso exigible a la empresa, es la de monitorear o supervisar tal desempeño.
45. Bajo dicho entendido, el administrado alega que es erróneo lo asumido por la DFAI, ya que la Tercera MEIA no establece que Las Bambas debe implementar el sistema GPS en las unidades de transporte de concentrado, sino que únicamente es responsable de realizar el monitoreo de la información (ubicación, velocidad, detenciones, entre otros) generada por dicha tecnología en el centro de control como medio para gestionar la seguridad de la actividad de transporte fuera de la unidad minera.
46. Además, el recurrente argumenta que la contratación de la tecnología GPS es responsabilidad de las empresas contratistas, ello porque tienen la obligación legal de implementar el sistema de rastreo satelital en virtud de las normas del sector transportes, conforme lo establecido en el artículo 21 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y el capítulo VIII de la Directiva N° 001-2014-MTC/15.
47. Por dichas razones, Las Bambas alega que la Primera Instancia ha realizado una interpretación errada y sesgada del contenido de la Tercera MEIA, vulnerando con

³⁵ De acuerdo al considerando 73 de la Resolución Directoral I, la DFAI analizó los medios probatorios presentados por Las Bambas, mediante los cuales acreditó que los vehículos de transporte con placa ANV-809, AMP-947, AMQ-828, AMP-845, AMQ-720, AMY-787 contaban con un sistema de rastreo GPS durante el período de imputación.

ello el principio de legalidad.

Análisis del TFA

48. Es pertinente recordar que la conducta infractora N° 1 consiste en que Las Bambas incumplió lo establecido en su IGA al no implementar el sistema de rastreo satelital GPS en las unidades destinadas al transporte de concentrado de la UF “Las Bambas”.
49. Sin embargo, el administrado aduce que no le es exigible la implementación del sistema GPS, dado que dicho compromiso no se desprende del tenor de la Tercera MEIA, y que, dicha obligación recaería, más bien, en las empresas contratistas encargadas del transporte de concentrado.

a) De la interpretación del IGA

50. Habida cuenta que la interpretación del IGA vigente es materia de cuestionamiento, esta Sala considera oportuno traer a colación que, la Tercera MEIA de Las Bambas incorpora como obligaciones ambientales fiscalizables una serie de medidas de manejo ambiental para el uso responsable de una infraestructura de transporte público durante el transporte de concentrado, tal como se muestra seguidamente:

Anexo 9-1

Análisis de la actividad de transporte de la ruta desde la U.M. Las Bambas hasta la estación de Pillones

(...)

6.0 MEDIDAS DE MANEJO AMBIENTAL

Las medidas de manejo ambiental que viene implementando de manera voluntaria Las Bambas para el uso responsable de una infraestructura de transporte público para el transporte de concentrado, se describen a continuación.

Las medidas de manejo ambiental están orientadas principalmente al control de las emisiones de polvo, así como al mejoramiento de vía, ya que, de acuerdo al análisis realizado en el presente documento, el principal impacto potencial ocurre sobre la calidad del aire, específicamente por el incremento de material particulado.

6.1 Medidas generales durante el traslado

Las Bambas durante el traslado de concentrado en la ruta de transporte, aplica las siguientes medidas:

(...)

› *Monitoreo del desempeño de cada una de las unidades involucradas en la logística, cuya función es transportar el concentrado desde Las Bambas hasta la estación Pillones. Este monitoreo se realiza a través de sistemas de rastreo satelital GPS y geo cercas de velocidad, suministrados por distintos proveedores a las empresas contratistas; y que el centro de control de Las Bambas se encarga de supervisar.*

(...)

6.2 Control de emisiones de polvo

(...)

6.3 Mejoramiento en la ruta de transporte de acceso público

(...)

6.4 Control de ruido

A continuación, se precisan las medidas que son adoptadas como mitigación por el ruido durante el transporte:

(...)

› Control de velocidad según la hoja de ruta, la cual varía entre 20 km/h cuando se transita por centros poblados a 70 km/h dependiendo del estado y las condiciones de la vía por donde se circula, camino afirmado y/o camino asfaltado. Asimismo, cabe decir, que cuando se realiza el transporte de concentrado, éste se realiza de forma agrupada formando un convoy, el cual es liderado por un vehículo que ocupa la posición delantera de cada uno y es responsable de mantener la velocidad establecida en la hoja de ruta para cada tramo, conforme lo señalado en el párrafo que antecede, minimizando así el ruido ambiental que se podría generar a lo largo de ruta de transporte.

(...)

De otro lado, respecto de las velocidades en la ruta de transporte se tienen los siguientes controles:

a) Tecnología de rastreo de velocidades

Por medio de la implementación de sistemas de rastreo satelital GPS y geo cercas de velocidad, suministrados por distintos proveedores a las empresas contratistas que se encargan de transporte de concentrado, en el centro de control de Las Bambas se recibe información que permite monitorear el desempeño de cada una de las unidades involucradas en la logística de concentrados y cuya función es transportar el concentrado desde Las Bambas hasta la estación donde se efectúa la transferencia de los contenedores cargados con concentrado de cobre del camión a la estación de transferencia en Pillones. La información que se controla en el centro de control es la siguiente:

Ubicación, Velocidades, Detenciones autorizadas, Detenciones no autorizadas, información de los vehículos y los conductores, con la información indicada anteriormente, se generan los siguientes reportes.

- › Resumen de excesos de velocidad por empresas.
- › Resumen de observaciones a vehículos.
- › Resumen de observaciones a conductores.
- › Resumen de vehículos detenidos en ruta.
- › Resumen de vehículos homologados.

Con toda esta información se permite, gestionar y controlar la seguridad de las operaciones de transporte de concentrado. En la siguiente Figura, se puede ver la determinación del tipo de falta por excesos de velocidad en función a las velocidades máximas determinadas ya sea para unidades cargadas o unidades vacías.

(...)

Donde se puede observar, que la velocidad máxima en centros poblados sin excepción: 20 km/h y la velocidad máxima para escoltas y patrullas es de 10 km/h más que lo indicado en la tabla anterior.

(...)

(Subrayado agregado)

51. Teniendo en cuenta lo anterior, y de la revisión integral del Rubro 6.0 del Anexo 9 de la Tercera MEIA, este Colegiado advierte que:

- (i) Entre las **medidas generales** que deben ser aplicadas durante el traslado de concentrado se encuentra el “monitoreo del desempeño de cada una de las unidades involucradas en la logística, cuya función es transportar el

concentrado desde Las Bambas hasta la estación Pillones”.

- (ii) Asimismo, en la Tercera MEIA de Las Bambas se describe —de forma expresa— cuáles son las **medidas de manejo ambiental específicas y aplicables, entre otras, para el control de ruido** durante la operatividad de las unidades en la ruta de transporte.
- (iii) En ese orden, **el control de ruido** durante el transporte de concentrado contempla acciones de mitigación de ruido (*medidas de mitigación*) y, controles (*medidas de control*) respecto a las velocidades en la ruta de transporte.
- (iv) Entonces, de acuerdo al IGA, una de las medidas de mitigación de control de ruido es el “control de velocidad según la hoja de ruta”; **mientras que, una de las “medidas de control de velocidades” es la implementación de Tecnología de rastreo de velocidades, la cual consiste en que el administrado implemente y opere un sistema de monitoreo satelital GPS y geo cercas de velocidad, con la finalidad de contar con información (ubicación, velocidades, detenciones, entre otros) para realizar el monitoreo del desempeño de cada una de las unidades involucradas en la logística de concentrados; que, además, permitirá gestionar y controlar la seguridad de las operaciones durante el transporte de concentrado.**

52. Así las cosas, y bajo una interpretación sistemática del IGA, esta Sala concluye que, “*la implementación de sistemas de rastreo satelital GPS y geo cercas de velocidad*” **constituye un compromiso ambiental fiscalizable contenido en la Tercera MEIA**, la cual, a su vez, forma parte del universo de instrumentos de gestión ambiental que rigen las obligaciones ambientales en la UF Las Bambas; por lo tanto, estando frente a un compromiso ambiental asumido por Las Bambas, su cumplimiento le es plenamente exigible.

b) Del caso en concreto

53. Determinado lo precedente, esta Sala considera pertinente señalar que, si bien Las Bambas ofrece una interpretación de los alcances de su compromiso ambiental (afirmando que no le es exigible la implementación del sistema de rastreo GPS porque no se encuentra establecido en su IGA), lo cierto es que la implementación de tecnología de rastreo GPS es un compromiso que se encuentra expresamente determinado en la Tercera MEIA de Las Bambas, y se ubica dentro de las medidas de manejo ambiental que constituyen obligaciones ambientales fiscalizables, tal como la autoridad certificadora lo evaluó en su oportunidad:

Imagen N° 6: Extracto del Informe de Evaluación de la Tercera MEIA realizada por la autoridad certificadora

Medidas de manejo ambiental

El Titular ha declarado que viene implementando una serie de medidas de manejo ambiental para el uso de la infraestructura de transporte público para el transporte de concentrado; sin embargo, estas medidas no han sido especificadas en ningún instrumento de gestión ambiental, por lo que no ha sido posible su seguimiento y fiscalización. Si bien estas medidas no forman parte de la Estrategia de Manejo ambiental descrita en las secciones anteriores su mención en la Tercera MEIA-d Las Bambas los define como compromisos ambientales fiscalizables, a partir de ahora, por la autoridad competente, OEFA.

Fuente: Resolución Directoral N° 016-2018-SENACE-PE/DEAR.

54. Es oportuno mencionar que, de conformidad con lo señalado en previos pronunciamientos³⁶ del TFA, debe entenderse **que los compromisos asumidos en los IGA son de obligatorio cumplimiento; razón por la cual deben ser implementados en el lugar, tiempo y modo en que fueron aprobados por la autoridad de certificación ambiental.** Ello es así, toda vez que se encuentran orientados a prevenir o revertir en forma progresiva, según sea el caso, la generación y el impacto negativo al ambiente que puedan ocasionar las actividades productivas.
55. En esa línea, el hecho de que el compromiso ambiental haya descrito que el sistema GPS es “suministrado por distintos proveedores a las empresas contratistas que se encargan de transporte de concentrado” no traslada la responsabilidad hacia sujetos distintos al administrado (empresas contratistas sujetas a contratos privados con Las Bambas para brindar el servicio de transporte de concentrado); máxime si es el titular minero quien se encuentra obligado a ejecutar todas las medidas dispuestas en el estudio ambiental correspondiente³⁷.

³⁶ Al respecto, se pueden citar las Resoluciones Nros. 189-2022-OEFA/TFA-SE del 10 de mayo de 2022, 232-2022-OEFA/TFA-SE del 07 de junio de 2022, 504-2022-OEFA/TFA-SE del 22 de noviembre de 2022, 125-2023-OEFA/TFA-SE del 14 de marzo de 2022, 201-2023-OEFA/TFA-SE del 27 de abril de 2023 y Resolución N° 236-2023-OEFA/TFA-SE del 23 de mayo de 2023, entre otras.

³⁷ **Reglamento de Protección y Gestión Ambiental para las Actividades de Explotación, Beneficio, Labor General, Transporte y Almacenamiento Minero (RPGAAM)**, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2014-EM, publicado en el diario oficial *El Peruano* el 12 de noviembre de 2014.

Artículo 18.- De las obligaciones generales para el desarrollo de toda actividad minera

Todo titular de actividad minera está obligado a:

- a) Cumplir la legislación ambiental aplicable a sus operaciones, las obligaciones derivadas de los estudios ambientales, licencias, autorizaciones y permisos aprobados por las autoridades competentes, así como todo compromiso asumido ante ellas, conforme a ley, y en los plazos y términos establecidos.

Imagen N° 7: Compromiso ambiental

a) Tecnología de rastreo de velocidades

Por medio de la implementación de sistemas de rastreo satelital GPS y geo cercas de velocidad, suministrados por distintos proveedores a las empresas contratistas que se encargan de transporte de concentrado, en el centro de control de Las Bambas se recibe información que permite monitorear el desempeño de cada una de las unidades involucradas en la logística de concentrados y cuya función es transportar el concentrado desde Las Bambas hasta la estación donde se efectúa la transferencia de los contenedores cargados con concentrado de cobre del camión a la estación de transferencia en Pillones. La información que se controla en el centro de control es la siguiente:

Fuente: Anexo 9 de la Tercera MEIA Las Bambas.

56. Para mayor abundamiento, aunque el transporte de minerales es realizado por empresas contratistas (en la UF Las Bambas), el titular minero es responsable directo por los impactos (ambientales) causados por los transportistas³⁸. También es pertinente señalar que la sola suscripción de un contrato entre privados para transferir responsabilidades ambientales no determina que esta transferencia surta efectos de cara al supervisor y fiscalizador ambiental, toda vez que dichos contratos, al tener una naturaleza privada, solo vinculan a las partes que lo suscriben³⁹.
57. Por otro lado, es importante precisar que las supervisiones ambientales que sustentan el presente PAS se realizaron a fin de verificar las obligaciones ambientales fiscalizables de Las Bambas cuya fuente de obligación emana de los instrumentos de gestión ambiental que rigen la actividad minera del administrado (en específico de las medidas de manejo ambiental durante el traslado de concentrado) y no en el marco de obligaciones normativas del sector transporte

³⁸

RPGAAM.

Artículo 87.- Del transporte terrestre de minerales y/o concentrados

87.3 Cuando el titular del proyecto minero no cuente con unidades de transporte propias para el traslado de minerales y/o concentrados así como materiales peligrosos y deba contratar este servicio, los transportistas deberán contar con la licencia de transporte correspondiente acorde a la normatividad vigente. El titular de la actividad minera será el responsable directo por los impactos que se causen sin perjuicio de la responsabilidad administrativa, civil o penal de la empresa transportista

³⁹

Ver la Resolución N° 461-2018-OEFA/TFA-SMEPIM del 21 de diciembre de 2018 y Resolución N° 082-2023-OEFA/TFA-SE del 21 de febrero de 2023.

(Decreto Supremo N° 017-2009-MTC⁴⁰ y Directiva N° 001-2014-MTC/15⁴¹).

58. Por lo expuesto, corresponde desestimar lo alegado por el administrado en este extremo.

D.2 Sobre la presunta vulneración a los principios de debido procedimiento

59. Las Bambas afirma que las unidades ANV-760, AMQ-721, AMP-906, AMP-815 y AMP-848 sí cuentan con el sistema de rastreo satelital GPS, al respecto argumenta lo siguiente:

- (i) Respecto a la unidad de transporte ANV-760: Las Bambas señala que presentó la Constancia de Servicio emitida por Tracklog S.A.C. (en adelante, **Tracklog**) del 16 de febrero de 2023 y la Data Cruda del 20 al 22 de mayo de 2019 del equipo de GPS de la mencionada unidad. Sin embargo, Las Bambas alega que la DFAI ha desestimado el valor probatorio de los documentos mencionados para el día 21 de mayo de 2019, basándose en argumentos que carecen de un fundamento, vulnerando con ello los principios de debido procedimiento (De acuerdo al Cuadro N° 3 y 4 del recurso de apelación).
- (ii) Respecto a las unidades de transporte AMQ-721, AMP-906, AMP-815 y AMP-848: Las Bambas señala que demostró que la infracción imputada fue subsanada, ya que, se implementó el sistema GPS de manera voluntaria y mucho antes del inicio del presente PAS (específicamente el 01 de septiembre de 2019 conforme la Constancia de Servicio emitida por Tracklog), por lo que, en aplicación del literal f) del numeral 1 del artículo 257 del TUO de la LPAG, correspondía se le exima de responsabilidad administrativa. No obstante, la DFAI ha sostenido que dicha la infracción no es subsanable, lo cual carecería de legalidad (De acuerdo al Cuadro N° 5 del recurso de apelación).

60. Por lo expuesto, Las Bambas solicita que se revoque la responsabilidad

⁴⁰ **Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC**, publicado en el diario oficial *El Peruano* el 22 de abril de 2009.

Artículo 1 Objeto

El presente Reglamento tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley.

(...)

Artículo 21.- Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte de mercancías.

21.3. Los vehículos que se destinen al servicio de transporte terrestre de mercancías deben contar con un sistema de control y monitoreo inalámbrico, que transmita la información en forma permanente del vehículo a la autoridad competente materia de fiscalización [de transporte], con excepción de los vehículos que presten el servicio de transporte de dinero y valores, y aquellos vehículos menores de dos (02) toneladas métricas de capacidad de carga útil, que presten el servicio de transporte de mercancías en general.

(Agregado es nuestro)

⁴¹ **Directiva N° 001-2014-MTC/15 que establece las Características técnicas y funcionalidades mínimas del Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico para vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de mercancías**, aprobada mediante resolución directoral N° 1811-2014-MTC/15, publicada en el diario oficial *El Peruano* el 2 de mayo de 2014.

I. OBJETIVO

La presente Directiva tiene como objeto establecer las características técnicas y funcionalidades mínimas del sistema de control y monitoreo inalámbrico con el que deben contar los vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de mercancías en general.

administrativa por la conducta infractora N° 1 y se ordene el archivo definitivo de este extremo del PAS.

Análisis del TFA

61. Conforme a lo detectado durante las acciones de supervisión de 2019 y lo analizado en la Resolución Directoral I y II, Las Bambas no implementó el sistema de rastreo satelital GPS en cinco (05) camiones (placas ANV-760, AMQ-721, AMP-906, AMP-815 y AMP-848) durante los meses de abril, mayo y junio de 2019, tal como se detalla a continuación:

Cuadro N° 4: Unidades de transporte que transitaron sin contar con sistema GPS implementado

Placa de Camiones	ANV-760	AMQ-721	AMP-906	AMP-815	AMP-848
Días materia de incumplimiento	-26, 27, 29 y 30 de abril de 2019. - 17, 18, 21 y 22 de mayo de 2019.	-03, 05, 06, 08, 09, 11 y 12 de junio de 2019.	-19, 20, 24 y 25 de mayo de 2019. -03, 05, 06, 08, 09, 11 y 12 de junio de 2019.	-19 y 20 de mayo de 2019.	-19 y 20 de mayo de 2019. -03, 05, 06, 08, 09, 11 y 12 de junio de 2019.

Fuente: Informe de Supervisión.
Elaboración: TFA.

62. En esa línea, corresponde a este Colegiado examinar lo alegado por el administrado en los Cuadros Nros. 3, 4 y 5 del recurso de apelación con el fin de determinar si, en efecto, los camiones contaban con el sistema GPS implementado en los días materia de incumplimiento.

(i) Respecto a la unidad de transporte con placa ANV-760

Cuadro N° 5: Cuestionamientos formulados por el administrados en su recurso de apelación- Cuadro N° 3 y 4 del recurso de apelación

Respecto a la constancia de Tracklog y la Data Cruda	
Alegatos del administrado	Análisis del TFA
<p>La Bambas señala que en los considerandos 68, 69, 98 y 112 de la Resolución Directoral I, la DFAI concluyó que la constancia de Tracklog no acredita el cumplimiento del compromiso ambiental, toda vez que habría sido emitido en el 2023.</p> <p>Sin embargo, el recurrente explica que, de ninguna manera, la constancia depende de su fecha de emisión, sino de la veracidad de lo declarado en su contenido, lo cual está corroborado con las demás pruebas presentadas; siendo que, ninguna disposición normativa resta valor probatorio a documentos que hayan sido emitidos con posterioridad al inicio del PAS (01 de febrero de 2023) o la ocurrencia de hechos (21 de mayo de 2019).</p> <p>De esa forma, el administrado alega que la constancia de servicio acredita expresamente</p>	<p>De la revisión de la Resolución Directoral I y II, esta Sala advierte que, contrariamente a lo argumentado por el administrado, la Primera Instancia <u>sí valoró</u> la "Constancia de servicio por el Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico" emitida por Tracklog el 16 de febrero de 2023 (presentada mediante el <u>Anexo 1 del escrito de descargos al IFI</u>).</p> <p>En esa línea, la DFAI indicó expresamente, que dicho medio probatorio acreditaba la adquisición del servicio de equipos GPS; sin embargo, era necesario acreditar —con información complementaria— la funcionalidad de dicho sistema con miras a verificar el cumplimiento de la obligación ambiental fiscalizable y su finalidad (implementación del sistema GPS con el fin de obtener información -ubicación, velocidades, detenciones, entre otros- del camión que</p>

<p>que la unidad ANV760 estuvo equipada con dicho sistema del 01 de abril al 31 de diciembre de 2019; además que sería ilógico adquirir dicho sistema sin implementarlo.</p> <p>Asimismo, el apelante sostiene que, la DFAI no ha explicado las razones por las que la constancia no demuestra la implementación del sistema de rastreo satelital GPS, ni qué es lo que desvirtúa su valor probatorio.</p> <p>Por otro lado, el recurrente señala que su obligación es probar la implementación del sistema, pero no su funcionamiento.</p> <p>Bajo dichas premisas, Las Bambas indica que se ha vulnerado el principio de licitud, presunción de veracidad, razonabilidad y debido procedimiento, al no valorar los medios probatorios emitidos de forma posterior al inicio del PAS y/o por haber sido confeccionados.</p>	<p>transita efectivamente por la ruta de transporte).</p> <p>De ahí que, inclusive la DFAI analizó el <u>Anexo 2 del Escrito de descargos al IFI</u>, que contenía la Data cruda generada por los equipos GPS, es así que, quedó acreditado que durante los días 26, 27, 29 y 30 de abril de 2019; y 17, 18 y 22 de mayo de 2019, la unidad ANV-760 tenía implementado el sistema de rastreo satelital; empero, al no existir información sobre la efectiva implementación de dicho sistema en el día <u>21 de mayo de 2019; se mantuvo la imputación en dicho extremo.</u></p> <p>Ahora bien, es menester mencionar que la presunción de licitud se rompe cuando existe evidencia en contrario, como sucede en el presente PAS, pues si bien el administrado afirma que el 21 de mayo de 2019 la unidad ANV760 tenía implementado el sistema GPS, en realidad, no ha presentado medio probatorio adicional que, al igual que el Anexo 2, corrobore la generación de data, es decir, su funcionamiento efectivo durante el tiempo que el camión transitó por la ruta de transporte. <u>Siendo que mediante las acciones de supervisión 2019 ha quedado fehacientemente acreditado que dicho camión transitó sin contar con dicho sistema implementado.</u></p> <p>En ese sentido, se evidencia que <u>la DFAI no ha discriminado ni restado valor probatorio al documento presentado por el administrado por el simple hecho de ser posterior al inicio del PAS</u>, sino que, en atención al incumplimiento <i>sub examine</i>, era necesario contar con mayores elementos de convicción para determinar la implementación del sistema GPS (puesta en funcionamiento) y concluir que el compromiso había sido satisfecho.</p> <p>Al respecto, el TFA en su oportunidad ha señalado que la implementación de un equipo no se agota con su instalación, sino que también comprende su puesta en funcionamiento (finalidad operativa) de acuerdo al compromiso ambiental fiscalizable⁴², por tanto, opuesto a lo señalado por La Bambas, no basta que el camión haya sido equipado, sino que dicho equipo posea funcionalidad conforme a lo establecido en su IGA, <u>lo cual no ha sido acreditado en el presente caso, en el extremo del día 21 de mayo de 2019.</u></p> <p>Así las cosas, no se evidencia vulneración a los principios que rigen el debido procedimiento, toda vez que, la Primera Instancia brindó las</p>
--	---

42

Ver considerando 36 de la Resolución N° 697-2024-OEFA/TFA-SE del 26 de setiembre de 2024.

	razones por las cuales los documentos presentados por el administrado no resultaron suficientes para acreditar el cumplimiento del compromiso ambiental.
Las Bambas afirma que la obligación regulada en el artículo 9 del Reglamento de Supervisión aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 006-2019-OEFA/CD ⁴³ , aplica a la documentación que, por mandato legal u otra fuente de obligación, el administrado debe contar; pero en el presente caso, no existe alguna norma que estipule que la empresa deba contar con una determinada documentación para demostrar el cumplimiento de sus compromisos ambientales referidos al transporte de concentrado, ni tampoco la Tercera MEIA señala cuál es la evidencia que se debe generar como parte del compromiso imputado como incumplido.	<p>Esta Sala debe resaltar que la obligación ambiental fiscalizable consiste en que el administrado “debe implementar el sistema de rastreo satelital GPS en las unidades destinadas al transporte de concentrado de la UF Las Bambas”, conforme a lo establecido en la Tercera MEIA de Las Bambas, por tanto, estamos frente un compromiso ambiental <u>cuya fuente proviene de un IGA.</u></p> <p>Cabe precisar que la Tercer MEIA Las Bambas fue aprobado el <u>05 de octubre de 2018</u>, por lo cual el compromiso mencionado es de obligatorio cumplimiento; razón por la cual deben ser implementado en el lugar, tiempo y modo en que fue aprobado por la autoridad de certificación ambiental.</p> <p>En ese contexto, aunque el IGA del administrado no establezca una formalidad para acreditar el cumplimiento de su obligación ambiental, ello no lo exime de su responsabilidad como titular minero de demostrar el efectivo cumplimiento de sus compromisos, más aún si, como conocedor de su actividad, está al tanto de que se encuentra sujeto a la supervisión y fiscalización de las autoridades componentes en la materia.</p> <p>Sin perjuicio de ello, en el marco de las supervisiones ambientales del OEFA, se contempla que los administrados deben mantener en custodia toda la información vinculada al cumplimiento de sus obligaciones fiscalizables (por ejemplo, la obligación materia del presente PAS) por un plazo de cinco (5) años contado a partir de su emisión, salvo que la conserve por un período mayor, debiendo entregarla al supervisor cuando este lo requiera.</p> <p>Por lo expuesto, se desestima lo alegado por el administrado.</p>
Respecto a la Data Cruda del día 21 de mayo de 2019 de la unidad ANV-760, el recurrente argumenta que, en dicha fecha no se generó data, porque el día 20 apagó motor en Challhuahuacho, el día 21 de mayo de 2019, la	Es pertinente reiterar que mediante las acciones de supervisión 2019 ha quedado fehacientemente acreditado que el camión de placa ANV-760 transitó sin contar con el sistema satelital GPS implementado; y

43

Reglamento de Supervisión del OEFA, publicado en el diario oficial *El peruano* el 17 de febrero de 2019.

Artículo 9.- Información para las acciones de supervisión

El administrado debe mantener en custodia toda la información vinculada al cumplimiento de sus obligaciones fiscalizables por un plazo de cinco (5) años contado a partir de su emisión, salvo que la conserve por un período mayor, debiendo entregarla al supervisor cuando este lo requiera.

La información que por disposición legal o que razonablemente deba mantener en las instalaciones y lugares sujetos a supervisión por el período antes señalado debe ser entregada al supervisor cuando este lo requiera. Excepcionalmente, en caso de no contar con la información requerida, la Autoridad de Supervisión le otorga un plazo para su remisión.

<p>unidad se quedó en mina (no realizó movimiento alguno y no generó data) y volvió a encender el día 22. No obstante, añade que, este hecho no implicaría que el día 21 de mayo de 2019, la mencionada unidad no haya contado con el sistema GPS.</p> <p>Por otro lado, Las Bambas indica que, en el supuesto que unidad ANV-760 sí haya tenido movimiento el día 21 de mayo de 2019, conforme se señala en los numerales 40, 41 y 44 de la resolución impugnada, este hecho no es trascendente para la presente imputación, toda vez, que el compromiso sujeto a verificación, es la no implementación del sistema de rastreo satelital GPS y no el movimiento o no de los vehículos.</p>	<p>contrariamente a lo señalado por el administrado, dicho hecho resulta trascendente, en virtud a que, de acuerdo a la Tercera MEIA de Las Bambas, <u>los camiones que transiten por la ruta minera deben contar con tecnología de rastreo de velocidades (Sistema GPS) que forma parte de las medidas de control respecto de las velocidades en la ruta de transporte.</u></p> <p>Además, más allá de sus afirmaciones, Las Bambas no ha presentado documentos que desvirtúen que el día 21 de mayo de 2019, dicha unidad estuvo operativa. Asimismo, y de acuerdo a los considerandos <i>ut supra</i>, el administrado tampoco ha acreditado que ha implementado el sistema GPS en el día mencionado.</p>
---	--

Elaboración: TFA.

63. En razón a lo analizado en el cuadro precedente, corresponde desestimar lo alegado por el administrado en el extremo referido a la unidad ANV760.
- (ii) **Respecto a las unidades de transporte con placas AMQ-721, AMP-906, AMP-815 y AMP-848**
64. En la medida que el administrado, afirma que la conducta infractora es de naturaleza permanente, este Colegiado debe realizar las siguientes precisiones:
- (i) La implementación de tecnología de rastreo GPS es un compromiso que se encuentra expresamente determinado en la Tercera MEIA de Las Bambas, y se ubica dentro de las medidas de manejo ambiental para el uso responsable de una infraestructura de transporte público durante el transporte de concentrado.
 - (ii) Asimismo, la finalidad de la obligación ambiental fiscalizable es contar con información (ubicación, velocidades, detenciones, entre otros) para realizar el monitoreo del desempeño de cada una de las unidades involucradas en la logística de concentrados; que, además, permitirá gestionar y controlar la seguridad de las operaciones durante el transporte de concentrado.
 - (iii) De ello se desprende que, siempre que el vehículo recorra la ruta de transporte (en un momento determinado) para trasladar el concentrado de mineral deberá tener implementado el sistema de rastreo GPS para generar información respecto a las velocidades; **empero de transitar sin contar con dicho sistema estaría incumpliendo el compromiso ambiental en ese periodo, es decir, la infracción se configura en un momento determinado, con la acción de movilizarse dentro de la ruta de transporte (que comprende desde la UF Las Bambas hasta la estación Pillones o viceversa) sin contar con un sistema GPS operativo.**
65. Delimitado lo anterior, corresponde examinar lo alegado por el administrado en el Cuadro N° 5 de su recurso de apelación, respecto a la acreditación de la

subsanción voluntaria en este extremo de la imputación:

Cuadro N° 6: Cuestionamientos formulados por el administrados en su recurso de apelación- Cuadro N° 5 del recurso de apelación

Respecto a la subsanción de la conducta infractora	
Alegatos del administrado	Análisis del TFA
<p>La Bambas alega que la falta de implementación constituye una situación antijurídica que se prolonga en el tiempo, es decir, continúa en el tiempo hasta que se corrige; por tanto, el compromiso ambiental tiene naturaleza permanente, en consecuencia, puede rectificarse en cualquier momento.</p> <p>Es así, que el recurrente afirma que con la Constancia de Servicio de Tracklog del 16 de febrero de 2023 se da cuenta de la instalación del sistema GPS en las unidades AMQ-721, AMP-906, AMP-815 y AMP-848 el 01 de octubre de 2019. Por lo tanto, está plenamente acreditado que se subsanó voluntariamente la conducta respecto a las mencionadas unidades con anterioridad al inicio del presente PAS (01 de febrero de 2023).</p>	<p>Es pertinente mencionar que la Autoridad Supervisora verificó que en los días detallados en el Cuadro N° 4, las unidades de transporte AMQ-721, AMP-906, AMP-815 y AMP-848 habían transitado por la ruta de transporte sin tener implementado el sistema de rastreo GPS, por tanto, <u>en dichos periodos ha quedado acreditado la configuración de la infracción.</u></p> <p>Así las cosas, y contrario a lo señalado por el administrado, el hecho imputado no puede rectificarse en cualquier momento, puesto que estamos frente al incumplimiento de una obligación ambiental fiscalizable cuya frecuencia es diaria, establecida con la finalidad de realizar un control de impactos en la calidad de aire (específicamente, con el control de ruido y velocidades), por lo que, los efectos y/o impactos que se hayan podido generar en los días en que el administrado incumplió su obligación ambiental no pueden ser subsanados con el cumplimiento en días posteriores, ya que si bien pueden rendir cuenta de un cumplimiento de la obligación, ello corresponderá a otro periodo.</p> <p>Por otro lado, conforme a previos pronunciamientos del TFA⁴⁴, para evaluar la configuración de la eximente de responsabilidad por subsanción voluntaria, es importante analizar el carácter subsanable del incumplimiento detectado; siendo que en el presente caso la conducta infractora materia de análisis <u>no puede ser objeto de subsanción, toda vez que cualquier acción posterior no podría revertir dicho resultado.</u></p>

Elaboración: TFA.

66. En consecuencia, y en concordancia con lo analizado por la Primera Instancia, no se ha configurado el supuesto eximente de responsabilidad descrito en el literal f) del numeral 1 del artículo 257 del TUO de la LPAG; por lo que, corresponde desestimar los argumentos presentados en este extremo.
67. Por lo expuesto, corresponde confirmar la responsabilidad administrativa de Las Bambas por la comisión de la conducta infractora N° 1 descrita en el Cuadro N° 1 de la presente resolución.

V.2 Determinar si correspondía declarar la responsabilidad administrativa de

⁴⁴ Ver las Resoluciones Nros. 069-2023-OEFA/TFA-SE del 14 de febrero de 2023, 030-2020-OEFA/TFA-SE del 29 de enero de 2020, 361-2019-OEFA/TFA-SMEPIM del 31 de julio de 2019, 107-2018-OEFA/TFA-SMEPIM del 04 de mayo de 2018, 081-2018-OEFA/TFA-SEPIM del 05 de abril de 2018, 063-2018-OEFA/TFA-SMEPIM del 15 de marzo del 2018, entre otras.

Las Bambas por la comisión de la conducta infractora N° 3

A. Del compromiso ambiental establecido en el Instrumento de Gestión Ambiental de Las Bambas

68. En el capítulo 6 del Anexo 9 de la Tercera MEIA, Las Bambas estableció medidas de manejo ambiental para el uso responsable de la infraestructura de transporte público para el transporte de concentrado de cobre desde la UF Las Bambas hasta la estación Pillones; que están orientadas principalmente al control de las emisiones de polvo, el mejoramiento de vía, entre otros.
69. Bajo ese contexto, la DFAI señaló que, como parte de las medidas de manejo ambiental durante el traslado del concentrado, Las Bambas asumió el compromiso de contar con un sistema de video cámaras ubicadas en el interior de las cabinas de los camiones, las cuales registran en video el comportamiento y las acciones que efectúa el conductor a lo largo del todo el recorrido para trasladar el concentrado, conforme se detalla a continuación:

Cuadro N° 7: Compromiso asumido en la Tercera MEIA Las Bambas

Tercera MEIA Las Bambas	
(...)	
6.0	Medidas de manejo ambiental
(...)	
6.4	Control de ruido
(...)	
	<i>De otro lado, respecto de las velocidades en la ruta de transporte se tienen los siguientes controles:</i>
	<i>b) Monitoreo del comportamiento del conductor de transporte de concentrados</i>
	<i><u>En la actualidad se cuenta con un sistema de video cámaras ubicadas en el interior de las cabinas de los camiones, las cuales registran en video el comportamiento las acciones que efectúa el conductor a lo largo de todo el recorrido</u></i> , los supervisores del equipo de logística se encargan de monitorear aleatoriamente los videos y de la visualización de los mismos, con la finalidad de detectar comportamientos inadecuados que pueden afectar la seguridad de la operación de transporte, los resultados de la visualización, son reportados diariamente a las empresas transportistas a fin de que se tomen las acciones correctivas correspondientes y las sanciones respectivas de ser el caso. (...)
	<i>(Énfasis es nuestro)</i>

Fuente: Anexo 9 de la Tercera MEIA Las Bambas.

70. Así, la DFAI consideró que, en concordancia con su IGA vigente, durante el transporte de concentrado, Las Bambas deberá tener implementado un sistema de video cámaras ubicadas en el interior de las cabinas de los camiones.

B. De lo detectado durante las acciones de supervisión ambiental

71. Durante la Supervisión abril 2019-II, la DSEM observó los vehículos de transporte de concentrado de la UF Las Bambas y advirtió dos (2) tipos de estos (portacontenedor y encapsulado) en el estacionamiento de camiones de concentrado denominado Plataforma Alfa.
72. Así, mediante la Carta N° 982-2019-OEFA/DSEM⁴⁵, la Autoridad Supervisora solicitó a Las Bambas información relacionada al sistema de video cámaras

⁴⁵ Notificada el 01 de agosto de 2019.

instaladas en las cabinas de los camiones de transporte de concentrado.

73. Mediante el Escrito LBA-464/2019 del 09 de agosto de 2019⁴⁶, Las Bambas remitió las listas de las placas de unidades con fotografías fechadas en donde se apreciaba video-cámaras instaladas al interior de las cabinas.
74. En esa línea, con la finalidad de verificar a las unidades que cuentan con video cámara al interior de los vehículos de transporte de concentrado, la DSEM comparó la información de las unidades remitidas por Las Bambas con el universo de unidades de las empresas de transporte de concentrado, cuyo análisis se detalla a continuación:
- (i) Ocho (08) unidades –que figuran en el universo de unidades– de la empresa Transportes y Comercio Sol del Pacífico E.I.R.L. (en adelante, **Sol del Pacífico**), no acreditan un sistema de videocámaras.

Imagen N° 8: Placas de las 8 unidades de transporte

AKZ-938	ALA-714	ALA-723	ALA-736
ALA-737	ALA-794	AMM-711	AMM-792

Fuente: Pág. 35 del Informe de Supervisión.

- (ii) Catorce (14) unidades –que figuran en el universo de unidades– de la empresa Wari Service S.A.C. (en adelante, **Wari Service**), no acreditan un sistema de videocámaras.

Imagen N° 9: Placas de las 14 unidades de transporte

ANV-760	AMQ-721	AMQ-828	AMP-906	AMP-815	AMP-848	ANW-719
ANV-809	AMP-947	AMP-845	AMQ-720	AMP-883	AMY-787	ANW-724

Fuente: Pág. 35 del Informe de Supervisión.

75. Adicionalmente a ello, la DSEM procedió a verificar si las aludidas unidades habían realizado actividades de transporte de concentrado en la ruta de transporte, por lo que:
- (i) De la revisión del escrito LBA-275/2019 del 03 de junio de 2019⁴⁷, mediante el cual Las Bambas remitió el “Registro de entrada y salida de los camiones que transportan concentrado” y del Escrito LBA-240/2019 del 08 de mayo de 2019⁴⁸ remitido por Las Bambas, que contiene el “Registro de salida de camiones cargados con mineral por día”, la DSEM identificó que las unidades de las empresas Wari Service y Sol del Pacífico, citadas precedentemente, fueron utilizadas para el transporte de concentrado de cobre, según el siguiente detalle:

⁴⁶ Escrito con Registro N° 2019-E01-078193.

⁴⁷ Escrito con Registro N° 2019-E01-055767.

⁴⁸ Escrito con Registro N° 2019-E01-048878.

Imagen N° 10: Unidades de transporte identificadas-I

LLEGADA	24-Abr	25-Abr	27-Abr	28-Abr	30-Abr	17-May	
Placas vehiculares	AKZ-938 ALA-723 ALA-737 AMM-711 AMM-792	ALA-714	AKZ-938 ALA-723 ALA-737 ALA-794 AMM-711 ANV-760 ANV-809	ALA-736	AKZ-938 ALA-737 ALA-794 AMM-711 ANV-760 ANV-809	ALA-723 ALA-736	
LLEGADA	18-May	19-May	20-May	23-May	24-May		
Placas vehiculares	ALA-737 ALA-794 AMM-792	AKZ-938 AMM-711 AMM-792	ALA-723 ALA-736	ALA-737 AMM-711	AKZ-938 ALA-737 ALA-794 AMM-711	AKZ-938 ALA-737 ALA-794 AMM-711	
PARTIDA	24-Abr	25-Abr	26-Abr	28-Abr	29-Abr	01-May	18-May
Placas vehiculares	ANV-760 ANV-809	AKZ-938 ALA-723 ALA-736 ALA-737 AMM-711 AMM-792	ALA-714	AKZ-938 ALA-723 ALA-737 ALA-794 AMM-711	ALA-736	AKZ-938 ALA-737 ALA-794 AMM-711	ALA-723 ALA-736
PARTIDA	19-May	20-May	22-May	24-May	25-May	26-May	
Placas vehiculares	ALA-737 ALA-794	AKZ-938 AMM-711 AMM-792 AMP-815	ALA-723 ALA-736	ALA-737 AMM-711	AKZ-938 ALA-794 AMM-792	ALA-736	

Fuente: Pág. 35 del Informe de Supervisión.

- (ii) Asimismo, de la revisión de los “Registros de ingreso y salida de mina” adjuntas al Acta de Supervisión de Conteo N° 1 y al Acta de Supervisión de Conteo N° 2, la DSEM verificó que las unidades identificadas de las empresas Wari Service y Sol del Pacífico también fueron utilizadas para el transporte de concentrado de cobre, en los siguientes días:

Imagen N° 11: Unidades de transporte identificadas-II

LLEGADA	03-Jun	04-Jun	05-Jun	06-Jun	07-Jun	08-Jun
Placas vehiculares	AKZ-938 ALA-736 AMM-711 AMM-792 AMQ-720	ALA-737	AKZ-938 AMQ-721 AMQ-828 AMP-845 AMP-906 AMP-848	AMM-792 ANV-809 AMQ-720	ALA-794 ALA-723 AMM-711 ALA-736	AMQ-721 AMQ-828 AMP-845 AMP-906 AMP-848
LLEGADA	09-Jun	10-Jun	11-Jun	12-Jun	13-Jun	
Placas vehiculares	AKZ-938 ALA-737 AMM-792 ANV-809 AMQ-720	ALA-723 ALA-736	ALA-794 AMQ-721 AMP-947 AMQ-828 AMP-845 AMP-906 AMP-848 AMY-787 ANW-724	ALA-737 AMM-792 ANV-809 AMQ-720 ANW-719	AMM-711 ALA-736	
PARTIDA	03-Jun	04-Jun	05-Jun	06-Jun	07-Jun	08-Jun
Placas vehiculares	AMQ-828 AMP-845 AMQ-721 ANV-809 AMP-845	ALA-794 ALA-723 AMM-711 ALA-736 AMM-792 AMQ-720	ALA-737	AKZ-938 AMQ-721 AMQ-828 AMP-845 AMP-906 AMP-848	AMM-792 ANV-809 AMQ-720	ALA-794 ALA-723 AMM-711 ALA-736
PARTIDA	09-Jun	10-Jun	11-Jun	12-Jun	13-Jun	
Placas vehiculares	AMQ-721 AMQ-828 AMP-845 AMP-906 AMP-848	AKZ-938 ALA-737 AMM-792 ANV-809 AMQ-720	ALA-723 ALA-736	ALA-794 AMQ-721 AMP-947 AMQ-828 AMP-845 AMP-906 AMP-848 AMY-787 ANW-724	ALA-737 AMM-792 ANV-809 AMQ-720 ANW-719	ALA-737 AMM-792 ANV-809 AMQ-720 ANW-719

Fuente: Pág. 36 del Informe de Supervisión.

76. De ese modo, la DSEM verificó que Las Bambas no acreditó la implementación del sistema de video cámaras en veintidós (22) unidades de las empresas Sol del

Pacífico y Wari, sin embargo, **veintiún (21)** de estas unidades⁴⁹ (de placas AKZ-938, ALA-737, ALA-714, ALA-794, ALA-723, AMM-711, ALA-736, AMM-792, ANV-760, ANV-809, AMQ-721, AMP-947, AMQ-828, AMP-845, AMP-906, AMQ-720, AMP-848, AMP-815, AMY-787, ANW-719 y ANW-724), fueron utilizadas para el transporte de concentrado de mineral entre los días 24 al 30 de abril; el 01 y del 17 al 26 de mayo; y, del 03 al 13 de junio de 2019, desde la UF Las Bambas hasta la estación Pillones y viceversa.

Imagen N° 12: Contratación del universo de unidades y los días de movilización

Fuente: Anexo N° 2 del Memorando N° 00147-2023-OEFA/DSEM.⁵⁰

77. Bajo lo expuesto, la DSEM concluyó que Las Bambas no cuenta con un sistema de video cámaras en veintiún (21) camiones que estuvieron operativos durante los días 24 al 30 de abril; el 01 y del 17 al 26 de mayo; y, del 03 al 13 de junio de 2019; los cuales se identifican con las placas AKZ-938, ALA-737, ALA-714, ALA-794, ALA-723, AMM-711, ALA-736, AMM-792, ANV-760, ANV-809, AMQ-721, AMP-947, AMQ-828, AMP-845, AMP-906, AMQ-720, AMP-848, AMP-815, AMY-787, ANW-719 y ANW-724, por lo tanto, incumplió con lo dispuesto en la Tercera MEIA Las Bambas 2018.
78. Sobre esa base, a través de la Resolución Subdirectoral, la Resolución Directoral I y II, la Primera Instancia imputó, declaró y ratificó la responsabilidad administrativa de Las Bambas por no implementar el sistema de video cámaras en el interior de las cabinas de los camiones destinados al transporte de concentrado, incumpliendo su incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental.

C. Argumentos expuestos por Las Bambas en su recurso de apelación

C.1 Respecto a la interpretación del compromiso ambiental

79. Las Bambas argumenta que en la Tercera MEIA se establece como compromiso ambiental el “monitoreo del comportamiento del conductor para alertar a las

⁴⁹ La unidad con placa AMP-883, no fue utilizada para el transporte de mineral durante el periodo del 24 de abril al 13 de junio de 2019.

⁵⁰ Mediante Memorandos Nros. 00307-2022-OEFA/DFAI-SFEM del 17 de noviembre de 2022 y 0007-2023-OEFA/DFAI-SFEM del 09 de enero de 2023, la SFEM solicitó información adicional a la DSEM respecto al análisis de la comparación de la información de las unidades remitidas por el administrado respecto al presente hecho con el universo de unidades de las empresas de transporte de concentrado, siendo que, a través del Memorando N° 00147-2023-OEFA/DSEM del 24 de enero de 2023, la DSEM respondió al requerimiento de información, detallando dicha comparación, permitiendo corroborar cuáles fueron los camiones de las empresas Sol del Pacífico. y Wari Service que no contaron con el sistema de video cámaras en el interior de cada una.

empresas contratistas y se adopten las acciones correctivas y sanciones correspondientes”, pero no que la empresa esté obligada a la adquisición o contratación del servicio de video cámara, como erróneamente lo asume la DFAI.

80. Asimismo, el recurrente señala que el sistema de video cámaras es contratado y suministrado por las empresas contratistas en su condición de operadoras y responsables de la actividad de transporte.
81. De esa forma, el administrado asevera que la Primera Instancia ha realizado una interpretación sesgada del contenido de la Tercera MEIA, vulnerando con ello el principio de legalidad.

Análisis del TFA

82. Es pertinente recordar que la conducta infractora N° 3 consiste en que Las Bambas incumplió lo establecido en su IGA al no implementar el sistema de video cámaras en el interior de las cabinas de los camiones destinados al transporte de concentrado.
83. Sin embargo, el administrado aduce que no le es exigible la implementación del sistema de video cámaras, dado que dicho compromiso no se desprende del tenor de la Tercera MEIA, y que, dicha obligación recaería, más bien, en las empresas contratistas encargadas del transporte de concentrado.
84. En ese sentido, y en concordancia con lo analizado en el acápite precedente, es menester traer a colación que la Tercera MEIA de Las Bambas incorpora como obligaciones ambientales fiscalizables una serie de **medidas de manejo ambiental** para el uso responsable de una infraestructura de transporte público durante el transporte de concentrado, tal como se detalla a continuación:

Anexo 9-1

Análisis de la actividad de transporte de la ruta desde la U.M. Las Bambas hasta la estación de Pillones

(...)

6.0 MEDIDAS DE MANEJO AMBIENTAL

Las medidas de manejo ambiental que viene implementando de manera voluntaria Las Bambas para el uso responsable de una infraestructura de transporte público para el transporte de concentrado, se describen a continuación.

Las medidas de manejo ambiental están orientadas principalmente al control de las emisiones de polvo, así como al mejoramiento de vía, ya que, de acuerdo al análisis realizado en el presente documento, el principal impacto potencial ocurre sobre la calidad del aire, específicamente por el incremento de material particulado.

6.1 Medidas generales durante el traslado

Las Bambas durante el traslado de concentrado en la ruta de transporte, aplica las siguientes medidas:

(...)

- › *Monitoreo del comportamiento del conductor mediante un sistema de video cámaras, ubicadas en el interior de las cabinas de los camiones,*

las cuales registran el comportamiento y las acciones que efectúa el conductor a lo largo de todo el recorrido.

(...)

6.2 Control de emisiones de polvo

(...)

6.3 Mejoramiento en la ruta de transporte de acceso público

(...)

6.4 Control de ruido

A continuación, se precisan las medidas que son adoptadas como mitigación por el ruido durante el transporte:

(...)

De otro lado, respecto de las velocidades en la ruta de transporte se tienen los siguientes controles:

a) Tecnología de rastreo de velocidades

(...)

b) Monitoreo del comportamiento del conductor de transporte de concentrados

En la actualidad se cuenta con un sistema de video cámaras ubicadas en el interior de las cabinas de los camiones, las cuales registran en video el comportamiento y las acciones que efectúa el conductor a lo largo de todo el recorrido, los supervisores del equipo de logística se encargan de monitorear aleatoriamente los videos y de la visualización de los mismos, con la finalidad de detectar comportamientos inadecuados que pueden afectar la seguridad de la operación de transporte, los resultados de la visualización, son reportados diariamente a las empresas transportistas a fin de que se tomen las acciones correctivas correspondientes y las sanciones respectivas de ser el caso.

En la actualidad, se viene trabajando en la implementación de un sistema de ayuda a la conducción de los camiones, básicamente se trata de un copiloto virtual, es una aplicación informática que se encuentra contenida en un Tablet satelital y en la cual se ha cargado las geo cercas de la hoja de ruta con las velocidades máximas autorizadas de la vía, la aplicación visualiza la velocidad máxima del tramo junto con la velocidad actual a la que se encuentra la unidad y por medio de un display con una voz audible va alertando al conductor de los cambios de velocidad y de los ingresos y salidas de todas las geo cercas que conforman el HHR.

c) Número de conductores por vehículo

(...)

(Subrayado agregado)

85. Teniendo en cuenta lo anterior, y de la revisión integral del Rubro 6.0 del Anexo 9 de la Tercera MEIA, este Colegiado advierte lo siguiente:

(i) Una de las **medidas generales de manejo ambiental** para el uso responsable de una infraestructura de transporte público durante el transporte de concentrado consiste en el “monitoreo del comportamiento del conductor mediante un sistema de video cámaras ubicadas en el interior de las cabinas de los camiones”.

(ii) Aunado a ello, en la Tercera MEIA de Las Bambas se determina —de forma

- expresa— cuáles son las **medidas de manejo ambiental específicas** y aplicables, entre otras, para el **control de ruido** durante la operatividad de las unidades en la ruta de transporte.
- (iii) En ese orden, el **control de ruido** durante el transporte de concentrado contempla acciones de mitigación de ruido (medidas de mitigación) y, controles (medidas de control) respecto a las velocidades en la ruta de transporte.
 - (iv) Es así que, una de las medidas de control respecto a las velocidades en la ruta de transporte es el **Monitoreo del comportamiento del conductor de transporte de concentrados**, en el cual se detalla que, en la actualidad (es decir, a partir del momento en que se tramitó y aprobó el IGA) Las Bambas cuenta con un sistema de videos cámaras ubicadas en el interior de las cabinas de los camiones, siendo que, este sistema permite registrar en video el comportamiento y las acciones que efectúa el conductor a lo largo de todo el recorrido.
 - (v) Entonces, se aprecia que la finalidad de contar con las video cámaras es monitorear y detectar comportamientos inadecuados (de los conductores) que pueden afectar la seguridad de la operación de transporte.
86. Así las cosas, se tiene que las unidades que transportan concentrado deben contar con video cámara al interior de sus cabinas, es más, en la Tercera MEIA se deja constancia que los camiones ya cuentan con cámaras, describiéndose la finalidad de las mismas.
87. Es oportuno mencionar que, de conformidad con lo señalado en previos pronunciamientos⁵¹ del TFA, debe entenderse **que los compromisos asumidos en los IGA son de obligatorio cumplimiento; razón por la cual deben ser implementados en el lugar, tiempo y modo en que fueron aprobados por la autoridad de certificación ambiental**. Ello es así, toda vez que se encuentran orientados a prevenir o revertir en forma progresiva, según sea el caso, la generación y el impacto negativo al ambiente que puedan ocasionar las actividades productivas.
88. En ese sentido, y bajo una interpretación sistemática del IGA, esta Sala concluye que **“la implementación de un sistema de video cámaras en el interior de las cabinas de los camiones destinados al transporte de concentrado” constituye un compromiso ambiental fiscalizable contenido en la Tercera MEIA**, por lo tanto, estando frente a un compromiso ambiental asumido por Las Bambas, su cumplimiento le es plenamente exigible.
89. Determinado lo precedente, esta Sala considera pertinente señalar que, si bien Las Bambas ofrece una interpretación de los alcances de su compromiso ambiental (afirmando que no le es exigible la implementación del sistema de video

⁵¹ Al respecto, se pueden citar las Resoluciones Nros. 189-2022-OEFA/TFA-SE del 10 de mayo de 2022, 232-2022-OEFA/TFA-SE del 07 de junio de 2022, 504-2022-OEFA/TFA-SE del 22 de noviembre de 2022, 125-2023-OEFA/TFA-SE del 14 de marzo de 2023, 201-2023-OEFA/TFA-SE del 27 de abril de 2023 y Resolución N° 236-2023-OEFA/TFA-SE del 23 de mayo de 2023, entre otras.

cámara porque no se encuentra establecido en su IGA), lo cierto es que la implementación de video cámaras en cabinas es un compromiso que se encuentra expresamente determinado en la Tercera MEIA de Las Bambas, y se ubica dentro de las medidas de manejo ambiental que constituyen obligaciones ambientales fiscalizables, tal como la autoridad certificadora lo evaluó en su oportunidad:

Imagen N° 13: Extracto del Informe de Evaluación de la Tercera MEIA realizada por la autoridad certificadora

Medidas de manejo ambiental

El Titular ha declarado que viene implementando una serie de medidas de manejo ambiental para el uso de la infraestructura de transporte público para el transporte de concentrado; sin embargo, estas medidas no han sido especificadas en ningún instrumento de gestión ambiental, por lo que no ha sido posible su seguimiento y fiscalización. Si bien estas medidas no forman parte de la Estrategia de Manejo ambiental descrita en las secciones anteriores su mención en la Tercera MEIA-d Las Bambas los define como compromisos ambientales fiscalizables, a partir de ahora, por la autoridad competente, OEFA.

Fuente: Resolución Directoral N° 016-2018-SENACE-PE/DEAR.

90. Por otro lado, lo afirmado por el administrado respecto a que el sistema de video cámaras es contratado y suministrado por las empresas contratistas (que brindan el servicio de transporte de concentrado), no desvirtúa su responsabilidad sobre el cumplimiento de las obligaciones ambientales a las cuales se encuentra sujeto; máxime si es el titular minero quien se encuentra obligado a ejecutar todas las medidas dispuestas en el estudio ambiental correspondiente⁵².
91. Por lo expuesto, corresponde desestimar lo alegado por Las Bambas en extremo.

C.2 Sobre la valoración de los medios probatorios

92. Las Bambas argumenta que a lo largo del presente PAS ha probado fehacientemente que las unidades observadas sí contaban con el correspondiente sistema de video cámaras, a través de diversos documentos que no han sido valorados por la DFAI, por ejemplo, los Informes Nros. SDP-ESPINAR, 001-2023 y 19-2019-WS/TI/SHLK que, además, están respaldados con otros medios probatorios como fotografías, constancias de mantenimiento y las declaraciones de las empresas transportistas que corroboran el cumplimiento del compromiso contenido en la Tercera MEIA.

Análisis del TFA

93. Es menester señalar que durante las acciones de supervisión 2019, la Autoridad Supervisora verificó que veintiún (21) de unidades de transporte (de placas AKZ-938, ALA-737, ALA-714, ALA-794, ALA-723, AMM-711, ALA-736, AMM-792, ANV-760, ANV-809, AMQ-721, AMP-947, AMQ-828, AMP-845, AMP-906, AMQ-720, AMP-848, AMP-815, AMY-787, ANW-719 y ANW-724) fueron utilizadas para el

⁵²

RPGAAM.

Artículo 18.- De las obligaciones generales para el desarrollo de toda actividad minera

Todo titular de actividad minera está obligado a:

- b) Cumplir la legislación ambiental aplicable a sus operaciones, las obligaciones derivadas de los estudios ambientales, licencias, autorizaciones y permisos aprobados por las autoridades competentes, así como todo compromiso asumido ante ellas, conforme a ley, y en los plazos y términos establecidos.

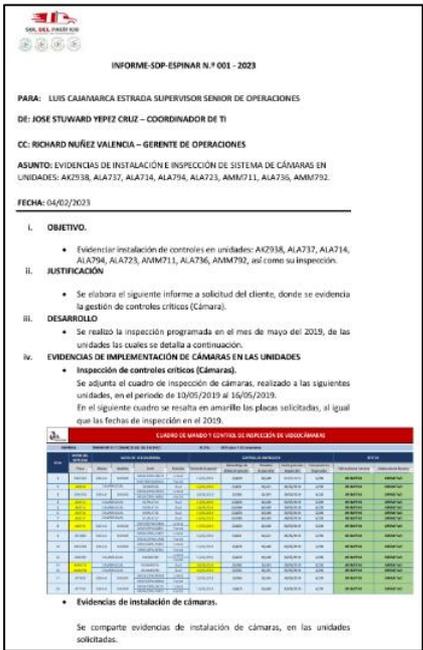
transporte de concentrado de mineral entre los días 24 al 30 de abril; el 01 y del 17 al 26 de mayo; y, del 03 al 13 de junio de 2019, desde la UF Las Bambas hasta la estación Pillones y viceversa.

94. En esa línea, corresponde a este Colegiado examinar los medios probatorios que —de acuerdo al administrado— no habrían sido valorados por la DFAI y que acreditarían que los vehículos sí contaban con el sistema de video cámaras durante los períodos materia de incumplimiento.

(i) Unidades de transporte de Sol del Pacífico

95. Respecto a las unidades con placa AKZ-938, ALA-714, ALA-723, ALA-736, ALA-737, ALA794, AMM-711 y AMM-792, el administrado presentó los siguientes documentos:

Cuadro N° 8: Análisis de los documentos- I

Medios probatorios	Análisis del TFA
<p>Informe N° SDP-ESPINAR N° 001-2023</p> 	<p>Se observa que el Informe N° SDP-ESPINAR N° 001-2023 (en adelante, Informe Espinar) fue emitido el 04 de febrero de 2023 por la empresa Sol del Pacífico, a solicitud de Las Bambas.</p> <p>En dicho informe se advierte un cuadro denominado: “<i>Cuadro de mando y de control de inspecciones de videocámaras</i>”, a través del cual se describe que las unidades AKZ-938, ALA-714, ALA-723, ALA-736, ALA-737, ALA794, AMM-711 y AMM-792 contaban con el sistema de video cámara en el mes de <u>mayo de 2019</u>, en virtud a una inspección desarrollada del 10 al 16 de mayo de 2019.</p> <p>Por otro lado, se muestran fotografías que, de acuerdo al administrado, acreditarían la mencionada acción de inspección.</p> <p>Así las cosas, este Colegiado debe señalar que si bien la empresa Sol del Pacífico manifiesta que algunas unidades vehiculares contaban con el sistema de video cámara instalados, el medio de acreditación presentado (panel fotográfico) no acredita fehacientemente que las</p>

En el anexo en adjunto se hace referencia a la instalación física de las cámaras con respecto a las placas indicadas. Las cámaras en referencia están señaladas en el círculo rojo dentro de la cabina de la unidad. Cabe señalar que, dentro del sello de la foto, la georreferencia indica los datos de "22 de enero" como referencia a la calle en la que se encontraba la base de SDP.

ITEM	PLACA	FOTOS
01	00000001	
02	00000002	
03	00000003	
04	00000004	
05	00000005	
06	00000006	
07	00000007	
08	00000008	
09	00000009	
10	00000010	

v. CONCLUSIONES.

- La flota de Sol del Pacífico cuenta con la implementación integral de controles críticos (Cámara, copiloto virtual, radio base) instalados.
- Sol del Pacífico cuenta con personal de TI exclusivo para la gestión integral de los controles críticos (Instalación, desinstalación, mantenimiento).
- Sol del Pacífico cuenta con un programa de mantenimiento, preventivo y correctivo.

Es todo cuanto tengo que informar.

Jose Sheward Yezpe Cruz
 Coordinador de TI
 Av. Sangayano Wno. Q1 Lote. 34
 Urb. El Pinar Simo - Lima - Control
 Telf: (011) 200-4511 - Cel: 962 203-403
www.soldepacifico.com.pe

video cámaras hayan estado implementadas durante los días materia de incumplimiento, toda vez que, no se encuentran debidamente fechadas y georreferenciadas.

Por otro lado, el administrado afirma que la DFAI restó valor probatorio al Informe de Espinar por haber sido emitido por un tercero y no por Las Bambas; sin embargo, esa apreciación no es precisa, en la medida que, de un examen de fondo del documento, la DFAI señaló que no brindaba detalles acerca de la inspección ni los profesionales encargados de llevarla a cabo.

Además, contrariamente a lo sostenido por el administrado, las fotografías no se encuentran debidamente fechadas ni georreferenciadas, puesto que esa información se encuentra ilegible.

Al respecto, conforme a previos pronunciamientos de este Tribunal⁵³, las fotografías georreferenciadas y fechadas constituyen medios de prueba idóneos que pueden generar convicción respecto a la fecha en que el administrado realizó una determinada acción.

En esa línea, aunque el recurrente sostenga que no existe un mandato legal por el cual las fotografías presentadas ante las instancias del OEFA deban estar fechadas y georreferenciadas, lo cierto es que ello es consubstancial al ejercicio de la actividad probatoria, pues permitirá verificar, de forma indubitable, si lo afirmado por el administrado está alineado con la verdad material y

⁵³ Resolución N° 244-2023-OEFA/TFA-SE del 25 de mayo de 2023, Resolución N° 240-2023-OEFA/TFA-SE del 23 de mayo de 2023 y Resolución N° 194-2020-OEFA/TFA-SE del 27 de agosto de 2022.

Pacifico E.I.R.L.

ESPINAR, 17 de abril del 2023

DECLARACIÓN JURADA

Señores:
Minera Las Bambas S.A.
Av. El Derby N° 055, Edificio Cronos, Torre 3, piso 9.
Santiago de Surco, Lima.

Referencia: PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR // LOGÍSTICA DE CONCENTRADO // RESOLUCIÓN NO. 00073-2023-OEFA/DFAI-SFEM // EXP. 1354-2020

Por la presente, el suscrito, Ing. Richard Fernando Nuñez Valencia, identificado con DNI N° 29421879, Gerente de Operaciones, en representación de la empresa Transportes y Comercio Sol del Pacifico E.I.R.L., declara bajo juramento que:

Nuestras unidades, destinadas al servicio de transporte de concentrado para nuestro cliente Minera Las Bambas y cuyo detalle de placa se consigna en la Tabla Nro 01, cuentan con la instalación de sus respectivos controles críticos desde que comenzaron a prestar servicio, siendo requisito fundamental para su homologación y autorización de tránsito por el HHR. Parte de estos controles críticos son el sistema de cámaras en la unidad, equipos que permiten evidenciar el control de tránsito de estos vehículos en toda la ruta.

En tal sentido, nos ratificamos en lo manifestado en el INFORME-SDP-ESPINAR N.º 001 – 2023, presentado el 04/02/2023, donde se evidencia la instalación de los controles críticos en las unidades en mención.

Tabla N° 1: Lista de Placas de unidades involucradas

N°	Placa de Vehículo
1	AKZ-938
2	ALA-737
3	ALA-714
4	ALA-794
5	ALA-723
6	AMM-711
7	ALA-736
8	AMM-792


Richard Fernando Nuñez Valencia
Gerente de Operaciones

Av. Sangarará Mza. 01 Lote 34, El Pinar, Comas - Lima

(01) 567 0767 contacto@soldelpacifico.com.pe www.soldelpacifico.com.pe

el Gerente de Operaciones de la empresa Sol del Pacifico, quien a través de dicho documento afirma que las unidades AKZ-938, ALA-714, ALA-723, ALA-736, ALA-737, ALA794, AMM-711 y AMM-792 cuentan con la instalación de los respectivos controles críticos instalados (video cámaras) desde que se comenzó a prestar el servicio (entendiéndose, como empresa transportista para Las Bambas), sin embargo, no se precisa —ni se sustenta con medios probatorios adicionales— la fecha de inicio de tal servicio y si este corresponde al contrato vigente al momento de la supervisión realizada en el 2019 o a un contrato de servicios posterior, considerando que la declaración data del 17 de abril de 2023.

En consecuencia, el documento sub examine no acredita que las unidades en cuestión contaban con el sistema de video cámaras en las fechas materia de incumplimiento.

Asimismo, en cuanto a la afirmación de que la declaración jurada ratifica y corrobora lo manifestado en el Informe de Espinar, es importante destacar que, de acuerdo a lo analizado ut supra, dicho informe no permite concluir el cumplimiento del compromiso ambiental dentro del periodo supervisado.

Por otro lado, y conforme a lo analizado por la Primera Instancia, además, de la declaración jurada, no obran en el expediente medios probatorios que sustenten lo afirmado en el documento y generen convicción respecto al cumplimiento del compromiso ambiental; máxime si lo manifestado no desvirtúa lo detectado

Facturas N° 00749, 00750 y 00762

WISFIRE Soluciones para el éxito de su proyecto
 R.U.C. 20549563393
FACTURA
 001- N° 000749

Lima, 29 de 05 del 2019

Señor(es): TRANSPORTES Y COMERCIO SOL DEL PACÍFICO E.I.R.L.
 Dirección: Jr. San Pedro Nro. 2004 San Pedro de Garagay San Martín de Porres
 R.U.C.: 20336448337

CANT.	UNID.	DESCRIPCIÓN	P. UNIT.	Valor De Venta
21	UNI	Kit de Circuitos Cerrado Televisión Para Camiones Según Orden de Servicio N° 001 125	S/ 733.00	S/ 17,393.50
SUB-TOTAL			S/	15,393.00
I.G.V. %			S/	2,770.74
TOTAL			S/	18,163.74

SON: Dieciocho mil ciento sesenta y tres con 74/100 Soles

FIRMA: *X pagor 3/17618.83*

WISFIRE Soluciones para el éxito de su proyecto
 R.U.C. 20549563393
FACTURA
 001- N° 000750

Lima, 29 de 05 del 2019

Señor(es): TRANSPORTES Y COMERCIO SOL DEL PACÍFICO E.I.R.L.
 Dirección: Jr. San Pedro Nro. 2004 San Pedro de Garagay San Martín de Porres
 R.U.C.: 20336448337

CANT.	UNID.	DESCRIPCIÓN	P. UNIT.	Valor De Venta
49	UNI	Kit de Circuitos Cerrado Televisión Para Camiones Según Orden de Servicio N° 001 126	S/ 733.00	S/ 35,912
SUB-TOTAL			S/	35,912
I.G.V. %			S/	6,465
TOTAL			S/	42,387

SON: Cuarenta y dos mil trescientos ochenta y dos con 06/100 Soles

FIRMA: *X pagor 3/41110.60*

WISFIRE Soluciones para el éxito de su proyecto
 R.U.C. 20549563393
FACTURA
 001- N° 000762

Lima, 15 de 06 del 2019

Señor(es): Transporte y Comercio Sol del Pacifico E.I.R.L.
 Dirección: Jr. San Pedro Nro. 2004 San Pedro de Garagay San Martín de Porres
 R.U.C.: 20336448337

CANT.	UNID.	DESCRIPCIÓN	P. UNIT.	Valor De Venta
1	UNI	Mano de obra Calificada (1 semana en la und Minera)	1,300.00	1,300.00
CANCELACIÓN al Final del Trabajo				234.00
SUB-TOTAL				1,300.00
I.G.V. %				234.00
TOTAL				1,534.00

SON: Mil quinientos treinta y cuatro con 00/100 Soles

FIRMA: *6000 SIN DERECHO A CREDITO FISCAL DEL I.G.V.*

durante las acciones de supervisión 2019.

De las facturas presentadas, se evidencia lo siguiente:

- La factura 001-000749 del 29 de mayo de 2019 describe la adquisición de veintiún (21) unidades de “kit de circuitos cerrados televisión para camiones” según Orden de Servicio N° 001 125. Asimismo, posee tres (03) sellos del área de Contabilidad, Finanzas y Asistente Contable, con fecha del 03 de junio de 2019.
- La factura 001-000750 del 29 de mayo de 2019 detalla la adquisición de cuarenta y nueve (49) unidades de “kit de circuitos cerrados televisión para camiones” según Orden de Servicio N° 001 126. Asimismo, posee tres (03) sellos del área de Contabilidad, Finanzas y Asistente Contable, con fecha del 03 de junio de 2019.
- La factura 001-000762 del 15 de junio de 2019 detalla la “Mano de obra calificada (1 Semana en la und Minera)” y “Cancelación al Final del Trabajo”

En ese marco, las dos (02) primeras facturas permiten inferir que la empresa Sol del Pacifico al 29 de mayo de 2019 adquirió materiales para instalar el sistema de video cámaras en sus unidades.

Empero, a través de las facturas no se puede concluir que las unidades AKZ-938, ALA-714, ALA-723, ALA-736, ALA-737, ALA794, AMM-711 y AMM-792 tenían implementado el sistema de

video cámaras en el periodo materia de imputación.

Por otro lado, la última factura acredita que en el mes de junio de 2019 la empresa Sol del Pacífico contrató el servicio de mano de obra calificada por una semana; sin embargo, dicha factura no acredita cuál fue la actividad o qué tipo de mano de obra calificada fue la efectivamente contratada, por ende, no es posible asumir que dicho servicio está relacionado con los sistemas de video cámaras.

Por lo expuesto, se concluye que las facturas no acreditan que las unidades en cuestión contaban con el sistema de video cámaras en las fechas materia de imputación.

Acta de Conformidad del 11 de junio de 2019 emitida por WISFIRE



Del Acta de Conformidad se desprende que fue emitida el 11 de junio de 2019 y describe las órdenes de compra Nros. 001, 125 y 001 126.

Asimismo, detalla la ejecución de los siguientes trabajos: (i) Instalación de 70 kits de cámaras de camiones según las especificaciones del cliente, (ii) Capacitación de instalación, (iii) Capacitación de manejo de software a nivel de usuario y (iv) Los sistemas quedan operativos.

Ante lo identificado, este Colegiado concluye que, el Acta de Conformidad no permiten identificar que las unidades AKZ-938, ALA-714, ALA-723, ALA-736, ALA-737, ALA794, AMM-711 y AMM-792 tienen implementado un sistema de video cámaras.

Por otro lado, el administrado sostiene que se estaría incurriendo en una interpretación arbitraria si se desestima el valor probatorio de las factoras (anteriormente analizadas) y

	<p>el Acta de Conformidad por no identificar a las unidades en las cuales se habría implementado las video cámaras.</p> <p>Al respecto, y de conformidad con lo analizado por la Primera Instancia, tanto la identificación de las unidades como la fecha en la cual se evidencia la implementación de las cámaras es importante para acreditar el cumplimiento del compromiso ambiental, ello en aras de generar convicción y desvirtuar lo detectado durante las acciones de supervisión 2019. Lo cual implica que las imágenes se encuentren fechadas y georreferenciadas.</p> <p>Entonces, se concluye que el documento <i>sub examine</i>, <u>no acredita que las unidades en cuestión contaban con el sistema de video cámaras en el período materia de imputación.</u></p>
--	---

Fuente: Expediente N° 1354-2020-OEFA/DFAI/PAS.

96. De lo anterior, se puede colegir que los medios probatorios presentados por el administrado no han logrado acreditar que los vehículos (de la empresa Sol del Pacífico) utilizados para el transporte de concentrado de mineral entre los días 24 al 30 de abril; el 01 y del 17 al 26 de mayo; y, del 03 al 13 de junio de 2019, tenían implementado el sistema de video-cámara.
97. De otro orden, si bien Las Bambas adjuntó una captura de pantalla mediante la cual se acreditarían la implementación de video cámaras en las unidades ALA794 y AMM711 antes del inicio del PAS, se advierte que las imágenes datan de agosto de 2019, es decir, que no pertenecen al período materia de incumplimiento y, además, no es posible verificar que las mismas pertenezcan a los camiones signados con dichas placas.

WARI SERVICE "Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad" PALOMBO

ANEXO 01

FOTOGRAFIAS DE LAS CAMARAS



ANEXO 02

CARACTERISTICAS DE CAMARA

BEST TRADING

PRIMA Y HELIOS CLIENTES

INSPECCION PREVENTIVA PARA EQUIPOS DE VIDEOGRABACION MOVIL

Primeros 10 Números de Verificación de los Equipos de Video

FECHA DE EMISION: 01/06/2019

FECHA DE VIGENCIA: 30/06/2019

Nombre del Cliente	Identificación del Cliente	Identificación del Equipo
PRIMA Y HELIOS CLIENTES	00000000000000000000	00000000000000000000

PRINCIPALES INSPECCIONES:

- INSPECCION VISUAL**
 - Limpieza interna y externa del grabador.
 - Verificación de la conexión de los cables de video y de alimentación.
 - Verificación de la conexión de los cables de alimentación.
- INSPECCION ELECTRICA**
 - Verificar el correcto funcionamiento de los cables de video y de alimentación.
 - Verificar el correcto funcionamiento de los cables de alimentación.
- PRUEBAS DE CALIBRACION**
 - Realizar la calibración de los sensores de video y de alimentación.
 - Verificar el correcto funcionamiento de los sensores de video y de alimentación.
- OTRAS PRUEBAS**
 - Determinación de la vida útil de los sensores de video y de alimentación.
 - Verificación de la vida útil de los sensores de video y de alimentación.

video cámaras, sin embargo, la fecha de captura corresponde al 23 y al 25 de octubre de 2019.

Asimismo, en el Anexo 02 del Informe contiene el documento denominado “*Inspección Preventiva para Equipos de videograbación móvil*”, en el cual se brinda información sobre las características del sistema de video cámara con las que cuenta la empresa Wari Service al 26 de octubre de 2019.

Frente a ello, a lo advertido es importante señalar que, la conducta infractora N° 3 consiste en que el administrado no implementó el sistema de video cámaras en el interior de las cabinas de los camiones destinados al transporte de concentrado entre los días 24 al 30 de abril; el 01 y del 17 al 26 de mayo; y, del 03 al 13 de junio de 2019.

Es decir, que el administrado incumplió su compromiso ambiental en momentos determinados, razón por la cual los efectos y/o impactos que se hayan podido generar en los días en que el administrado incumplió su obligación ambiental **no pueden ser subsanados con el cumplimiento en días posteriores**, ya que si bien pueden rendir cuenta de un cumplimiento de la obligación, ello corresponderá a otro periodo.

En esa línea, este Colegiado advierte que si bien la empresa Wari Service habría contado con el sistema de video cámaras instaladas en las unidades ANV-760, ANV809, AMQ-721, AMP-947, AMQ-828, AMP-906, AMQ-720, AMP848, AMP815, AMY-787, ANW-719 y ANW-724 desde el 26 de octubre de 2019, ello no

acredita que las unidades en cuestión tenían efectivamente implementado el sistema de video cámara en tiempo pasado, es decir, **durante los días materia de incumplimiento.**

Ahora bien, contrariamente a lo señalado por Las Bambas, la DFAI no restó valor probatorio al Informe de Wari Service por el solo hecho de ser un documento de parte, sino que, analizando el fondo del documento concluyó que no generaba convicción respecto a la implementación del sistema de video cámaras en los vehículos y en los días materia de imputación⁵⁴, toda vez, que solo había una descripción de los vehículos que habrían contado con video cámaras, las fotografías datan de fechas posteriores al hecho imputado y no se especifican los vehículos sujetos a inspección; por tanto, no se ha desvirtuado lo detectado durante las acciones de supervisión 2019.

Certificado de Instalación de Videograbación móvil emitido por BESS TRADING



FIRMA Y SELLO DEL CLIENTE

CERTIFICADO DE INSTALACIÓN DE VIDEOGRABACIÓN MÓVIL

DATOS DE LA INSTALACIÓN Y PROVEEDOR N° BT-0014

Cliente: **Wari Service S.A.** RUC: **2062303192**

Proveedor: **BESS TRADING** RUC: **2062303192**

Modelo de Cámara: **ANV-719** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **ANV-721** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **ANV-724** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **ANV-760** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **ANV-809** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **AMQ-720** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **AMQ-828** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **AMP-815** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **AMP-848** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **AMP-906** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **AMP-947** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **ANW-719** Marca: **FRIGHTLINER**

Modelo de Cámara: **ANW-724** Marca: **FRIGHTLINER**

Se observa que el Certificado de Instalación de Videograbación fue expedido el 03 de agosto de 2019.

En el mencionado documento detalla la instalación de 48 video cámaras; sin embargo, no precisa cuando se ejecutó la instalación de las video cámaras en cada unidad vehicular.

En esa línea, este Colegiado advierte que si bien la empresa Wari Service habría instalado el sistema de video cámaras en las unidades ANV-760, ANV809, AMQ-721, AMP-947, AMQ-828, AMP-906, AMQ-720, AMP848, AMP815, AMY-787, ANW-719 y ANW-724

BESS TRADING Trade & Global Community				
28	ARC435	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
29	ARC436	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
30	ARC465	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
31	ARC466	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
32	ARC467	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
33	ARC468	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
34	ARC469	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
35	ARC470	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
36	ARC471	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
37	ARC472	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
38	ARC473	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
39	ARC474	CAMION	FREGOTULNER	CL-120
40	ANB-799	CAMION	FREGOTULNER	ME-112
41	ANB-798	CAMION	FREGOTULNER	ME-112
42	ANB-797	CAMION	FREGOTULNER	ME-112
43	ANB-796	CAMION	FREGOTULNER	ME-112
44	ANB-795	CAMION	FREGOTULNER	ME-112
45	ANB-794	CAMION	FREGOTULNER	ME-112
46	ANB-793	CAMION	FREGOTULNER	ME-112
47	ANB-792	CAMION	FREGOTULNER	ME-112
48	ANB-791	CAMION	FREGOTULNER	ME-112
49	ANB-790	CAMION	FREGOTULNER	ME-112

desde el 03 de agosto del 2019, ello no acredita que las unidades en cuestión tenían efectivamente, implementado el sistema de video cámara **durante los días materia de incumplimiento.**

Por otro lado, contrario a lo señalado por el administrado respecto a que subsanó la conducta antes del inicio del PAS, esta Sala debe señalar que, para evaluar la configuración de la eximente de responsabilidad por subsanación voluntaria, es importante analizar el carácter subsanable del incumplimiento detectado; siendo que en el presente caso la conducta infractora materia de análisis no puede ser objeto de subsanación, ya que, cualquier acción posterior no podría revertir dicho resultado.

Fuente: Expediente N° 1354-2020-OEFA/DFAI/PAS.

100. Por lo expuesto, se desestima lo alegado por el administrado en este extremo, correspondiendo confirmar la declaración de responsabilidad administrativa por la comisión de la conducta infractora N° 3 descrita en el Cuadro N° 1 de la presente resolución.

V.3 Determinar si correspondía declarar la responsabilidad administrativa de Las Bambas por la comisión de las conductas infractoras Nros. 4 y 5

A. **Conducta infractora N° 4** (exceder el número permitido de camiones del transporte concentrado de mineral)

A.1 Del compromiso ambiental asumido por Las Bambas

101. De acuerdo a lo establecido en el numeral 4.0 del Anexo 9-1 de la Tercera MEIA, Las Bambas contempló que la flota de camiones que transitaría la ruta desde la UF Las Bambas hasta la Estación Pillones ascendería a 125 camiones (tanto de ida como de retorno), tal como se muestra seguidamente:

Cuadro N° 10: Compromiso ambiental fiscalizable

Tercera MEIA de Las Bambas	
4.0 Evaluación ambiental	
(...)	
Cabe precisar que si bien la Tercera MEIA comprende la actualización del plan de minado, optimizaciones en el circuito de molibdeno para llegar a la producción de diseño aprobada, desarrollo de perforaciones, así como implementación de componentes auxiliares y el cambio de uso de campamentos y un área para uso de estacionamiento, ésta no implica modificación o cambio alguno en el transporte de concentrado que Las Bambas realiza de manera bimodal, por lo que el concentrado es transportado fuera de la U.M. Las	

**Bambas por camiones portacontenedores/encapsulados, cerrados hacia su destino final en la estación de transferencia ubicada en Pillones (a la altura del km 99) o hasta Matarani.
Asimismo, las actividades del transporte de la U.M. Las Bambas no consideran incrementar el número de unidades, en relación a la flota de camiones (125 camiones de ida y 125 camiones de retorno) aprobadas en la Segunda MEIA (2014).**

(Énfasis es nuestro)

Fuente: Anexo 9-1 de la Tercera MEIA de Las Bambas

102. Asimismo, en el numeral 5.7.7.2, así como en el numeral XI del Informe N° 95-2018-SENACE-PE/DEAR que sustenta la Resolución Directoral N° 016-2018-SENACE-PE/DEAR del 05 de octubre de 2018 que aprueba la Tercera MEIA de Las Bambas, se estableció lo siguiente:

5.7.7.2 Almacén de concentrado de contingencia

(...)

Manejo operativo. - El concentrado de cobre será transportado por camiones/volquetes desde el edificio de almacén de concentrado permanente, ubicado en la planta concentradora hasta el punto de almacenamiento de contingencia

(...)

Una vez en el patio de contingencias **el concentrado de cobre será cargado a través del cargador frontal a los camiones contenedores/encapsulados ISOCONTAINERS tipo BK 1** diseñados especialmente para esta operación, los cuales serán sellados por completo para protección de la lluvia y para evitar la generación de polvo.

(...)

XI. ANALISIS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE LA RUTA DESDE LA U.M. LAS BAMBAS HASTA LA ESTACIÓN PILLONES

Cabe precisar que la Tercera MEIA-d Las Bambas no considera ningún cambio respecto a la ruta ni el incremento del número de unidades, en relación a la flota de camiones (125 camiones de ida y 125 camiones de retorno) aprobadas en la Segunda MEIA-d Las Bambas.

(...)

(Énfasis es nuestro)

Fuente: Informe N° 95-2018-SENACE-PE/DEAR.

103. Entonces, de acuerdo de acuerdo con la Tercera MEIA, Las Bambas se comprometió a que el número de camiones (portacontenedores/encapsulados) de transporte de concentrado de mineral que salen e ingresan con una frecuencia diaria desde la UF Las Bambas hasta la Estación Pillones, sea de ciento veinticinco (125) camiones de ida y ciento veinticinco (125) camiones de retorno.

A.2 De lo detectado en las acciones de supervisión ambiental

104. Durante la Supervisión abril 2019-II, la DSEM observó que Las Bambas utiliza dos (2) tipos de vehículos para el transporte de concentrado (portacontenedor y encapsulado) los cuales fueron identificados en el estacionamiento de camiones de concentrado (plataforma alfa) de la UF Las Bambas.

Imagen N° 15: Plataforma Alfa donde se encontraban los vehículos de transporte



Fotografía N° 11. (Código DSCN0678): Vista de la plataforma alfa y los vehículos de transporte de concentrado del tipo encapsulado.
Fuente: Acta de Supervisión-abril 2019.

Fotografía N° 12. (Código DSCN0675): Vista de la plataforma alfa y los vehículos de transporte de concentrado del tipo portacontenedor.
Fuente: Acta de Supervisión-abril 2019.

Fuente: Página 42 del Informe de Supervisión.

105. Asimismo, durante la Supervisión junio-julio 2019, se registraron a través de bitácoras (adjuntas al Acta de Supervisión de Conteo N° 1) el número de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado captados *in situ* ingresando y/o saliendo hacia y/o desde la unidad fiscalizable Las Bambas, entre los días 03 al 11 de junio de 2019, evidenciándose excedente de camiones, cuya cantidad y fecha se detallan a continuación:

Imagen N° 16: Excedente de camiones que transitaron en ruta-I

Horarios	03-Junio	04-Junio	05-Junio	06-Junio	07-Junio	08-Junio	09-Junio	10-Junio	11-Junio
	Inicio partida desde Las Bambas								
Antes de las 04:30 (fuera del turno indicado en el IGA)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 hasta las 08:00 (dentro del turno indicado en el IGA)	124	125	123	121	110	85	0	131	123
08:01 en adelante (fuera del turno indicado en el IGA)	0	0	0	0	1	39	119	9	0
TOTAL POR DÍA	124	125	123	121	111	124	119	140	123
Llegada a Las Bambas									
Horarios	03-Junio	04-Junio	05-Junio	06-Junio	07-Junio	08-Junio	09-Junio	10-Junio	11-Junio
Antes de las 16:30 (fuera del turno indicado en el IGA)	3	29	34	10	0	6	75	35	58
16:30 hasta las 20:00 (dentro del turno indicado en el IGA)	115	94	91	99	122*	0	71	79	67
20:01 en adelante (fuera del turno indicado en el IGA)	0	0	0	0	0	91	21	0	0
TOTAL POR DÍA	118	123	125	109	122	97	167	114	125

(...)"
* Por un error involuntario en el Acta de supervisión se consignó 112 unidades, cifra que fue rectificada mediante Carta N° 235-2020-OEFA/DSEM notificada a las Bambas el 03 de marzo de 2020.

Fuente: Página 43 del Informe de Supervisión.

106. Por otro lado, en el Acta de Supervisión de Conteo - Videos N° 3, se registró, a través de bitácoras, el número de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado captados -por las cámaras instaladas – ingresando y/o saliendo hacia y/o desde la unidad fiscalizable “Las Bambas” entre los días 26 al 30 de mayo de 2019, evidenciándose excedente de camiones, cuya cantidad y fecha se detallan a continuación:

Imagen N° 17: Excedente de camiones que transitaron en ruta-II

Inicio partida desde Las Bambas	Horarios	26-Mayo	27- Mayo	28- Mayo	29- Mayo	30- Mayo
	Antes de las 04:30 (fuera del turno indicado en el IGA)	0	0	0	0	0
	04:30 hasta las 08:00 (dentro del turno indicado en el IGA)	125*	158	136	120	127
	08:01 en adelante (fuera del turno indicado en el IGA)	0	0	9	4	0
TOTAL POR DÍA		125	158	145	124	127

* Por un error involuntario en el Acta de supervisión se consignó 122 unidades, siendo lo correcto 125, esta cifra fue rectificada mediante Carta N° 235-2020-OEFA/DSEM notificada a las Bambas el 03 de marzo de 2020

Llegada a Las Bambas	Horarios	26-Mayo	27- Mayo	28- Mayo	29- Mayo	30- Mayo
	Antes de las 16:30 (fuera del turno indicado en el IGA)	80	58*	44	58	45
	16:30 hasta las 20:00 (dentro del turno indicado en el IGA)	78	85	88	60	84
	20:01 en adelante (fuera del turno indicado en el IGA)	0	0	4	0	0
TOTAL POR DÍA		158	143	136	118	129

* Por un error involuntario en el Acta de supervisión se consignó 48 unidades, siendo lo correcto 58, esta cifra fue rectificada mediante Carta N° 235-2020-OEFA/DSEM notificada a las Bambas el 03 de marzo de 2020.

Fuente: Página 44 del Informe de Supervisión.

107. Teniendo en cuenta lo anterior, la DSEM constató el exceso en el número de unidades de transporte de concentrado que diariamente partieron y/o salieron de la unidad minera Las Bambas durante los días 26 al 30 de mayo y el 09 y 10 de junio de 2019, conforme al siguiente detalle:

Imagen N° 18: Verificación del cumplimiento de la obligación ambiental

HORARIO	26 - Mayo	27- Mayo	28 - Mayo	30 - Mayo	09 - Junio	10 - Junio
PARTIDA (total excesos)	0	33	20	2	0	15
LLEGADA (total excesos)	33	18	11	4	42	0

Fuente: Página 13 de la Resolución Subdirectoral.

108. De acuerdo al hallazgo detectado, la DSEM concluyó que Las Bambas incumplió lo establecido en su Tercera MEIA al exceder el límite diario de las 125 unidades de ida y 125 unidades retorno, para el transporte de concentrado que sale e ingresa de la unidad fiscalizable, durante los días 26 al 30 de mayo y el 09 y 10 de junio de 2019.
109. Sobre esa base, a través de la Resolución Subdirectoral, la Resolución Directoral I y Resolución Directoral II, la Primera Instancia imputó, declaró y ratificó la responsabilidad administrativa de Las Bambas por incumplir lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al exceder el número permitido de camiones del transporte concentrado de mineral, en la ida y en el retorno a la UF Las Bambas, durante los días 26, 27, 28 y 30 de mayo, y 09 y 10 de junio de 2019.
- B. Conducta infractora N° 5** (transitar camiones del transporte de concentrado de mineral fuera del horario fijado para la partida y llegada a la unidad minera)

B.1 Del compromiso ambiental asumido por Las Bambas

110. De acuerdo a lo establecido en el numeral 4.0, en concordancia con el numeral 6 del Anexo 9-1 de la Tercera MEIA, Las Bambas contempló horarios para el transporte de concentrado en la ruta de transporte desde la UF Las Bambas hasta la Estación Pillones, tal como se muestra seguidamente:

Cuadro N° 11: Compromiso ambiental fiscalizable

Tercera MEIA de Las Bambas
<p>4.0 Evaluación ambiental (...) Cabe precisar que si bien la Tercera MEIA comprende la actualización del plan de minado, optimizaciones en el circuito de molibdeno para llegar a la producción de diseño aprobada, desarrollo de perforaciones, así como implementación de componentes auxiliares y el cambio de uso de campamentos y un área para uso de estacionamiento, ésta no implica modificación o cambio alguno en el transporte de concentrado que Las Bambas realiza de manera bimodal, por lo que <u>el concentrado es transportado fuera de la U.M. Las Bambas por camiones portacontenedores/encapsulados</u>, cerrados hacia su destino final en la estación de transferencia ubicada en Pillones (a la altura del km 99) o hasta Matarani. Asimismo, las actividades del transporte de la U.M. Las Bambas no consideran incrementar el número de unidades, en relación a la flota de camiones (125 camiones de ida y 125 camiones de retorno) aprobadas en la Segunda MEIA (2014). (...)</p> <p>6.1 Medidas generales durante el traslado Las Bambas durante el traslado de concentrado en la ruta de transporte, aplica las siguientes medidas:</p> <p><u>- Los horarios establecidos para el inicio es el siguiente: partida de Las Bambas desde las 04:30 hasta las 08:00; y, la llegada a Las Bambas, desde las 16:30 hasta las 20:00.</u> (...) Asimismo, cabe decir, que cuando se realiza el transporte de concentrado, éste se realiza de forma agrupada formando un convoy, el cual es liderado por un vehículo que ocupa la posición delantera de cada uno y es responsable de mantener la velocidad establecida en la hoja de ruta para cada tramo".</p> <p style="text-align: right;"><i>(Énfasis es nuestro)</i></p>

Fuente: Anexo 9-1 de la Tercera MEIA de Las Bambas

111. Asimismo, en el numeral 5.7.7.2, así como en el numeral XI del Informe N° 95-2018-SENACE-PE/DEAR que sustenta la Resolución Directoral N° 016-2018-SENACE-PE/DEAR del 05 de octubre de 2018 que aprueba la Tercera MEIA de Las Bambas, se estableció lo siguiente:

5.7.7.2 Almacén de concentrado de contingencia

(...)

Manejo operativo. - El concentrado de cobre será transportado por camiones/volquetes desde el edificio de almacén de concentrado permanente, ubicado en la planta concentradora hasta el punto de almacenamiento de contingencia

(...)

Una vez en el patio de contingencias **el concentrado de cobre será cargado a través del cargador frontal a los camiones contenedores/encapsulados ISOCONTAINERS tipo BK 1** diseñados especialmente para esta operación, los cuales serán sellados por completo para protección de la lluvia y para evitar la generación de polvo.

(...)

XI. ANALISIS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE LA RUTA DESDE LA U.M. LAS BAMBAS HASTA LA ESTACIÓN PILLONES

A continuación, se resume el análisis de la evaluación ambiental y medidas de manejo contempladas en el Anexo 9-1 de la Tercera MEIA-d Las Bambas. (...)

Medidas de manejo ambiental

(...)

Como resultado del proceso de evaluación, recomendaciones y observaciones, se han incluido las medidas de manejo ambiental relacionadas con el transporte de concentrado cuyo detalle de estos compromisos se encuentra en el Anexo 7.4 del presente informe. El resumen de las mismas se encuentra a continuación:

Medidas generales durante el traslado

(...)

Los horarios establecidos para el inicio es el siguiente: partida de Las Bambas desde las 04:30 hasta las 08:00; y, la llegada a Las Bambas, desde las 16:30 hasta las 20:00 horas (...)

(Énfasis es nuestro)

Fuente: Informe N° 95-2018-SENACE-PE/DEAR.

112. Entonces, de acuerdo con la Tercera MEIA, Las Bambas estableció horarios para el transporte de concentrado de mineral. De esa manera, para la partida de camiones de transporte de concentrado el horario es de 04:30 hasta las 08:00 y el horario de la llegada de camiones de transporte de concentrado de 16:30 hasta las 20:00.

B.2 De lo detectado en las acciones de supervisión ambiental

113. Durante la Supervisión abril 2019-II, la DSEM observó que Las Bambas utiliza dos (2) tipos de vehículos para el transporte de concentrado (portacontenedor y encapsulado) los cuales fueron identificados en el estacionamiento de camiones de concentrado (plataforma alfa) de la UF Las Bambas.
114. Asimismo, durante la Supervisión junio-julio 2019, se registraron a través de bitácoras (adjuntas al Acta de Supervisión de Conteo N° 1) el número de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado captados *in situ* ingresando y/o saliendo hacia y/o desde la UF Las Bambas, entre los días 03 al 11 de junio de 2019, evidenciándose camiones que transitaban fuera del horario establecido, cuya cantidad y fecha se detallan a continuación:

Imagen N° 19: Tránsito de camiones fuera del horario establecido-I

Horarios	03-Junio	04-Junio	05-Junio	06-Junio	07-Junio	08-Junio	09-Junio	10-Junio	11-Junio
Antes de las 04:30 (fuera del turno indicado en el IGA)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inicio partida desde Las Bambas 04:30 hasta las 08:00 (dentro del turno indicado en el IGA)	124	125	123	121	110	85	0	131	123
08:01 en adelante (fuera del turno indicado en el IGA)	0	0	0	0	1	39	119	9	0
TOTAL POR DÍA	124	125	123	121	111	124	119	140	123
Horarios	03-Junio	04-Junio	05-Junio	06-Junio	07-Junio	08-Junio	09-Junio	10-Junio	11-Junio
Antes de las 16:30 (fuera del turno indicado en el IGA)	3	29	34	10	0	6	75	35	58
Llegada a Las Bambas 16:30 hasta las 20:00 (dentro del turno indicado en el IGA)	115	94	91	99	122*	0	71	79	67
20:01 en adelante (fuera del turno indicado en el IGA)	0	0	0	0	0	91	21	0	0
TOTAL POR DÍA	118	123	125	109	112	97	167	114	125

Fuente: Página 57 del Informe de Supervisión.

115. Por otro lado, en el Acta de Supervisión de Conteo N° 2 se registró, a través de bitácoras, el número de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado captados *in situ* ingresando y/o saliendo hacia y/o desde la UF

Las Bambas, los días 12 y 13 de junio de 2019; pudiéndose evidenciar camiones fuera del horario, cuya cantidad y fecha se detallan a continuación:

Imagen N° 20: Tránsito de camiones fuera del horario establecido-II

Inicio partida desde Las Bambas	Horarios	12-Junio	13-Junio
	Antes de las 04:30 (fuera del turno indicado en el IGA)		0
04:30 hasta las 08:00 (dentro del turno indicado en el IGA)		100	35
08:01 en adelante (fuera del turno indicado en el IGA)		25	80
TOTAL POR DÍA		115	115

* Por un error involuntario en el Acta de supervisión se consignó 15 unidades, cifra que fue rectificada mediante Carta N° 235-2020-OEFA/DSEM notificada a las Bambas el 03 de marzo de 2020.

Llegada a Las Bambas	Horarios	12-Junio	13-Junio
	Antes de las 16:30 (fuera del turno indicado en el IGA)		5
16:30 hasta las 20:00 (dentro del turno indicado en el IGA)		64	86
20:01 en adelante (fuera del turno indicado en el IGA)		42	0
TOTAL POR DÍA		111	125

Fuente: Página 58 del Informe de Supervisión.

116. Por otro lado, en el Acta de Supervisión de Conteo - Videos N° 3, se registró, a través de bitácoras, el número de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado captados -por las cámaras instaladas- ingresando y/o saliendo hacia y/o desde la UF Las Bambas entre los días 26 al 30 de mayo de 2019, evidenciándose excedente de camiones, cuya cantidad y fecha se detallan a continuación:

Imagen N° 21: Tránsito de camiones fuera del horario establecido -III

Inicio partida desde Las Bambas	Horarios	26-Mayo	27- Mayo	28- Mayo	29- Mayo	30- Mayo
	Antes de las 04:30 (fuera del turno indicado en el IGA)		0	0	0	0
04:30 hasta las 08:00 (dentro del turno indicado en el IGA)		125*	158	136	120	127
08:01 en adelante (fuera del turno indicado en el IGA)		0	0	9	4	0
TOTAL POR DÍA		125	158	145	124	127

* Por un error involuntario en el Acta de supervisión se consignó 122 unidades, cifra que fue rectificada mediante Carta N° 235-2020-OEFA/DSEM notificada a las Bambas el 03 de marzo de 2020

Llegada a Las Bambas	Horarios	26- Mayo	27- Mayo	28- Mayo	29- Mayo	30- Mayo
	Antes de las 16:30 (fuera del turno indicado en el IGA)		80	58*	44	58
16:30 hasta las 20:00 (dentro del turno indicado en el IGA)		78	85	88	60	84
20:01 en adelante (fuera del turno indicado en el IGA)		0	0	4	0	0
TOTAL POR DÍA		158	143	136	118	129

* Por un error involuntario en el Acta de supervisión se consignó 48 unidades, cifra que fue rectificada mediante Carta N° 235-2020-OEFA/DSEM notificada a las Bambas el 03 de marzo de 2020.

Fuente: Página 59 del Informe de Supervisión.

117. Teniendo en cuenta lo anterior, la DSEM constató los camiones de concentrado de mineral que transitaron fuera del horario establecido para la partida y llegada a la UF Las Bambas, durante los días 26, 27, 28, 29 y 30 de mayo y 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12 y 13 de junio de 2019, conforme al siguiente detalle

Imagen N° 22: Verificación del cumplimiento de la obligación ambiental

Horarios	26 - Mayo	27 - Mayo	28 - Mayo	29 - Mayo	30 - Mayo	03 - Junio	04 - Junio	05 - Junio	06 - Junio	07 - Junio	08 - Junio	09 - Junio	10 - Junio	11 - Junio	12 - Junio	13 - Junio	TOTAL
PARTIDA	0	0	9	4	0	0	0	0	0	1	39	119	9	0	25	80	286
LLEGADA	80	58	48	58	45	3	29	34	10	0	97	96	35	58	47	39	737

Fuente: Página 17 de la Resolución Subdirectoral.

118. De acuerdo al hallazgo detectado, la DSEM concluyó que Las Bambas no cumple con el horario para la partida y llegada de los camiones del transporte de concentrado de acuerdo con lo establecido en la Tercera MEIA.
119. Sobre esa base, a través de la Resolución Subdirectoral, la Resolución Directoral I y II, la Primera Instancia imputó, declaró y ratificó la responsabilidad administrativa de Las Bambas por incumplir su instrumento de gestión ambiental al transitar camiones del transporte de concentrado de mineral fuera del horario fijado para la partida y llegada a la unidad minera Las Bambas, durante los días 26, 27, 28, 29 y 30 de mayo y 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12 y 13 de junio de 2019.

C. Argumentos expuestos por Las Bambas en su recurso de apelación

C.1 Conductas infractoras Nros. 4 y 5

C.1.1 Sobre el valor probatorio de las bitácoras de las Actas de Conteo N° 1, 2 y 3

120. Las Bambas asevera que, no existe en el expediente administrativo pruebas que acrediten el incumplimiento imputado, toda vez que, las bitácoras de las Actas de Conteo Nros 1, 2 y 3 no son más que registros manuales realizados por los supervisores de la Autoridad, en los que se consignan supuestos excesos de unidades de transporte de concentrado en la llegada y partida de la UF Las Bambas, así como incumplimientos de los horarios de partida y llegada establecidos en la Tercera MEIA.
121. Asimismo, el recurrente indica que, la falta de relevancia probatoria de las Actas se corrobora con el hecho de que su contenido es incierto, porque contiene errores que incluso han sido “corregidos” por los supervisores, y los vehículos que habrían ingresado en exceso y fuera de horario no fueron identificados con la placa de rodaje correspondiente, listándose únicamente el número de vehículos observados en un determinado momento del día. Al respecto:
- (a) De la corrección de las Actas de Conteo: Las Bambas indica que ni el numeral 244.1 del artículo 244 del TEO de la LPAG ni el literal b) del artículo 5 del Reglamento de Supervisión del OEFA, aprobado por Resolución N° 006-2019-OEFA/CD califica las actas de fiscalización como actos administrativos, por lo que, la “rectificación” del número de unidades de transporte de concentrados en diversas secciones de las tres (03) actas de

supervisión no supone la enmienda de un aspecto no esencial de tales documentos, pues no existe un error aritmético o de tipeo; sino todo lo contrario, implica una “modificación” de su contenido más importante, ya que la determinación del número de camiones era uno de los objetivos principales de las supervisiones del OEFA. Aunado a ello, el apelante señala que, las Actas de Supervisión son documentos públicos no pueden ser alterados o modificados en base a circunstancias ajenas y posteriores al momento de su elaboración.

- (b) De la falta de identificación de los vehículos de transporte de concentrado: Las Bambas manifiesta que la falta de identificación genera una gran incertidumbre respecto al supuesto incumplimiento del compromiso ambiental, ya que no hay certeza de que los vehículos registrados por la supervisión sean efectivamente aquellos que transportaban concentrado, más aún si en la UF existen vehículos que transportan otros tipos de productos.
- (c) De la falta de identificación del contenido de los vehículos registrados en las Actas de Conteo: Las Bambas afirma que, la supervisión del OEFA solo constató el tránsito de diversos vehículos, más no verificó con certeza el contenido de la carga transportada, ni mucho menos que los vehículos que sí transportaban concentrado hayan excedido el número de vehículos autorizados o incumplido el horario para su tránsito; por lo que existe la duda razonable sobre si las conductas infractoras tienen sustento exacto, veraz o de incuestionable validez.

122. De esa manera, Las Bambas alega que las Actas de Conteo, por sí solas, no constituyen prueba suficiente y fehaciente para acreditar los hechos imputados Nros. 4 y 5, más bien, la falta de precisión en la identificación de los vehículos que habrían incumplido los compromisos de la Tercera MEIA, vulnera los Principios de debido procedimiento, motivación, verdad material y defensa.
123. Por otro lado, el recurrente argumenta que no existe algún otro medio probatorio adicional que haya sido actuado por parte de la Autoridad Administrativa para probar de manera fehaciente que Las Bambas incumplió con su instrumento de gestión ambiental.

Análisis del TFA

124. Es oportuno traer a colación que, conforme a lo señalado en previos pronunciamientos emitidos por este Tribunal⁵⁵, las Actas de Supervisión elaboradas con ocasión del ejercicio de la función supervisora, constituyen medios probatorios que generan convicción de los hechos que en ellos se describen, los cuales tienen veracidad y fuerza probatoria mientras no sean desvirtuados por otros⁵⁶, toda vez

⁵⁵ Ver considerando 108 de la Resolución N° 510-2024-OEFA/TFA-SE del 16 de julio de 2024, considerando 83 de la Resolución N° 427-2023-OEFA/TFA-SE del 07 de setiembre de 2023, considerando 72 de la Resolución N° 364-2022-OEFA/TFA-SE del 31 de agosto de 2022, considerando 44 de la Resolución N° 049-2019-OEFA/TFA-SMEPIM del 31 de enero de 2019.

⁵⁶ **TUO de la LPAG.**
Artículo 244.- Contenido mínimo del Acta de Fiscalización

que responden a una realidad de hecho apreciada directamente por el supervisor en ejercicio de sus funciones de naturaleza pública.

125. Precisamente, para la elaboración de las bitácoras adjuntas a las Actas de Supervisión, emitidas en el marco de la Supervisión junio-julio 2019, la DSEM (i) observó *in situ* (hallazgos consignados en las Actas de Conteo Nros. 1⁵⁷ y 2⁵⁸) y también (ii) visualizó los videos proporcionados por Las Bambas (hallazgos consignados en el Actas de Conteo - Videos N° 3⁵⁹), a fin de constatar el tránsito de los camiones que transportaban concentrado y determinar si el administrado aplicaba lo establecido en su IGA, respecto al número de la flota que debía recorrer en el corredor minero y el horario de llegada y salida desde la UF Las Bambas hasta la Estación Pillones. Siendo que, dichas acciones permitieron evidenciar, de forma fehaciente, el incumplimiento de las obligaciones contenidas en la Tercera MEIA de Las Bambas al tener unidades que superaban la flota diaria permitida (125 unidades de ida y vuelta) y, por otro lado, que transitaban fuera del horario establecido (horario de 04:30 hasta las 08:00 y de 16:30 hasta las 20:00, para la partida y llegada de camiones, respectivamente).
126. Sin perjuicio de ello, a fin de brindar una respuesta debidamente motivada al administrado, a continuación, se analizarán cada uno de los cuestionamientos planteados en su recurso impugnativo:
- a) Respecto a la rectificación de las actas de conteo
127. De la revisión del expediente, se advierte que, mediante la Carta N° 00235-2020-OEFA/DSEM (en adelante, **Carta N° 235-2020**)⁶⁰, la DSEM comunicó a Las Bambas los errores numéricos consignados en las Actas de Supervisión de Conteo Nros. 1 y 2, y el Acta de Conteo - Videos N° 3; y a su vez, le otorgó un plazo al administrado a fin de que brinde sus observaciones y/o descargos frente a la situación advertida.

244.2 Las Actas de fiscalización dejan constancia de los hechos verificados durante la diligencia, salvo prueba en contrario.

⁵⁷ Se realizó el conteo de camiones de transporte de mineral durante los días 03 al 11 de junio de 2019.

⁵⁸ Se realizó el conteo de camiones de transporte de mineral durante los días 12 al 13 de junio de 2019.

⁵⁹ Se realizó la visualización de videos que trasladaban concentrado durante los días 26 al 30 de mayo de 2019.

⁶⁰ Notificada a Las Bambas el 03 de marzo de 2020.

Imagen N° 23: Extracto de la Carta N° 00235-2020-OEFA/DSEM

2020-101-007218

Jesús María, 26 de febrero de 2020

CARTA N° 00235-2020-OEFA/DSEM

Señores.
MINERA LAS BAMBAS S.A.
AV. El Derby N° 055, Torre N°03, Piso 9 – Edificio Cronos
Santiago de Surco.

RECIBIDO 03 MAR. 2020

URGENT

Asunto: **Precisión respecto a rectificación de error material del Acta de Supervisión de la acción de supervisión realizada del 03 al 12 de junio de 2019, Acta de Supervisión de la acción de supervisión realizada del 12 de junio al 06 de julio de 2019 y Acta de Supervisión de la acción de supervisión realizada del 13 de junio al 07 de julio de 2019; y otorgamos plazo para presentar observaciones y/o descargos respecto a lo advertido en las referidas actas de supervisión**

Fuente: Folio 1880 del Expediente de Supervisión N° 127-2019-DSEM-CMIN.

128. Al respecto, si bien Las Bambas señala que las actas de supervisión –al ser documentos públicos– no pueden ser rectificadas o modificados, menos aún si no son actos administrativos, y que, en realidad, no existe un error numérico, sino una modificación esencial de los documentos, lo cual le resta credibilidad y valor probatorio, esta Sala debe realizar las siguientes precisiones:

- (i) En la Carta N° 235-2020, se explicó que los errores numéricos se evidenciaron al realizar la contrastación entre lo consignado en las Actas de Conteo y lo registrado en las bitácoras que, a su vez, forman parte de cada uno de los anexos de las Actas de Conteo. De ello se desprende que, tales errores numéricos fueron detectados del cotejo de los datos existentes en el expediente que, valga decir, también fueron recabados en presencia de Las Bambas, por lo que, podían ser efectivamente corroborados, y de ser el caso, cuestionados; máxime si en observancia del principio de debido procedimiento y razonabilidad, es que se le otorgó al administrado un plazo de cinco (05) días a fin de que realice los descargos pertinentes.
- (ii) Cabe recordar que, durante la verificación del tránsito de las unidades de transporte y la elaboración de las bitácoras, estuvieron presentes, además de los supervisores del OEFA, el personal de Las Bambas, por lo que, si bien, al trasladar los hallazgos al Acta, se presentó algún error numérico, ello de ninguna forma resta credibilidad a lo verificado en campo, máxime si, conforme lo señala el artículo 17.2 del Reglamento de Supervisión, “el error material contenido en el Acta de Supervisión no afecta su validez ni de los medios probatorios ni de las muestras recolectadas que se hayan obtenido en dicha acción de supervisión”.
- (iii) Así, la rectificación del error numérico⁶¹ halla soporte en la información

⁶¹ Es pertinente mencionar, que en relación al Acta de Conteo N° 1, se rectificó el error numérico incurrido al consignar que, durante el día 07 de junio, 112 camiones transitaron dentro del horario establecido en del IGA, cuando lo correcto era 122.

Respecto al Acta de Conteo N° 2, se rectificó el error numérico incurrido al consignar el número de camiones que transitaron fuera del horario indicado en el IGA del administrado, en los días 12 y 13 de junio de 2019, ya que se consignó 15, cuando lo correcto era 25.

Por otro lado, en el Acta de Conteo Videos N° 3, se consignó que el número de camiones que transitaron, durante el día 26 de mayo de 2019, dentro del horario establecido en el IGA fue de 122, cuando lo correcto era 125.

obtenida durante la acción de supervisión y que se encontraba anexa a las propias Actas de Supervisión (denominadas, en el presente caso, de conteo), por lo que, contrariamente a lo sostenido por Las Bambas, no implicó una modificación esencial a su contenido, en la medida que, no modificaron el hallazgo detectado *in situ*, esto es, que, efectivamente, las unidades de transporte que transitaban por el corredor minero excedían la flota (125 camiones de ida y vuelta) permitida por el IGA de Las Bambas, así como el horario para el tránsito de los mismos.

129. Por otro lado, el hecho de que las Actas de Supervisión no constituyan un acto administrativo, no implica que no puedan ser pasibles de ser rectificadas si se advierte un error cuyo contraste puede ser corroborado por la información generada en la propia acción de supervisión y que brinde respaldo de la veracidad de su obtención, como ocurre en el presente caso; por consiguiente, aunque Las Bambas aduzca que las Actas de Conteo no pueden ser rectificadas al advertirse errores materiales o numéricos por no ser actos administrativos, ello no cuenta con asidero legal ni desvirtúa el valor probatorio de las Actas de Conteo, generadas en el marco de la Supervisión junio-julio 2019.
130. Por lo expuesto, al no evidenciarse vulneración alguna al principio de debido procedimiento, corresponde desestimar lo alegado por Las Bambas en este extremo.
- b) Sobre falta de identificación de los vehículos de transporte de concentrado
131. Llegados a este punto, es pertinente reiterar que la obligación ambiental fiscalizable respecto a las conductas infractoras Nros. 4 y 5, están relacionadas a que el concentrado de mineral debe ser transportado fuera de la UF Las Bambas por **camiones portacontenedores/encapsulados** cerrados hacia su destino final en la estación de transferencia ubicada en Pillones (a la altura del km 99) o hasta Matarani.
132. En ese contexto, es que Las Bambas contempló que para las actividades del transporte de concentrado desde su UF Las Bambas no se incrementaría el número de unidades, en relación a la flota de camiones, por lo que debía observar el número diario de 125 camiones de ida y 125 camiones de retorno (conducta infractora N° 4). Asimismo, debía observar el horario establecido para el transporte de concentrado de mineral, es decir, el horario diario para la partida y llegada de los camiones (conducta infractora N° 5)⁶².
133. En ese sentido, durante las acciones de supervisión, la Autoridad Supervisora realizó el conteo de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado que ingresaban y salían (diariamente) de la UF Las Bambas, así como la hora de partida y llegada, en las fechas materia de imputación:

Asimismo, en cuanto a los camiones que transitaron fuera del horario, en el día 27 de mayo, se consignó el número de 48, cuando lo correcto era 58.

⁶² De acuerdo al Anexo 9 de la Tercera MEIA Las Bambas.

Cuadro N° 12: Fechas materia de imputación – conducta infractora N° 4

HORARIO	26-mayo	27-mayo	28-mayo	30-mayo	09-junio	10-junio
Partida (total excesos)	0	33	20	2	0	15
Llegada (total excesos)	33	18	11	4	42	0

Fuente: Informe de Supervisión:

Cuadro N° 13: Fechas materia de imputación – conducta infractora N° 5

HORARIO	26-05	27-05	28-08	29-05	30-05	03-06	04-06	05-06	06-06	07-06	08-06	09-06	10-06	11-06	12-06	13-06
Partida	0	0	9	4	0	0	0	0	0	1	39	119	9	0	25	80
Llegada	80	58	48	58	45	3	29	34	10	0	97	96	35	58	47	39

Fuente: Informe de Supervisión:

Imagen N° 24: Fotografías de los camiones supervisados



Fuente: Informe de Supervisión:

134. Ahora bien, pese a contarse con fotografías, registros, videograbaciones que sustentas el tránsito de vehículos en la ruta de transporte, que fueron insumos para los hallazgos contenidos en las Actas de Supervisión y analizados en el Informe de Supervisión, Las Bambas señala que al no haberse registrado las placas de los vehículos se ha restado de valor probatorio a los documentos, creándose incertidumbre.
135. Sin embargo, esta Sala concuerda con lo señalado por la DFAI, al expresar que el sistema de registro (hora) que fue utilizado por la Autoridad Supervisora para realizar el conteo, toma en cuenta el protocolo del transporte de concentrado de mineral aprobado en la Tercera MEIA de Las Bambas 2018, es decir, que el registro se lleva a cabo contabilizando (cantidad de vehículos y horas) a partir de la unidad líder –primera unidad– del sistema de convoyes, a través del cual se

realiza el transporte de concentrado⁶³. Cumpliendo con ello, con una metodología razonable para verificar el cumplimiento de las obligaciones ambientales *sub examine*, al ser este, también, el medio por el cual el administrado lleva a cabo el mínimo control del traslado de concentrado de acuerdo a su IGA vigente.

c) Sobre falta de identificación del contenido los vehículos de transporte de concentrado

136. Con relación a que no se identificó el contenido de los camiones, cabe precisar que, durante la acción de supervisión, el número de camiones portacontenedores/encapsulados registrados en las bitácoras ingresando y/o saliendo hacia y/o desde la UF Las Bambas, fue suscrito entre el personal de las Bambas y el supervisor del OEFA, siendo que, no se consignó mayores observaciones respecto al contenido de estos camiones.
137. Aunado a lo anterior, durante la acción de supervisión *in situ* realizada los días 03 al 12 de junio de 2019 y 12 de junio al 06 de julio de 2019, conforme consta en el Acta de Supervisión de Conteo N° 1 y Acta de Supervisión de Conteo N° 2, la DSEM registró bitácoras adicionales, suscritas por el OEFA y Las Bambas, en las cuales se consignó el registro de vehículos adicionales (volquetes, cisternas de combustibles, tráiler cama baja, camión de carga, entre otros), los cuales estaban realizando otro tipo de transporte.
138. Teniendo en cuenta lo anterior, carece de sustento lo alegado por el administrado respecto a que no se ha discriminado los camiones por el material que transportaban (que forman parte de la cantidad de unidades que excedieron o transitaban fuera del horario), pues se evidencia que, el supervisor del OEFA, cuando las circunstancias lo ameritaron, realizó el conteo de manera tal que, sí discriminó la carga o actividades de las unidades que transportaban materiales distintos al concentrado, contando con la presencia de Las Bambas, quien, de tener discrepancias con lo observado, pudo dejar constancia de ello en el Acta correspondiente.
139. Por lo expuesto, evidenciándose la pertinencia e idoneidad de los documentos recabados durante las acciones de supervisión abril 2019-II y junio-julio 2019, corresponde desestimar lo alegado por Las Bambas en este extremo.

C.1.2 Sobre la subsanación de las conductas infractoras Nros. 4 y 5

140. Las Bambas señala que, a través de la Resolución N° 00046-2019-OEFA/DSEM del 13 de junio de 2019, la DSEM impuso a Las Bambas una medida preventiva referida a cumplir con la cantidad máxima de camiones camiones (relacionada a la conducta infractora N° 4) y horarios de tránsito (relacionada a la conducta infractora N° 5), de acuerdo a su Tercera MEIA.

⁶³

Tercera MEIA de Las Bambas

6.0 Medidas de manejo ambiental(...)

6.1 Medidas generales durante el traslado(...)

Asimismo, cabe decir, que cuando se realiza el transporte de concentrado, éste se realiza de forma agrupada formando un convoy, el cual es liderado por un vehículo que ocupa la posición delantera de cada uno y responsable de mantener la velocidad establecida en la hoja de ruta para cada tramo.

141. Aunado a ello, el recurrente indica que, a través de la Resolución N° 00079-2023-OEFA/DSEM del 27 de abril de 2023, la DSEM levantó la medida al ser acreditado su cumplimiento desde el 29 de enero de 2021 al 06 de abril de 2023.
142. Bajo dicho contexto, el administrado alega que los ilícitos materia de sanción quedaron subsanados desde dicha fecha, la cual es anterior a la fecha de inicio del presente PAS (01 de febrero de 2023), por tanto, correspondería aplicar la exigente de responsabilidad por aplicación del literal f) del numeral 1 del artículo 257 del TUO de la LPAG.

Análisis del TFA

143. Es oportuno mencionar que, en el marco de la verificación de las medidas administrativas dictadas a Las Bambas en un expediente distinto al presente PAS, la DSEM señaló que el administrado había cumplido con la medida preventiva al evidenciarse que cumplió con los compromisos ambientales relacionados a no exceder el número de vehículos permitidos, y aplicar los horarios de partida y llegada de acuerdo a su Tercera MEIA, sin embargo, dicho cumplimiento se refiere al periodo comprendido entre el 29 de enero de 2021 al 6 de abril de 2023, por lo que, lo alegado por el recurrente no incide en modo alguno en la determinación de responsabilidad administrativa, mucho menos en la subsanación de las infracciones; pues, las conductas infractoras Nros. 4 y 5 son insubsanables.
144. En efecto, las conductas infractoras Nro 4 y 5 están referidas al incumplimiento del instrumento de gestión ambiental del administrado, al exceder el número permitido de camiones (por día) para el transporte de concentrado de mineral y al transitar camiones del transporte de concentrado de mineral fuera del horario fijado (por día), respectivamente. En ese sentido, dicha situación antijurídica se configura en un solo momento –es decir, al momento de superar el número de 125 unidades que realizan el transporte de concentrado y al transitar fuera del horario de partida (04:30 horas – 08:00 horas) y llegada (16:30 horas – 20:00 horas) desde Las Bambas hasta la estación Pillones durante los días materia de imputación–.
145. Por lo tanto, los días posteriores en los cuales Las Bambas alega haber observado dichas medidas no acreditan la subsanación de las conductas infractoras, toda vez que, los efectos y/o impactos que se hayan podido generar en los días en que el administrado incumplió su obligación ambiental no pueden ser subsanados con el cumplimiento en días posteriores,
146. Por otro lado, conforme a previos pronunciamientos del TFA⁶⁴, para evaluar la configuración de la exigente de responsabilidad por subsanación voluntaria, es importante analizar el carácter subsanable del incumplimiento detectado; siendo que en el presente caso la conducta infractora materia de análisis no puede ser objeto de subsanación y, puesto que, cualquier acción posterior no podría revertir los impactos que pudiera haberse ocasionado.

⁶⁴ Ver las Resoluciones Nros. 069-2023-OEFA/TFA-SE del 14 de febrero de 2023, 030-2020-OEFA/TFA-SE del 29 de enero de 2020, 361-2019-OEFA/TFA-SMEPIM del 31 de julio de 2019, 107-2018-OEFA/TFA-SMEPIM del 04 de mayo de 2018, 081-2018-OEFA/TFA-SEPIM del 05 de abril de 2018, 063-2018-OEFA/TFA-SMEPIM del 15 de marzo del 2018, entre otras.

147. En consecuencia, corresponde desestimar los argumentos formulados por el administrado en este extremo.

C.2 Conducta infractora N° 4 (exceder el número de camiones permitidos)

148. Las Bambas sostiene que existen eventos que pueden impedir que el número de vehículos que sale y llega a la mina coincida con el número que el OEFA considera como una obligación fiscalizable.

149. Así, el recurrente explica que si bien, de acuerdo con el numeral 8 del artículo 248 del TUO de la LPAG⁶⁵, la responsabilidad administrativa debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable, también es cierto que existe la eximencia de responsabilidad por hechos de fuerza mayor o de terceros, conforme lo regula el literal a) del numeral 1 de su artículo 257 del citado texto normativo⁶⁶.

150. Bajo dicho entendido, mediante los Cuadros Nros. 9 y 10 del recurso de apelación, Las Bambas describe una serie de circunstancias que habrían acontecido durante los días 26, 27, 28 y 30 de mayo de 2019, y el 09 y 10 de junio de 2020, que provocaron que las unidades de transporte excedieran el número permitido de la flota (125) para partida y llegada desde la UF hasta la Estación Pillones.

Análisis del TFA

Respecto a los eximentes de responsabilidad

151. Sobre el particular, esta Sala considera importante resaltar que, de acuerdo con el artículo 144 de la LGA⁶⁷, la responsabilidad derivada del uso o aprovechamiento de un bien ambientalmente riesgoso o peligroso, o del ejercicio de una actividad ambientalmente riesgosa o peligrosa, es objetiva, lo cual obliga a prevenir y/o reparar los daños que se puedan ocasionar, con los costos que ello irrogue.

152. En esa línea, el artículo 18 de la Ley del SINEFA⁶⁸ establece que **los**

⁶⁵ **TUO de la LPAG.**

Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales: (...)

8. Causalidad. - La responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable.

⁶⁶ **TUO de la LPAG.**

Artículo 257.- Eximentes y atenuantes de responsabilidad por infracciones

1.- Constituyen condiciones eximentes de la responsabilidad por infracciones las siguientes:

a) El caso fortuito o la fuerza mayor debidamente comprobada.

⁶⁷ **LGA.**

Artículo 144.- De la responsabilidad objetiva

La responsabilidad derivada del uso o aprovechamiento de un bien ambientalmente riesgoso o peligroso, o del ejercicio de una actividad ambientalmente riesgosa o peligrosa, es objetiva. Esta responsabilidad obliga a reparar los daños ocasionados por el bien o actividad riesgosa, lo que conlleva a asumir los costos contemplados en el artículo 142 precedente, y los que correspondan a una justa y equitativa indemnización; los de la recuperación del ambiente afectado, así como los de la ejecución de las medidas necesarias para mitigar los efectos del daño y evitar que éste se vuelva a producir.

⁶⁸ **Ley del SINEFA.**

administrados son responsables objetivamente por el incumplimiento de las obligaciones fiscalizables derivadas de los instrumentos de gestión ambiental, las normas ambientales, así como los mandatos o disposiciones emitidas por el OEFA; razón por la cual, una vez verificado el hecho constitutivo de infracción, el administrado solo puede eximirse de responsabilidad si logra acreditar, de manera fehaciente, la ruptura del nexo causal.

153. En ese orden de ideas, Peña Chacón⁶⁹ señala lo siguiente:

la responsabilidad ambiental objetiva encuentra asidero en las teorías clásicas del riesgo creado y riesgo provecho, por cuanto quien asume un riesgo donde exista peligrosidad, debe responder por todos los daños causados por dicha peligrosidad, incluyendo si la conducta es lícita, de esta forma, la asunción de riesgo de una actividad intrínsecamente peligrosa no podría bajo ninguna circunstancia corresponder a la víctima ni a la sociedad, sino a los responsables de la misma.

154. De ahí que, en la medida que en **el sector ambiental estamos ante un sistema de responsabilidad objetiva**, una vez verificado el hecho constitutivo de infracción en el marco de las actividades productivas del administrado, este únicamente podrá eximirse de responsabilidad si logra acreditar, de manera fehaciente, la ruptura del nexo causal ya sea por caso fortuito, fuerza mayor o hecho determinante de tercero. Esto supone que el administrado deberá demostrar que el referido suceso no fue originado por su comportamiento, sino por razones externas a este⁷⁰.

155. Al respecto, es preciso indicar que en el inciso a) numeral 1 del artículo 257 del TUO de la LPAG, se establece como una de las causales de eximente de responsabilidad, al caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobada⁷¹.

156. Ahora bien, el caso fortuito o fuerza mayor es, de acuerdo con lo consignado en el artículo 1315 del Código Civil⁷², “la causa no imputable, consistente en un

Artículo 18.- Responsabilidad objetiva

Los administrados son responsables objetivamente por el incumplimiento de obligaciones derivadas de los instrumentos de gestión ambiental, así como de las normas ambientales y de los mandatos o disposiciones emitidas por el OEFA.

⁶⁹ Peña, M. (2006). *Daño, responsabilidad y reparación ambiental*. San José: Editorial Investigaciones Jurídicas S.A.

Cabe agregar que, según Ramón Martín Mateo, en su obra *Derecho Ambiental*, “[l]a objetivización de la responsabilidad tiene un campo extraordinariamente propicio en las relaciones reguladas por el Derecho ambiental en cuanto que efectivamente buena parte de los daños causados al perturbarse los elementos ambientales, tienen carácter ocasional y son producto de fallos en los dispositivos técnicos de control”. (1977: 112).

⁷⁰ Guzmán, C. (2017). *Manual del Procedimiento Administrativo General*. Lima: Instituto Pacífico, Tercera Edición, pp. 759.

TUO de la LPAG

Artículo 257.- Eximentes y atenuantes de responsabilidad por infracciones

1.- Constituyen condiciones eximentes de la responsabilidad por infracciones las siguientes:

a) El caso fortuito o la fuerza mayor debidamente comprobada.

⁷² **Decreto Legislativo N° 295. Código Civil**, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 25 de julio de 1984.

Artículo 1315.- Caso fortuito o fuerza mayor es la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso”.

157. Cabe destacar que, para que se produzca el rompimiento del nexo causal, el caso fortuito, fuerza mayor o hecho determinante de tercero debe ser la causa exclusiva del evento dañoso, toda vez que, si existe una causa concomitante imputable al administrado, sí habrá incumplimiento por el administrado o, de ser el caso, responsabilidad en la inejecución de una obligación⁷³.
158. De acuerdo con lo señalado por De Trazegnies, lo **extraordinario** es entendido como aquel riesgo atípico de la actividad o cosa generadora del daño⁷⁴; notorio o público y de magnitud⁷⁵; es decir, no debe ser algo fuera de lo común para el sujeto sino fuera de lo común para todo el mundo. Asimismo, lo **imprevisible** e **irresistible** implica que el presunto causante no hubiera tenido la oportunidad de actuar de otra manera o no podría prever el acontecimiento y resistir a él⁷⁶.

Del caso en concreto

159. Delimitado lo anterior, y a fin brindar una respuesta debidamente motivada al administrado, esta Sala considera conveniente traer a colación los cuestionamientos señalados en los Cuadros Nros. 9 y 10 del recurso de apelación, mediante los cuales Las Bambas afirma la concurrencia de un eximente de responsabilidad respecto a la comisión de la conducta infractora N° 4:

Cuadro N° 14: Sobre los supuestos excesos en la llegada (ingreso a la mina) de los vehículos que transportan concentrado – Cuadro N° 9

N°	Fecha observada	Cantidad de unidades que transitaron en exceso	Eventos alegados por el administrados como eximente de responsabilidad	Análisis del TFA
1	26/05/2019	33 unidades adicionales que ingresaron a mina	<p>Las Bambas alega que, sin perjuicio del hecho de que no se tiene certeza de que estos vehículos hayan estado transportando concentrado, ese día existieron unidades rezagadas de un día anterior (25/05/2019) debido a un evento (bloqueo social) en ruta.</p> <p>De esa manera, Las Bambas afirma que, las unidades se encontraban en un punto crítico y no tenían donde descansar, por lo que debían ingresar a mina por temas de seguridad.</p>	<p>Conforme se ha analizado en el acápite precedente, al momento de realizar el conteo de vehículos, la Autoridad Supervisora llevó a cabo la discriminación de vehículos (los que transportaban concentrado y los que no).</p> <p>Aunado a ello, se observa que <u>más allá de sus afirmaciones Las Bambas no ha presentado medios probatorios relacionados a un bloqueo social</u>, menos aún, como este impidió el cumplimiento de su obligación ambiental fiscalizable (el</p>

⁷³ Andaluz Westreicher, Carlos. *Manual de Derecho Ambiental*. Lima: Iustitia. 2013. p. 820.

⁷⁴ De Trazegnies Granda, Fernando. *La responsabilidad extracontractual*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2001, pp. 336-341.

⁷⁵ Siguiendo al autor, "para considerar la notoriedad del hecho como elemento esencial del caso fortuito no se requiere que esta característica (notorio o público o de magnitud) haya sido expresamente señalada en el artículo 1315: está implícitamente en la exigencia de que se trate de un hecho extraordinario". Ibid. p. 339.

⁷⁶ De Trazegnies Granda, Fernando. *La responsabilidad extracontractual*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2001. pp. 339 – 341.

				no exceder el número de unidades que deben transitar en el corredor minero), menos aún la cantidad de unidades que habrían sido afectadas por dicho bloqueo y que hayan transitado por el corredor minero en la fecha materia de imputación.
2	27/05/2019	18 unidades adicionales que ingresaron a mina		Cabe resaltar que la Autoridad Supervisora llevó a cabo la discriminación de vehículos (los que transportaban concentrado y los que no). Además, de acuerdo al IGA, las unidades (encapsulados y contenedores), son las que realizan el traslado de concentrado desde la UF Las Bambas ⁷⁷ .
3	28/05/2019	11 unidades adicionales que ingresaron a mina	Las Bambas señala que aquellas unidades pertenecen a la logística de encapsulados (que no transportan concentrado); sin embargo, se realizó el conteo como unidades de concentrado, pero estas no pertenecían al mismo. Además, el recurrente sostiene que, pese a haberse indicado a OEFA en diversos momentos que las unidades encapsuladas no transportaban concentrado, el OEFA ha insistido en calificarlas como unidades de transporte de concentrado.	De esa forma, <u>lo alegado por el administrado no desvirtúa que las unidades que excedieron el número permitido de llegada a la UF Las Bambas</u> (que habían sido contabilizadas en presencia de la supervisión del OEFA y personal de Las Bambas durante la supervisión ambiental), <u> fueron camiones distintos a los encapsulados y contenedores.</u>
4	30/05/2019	4 unidades adicionales que ingresaron a mina	Las Bambas afirma que dichas unidades de concentrado retornaban a la mina, después de realizar sus mantenimientos técnicos en el Centro Poblado de Challhuahuacho no realizaban transporte de concentrado.	Al respecto, esta Sala advierte que, más allá de sus afirmaciones <u>Las Bambas no ha presentado medios probatorios que acrediten la cantidad de unidades que habrían realizado su mantenimiento en uno de los Centros Poblados cercanos, menos aún, si los mismos habían transitado por la corredor minero en la fecha materia de imputación,</u> ni tampoco como dicha situación impidió el cumplimiento de su obligación ambiental fiscalizable (el no exceder el número de unidades que deben transitar en el corredor minero).

77

Tercera MEIA de Las Bambas 4.0 Evaluación ambiental (...)

Cabe precisar que si bien la Tercera MEIA comprende la actualización del plan de minado, optimizaciones en el circuito de molibdeno para llegar a la producción de diseño aprobada, desarrollo de perforaciones, así como implementación de componentes auxiliares y el cambio de uso de campamentos y un área para uso de estacionamiento, ésta no implica modificación o cambio alguno en el transporte de concentrado que Las Bambas realiza de manera bimodal, por lo que **el concentrado es transportado fuera de la U.M. Las Bambas por camiones portacontenedores/encapsulados**, cerrados hacia su destino final en la estación de transferencia ubicada en Pillones (a la altura del km 99) o hasta Matarani.

Asimismo, las actividades del transporte de la U.M. Las Bambas no consideran incrementar el número de unidades, en relación a la flota de camiones (125 camiones de ida y 125 camiones de retorno) aprobadas en la Segunda MEIA (2014).

5	09/06/2019	42 unidades adicionales que ingresaron a mina	<p>Las Bambas alega que, sin perjuicio del hecho de que no se tiene certeza de que estos vehículos hayan estado transportando concentrado, ese día existieron unidades rezagadas de un día anterior (08/06/2022)⁷⁸ debido a un evento (bloqueo social) en ruta.</p> <p>Además, el recurrente señala que la unidad cama baja cargada de accesorios de línea amarilla de la empresa Hagemsa, se despista en el ingreso a una curva próxima a Quehuire, ocasionando bloqueo de vía en ambos sentidos. Las unidades vacías tuvieron que detenerse próximas al punto del evento.</p>	<p>Frente a lo alegado por el administrado, se debe reiterar que, más allá de sus afirmaciones <u>no ha presentado medios probatorios relacionados a un bloqueo social</u>, ni como este impidió el cumplimiento de su obligación ambiental fiscalizable (el no exceder el número de unidades que deben transitar en el corredor minero), menos aún la cantidad de unidades que habrían sido afectadas por dicho bloqueo y que hayan transitado por el corredor minero en la fecha materia de imputación.</p> <p>Por otro lado, tampoco presentó documentos que sustenten el despiste ocurrido y que afectó a una unidad de la empresa Hagemsa, ni como ello resultó un impedimento para cumplir con su compromiso ambiental.</p>
---	------------	---	--	---

Fuente: Cuadro N° 9 del recurso de apelación.
Elaboración: TFA.

Cuadro N° 15: Sobre los supuestos excesos en la partida (salida de la mina) de los vehículos que transportan concentrado – Cuadro N° 10

N°.	Fecha observada	Cantidad de unidades que transitaron en exceso	Eventos alegados por el administrados como eximente de responsabilidad	Análisis del TFA
1	27/05/2019	33 unidades adicionales, que partieron de la mina	<p>Las Bambas, señala que, sin perjuicio del hecho de que no se tiene certeza de que estos vehículos hayan estado transportando concentrado; existió una alerta de bloqueo social (26/05/2019) en la salida de UF Las Bambas, siendo que, se tomó la medida de realizar el despacho de todas las unidades que se encontraban dentro de la mina. Por tal motivo, las unidades vacías excedentes del 26/05/2019 fueron despachadas cargadas.</p>	<p>Al respecto, se tiene que, al momento de realizar el conteo de vehículos, la Autoridad Supervisora llevó a cabo la discriminación de vehículos (los que transportaban concentrado y los que no).</p> <p>Por otro lado, se observa que más allá de sus afirmaciones Las Bambas <u>no ha presentado medios probatorios relacionados a una alerta de bloqueo social</u>, menos aún, como esta circunstancia habría impedido el cumplimiento de su obligación ambiental fiscalizable (el no exceder el número de unidades que deben transitar en el corredor minero) en la fecha materia de imputación.</p>

⁷⁸ En el recurso de apelación, el administrado señaló que la fecha de bloqueo fue el 08/06/2022; por lo que, al parecer habría un error material, puesto que la fecha materia de imputación se encuentra comprendido en el año 2019.

2	28/05/2019	20 unidades adicionales, que partieron de la mina	Las Bambas señala aquellas unidades pertenecen a la logística de encapsulados (no transportan concentrado); sin embargo, se realizó el conteo como unidades de concentrado, pero estas no pertenecían al mismo.	Se debe reiterar que, contrariamente a lo señalado por el administrado, la Autoridad Supervisora llevó a cabo la discriminación de vehículos (los que transportaban concentrado y los que no).
3	30/05/2019	2 unidades adicionales, que partieron de la mina	Además, el recurrente sostiene que, pese a haberse indicado a OEFA en diversos momentos que las unidades encapsuladas no transportaban concentrado, el OEFA ha insistido en calificarlas como unidades de transporte de concentrado.	Además, de acuerdo al IGA, las unidades (encapsulados y contenedores), son las que realizan el traslado de concentrado desde la UF Las Bambas ⁷⁹ . De esa forma, lo alegado por Las Bambas <u>no desvirtúa que las unidades que excedieron el número permitido de llegada a la UF Las Bambas</u> (que habían sido contabilizadas en presencia de la supervisión del OEFA y personal de Las Bambas durante la supervisión ambiental), fueron camiones distintos a los encapsulados y contenedores.
4	10/06/2019	15 unidades adicionales, que partieron de la mina	Las Bambas señala que las unidades de concentrado tenían fallas mecánicas por lo que se realizaron mantenimiento (30/05/2019) en el Centro Poblado de Challhuahuacho y no transportaban mineral.	Al respecto, esta Sala advierte que, más allá de sus afirmaciones <u>Las Bambas no ha presentado medios probatorios que acrediten la cantidad de unidades que habrían presentado fallas mecánicas y recibieron mantenimiento en uno de los Centros Poblados cercanos, menos aún, si los mismos habían transitado por la corredor minero en la fecha materia de imputación</u> , ni tampoco como dicha situación impidió el cumplimiento de su obligación ambiental fiscalizable (el no exceder el número de unidades que deben transitar en el corredor minero).

Fuente: Cuadro N° 10 del recurso de apelación.
Elaboración: TFA.

160. Entonces, del análisis precedente, se evidencia que las circunstancias descritas por Las Bambas no configuraron hechos extraordinarios, imprevisibles ni irresistibles que hayan impedido observar lo establecido en su Tercera MEIA,

79

Tercera MEIA de Las Bambas

4.0 Evaluación ambiental

(...)

*Cabe precisar que si bien la Tercera MEIA comprende la actualización del plan de minado, optimizaciones en el circuito de molibdeno para llegar a la producción de diseño aprobada, desarrollo de perforaciones, así como implementación de componentes auxiliares y el cambio de uso de campamentos y un área para uso de estacionamiento, ésta no implica modificación o cambio alguno en el transporte de concentrado que Las Bambas realiza de manera bimodal, por lo que **el concentrado es transportado fuera de la U.M. Las Bambas por camiones portacontenedores/encapsulados**, cerrados hacia su destino final en la estación de transferencia ubicada en Pillones (a la altura del km 99) o hasta Matarani.*

Asimismo, las actividades del transporte de la U.M. Las Bambas no consideran incrementar el número de unidades, en relación a la flota de camiones (125 camiones de ida y 125 camiones de retorno) aprobadas en la Segunda MEIA (2014).

durante los días materia de imputación. Por lo tanto, se desestima lo alegado por el administrado en este extremo.

161. Por consiguiente, corresponde confirmar la Resolución Directoral II, en el extremo que declaró la responsabilidad administrativa de Las Bambas por la comisión de la conducta infractora N° 4 descrita en el Cuadro N° 1 de la presente resolución.

C.3 Conducta infractora N° 5 (transitar fuera del horario permitido)

162. Las Bambas indica que, la Tercera MEIA no precisa mayor detalle de lo que debe entenderse como el horario “partida y llegada” a Las Bambas”, por lo que, definió cómo es que debería registrarse el ingreso y la salida de las unidades (una por una), ya que es una de las previsiones operativas relacionadas a la seguridad de los vehículos y de los conductores.
163. En ese sentido, el recurrente argumenta que los supervisores de la DSEM, determinaron, bajo su sola interpretación y sin considerar cómo Las Bambas implementó el control del horario de los vehículos de concentrados, qué debía entenderse por “partida y llegada” a la unidad fiscalizable, y bajo ese entendimiento es que ha definido el incumplimiento de la supuesta obligación ambiental fiscalizable, considerando que el registro se debe hacer en la garita de control de entrega/salida a la mina, la cual no es otra que la garita principal Manantiales.
164. De acuerdo al administrado, lo anterior supone que lo consignado en las bitácoras sería inconsistente con las salidas e ingresos reales de cada una de las unidades vehiculares, lo cual vulnera el principio de verdad material.
165. Adicionalmente a ello, en los Cuadros Nros. 11 y 12 del recurso de apelación, Las Bambas describe eventos imprevistos que habrían sido generados por terceros, lo cual habría impedido el cumplimiento del horario de ingreso y salida de las unidades de transporte de concentrado, por lo que aplica la eximente de responsabilidad por hechos de fuerza mayor o de terceros, establecida en el literal a) del numeral 1 de su artículo 257 del TUO de la LPAG.

Análisis del TFA

Respecto al registro del horario de partida y llegada

166. Frente a lo alegado por el administrado, es menester traer a colación que en la Tercera MEIA de Las Bambas, se contempló lo siguiente:

Tercera MEIA de Las Bambas

6.1 Medidas generales durante el traslado

Las Bambas durante el traslado de concentrado en la ruta de transporte, aplica las siguientes medidas:

- Los horarios establecidos para el inicio es el siguiente: partida de Las Bambas desde las 04:30 hasta las 08:00; y, la llegada a Las Bambas, desde las 16:30 hasta las 20:00.

(...)

Asimismo, cabe decir, que cuando se realiza el transporte de concentrado, éste se realiza de forma agrupada formando un convoy, el cual es liderado por un vehículo que ocupa la posición delantera de cada uno y es responsable de mantener la velocidad establecida en la hoja de ruta para cada tramo”.

(Énfasis es nuestro)

167. De lo anterior se desprende, indudablemente, el compromiso de Las Bambas de observar los horarios de ingreso y salida durante el traslado de concentrado, y si bien no se establece el momento en el que se debe realizar el registro (en qué garita de control) a fin de verificar el cumplimiento del horario, ello de ninguna forma invalida el conteo realizado por la Autoridad Supervisora en la garita principal Manantiales, toda vez que:

- (i) Conforme a los numerales 144 a 149 del Informe de Supervisión, que analizó los hallazgos detectados en las Actas de Supervisión de Conteo Nros. 1 y 2^º, se determinó –con conocimiento de Las Bambas– que en la garita de control principal Manantiales -zona sur- se realizará el conteo de unidades de transporte, ya que, dicha garita está ubicada luego del último componente ubicado en dicha zona (la poza de clarificación final) y a la salida de la UF Las Bambas; siendo que, garita era efectivamente utilizada por Las Bambas como una zona de control de ingreso y salida de la unidad minera, tal como se parecía seguidamente:

Imagen N° 25: Ubicación de la Garita Principal Manantiales



Fuente: Informe de Supervisión.

⁸⁰ Cabe precisar, que, a diferencia de lo registrado en las Actas de Conteo Nros. 1 y 2 (que fue *in situ*), en las bitácoras adjuntas al Acta de Conteo Videos N° 3, consignó información obtenida de la visualización de los videos proporcionados por el administrado que rinden cuenta del tránsito de llegada y partida de unidades de transporte en los días 26 al 30 de mayo de 2019.

Imagen N° 26: Garita Principal Manantiales con personal de control y seguridad de Las Bambas



Fuente: Informe de Supervisión.

- (ii) Sin perjuicio de ello, Las Bambas dejó constancia en el Acta de Supervisión del 30 de abril de 2019, que no estaba realizando el control del transporte por la ruta oficial⁸¹ (es decir, por la ruta Pumamarca), sino por la ruta de Chalhahuacho, desde noviembre de 2018 -zona sur-. Lo cual evidencia, que, en la práctica, el administrado también realizaba el registro del control vehicular en la garita principal Manantiales.
- (iii) De esa manera, la garita principal Manantiales, como punto de control para el ingreso y salida de vehículos de transporte resulta un punto de referencia idóneo para llevar a cabo el conteo de los camiones. Siendo que, de ser lo contrario, el administrado pudo refutarlo en su oportunidad, máxime, si participó de cada una de las diligencias realizadas en el marco de la supervisión ambiental.

168. Por lo tanto, contrario a lo argumentado por el administrado, se tomó como referencia el registro de ingreso o salida en esta garita, dado que es el primer

⁸¹ En el Acta de Supervisión del 30 de abril de 2019, Las Bambas dejó constancia que:

"Numeral 4

(...)

Ítem 14 Otros aspectos

Nos dirigimos a la cabina de control de transporte, en donde el encargado del área explicó los controles de salidas de vehículos. **Señaló que no están realizando salidas por Pumamarca (ruta oficial), debido al contexto social actual en la zona del Tramo I, por esta razón salen por la ruta de Chalhahuacho**".

(...)

Anexo 6

"Respecto a la verificación de la ruta de transporte de concentrado:

Dejamos constancia que debido al **contexto social existente (bloqueo de la vía nacional PE-3SX por las Comunidades Campesinas Choquecca Antio y Pumamarca)** nuestros camiones que transportan concentrado de cobre desde la Unidad Minera hasta Pillones, se ven imposibilitados de transitar por la vía pública nacional PE-3SX (Quehuira – Huancuire), **desde el 14 de noviembre de 2018 a la fecha.** Situación que OEFA ha acreditado durante la Supervisión Regular realizada desde el 24 AL 30 de abril de 2019."

control en el cual la unidad vehicular acredita que llegó a la unidad minera, y las maniobras que realice luego del ingreso son irrelevantes para determinar el cumplimiento de la obligación fiscalizable.

Respecto a la configuración de una eximente de responsabilidad

169. Por otro lado, a fin brindar una respuesta debidamente motivada al administrado, esta Sala considera conveniente traer a colación los cuestionamientos señalados en los Cuadros Nros. 11 y 12 del recurso de apelación, mediante los cuales Las Bambas afirma la concurrencia de un eximente de responsabilidad respecto a la comisión de la conducta infractora N° 5:

Cuadro N° 16: Sobre el incumplimiento del horario para la llegada (ingreso a la mina)

Fecha observada	Cantidad de unidades que transitaron fuera de horario	Eventos alegados por el administrados como eximente de responsabilidad	Análisis del TFA
03/06/2019 04/06/2019 05/06/2019	66 unidades de concentrado que ingresaron a mina antes de las 16:30 horas	<p>Las Bambas indica que, sin perjuicio del hecho de que no se tiene certeza de que estos vehículos hayan estado transportando concentrado; se debe tener en cuenta que los pobladores de la comunidad de Pumamarca tienen reuniones con personal de Relaciones Comunitarias de la empresa, en las cuales solicitan que se les brinde apoyo económico y laboral, caso contrario cerrarían la vía. Lo que provocó que los primeros convoyes ingresen a la mina antes del horario permitido para no verse afectados con un posible bloqueo, dejando las unidades en la vía y obstaculizando el paso de terceros por el espacio reducido de la misma.</p> <p>De forma, el recurrente sostiene que durante los períodos materia de imputación, concurrió una tentativa de bloqueo en el cruce Quehuire, que impidió el cumplimiento de su compromiso ambiental.</p>	<p>Al respecto, se tiene que, contrario a lo legado por el administrado, al momento de realizar el conteo de vehículos, la Autoridad Supervisora llevó a cabo la discriminación de vehículos (los que transportaban concentrado y los que no).</p> <p>Por otro lado, se observa que más allá de sus afirmaciones <u>Las Bambas no ha presentado medios probatorios relacionados a la tentativa de bloqueo social</u> ni como este impidió el cumplimiento de su obligación ambiental fiscalizable (el aplicar el horario de partida y llegado a su unidad fiscalizable), menos aún la cantidad de unidades que habrían sido presuntamente afectadas por dicho bloqueo tentativo y que estas hayan transitado por el corredor minero en la fecha materia de imputación.</p>
08/06/2019	97 unidades de concentrado que ingresaron a mina antes de las 16:30 y después de las 20:00 horas.	Las Bambas señala que se debe tener en cuenta que la unidad Camabaja cargada de accesorios de línea amarilla de la empresa Hagemsa, se despista en el ingreso a una curva próxima a Quehuire, ocasionando bloqueo de vía en ambos sentidos. Debido a ello, las unidades vacías de transporte de concentrado se encuentran detenidas próximas al	Se advierte que Las Bambas <u>no presentó documentos que sustenten el incidente alegado que produjo un bloqueo de la vía</u> , ni cómo ese hecho afectó a sus unidades de transporte y resultó un impedimento para cumplir con su compromiso ambiental, durante el periodo materia de imputación.

		<p>punto del evento, retomando tránsito luego de que se liberó la vía puesto que ocupaban gran parte de esta, logrando dosificar el tránsito continuo de unidades particulares por el punto.</p> <p>De esa forma, el recurrente sostiene que durante los períodos materia de imputación, concurrió un accidente vehicular que impidió el cumplimiento de su compromiso ambiental.</p>	
09/06/2019	75 unidades de concentrado que ingresaron a mina antes de las 16:30 horas	<p>El recurrente sostiene que los pobladores de la Comunidad de Manuel Seoane presentaron una queja contra la empresa debido al paso de unidades vacías en horas de la noche del día 08/06/2019, indicando que no permitirán el paso de unidades hasta que se les asegure que el problema no volverá a ocurrir, por consiguiente, los vehículos ingresaron antes del horario permitido para evitar verse afectados por el posible bloqueo.</p> <p>De esa forma, Las Bambas argumenta que, el 08/06/2019, concurrió una tentativa de bloqueo en Manuel Seoane- Challhuahuacho, que impidió el cumplimiento de su compromiso ambiental.</p>	<p>Sobre el particular, pese a sostener un hecho extraordinario (tentativa de bloqueo y un bloqueo) capaz de impedir el cumplimiento de su compromiso ambiental, Las Bambas <u>no ha presentado medios probatorios que sustente lo afirmado</u>, mucho menos la cantidad de unidades que habrían sido presuntamente afectadas por dichos incidentes y que estas hayan transitado por el corredor minero en la fecha materia de imputación.</p>
	21 unidades de concentrado que ingresaron a mina después de las 20:00 horas.	<p>Las Bambas manifiesta que los pobladores de Yuricancha detuvieron convoyes vacíos, solicitando que más personal consuma en sus negocios. Al liberar la vía las unidades avanzaron para no generar tráfico en la vía reducida.</p> <p>De esa forma, Las Bambas argumenta que, el 09/06/2019, concurrió un bloqueo en el Centro Poblado Yuricancha- Mara, que impidió el cumplimiento de su compromiso ambiental.</p>	
10/06/2019 11/06/2019 12/06/2019 13/06/2019	179 unidades de concentrado que ingresaron a mina antes de las 16:30 y después de las 20:01 horas.	<p>El recurrente refiere que los trabajadores del gremio de construcción civil llevaron a cabo pequeñas protestas a la salida de cruce Challhuahuacho y Manantiales, permitiendo el paso de unidades cada cierto tiempo. Para prevenir el embotellamiento de unidades en el punto, las unidades de transporte de concentrado empezaron a ingresar a mina antes del horario permitido.</p> <p>De esa forma, Las Bambas argumenta que, durante el período materia de imputación, concurrió una</p>	<p>Al respecto, se advierte que más allá de sus afirmaciones Las Bambas <u>no ha presentado medios probatorios relacionados a las protestas de trabajadores de construcción civil</u>, ni como este impidió el cumplimiento de su obligación ambiental fiscalizable (el aplicar el horario de partida y llegado a su unidad fiscalizable), menos aún la cantidad de unidades que habrían sido presuntamente afectadas por</p>

		tentativa de Bloqueo en Manantiales – Challhuahuacho, que impidió el cumplimiento de su compromiso ambiental.	el bloqueo tentativo y que estas hayan transitado por el corredor minero en la fecha materia de imputación.
--	--	---	---

Fuente: Cuadro N° 11 del recurso de apelación.
Elaboración: TFA.

Cuadro N° 17: Sobre el incumplimiento del horario para la partida (salida de la mina) de los vehículos

Fecha observada	Observación	Eventos alegados por el administrados como eximente de responsabilidad	Análisis del TFA
08/06/2019	39 unidades de concentrado que salieron de mina después de las 08:00 horas	Las Bambas, indica que, sin perjuicio del hecho de que no se tenga certeza de que estos vehículos hayan estado transportando concentrado; se debe tener en cuenta que la volcadura de los tres 3 últimos convoyes provocó un retraso de aproximadamente 25 min, por la volcadura en vía Mayra-Manantiales.	Al respecto, esta Sala reitera que, contrario a lo legado por el administrado, al momento de realizar el conteo de vehículos, la Autoridad Supervisora llevó a cabo la discriminación de vehículos (los que transportaban concentrado y los que no).
09/06/2019	119 unidades de concentrado que salieron de mina después de las 08:00 horas	El recurrente sostiene que las unidades salieron fuera de horario debido a horas de acuartelamiento de personal, puesto que un día anterior ingresaron tarde por un accidente vehicular en Quehuire.	Por otro lado, pese a sostener un hecho extraordinario (acuartelamiento de personal, accidente vehicular y mantenimiento de vías) capaz de impedir el cumplimiento de su compromiso ambiental, <u>Las Bambas no ha presentado medios probatorios que sustente lo afirmado</u> , ni cómo este afectó al tránsito de los convoyes y, y si los mismos habían transitado por el corredor minero en la fecha materia de imputación.
12/06/2019 13/06/2019	105 unidades de concentrado que salieron de mina después de las 08:00 horas	Las Bambas señala que la empresa encargada de realizar mantenimiento de vías dentro de Las Bambas, realizó trabajos fuera de horario permitido, teniendo un tiempo de espera hasta que el material con el que se trabaja seque, ocasionando que los últimos convoyes salgan de mina fuera de tiempo.	

Fuente: Cuadro N° 12 del recurso de apelación.
Elaboración: TFA.

170. Entonces, del análisis precedente, se evidencia que las circunstancias descritas por Las Bambas no configuraron hechos extraordinarios, imprevisibles ni irresistibles que hayan impedido observar lo establecido en su Tercera MEIA, durante los días materia de imputación. Por lo tanto, se desestima lo alegado por el administrado en este extremo.

171. Por consiguiente, corresponde confirmar la Resolución Directoral II, en el extremo que declaró la responsabilidad administrativa de Las Bambas por la comisión de la conducta infractora N° 5 descrita en el Cuadro N° 1 de la presente resolución.

V.5 Determinar si las multas impuestas a Las Bambas por la comisión de las conductas infractoras materia del PAS se ajustan a Derecho.

A. Sobre el marco normativo que regula la imposición de las multas

172. Al respecto, es preciso señalar que las sanciones de tipo administrativo tienen por principal objeto disuadir o desincentivar la realización de infracciones, con lo cual tienen como fin último adecuar las conductas de los administrados al cumplimiento de determinadas normas; para ello, la autoridad administrativa debe asegurar que la magnitud de las sanciones administrativas a imponer sea mayor o igual al beneficio esperado por estos por la comisión de las infracciones.
173. Ciertamente, la premisa referida fue materializada por el legislador en el numeral 3 del artículo 248 del TUO de la LPAG, al señalar que las sanciones a imponerse deberán ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, conforme se aprecia a continuación:

Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:
(...)

3. Razonabilidad. - (...) las sanciones a ser aplicadas deberán ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, observando los siguientes criterios que se señalan a efectos de su graduación:

- a) El beneficio ilícito resultante por la comisión de la infracción
- b) La probabilidad de detección de la infracción;
- c) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido;
- d) El perjuicio económico causado;
- e) La reincidencia, por la comisión de la misma infracción dentro del plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la primera infracción.
- f) Las circunstancias de la comisión de la infracción; y
- g) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor. (...)

174. En atención a ello, en el marco de los procedimientos administrativos sancionadores seguidos en el ámbito de competencias del OEFA, la determinación de la multa se evalúa de acuerdo con la Metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores agravantes y atenuantes a utilizar en la graduación de sanciones, aprobada por la Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 035-2013-OEFA/PCD, modificada con la Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 024-2017-OEFA/CD CD (**Metodología para el Cálculo de Multas**).

175. En el Anexo N° 1 “Fórmulas que expresan la metodología” de la Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 035-2013-OEFA/PCD, se señaló que, en el caso que no existe información suficiente para la valorización del daño real probado (cálculo económico del daño), la multa base se calculará considerando el beneficio ilícito y la probabilidad de detección, y luego a ello se aplicarán los factores para la graduación de sanciones correspondientes, tal como se aprecia en la siguiente fórmula:

$$Multa (M) = \left(\frac{B}{p}\right) \cdot [F]$$

Donde:

B = Beneficio ilícito (obtenido por el administrado al incumplir la norma)

p = Probabilidad de detección

F = Suma de factores para graduación de sanciones (1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)

176. En esa medida, se evidencia que la Metodología para el Cálculo de Multas tiene como propósito que: (i) las multa dispuestas por la autoridad administrativa desincentiven la comisión de infracciones a la legislación ambiental; (ii) se brinde un tratamiento equitativo y razonable a los administrados a través del conocimiento público de los criterios objetivos que permiten su graduación; y, (iii) se contribuya a garantizar la resolución expeditiva de los problemas ambientales que ponen en riesgo el valor de los recursos naturales, la protección de la salud y la vida humana.
177. Asimismo, mediante en el artículo 1 de la Resolución de Consejo Directivo N° 001-2020-OEFA/CD⁸² (**RCD N° 001-2020-OEFA/CD**); se establece que, en aplicación del principio de razonabilidad, la multa determinada mediante la metodología de cálculo de multas base, constituye la sanción monetaria correspondiente, prevaleciendo sobre el valor del tope mínimo previsto para el respectivo tipo infractor.
178. Adicionalmente, mediante Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 00083-2022-OEFA/PCD del 29 de diciembre de 2022 se aprueba el “Manual de aplicación de criterios objetivos de la metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores para la graduación de sanciones en el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA” (**Manual de criterios de la metodología de multas**).
179. Teniendo ello en cuenta, este Tribunal considera pertinente evaluar si el cálculo de la multa impuesta por la DFAI, sustentando en el Informe N° 01666-2023-OEFA/DFAI-SSAG del 25 de mayo de 2023 (en adelante, **Informe de Cálculo de Multa I**), notificado junto con la Resolución Directoral I y el Informe N° 02276-2024-OEFA/DFAI-SSAG del 07 de agosto de 2024 (en adelante, **Informe de Cálculo de Multa II**)⁸³, notificado junto con la Resolución Directoral II. se realizó de conformidad con el principio de razonabilidad contenido en el numeral 3 del artículo 248 del TUO de la LPAG, y en estricta observancia de la Metodología para el Cálculo de Multas.

⁸² **RCD N° 001-2020-OEFA/CD**, publicada en el diario oficial *El Peruano*, el 18 de enero de 2020.

Artículo 1.- Disponer que, en aplicación del principio de razonabilidad, la multa determinada con la Metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores para la graduación de sanciones, aprobada por Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 035-2013-OEFA/PCD y modificada por Resolución del Consejo Directivo N° 024-2017- OEFA/CD, o la norma que la sustituya, constituye la sanción monetaria correspondiente, prevaleciendo este monto sobre el valor del tope mínimo previsto para el respectivo tipo infractor.

⁸³ En el Informe de Cálculo de Multa II, la SSAG aborda los cuestionamientos formulados por Las Bambas en su recurso de reconsideración en el extremo del cálculo de la multa impuesta, y siendo, desvirtuados, mantiene los valores asignados mediante el Informe de Cálculo de Multa I.

B. Respecto del cálculo de la multa impuesta por la DFAI

B.1 Conducta Infractora N° 1: Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al no implementar el sistema de rastreo satelital GPS en las unidades destinadas al transporte de concentrado de la unidad minera “Las Bambas”.

180. Para realizar el cálculo del costo que evitó el administrado al no cumplir con la obligación, cuyo incumplimiento generó el presente PAS, la Primera Instancia tuvo en cuenta los siguientes conceptos: (i) CE1: costo del equipo de rastreo satelital – GPS para cinco (5) unidades de vehículos de transporte de concentrado; y (ii) CE2: costo de instalación del equipo dentro de los vehículos de transporte de concentrado, para cinco (5) unidades.
181. Ahora bien, esta Sala observa que, luego de aplicar la fórmula para el cálculo de la multa y realizar el análisis del tope de la multa por la tipificación de la infracción; la DFAI determinó que la multa a imponer en el presente caso ascendía a **8,996 (ocho con 996/1000) UIT**, cuyo detalle se aprecia a continuación:

Cuadro N° 18: Composición de la multa impuesta por la DFAI

RESUMEN DE LA SANCIÓN IMPUESTA	
Componentes	Valor
Beneficio Ilícito (B)	1,890 UIT
Probabilidad de detección (p)	0,5
Factores para la graduación de sanciones [F] = (1+f ₁ +f ₂ +f ₃ +f ₄ +f ₅ +f ₆ +f ₇)	238%
Multa calculada en UIT = (B/p)*(F)	8,996 UIT
Tipificación, numeral 3.1 del cuadro anexo a la RCD N° 006-2018-OEFA/CD; rango hasta 15 000 UIT	8,996 UIT
Valor de la multa impuesta	8,996 UIT

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I y II.
Elaboración: TFA.

B.2 Conducta Infractora N° 3: Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al no implementar el sistema de video cámaras en el interior de las cabinas de los camiones destinados al transporte de concentrado.

182. Para realizar el cálculo del costo que evitó el administrado al no cumplir con la obligación, cuyo incumplimiento generó el presente PAS, la primera instancia tuvo en cuenta los siguientes conceptos: (i) CE1: costo de la cámara de video para veintiún (21) unidades de vehículos de transporte de concentrado; y (ii) CE2: costo de instalación del equipo dentro de los vehículos de transporte de concentrado, para veintiún (21) unidades.
183. Ahora bien, esta Sala observa que, luego aplicar la fórmula para el cálculo de la multa y realizar el análisis del tope de la multa por la tipificación de la infracción; la DFAI determinó que la multa a imponer en el presente caso ascendía a **33,586 (treinta y tres con 586/1000) UIT**, cuyo detalle se aprecia a continuación:

Cuadro N° 19: Composición de la multa impuesta por la DFAI

RESUMEN DE LA SANCIÓN IMPUESTA	
Componentes	Valor
Beneficio Ilícito (B)	16,793 UIT
Probabilidad de detección (p)	0,5
Factores para la graduación de sanciones [F] = (1+f ₁ +f ₂ +f ₃ +f ₄ +f ₅ +f ₆ +f ₇)	100%
Multa calculada en UIT = (B/p)*(F)	33,586 UIT
Tipificación, numeral 3.1 del cuadro anexo a la RCD N° 006-2018-OEFA/CD; rango hasta 15 000 UIT	33,586 UIT
Valor de la multa impuesta	33,586 UIT

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I y II:
Elaboración: TFA.

B.3 Conducta Infractora N° 4: Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al exceder el número permitido de camiones del transporte concentrado de mineral, en la ida y en el retorno a la unidad minera “Las Bambas”, durante los días 26, 27, 28 y 30 de mayo, y 09 y 10 de junio de 2019.

184. Para realizar el cálculo del costo que evitó el administrado al no cumplir con la obligación, cuyo incumplimiento generó el presente PAS, la Primera Instancia tuvo en cuenta el siguiente costo evitado: **CE:** Capacitación del personal involucrado en el transporte de concentrado de manera diferenciada; en este caso los Tomadores de decisiones y líderes de equipo –área vehicular– (10 personas) y una capacitación para el personal que ejecuta el transporte de concentrado – choferes– (250 personas) de la unidad minera, sobre el cumplimiento de las obligaciones fiscalizables.

185. Esta Sala observa que, luego de aplicar la fórmula para el cálculo de la multa y realizar el análisis del tope de la multa por la tipificación de la infracción, la DFAI determinó que la multa a imponer en el presente caso ascendía a **88,122 (ochenta y ocho con 122/1000) UIT**, cuyo detalle se aprecia a continuación:

Cuadro N° 20: Composición de la multa impuesta por la DFAI

RESUMEN DE LA SANCIÓN IMPUESTA	
Componentes	Valor
Beneficio Ilícito (B)	18,513 UIT
Probabilidad de detección (p)	0,5
Factores para la graduación de sanciones [F] = (1+f ₁ +f ₂ +f ₃ +f ₄ +f ₅ +f ₆ +f ₇)	238%
Multa calculada en UIT = (B/p)*(F)	88,122 UIT
Tipificación, numeral 3.1 del cuadro anexo a la RCD N° 006-2018-OEFA/CD; rango hasta 15 000 UIT	88,122 UIT
Valor de la multa impuesta	88,122 UIT

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I y II.
Elaboración: TFA.

B.4 Conducta Infractora N° 5: Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al transitar camiones del transporte de concentrado de mineral fuera del horario fijado para la partida y llegada a la unidad minera Las Bambas, durante los días 26, 27, 28, 29 y 30 de mayo y 03, 04, 05,

06, 07, 08, 09, 10, 11, 12 y 13 de junio de 2019.

186. Para realizar el cálculo del costo que evitó el administrado al no cumplir con la obligación, cuyo incumplimiento generó el presente PAS, la Primera Instancia tuvo en cuenta el siguiente costo evitado: **CE**: Capacitación del personal involucrado en el transporte de concentrado de manera diferenciada; en este caso los Tomadores de decisiones y líderes de equipo –área vehicular– (10 personas) y una capacitación para el personal que ejecuta el transporte de concentrado – choferes– (250 personas) de la unidad minera, sobre el cumplimiento de las obligaciones fiscalizables.
187. Esta Sala observa que, luego de aplicar la fórmula para el cálculo de la multa y realizar el análisis del tope de la multa por la tipificación de la infracción, la primera instancia determinó que la multa a imponer en el presente caso ascendía a **88,036 (ochenta y ocho con 36/1000) UIT**, cuyo detalle se aprecia a continuación:

Cuadro N° 21: Composición de la multa impuesta por la DFAI

RESUMEN DE LA SANCIÓN IMPUESTA	
Componentes	Valor
Beneficio Ilícito (B)	18,495 UIT
Probabilidad de detección (p)	0,5
Factores para la graduación de sanciones [F] = $(1+f_1+f_2+f_3+f_4+f_5+f_6+f_7)$	238%
Multa calculada en UIT = $(B/p)*(F)$	88,036 UIT
Tipificación, numeral 3.1 del cuadro anexo a la RCD N° 006-2018-OEFA/CD; rango hasta 15 000 UIT	88,036 UIT
Valor de la multa impuesta	88,036 UIT

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I y II.
Elaboración: TFA.

C. De los argumentos presentados por Las Bambas en el recurso de apelación

C.1 Respecto a las consideraciones generales de las multas impuestas

C.1.1 Sobre la eliminación de beneficios ilícitos y la asimetría de información

188. Las Bambas afirma que el agente infractor solo podría percibir que el ilícito le proporciona algún tipo de beneficio y tendrá incentivos para incumplir en la medida que este no sea objeto de una sanción que elimine los beneficios económicos obtenidos a raíz de su incumplimiento; situación que no se verifica en el caso de los administrados bajo el ámbito de competencia del OEFA que son sometidos a un PAS, ya que —de comprobarse su responsabilidad— éstos serán objeto de la sanción de multa correspondiente.
189. Bajo dicha premisa, el recurrente asevera que no percibe ningún tipo de beneficio como consecuencia de las infracciones imputadas, ya que, de confirmarse su responsabilidad, será sancionado con las multas que determine el OEFA.
190. Asimismo, el administrado señala que no existe una problemática entre el principal-agente, ya que la graduación de sanciones no se realiza en un contexto de negociación, sino que se determina sin la intervención del infractor. Las

Bambas alega que no es cierto que los infractores puedan obtener algún tipo de beneficio en base a una supuesta asimetría de información; ya que, la fuente de información para estimar el beneficio ilícito tanto para la Administración como para los administrados es el mercado.

191. Por otro lado, el apelante indica que, en un escenario de fijación de tarifas y labores de supervisión (regulador-agencia regulada) podría generarse un conflicto de intereses, debido a que el agente tiene la capacidad de afectar la situación del principal a través de la toma de decisiones que conciernen a ambos.

Análisis del TFA

192. Al respecto, es importante señalar que, de conformidad con lo establecido en el literal b) del numeral 1 de la Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1013 y el artículo 136 de la LGA, el OEFA ejerce su potestad sancionadora en el ámbito de su competencia aplicando sanciones como multas, entre otras, por las infracciones que sean determinadas y de acuerdo al procedimiento que se apruebe para tal efecto.
193. En efecto, el OEFA cuenta con la facultad de determinación de sanciones para sancionar infracciones administrativas, siendo que el cálculo de multa aplicado se basa en los conceptos o criterios contenidos en la **Metodología para el Cálculo de Multas y el Manual de criterios de la metodología de multas**.
194. En dicho contexto, la imposición de las sanciones tiene como objetivo: **i)** desincentivar la comisión de infracciones a la legislación ambiental e instrumentos de gestión ambiental; **ii)** brindar un tratamiento equitativo y razonable a los administrados a través del conocimiento público de los criterios objetivos que permitan su graduación; y, **iii)** contribuir a garantizar la resolución expeditiva de los problemas ambientales que ponen en riesgo el valor de los recursos naturales, la protección de la salud y la vida humana⁸⁴.
195. Aunado a lo anterior, se debe señalar que, según el numeral 3 del artículo 248 del TULO de la LPAG⁸⁵, las sanciones a imponerse deberán ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, conforme al principio de razonabilidad.

⁸⁴ Exposición de Motivos del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental- OEFA

⁸⁵ **TULO de la LPAG**

Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

(...)

- 3. Razonabilidad.** - (...) las sanciones a ser aplicadas deberán ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, observando los siguientes criterios que se señalan a efectos de su graduación:
- a) El beneficio ilícito resultante por la comisión de la infracción
 - b) La probabilidad de detección de la infracción;
 - c) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido;
 - d) El perjuicio económico causado;
 - e) La reincidencia, por la comisión de la misma infracción dentro del plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la primera infracción.
 - f) Las circunstancias de la comisión de la infracción; y
 - g) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor. (...)

196. Entonces, con la finalidad de cumplir con la función de desincentivo antes señalada, el cálculo de la multa debe incluir necesariamente todos los conceptos que puedan representar un beneficio o ventaja para el infractor al incumplir la norma ambiental y/o afectar el medio ambiente, de ello un concepto que lo integra corresponde al beneficio ilícito:

2. DEFINICIONES

(...)

- Beneficio Ilícito: Beneficio obtenido o que espera obtener el infractor al no cumplir una obligación ambiental fiscalizable, es decir, lo que percibe, percibiría o pensaba percibir el administrado cometiendo la infracción, así como lo que ahorra, ahorraría o pensaba ahorrar cometiendo la infracción.

Fuente: Manual de Criterios de la Metodología para el Cálculo de Multas

197. De lo señalado, se advierte que el beneficio ilícito es el beneficio obtenido por el administrado al incumplir las obligaciones ambientales fiscalizables, relacionado a todas las acciones o actividades que este pudo o debió ejecutar para no incurrir en los incumplimientos materia del PAS.
198. Así las cosas, conforme se analizó en el presente PAS, se verificó que Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental, configurándose las conductas infractoras Nros. 1, 3, 4 y 5, **por lo que, corresponde la aplicación del beneficio ilícito para el cálculo de la multa.**
199. Adicionalmente, es preciso señalar que, el Beneficio ilícito tiene como componente el concepto de costo evitado (CE) como se detalla:

2. DEFINICIONES

(...)

- Costo evitado: Ahorro obtenido al incumplir las obligaciones ambientales fiscalizables, mediante la no realización o postergación de las inversiones o gastos destinados a prevenir la ocurrencia de daños ambientales durante el lapso de incumplimiento de la normativa ambiental.

Fuente: Manual de Criterios de la Metodología para el Cálculo de Multas

200. Dicho concepto señala que el costo evitado se constituye como el ahorro que generó el administrado producto de la comisión de la infracción; es decir, implica una estimación de un escenario ideal en el cual no se hubiese cometido la conducta infractora imputada. De este modo, para la determinación del costo evitado se establece, primero, las actividades cuya ejecución hubiese impedido al administrado estar en una situación antijurídica, para luego determinar el costo de estas actividades.

Del caso en concreto

201. De acuerdo al análisis *ut supra*, no resulta estimable lo afirmado por Las Bambas al sostener que la sanción a imponer desvanece los beneficios económicos percibidos al momento de incurrir en las infracciones imputadas y que estos solo se mantendrían si la infracción no es descubierta y sancionada, toda vez que:

- (i) Al cometer una infracción, el administrado obtiene beneficios ilícitos, es decir, un ahorro por incumplir sus obligaciones ambientales en el tiempo, forma y modo establecido.
- (ii) Una vez declarada la responsabilidad administrativa del infractor, la Autoridad impone una sanción, por ejemplo, una multa, siendo que uno de sus componentes (beneficio ilícito-costos evitados) se determina en un contexto de asimetría de la información⁸⁶, por tanto, no existe un total grado de certeza acerca de todos los costos e inversiones que el administrado ahorró al incumplir con sus obligaciones ambientales.
202. Sin perjuicio de lo anterior, esta Sala advierte que lo meramente manifestado por el administrado no desvirtúa que la imposición de las multas en el marco de los PAS tramitados ante el OEFA (orientado por disposiciones como el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del OEFA (**RPAS del OEFA**)⁸⁷, la Metodología para el Cálculo de Multas y el Manual de criterios de la metodología de multas) busca desincentivar que los administrados bajo su ámbito cometan infracciones administrativas.
203. Por otro lado —y tal como este Tribunal lo ha señalado en previos pronunciamientos⁸⁸—, para la determinación de la multa a imponer, la Primera Instancia se posiciona en un escenario ideal de cumplimiento y determina estos costos en un contexto de asimetría de la información en comparación con el infractor.
204. Llegados a este punto, y habida cuenta que el administrado cuestiona la existencia de asimetría de información, indicando que ello está a favor del principal, esta Sala debe realizar las siguientes precisiones:
- (i) El OEFA, en su condición de entidad fiscalizadora (principal), cuenta con menor información sobre los verdaderos costos en los que incurre la empresa fiscalizada (agente) y, por ende, posee información incompleta⁸⁹. Por este motivo, para el cálculo de la multa, la Primera Instancia se aproxima a los costos de mercado en base a fuentes que, a su criterio, satisfacen un estándar razonable.
- (ii) En ese sentido, el principal (tomando en cuenta la asimetría de

⁸⁶ La asimetría de la información es una situación donde un individuo A (principal) cuenta con menor información que el individuo B (agente). Entiéndase individuo como todo agente económico (persona, familia, empresa, gobierno u organización actuando o influyendo a una economía).

⁸⁷ **RPAS del OEFA**, aprobado mediante Resolución De Consejo Directivo N° 027-2017-OEFA/CD publicada en el diario oficial El Peruano el 12 de octubre de 2017.

⁸⁸ Resolución N° 134-2025-OEFA/TFA-SE del 27 de febrero de 2025, Resolución N° 673-2024-OEFA/TFA-SE del 18 de setiembre de 2024, Resolución N° 557-2023-OEFA/TFA-SE del 21 de noviembre de 2023, entre otras.

⁸⁹ La teoría de la agencia parte del supuesto de que en cualquier interacción se pueden identificar dos partes: el principal y el agente. En este contexto, la información entre el principal y agente es asimétrica; es decir, el agente sabe más del negocio, oficio o profesión que desempeña en comparación del principal. La teoría económica denomina esta situación como el problema de la información asimétrica, oculta (hidden information) o selección adversa (adverse selection). Véase: GORBANEFF, Yuri. Teoría del Agente-Principal y el mercadeo. En: Revista Universidad EAFIT, Volumen 39, número 129, Colombia, 2003, pp. 76 y 77.

información) brinda un espacio para que el agente, durante todo el PAS⁹⁰, presente los medios probatorios que acrediten los costos en los que pudo incurrir para que, previa evaluación, puedan ser considerados para la determinación o reformulación de la multa, según corresponda.

- (iii) Ello es así debido a que, en un contexto de asimetría de la información, el administrado (agente) es quien cuenta con mayor información relevante de los verdaderos costos que evitó al haber incumplido sus obligaciones ambientales, y se encuentran en una mejor posición respecto al conocimiento de los costos asociados de sus componentes, las obras implementadas y los servicios adquiridos, debido a su participación directa y experiencia acumulada en el sector donde desarrollan sus actividades.
- (iv) De esa manera, los administrados pueden remitir diversos medios probatorios cuyo empleo para la determinación del costo evitado dependerá de su validez⁹¹ y su especificidad⁹² en relación a la obligación que le correspondía cumplir.

205. En esa línea, cierto es que la graduación de sanciones llevada a cabo por el OEFA, no se realiza dentro de un contexto de negociación entre el principal y el agente, debido a que es una atribución inherente a la potestad sancionadora administrativa; sin embargo, la ausencia de dicho contexto no conlleva a negar la existencia de una asimetría informativa; toda vez, que esta graduación no está sujeta a la discrecionalidad de la Autoridad, sino que se sujeta a principios y disposiciones que brinda predictibilidad y garantizan el derecho de defensa del administrado, quien, en el ejercicio del derecho aludido sí puede intervenir en el reajuste de la multa impuesta.
206. Cabe resaltar que, en el presente caso, no estamos frente a procedimientos de fijación de tarifas ni en labores de supervisión *per sé*, sino en un PAS, por lo tanto, no hay mérito para abordar el análisis de un presunto conflicto de intereses alegado por el administrado que radicaría en que el agente puede afectar la situación del principal.
207. Sin perjuicio de ello, el uso de costos de mercado por parte de la Autoridad y la posibilidad de que los administrados aporten información sobre costos del mercado no implica maximizar el beneficio del principal ni generar un detrimento al agente, toda vez que el principal sí cuenta información (precios del mercado), pero no tan precisa y completa como con la que puede contar el agente, por ello, lo que se busca es contar con información que más se ajuste a la realidad del mercado la cual puede ser ofrecida por el propio administrado.

⁹⁰ El cual forma parte del proceso de fiscalización ambiental.

⁹¹ Con la **validez** se miden los requisitos de formalidad. Es así que para documentos legales se observará si estos han sido emitidos cumpliendo los requisitos establecidos por el ordenamiento jurídico y, para otros tipos de medios probatorios, tales como información pública de organismos especializados y/o documentos académicos, se requerirá que estos provengan de fuentes confiables. A modo de ejemplo, en los casos en los cuales se requiera establecer el costo evitado del análisis de muestras ambientales serán válidas las cotizaciones emitidas por laboratorios con métodos acreditados ante INACAL.

⁹² Con la **especificidad** se garantizará que el elemento sobre el cual versa el documento probatorio resulte idóneo para cumplir la obligación objeto de la conducta infractora pasible de sanción. En otras palabras, se exige que la prueba presentada, sea pertinente.

208. Por lo que, se desestima lo alegado por Las Bambas en este extremo.

C.1.2 Sobre la información que sustenta la graduación de sanciones

209. Las Bambas señala que, en virtud del requisito de debida motivación de los actos administrativos y el respeto al derecho de defensa, ambos derivados del principio de debido procedimiento, es una obligación legal de las entidades públicas proporcionar información sobre los métodos de cálculo y fuentes de costos empleados en la individualización de la multa.

210. En ese sentido, el recurrente alega que la labor desarrollada por el OEFA y cualquier otra agencia de fiscalización de motivar la graduación de las sanciones que impone, se basa en una obligación legal y no es un esfuerzo extraordinario desplegado a favor de los administrados.

Análisis del TFA

211. Conforme ha sido señalado *ut supra*, el cálculo de multa aplicado por el OEFA para sancionar infracciones se realiza de acuerdo a la Metodología para el Cálculo de Multas, en concordancia con el Manual de criterios de la metodología de multas; siendo que, a través de estos instrumentos se garantiza la predictibilidad del cálculo de las multas y, a su vez, permite a los administrados ejercer su derecho de contradicción al conocer los componentes que la conforman, garantizando la observancia de los principios que rigen el debido procedimiento como el derecho de defensa y obtener un pronunciamiento debidamente motivado.

212. Al respecto, a través de los documentos señalados, la Administración explica los fundamentos para el cálculo de la multa, en la cual se consideran dos escenarios que determinan las fórmulas y condiciones a aplicar, tal como se detalla a continuación:

Cuadro N° 22: Escenarios y fórmulas para el cálculo de las multas

	Escenario A	Escenario B
Condición	No existe información suficiente para la valorización del daño real probado (cálculo económico del daño)	Existe información relevante para valorizar el daño real probado
Fórmula	$Multa (M) = \left(\frac{B}{p}\right) \cdot [F]$	$Multa (M) = \left(\frac{B + \alpha D}{p}\right) \cdot [F^*]$
Leyenda	<i>B</i> : Beneficio ilícito <i>p</i> : Probabilidad de detección <i>F</i> : Suma de factores agravantes y atenuantes	<i>B</i> : Beneficio ilícito <i>α</i> : Proporción del daño estimado <i>D</i> : Valor estimado del daño <i>p</i> : Probabilidad de detección <i>F*</i> : Suma de factores agravantes y atenuantes
Observaciones	<i>F</i> : 1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7	<ul style="list-style-type: none"> <i>F*</i>: 1+f2+f3+f4+f5+f6+f7 <i>F*</i> excluye los valores del factor f1 puesto que se relacionan

		<p>directamente con la caracterización del daño ambiental</p> <ul style="list-style-type: none"> El valor de α dependerá de si se dictan medidas correctivas (25%) o no se dictan medidas correctivas (100%)
--	--	---

Fuente: Metodología para el Cálculo de Multas.

213. Aunado a ello, conforme se ha verificado en el presente expediente, la Primera Instancia ha notificado debidamente al administrado los Informes de Cálculo de Multa, mediante los cuales se desarrolló y motivó los métodos de cálculo y fuentes de costos empleados en la individualización de la multa impuesta por la comisión de las conductas infractoras detalladas en el Cuadro N° 1 de la presente resolución.
214. Por lo expuesto, corresponde desestimar lo alegado por el administrado.

C.1.3 Sobre la presentación de comprobante de pago y cotizaciones para el cálculo de la multa

215. Las Bambas argumenta que, en virtud del principio de legalidad y la reserva jurídica regulada en el artículo 40 del TUO de la LPAG⁹³, las autoridades solo pueden exigir a los administrados, entre otros, el cumplimiento de requisitos o suministro de información prevista legalmente; caso contrario, el funcionario o servidor responsable incurrirá en responsabilidad administrativa sancionable.
216. Bajo dicho entendimiento, el recurrente sostiene que el requerimiento de comprobantes de pago (facturas o boletas) como condición para modificar los costos considerados en los cálculos de multa del OEFA y con ello, la exigencia de requerir la inversión efectiva de dinero en relación al incumplimiento materia de sanción; constituyen exigencias o requerimientos ilegales en tanto no están contempladas en ninguna disposición legal.
217. De esa manera, según el administrado indica que se estaría condicionando el ejercicio de su derecho de defensa y vulnerando el derecho constitucional de acceso a la jurisdicción y tutela jurisdiccional.
218. Por otro lado, el apelante señala que deviene en ilegal que la Autoridad pretenda desconocer el derecho de los administrados a presentar cotizaciones económicas orientadas a reducir el nivel de la sanción, a efectos de que sea menos gravosa posible, siendo que carece de sentido considerar que el infractor obtendría algún tipo de beneficio por no revelar su propia información respecto a los costos incurridos, en tanto, precisamente, se le sanciona por no haber realizado la

⁹³

TUO de la LPAG.

Artículo 40.- Legalidad del procedimiento

40.1 Los procedimientos administrativos y requisitos deben establecerse en una disposición sustantiva aprobada mediante decreto supremo o norma de mayor jerarquía, por Ordenanza Regional, por Ordenanza Municipal, por Resolución del titular de los organismos constitucionalmente autónomos. En el caso de los organismos reguladores estos podrán establecer procedimientos y requisitos en ejercicio de su función normativa. (...)

inversión requerida para cumplir con la obligación.

Análisis del TFA

Respecto a la acreditación del costo evitado

219. Se debe recordar que, en el marco del cálculo de la multa, la Autoridad realiza la estimación de los costos evitados en un escenario de asimetría de información, por lo que, se vale de documentos y/o cotizaciones referenciales aproximadas a los valores de mercado, **tendiendo el administrado el derecho de remitir toda información pertinente para contradecir dichos valores**, sin perjuicio de que la Autoridad realice el análisis debido de dichos medios probatorios.
220. En ese orden de ideas, se debe traer a colación que, mediante la Resolución N° 543-2023-OEFA/TFA-SE del 21 de noviembre de 2023 (en adelante, **RTFA 543-2023**), se aprobó como **precedente de observancia obligatoria**⁹⁴ el criterio referido a la determinación del costo evitado, en la cual se establece que la presentación de cotizaciones para respaldar el costo evitado no puede ser considerada en situaciones en las cuales se evidencie que el administrado debió haber adquirido servicios o bienes en atención al cumplimiento de sus obligaciones⁹⁵ que estuvieron a su cargo y que posean características iguales o semejantes a los servicios o bienes objetos del costo evitado de la conducta infractora materia del PAS.
221. De esta manera, para acreditar el costo evitado, y **sin perjuicio de que se analice la validez⁹⁶ y su especificidad⁹⁷** de los documentos, el TFA ha establecido que el administrado podría encontrarse en dos situaciones bien diferenciadas bajo las cuales el administrado podría acreditar el costo evitado con la presentación de cotizaciones y comprobantes de pago (boletas, facturas o similares), respectivamente:
- (i) **Escenario 1:** En el ejercicio de su actividad económica y previamente a la fecha del cálculo de la multa, el administrado no ha realizado actividades iguales o semejantes al costo evitado asociado a la obligación incumplida, como podría ser la implementación de determinado componente o la ejecución de una actividad no contenida en su Certificación Ambiental u otra fuente de obligación legal. En este escenario resultaría pertinente que

⁹⁴ Mediante Resolución del Consejo Directivo N° 001-2024-OEFA/CD de fecha 06 de febrero de 2024, se publicó el precedente administrativo de observancia obligatoria el contenido de la Resolución N° 543-2023-OEFA/TFA-SE.

⁹⁵ Sea estas obligaciones legales o aquellas contenidas en un instrumento de gestión ambiental o en medidas administrativas.

⁹⁶ Con la **validez** se miden los requisitos de formalidad. Es así que para documentos legales se observará si estos han sido emitidos cumpliendo los requisitos establecidos por el ordenamiento jurídico y, para otros tipos de medios probatorios, tales como información pública de organismos especializados y/o documentos académicos, se requerirá que estos provengan de fuentes confiables. A modo de ejemplo, en los casos en los cuales se requiera establecer el costo evitado del análisis de muestras ambientales serán válidas las cotizaciones emitidas por laboratorios con métodos acreditados ante INACAL.

⁹⁷ Con la **especificidad** se garantizará que el elemento sobre el cual versa el documento probatorio resulte idóneo para cumplir la obligación objeto de la conducta infractora pasible de sanción. En otras palabras, se exige que la prueba presentada, sea pertinente.

presente cotizaciones o presupuestos para acreditar el costo evitado.

(ii) **Escenario 2:** En el ejercicio de su actividad económica y previamente a la fecha del cálculo de la multa, el administrado ha realizado actividades iguales o semejantes al costo evitado asociado a la obligación incumplida, como, por ejemplo, realizar monitoreos ambientales de diversos parámetros. En este escenario es razonable asumir que cuenta con comprobantes de pago debidamente sustentadas por los monitoreos que sí realizó y es pertinente que presente dichos documentos contables para acreditar el costo evitado.

222. El escenario N° 2 haya razón en los casos donde se evidencia que, previamente, se ha ejecutado una actividad o adquirido un bien similar al que es objeto del costo evitado, este costo puede ser provisto; es decir, acreditado y sustentado por el administrado con base en comprobantes de pago, a diferencia de lo que ocurre con la Administración Pública.
223. Por tanto, considerando que el administrado tiene la facultad de rebatir o contradecir el costo evitado sustentado por la Autoridad (siempre que aporte medios probatorios que generen convicción para modificar dicho costo), en caso este plantee costos evitados menores o diferentes a los establecidos por la Primera Instancia, está facultado para presentar los medios probatorios pertinentes para este fin.
224. Cabe agregar que los comprobantes de pago que se presenten, junto con los documentos vinculados a estos, deben acreditar que su emisor puede ejecutar las actividades que contemplan y que resultan específicos para el caso bajo análisis.

Del caso en concreto

225. Conforme a lo señalado *ut supra*, se tiene que la Autoridad Administrativa ha delimitado los criterios para la valoración de los documentos que sustentarán los costos evitados en los PAS tramitados ante el OEFA; empero, **ello no implica una condición o restricción a los derechos que rigen el debido procedimiento y la tutela jurisdiccional, pues los administrados cuentan con la facultad de presentar o no, dentro del trámite del PAS, los medios probatorios que consideren idóneos para la determinación o reformulación de una multa más acotada a su actividad empresarial.**
226. En efecto, tal como este Tribunal lo ha señalado en previos pronunciamientos⁹⁸, el requerimiento de comprobantes de pago por parte de la Primera Instancia no implica, per se, un vicio de nulidad, ni, por ende, una vulneración como tal del derecho de motivación o de los principios de razonabilidad o predictibilidad [o legalidad], pues se circunscribe al criterio que tiene dicha instancia sobre la valoración de los medios probatorios y su idoneidad para generar convicción sobre un determinado costo de mercado⁹⁹.
227. De ese modo, y de conformidad con el precedente de observancia obligatoria, en

⁹⁸ Ver considerando 80 de la Resolución N° 453-2023-OEFA/TFA-SE del 21 de setiembre de 2023.

⁹⁹ Ver considerando 47 de la Resolución N° 346-2023-OEFA/TFA-SE del 20 de julio de 2023.

los casos donde se evidencia que, previamente, el administrado ha ejecutado una actividad o adquirido un bien similar al que es objeto del costo evitado, este costo puede ser provisto, es decir, acreditado y sustentado por el administrado en base a **comprobantes de pago**. Esto es así, debido a que el administrado posee estos medios probatorios en atención a la ejecución previa que ha realizado. **De ahí que, no resulta idóneo la presentación de cotizaciones.**

228. Bajo las consideraciones precedente, es preciso señalar que:
- (i) Los costos evitados relacionados a las conductas infractoras Nros. 1 y 3 están referidos a “costos de instalación y equipo” de rastreo satelital –GPS y video cámaras, respectivamente; inversiones en las que Las Bambas ya habría incurrido¹⁰⁰.
 - (ii) El costo evitado para las conductas infractoras Nros. 4 y 5 está referido a los costos de “capacitación de personal” actividades que Las Bambas realiza de forma frecuente, conforme a lo dispuesto en el artículo 153 del RPGAAE¹⁰¹.
229. Por consiguiente, **en el presente caso, se configuran las condiciones del Escenario 2**, por lo que, corresponde que, para la contradicción de los costos evitados estimados por la Primera Instancia, el administrado presente **comprobantes de pago** a fin de justificar algún recálculo de la multa.
230. Llegados a este punto, se debe enfatizar que la Administración no pretende desconocer la presentación de información consecuente a acreditar costos diferentes y/o menores comparados con los costos considerados por la Primera Instancia (cotizaciones o comprobantes de pago); sin embargo, dichos medios probatorios deben observar los criterios para su valoración según lo establecido y fundamentado en el precedente de observancia obligatoria (RTFA 543-2023), y de esa forma generar convicción para el recálculo.
231. Entonces, contrario a lo señalado el administrado, se ha evidenciado que Las Bambas ha realizado las actividades relacionadas al costo que evitó por la comisión de las conductas infractoras Nros. 1, 3, 4 y 5, por tanto, conoce los costos reales de dichas actividades, por lo que, si considera que la estimación realizada por DFAI no es precisa, puede presentar los costos a través de comprobantes de pago que permitan ajustar el cálculo de multa.
232. Cabe resaltar que el análisis *ut supra* no constituye una vulneración al artículo 40 del TUO de la LPAG en el cual se hace mención expresa a que los procedimientos

¹⁰⁰ De acuerdo a la Carta LBA-191/2023, presentada mediante escrito con registro HT 2023-E01-280509 del 01 de marzo de 2023. Del contenido de la carta se desprende que una constancia que acredita que Las Bambas sí contaba con el equipo de rastreo satelital – GPS para seis (06) vehículos (conducta infractora N° 1), por lo que, podía presentar comprobantes de pago. Por otro lado, los costos acreditados mediante las facturas Nros. 001-000749 y 001-000750 de 29 de mayo de 2019 emitida por WISFIRE (conducta infractora N° 3).

¹⁰¹ **Reglamento de Protección y Gestión Ambiental para las Actividades de Explotación, Beneficio, Labor General, Transporte y Almacenamiento Minero (RPGAAE)** aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2014-EM

Artículo 153.- Capacitación permanente para la gestión ambiental

Los titulares mineros deben elaborar un programa anual de capacitación a sus trabajadores, a fin de asegurar en todos ellos la interiorización de la política ambiental de la organización y el cumplimiento de las obligaciones ambientales exigibles a la unidad minera. (...)

administrativos que las entidades establezcan deben ser aprobadas mediante disposición sustantiva y delimitar sus requisitos; siendo que en el presente caso, los PAS tramitados ante el OEFA se rigen por la Resolución de Consejo Directivo N° 027-2017-OEFA/CD (norma sustantiva) (concordante con el TUO de la LPAG) en la cual se regula, entre otros, las etapas y plazos en los cuales el administrado puede presentar sus descargos y hacer valer su derecho de contradicción, momento en el cual puede presentar la documentación que considere idónea a fin de fundamentar el recálculo de los costos evitados calculados por la Primera Instancia.

233. Por todo lo expuesto, se desestima lo alegado por el administrado.

C.2 Respecto a la conducta infractora N° 1

C.2.1. Sobre el beneficio ilícito

234. Las Bambas reitera que la obligación ambiental fiscalizable es realizar la actividad de “monitoreo o supervisión del desempeño de las unidades de transporte en su centro de control” y no la “implementación del sistema de rastreo GPS”.

235. Bajo esa premisa, el recurrente alega que el escenario de cumplimiento utilizado para estimar el factor “B” se encuentra incorrectamente determinado al ser inconsistente con la Tercera MEIA, en donde se indica que el servicio de rastreo GPS es suministrado por distintos proveedores a las empresas contratistas encargadas del transporte, por lo que, la implementación no es una obligación asumida por Las Bambas y no representaría costos evitados.

236. En esa línea, el administrado considera que el escenario de cumplimiento correspondía a que las Bambas requiera a la empresa contratista el uso de unidades de transporte que sí contaran con el servicio GPS durante los días específicos en que se habría configurado el incumplimiento.

237. Teniendo en cuenta dicho panorama, Las Bambas sostiene que la graduación de la sanción impuesta se ha realizado vulnerando los principios de legalidad y debido procedimiento, siendo ilegal y arbitrario incluir dentro del beneficio ilícito los conceptos “CE1: Costo del equipo de rastreo satelital – GPS” y “CE2: Costo de instalación del equipo dentro de los vehículos”.

Análisis del TFA

238. Conforme a lo analizado en el **acápito V.1 – D.1** de la presente resolución —que aborda los alegatos planteados por el administrado respecto al compromiso ambiental establecido en la Tercera MEIA y la responsabilidad de las empresas contratistas—, ha quedado acreditado que la obligación ambiental fiscalizable es la “implementación del sistema de rastreo GPS” en cada una de las unidades que transitan en la ruta de transporte.

239. Por consiguiente, para estimar el beneficio ilícito (B) es necesario considerar el “costo de equipo de rastreo satelital – GPS” y el “costo de instalación de dicho equipo”, toda vez que, para el cálculo de la multa, se deben incluir necesariamente

todos los conceptos que puedan representar un beneficio o ventaja para el infractor al incumplir la norma ambiental.

240. Cabe resaltar que, más allá de la presunta interpretación incorrecta del compromiso ambiental, Las Bambas no ha presentado mayor detalle ni medios probatorios que permitan a este Tribunal evaluar alguna posible modificación del esquema de costos calculado por la DFAI.
241. De esa manera, la inclusión de los costos evitados CE1 y CE2 resultan congruentes con el incumplimiento imputado, correspondiendo desestimar lo alegado por el administrado, en la medida que no se evidencia vulneración al principio de debido procedimiento.

C.2.2. Sobre la subsanación voluntaria de la conducta infractora

242. Las Bambas reitera que ha acreditado la subsanación de la conducta infractora N° 1 (01 de octubre de 2019), toda vez que habría implementado el sistema GPS en las cinco unidades de transporte materia de incumplimiento, mucho antes del inicio del PAS (01 de febrero de 2023), configurándose de esa forma una eximente de responsabilidad por subsanación voluntaria de acuerdo con el literal f) del numeral 1 del artículo 257 del TUO de la LPAG, concordante con la Tabla N° 3 del Anexo II de la Metodología para el Cálculo de Multas del OEFA.

Análisis del TFA

243. Esta Sala observa que lo alegado por el administrado en este apartado ya ha sido analizado en el **acápito V.1 – D.2** de la presente resolución, siendo que, luego del análisis de los medios probatorios presentados por el administrado (constancia de servicio de Tracklog y data cruda), se concluyó que no han logrado acreditar que en los periodos materia de incumplimiento las cinco (05) unidades de transporte materia de imputación contaban con el sistema de rastreo satelital GPS implementado; considerando, además, que estamos frente a una conducta infractora que no es posible de ser subsanada, puesto que, cualquier acción posterior no podría revertir los impactos que pudieran haberse ocasionado a raíz de su comisión.
244. Por tanto, lo alegado por el administrado no incide sobre la determinación de responsabilidad y el esquema de costos estimado por la DFAI para el cálculo de la multa impuesta, correspondiendo desestimado lo argumentado por Las Bambas.

C.2.3. Sobre la aplicación de costos postergados

245. Las Bambas afirma que acreditó la corrección de la conducta infractora N° 1, en consecuencia, solicita que el factor “B” se calcule en base a la metodología de costos postergados.
246. Asimismo, el administrado explica que el costo postergado se basa en criterios económicos y está condicionado, únicamente, a si el agente realiza o no la inversión requerida para cumplir la legislación luego del plazo normativo y antes

de la imposición de la sanción respectiva, haciendo referencia a RIESEL (2021), en su libro “Environmental Enforcement: Civil and Criminal” en el marco de la ley denominada “The Resource Conservation and Recovery Act (RCRA)” de la EPA y la Política de Sanciones en materia de Calidad de Aire de Nuevo México, Estados Unidos, que utiliza el mismo criterio de la EPA.

247. Por tal razón, el recurrente sostiene que, si bien el criterio de la Autoridad es que la infracción imputada tendría una supuesta naturaleza no subsanable, dicho criterio no limitaría la aplicación de la metodología de costos postergados, en tanto para que ésta sea aplicable basta con que los administrados efectúen la inversión antes de la imposición de la sanción, tal como ocurrió en la Resolución N° 145-2022-OEFA/TFA-SE de fecha 07 de abril de 2022 (en adelante, **RTFA 145-2022**).

Análisis del TFA

248. Sobre el particular, este Tribunal ya ha señalado anteriormente que el concepto del **costo postergado** no está especificado como tal en la Metodología para el Cálculo de Multa del OEFA, sino que está mencionado dentro del concepto del costo evitado¹⁰², el que es definido como aquel ahorro obtenido al incumplir las obligaciones ambientales fiscalizables, mediante la no realización o postergación de las inversiones o gastos destinados a prevenir la ocurrencia de daños ambientales durante el lapso de incumplimiento de la normativa ambiental¹⁰³.
249. En ese sentido, este Tribunal también procedió a establecer una definición¹⁰⁴ y estimación para aquel y señaló que se configura un escenario de costos postergados cuando¹⁰⁵: **i)** la naturaleza de la conducta sea subsanable; y, **ii)** cuando dentro del periodo de incumplimiento se ha realizado inversiones para

¹⁰² Ver considerando 50 de la Resolución N° 080-2023-OEFA/TFA-SE del 21 de febrero de 2023; considerando 244 de la Resolución N° 109-2023-OEFA/TFA-SE del 2 de marzo de 2023, considerando 91 de la Resolución N° 441-2023-OEFA/TFA-SE del 14 de setiembre de 2023, considerando 121 de la Resolución N° 548-2023-OEFA/TFA-SE, y el considerando 95 de la Resolución N° 068-2025-OEFA/TFA-SE del 29 de enero de 2025.

¹⁰³ Este concepto, propio de la literatura económica, ha sido recogido en el Manual de Criterios de la Metodología de Multas (vigente), p. 4.

De lo anterior, el concepto de costo evitado se sustenta en la teoría de la Ejecución Pública de las Leyes (o The Theory of Public Enforcement of Law), para la cual la multa que imponga la administración pública debe tomar en cuenta la ganancia individual (que parte del ahorro) obtenido por el infractor producto de la comisión de la infracción. Al respecto, véase: BONIFAS, José y MONTES, Karina. Teoría del Enforcement y el uso de instrumentos económicos para fomentar el cumplimiento de la ley. En: XX Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Lima, Perú, 10-13 nov. 2015, disponible en: [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2B4FBB23F5F16EB5052580350051270E/\\$FILE/bonij_o.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2B4FBB23F5F16EB5052580350051270E/$FILE/bonij_o.pdf)

¹⁰⁴ En ese sentido, para hablar del costo postergado se debe abordar el costo evitado, que según la metodología incluye tanto el ahorro por no haber realizado las inversiones que permitan el cumplimiento de las obligaciones, así como la “postergación de las inversiones o gastos destinados a prevenir la ocurrencia de los daños ambientales”.

¹⁰⁵ Ver considerando 52 de la Resolución N° 080-2023-OEFA/TFA-SE del 21 de febrero de 2023; considerando 247 de la Resolución N° 109-2023-OEFA/TFA-SE del 2 de marzo de 2023, considerando 92 de la Resolución N° 441-2023-OEFA/TFA-SE del 14 de setiembre de 2023, considerando 124 de la Resolución N° 548-2023-OEFA/TFA-SE del 16 de noviembre de 2023, considerando 95 de la Resolución N° 050-2024-OEFA/TFA-SE del 16 de enero de 2024, considerando 71 de la Resolución N° 058-2024-OEFA/TFA-SE del 16 de enero de 2024, considerando 66 de la Resolución N° 519-2024-OEFA/TFA-SE del 18 de julio de 2024, considerando 56 de la Resolución N° 598-2024-OEFA/TFA-SE, del 20 de agosto de 2024, considerando 94 de la Resolución N° 660-2024-OEFA/TFA-SE del 10 de setiembre de 2024, y el considerando 97 de la Resolución N° 068-2025-OEFA/TFA-SE del 29 de enero de 2025.

corregir la obligación.

Del caso en concreto

250. Conforme a lo señalado *ut supra*, en el marco de los PAS tramitados ante el OEFA, este Tribunal procedió a establecer el escenario para la aplicación de costos postergados o “delayed cost”, el cual considera como criterio que la conducta sea subsanable, ello encuentra razón en que, para aquellas conductas cuyos efectos no puedan ser revertidos la rectificación no resulta posible dado que el hecho constitutivo de la infracción se agotó en el momento de su comisión, por lo que, ni el despliegue posterior de inversiones podrá reparar dicho impacto.
251. En esa línea, lo afirmado por el administrado respecto a que solo basta la realización de inversiones antes de la imposición de la sanción para aplicar costos postergados en el beneficio ilícito, sin considerar el carácter subsanable de la infracción, resulta impreciso, por tanto, debe ser desestimado.
252. Ahora bien, contrario a lo señalado por el administrado, Las Bambas no ha acreditado el cumplimiento de la obligación ambiental fiscalizable en el plazo, forma y modo establecido en su IGA (implementación del sistema de rastreo satelital GPS en los vehículos que transportan, diariamente, concentrado en la ruta de transporte), por tanto, la infracción se ha configurado en el momento en que se incumplió la obligación (cuya frecuencia es diaria) y sus efectos no pueden ser subsanados ni corregidos en un momento posterior.
253. Por consiguiente, no es correcto afirmar que se llevó a cabo una corrección de la conducta, toda vez que la infracción imputada es insubsanable, por ende, las acciones posteriores no redimen los impactos que podrían haberse generado por su comisión.
254. Cabe resaltar que, de acuerdo a lo analizado en los Cuadros Nros. 5 y 6 de la presente resolución, esta Sala concluyó que, de los medios probatorios presentados por Las Bambas, no es posible determinar que el sistema de rastreo satelital GPS hayan sido efectivamente implementados en los vehículos materia de imputación durante el periodo de incumplimiento.
255. Por otro lado, es relevante señalar que en la RTFA 145-2022 emitida el 07 de abril de 2022¹⁰⁶, el TFA en su oportunidad, adoptó la decisión de considerar el cese de la conducta infractora (medida preventiva¹⁰⁷), siendo que no se analizó expresamente el carácter subsanable de la infracción, además, el administrado había acreditado el cese de la conducta dentro del período de incumplimiento, situación distinta a la observada en el presente caso.
256. Bajo lo expuesto, se desestima lo alegado por el administrado.

¹⁰⁶ Disponible en el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/oeffa/informes-publicaciones/3294450-resolucion-n-00145-2022-oeffa-tfa-se>.

¹⁰⁷ La medida preventiva del citado caso consistía en que el administrado debía realizar la paralización de fugas y filtraciones correspondientes al punto de muestreo ESP-11 (proveniente de la poza de clarificación del sistema de colección de filtraciones del depósito de relaves).

C.2.4. Sobre las cotizaciones presentadas para acreditar costos evitados

257. Las Bambas indica que presentó diversas cotizaciones (Cotizaciones Nros. AC17323-425, 1018454 y YGTBW020623-7) orientadas a establecer el costo de los conceptos utilizados por la DFAI para estimar el beneficio ilícito (conceptos asociados a la implementación del sistema GPS en las cinco (05) unidades de transportes relativas a la infracción); sin embargo, estas no fueron consideradas por la DFAI por lo señalado en el precedente de observancia obligatoria (RTFA 543-2023), lo cual implica que la graduación de sanciones se ha realizado en contravención de los principios de debido procedimiento.
258. Asimismo, el recurrente afirma que se encuentra en el Escenario N° 1, ya que no es quien contrata el servicio GPS, sino las empresas contratistas, por lo que es pertinente la presentación de cotizaciones.
259. Por otro lado, el administrado señala que la DFAI utilizó una cotización para estimar el costo evitado de la conducta infractora N° 1, por tanto, no se reflejaría un valor concreto de mercado ni se observaría el precedente aludido.

Análisis del TFA

260. Conforme a lo previamente analizado por esta Sala en el **acápito V.5 - C.1.3** de la presente resolución, la exigencia de comprobantes de pago y cotizaciones a los administrados, en el marco de los PAS tramitados ante el OEFA, se alinea a criterios de valoración probatoria para generar convicción en la determinación de costos evitados y fundamentar el correspondiente cálculo y/o reajuste de la multa, de acuerdo a los escenarios previstos en el precedente de observancia obligatoria.
261. En ese sentido, contrario a lo señalado por el administrado, dado que ha realizado actividades relacionadas al costo evitado, es decir, inversiones para la adquisición de dicho servicio¹⁰⁸, se configuran las condiciones del Escenario 2, por tanto, se requiere de comprobantes de pago para modificar el componente de costo evitado.
262. En ese orden de ideas, al ser presentadas las cotizaciones, cuando correspondían comprobantes de pago, no se advierte que la DFAI haya vulnerado el principio de debido procedimiento, al no considerarlas para el reajuste solicitado.
263. Por otro lado, es menester recordar que la determinación de costos evitados estimados por la Administración se realiza en un contexto de asimetría de información (de modo que, la Autoridad se vale de documentos y/o cotizaciones referenciales aproximadas a los valores de mercado), por lo cual, es el

¹⁰⁸ La Carta LBA-191/2023 presentada mediante escrito con registro N° 2023-E01-280509 del 01 de marzo de 2023, contiene la constancia de servicios de la empresa Tracklog que acreditan la adquisición de servicios de equipos GPS, que en adición a la Data Cruda acreditó que el administrado contaba con seis (06) vehículos que sí contaban con la implementación del sistema GPS en los días materia de incumplimiento, excluyéndose a los mismos de la imputación, quedando cinco (05) vehículos sobre los cuales el administrado incumplió su compromiso ambiental (implementación de GPS).

En ese orden de ideas, se tiene que el administrado sí ha realizado actividades relacionadas al costo evitado (mediante las empresas contratistas que adquirieron el servicio), empero, no presentó comprobantes de pago, solo cotizaciones.

administrado —como titular de su actividad económica— quien se encuentra en mejor posición de acreditar los gastos e inversiones realizadas con el fin de dar cumplimiento a sus obligaciones ambientales, lo cual estará en relación directa con los criterios de valoración probatoria aprobados como precedente de observancia obligación exigible a los administrados.

264. Bajo dicha premisa, opuesto a lo señalado por el recurrente, el hecho de que la Autoridad considere una cotización para deducir los costos mínimos indispensables que en un escenario de cumplimiento el administrado debió invertir para el cumplimiento de la obligación ambiental, no implica la inobservancia del precedente, toda vez que está dirigido expresamente a regir la valoración probatoria respecto a la documentación para la determinación de costos evitados que deben presentar los administrados.

265. De acuerdo a lo expuesto, corresponde desestimar lo alegado por el administrado.

C.2.5. Sobre las órdenes de compra presentadas

266. Las Bambas refiere que, en un escenario en que el TFA no utilice las cotizaciones Nros. AC17323-425, 1018454 y YGTBW020623-7, solicita que se determine el beneficio ilícito utilizando los costos derivados de las Órdenes de Compra N° 291905010001020 del 27 de abril de 2019 y N° 201910010001044 del 30 de setiembre de 2019, que fueron desestimadas por la DFAI, pero rinden cuenta de la contratación mensual del servicio de alquiler de GPS por parte de la empresa Wari Service.

Análisis del TFA

267. Frente a lo alegado por el administrado, a continuación, se enumeran los medios probatorios remitidos por Las Bambas a fin de acreditar los costos evitados:

Cuadro N° 23: Documentos remitidos por Las Bambas

Tipo de documento	Numeración	Fecha	Empresa
Orden de compra	291905010001020	27/04/2019	WARI SERVICE S.A.C.
Orden de compra	201910010001044	30/09/2019	WARI SERVICE S.A.C.
Cotización	AC17323-425	17/04/2023	GOLDCAR S.A.C.
Cotización	1018454	06/06/2023	360 GPS S.A.C.
Cotización	YGTBW020623-7	02/06/2023	INNOVANTEK SOLUTIONS S.A.C.

Elaboración: TFA

268. Ahora bien, conforme ya ha sido analizado en párrafos precedentes, en el presente caso, se configuran las condiciones del **Escenario 2**, de acuerdo al precedente de observancia obligatoria, por tanto, se requiere de comprobantes de pago para modificar el costo evitado, siendo que, el comprobante de pago representa una transacción realizada.

269. Así las cosas, de la revisión de los documentos proporcionados por Las Bambas, se observa que ninguno de los medios probatorios remitidos constituye comprobantes de pago, es decir, no son documentos que certifican la realización de un pago por parte del comprador al vendedor, toda vez que, una cotización es

una oferta¹⁰⁹ y la orden de compra es un compromiso de compra.

270. En consecuencia, a criterio de este Colegiado, los documentos presentados por el administrado no resultan ser válidos, por lo que se desestima lo alegado por Las Bambas en este extremo.

C.2.6. Sobre la propuesta económica considerada por la DFAI

271. Las Bambas refiere que la Propuesta Económica N° 2023-0109 de marzo de 2023 considerada por la DFAI hace alusión a tres (3) conceptos: equipos GPS, instalación de los equipos GPS y servicio de licenciamiento Webtrack GPS; siendo que, a su parecer, este último servicio no forma parte del escenario de cumplimiento, por lo que, debería ser excluido.
272. Además, el administrado sostiene que, la cotización mencionada considera la contratación del servicio GPS para un período anual (365 días); sin embargo, la suma de los periodos materia de incumplimiento ascienden a solo (30) días, por lo que, deviene en ilegal y abusivo que la Autoridad afirme que no se puede estimar una multa considerando el número de días de incumplimiento; más si mediante las Órdenes de Compra Nros. 291905010001020 del 27 de abril de 2019 y 201910010001044 del 30 de setiembre de 2019, se evidencia que existe la posibilidad de contratar de forma mensual.

Análisis del TFA

273. Al respecto, el costo evitado debe ser estimado en base a las actividades que no fueron ejecutadas por el administrado que, en un escenario de cumplimiento, hubieran impedido la comisión de la conducta infractora que es este caso consiste en que Las Bambas “incumplió lo establecido en su IGA al no implementar el sistema de rastreo satelital GPS en las unidades destinadas al transporte de concentrado”,
274. Es así que, en base a lo señalado, la Primera Instancia estimó que las actividades mínimas indispensables para el cumplimiento de la obligación ambiental son las siguientes:

Imagen N° 27: Costos evitados por la comisión de la conducta infractora N° 1

En conclusión, de acuerdo a la información analizada, se propone el siguiente costo evitado para el hecho imputado N°1:

- a) CE1: costo del equipo de rastreo satelital –GPS para cinco (5) unidades de vehículos de transporte de concentrado.
- b) CE2: costo de instalación del equipo dentro de los vehículos de transporte de concentrado, para cinco (5) unidades.

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I y II

275. Llegados a este punto, es preciso indicar que la finalidad de la implementación del sistema de rastreo satelital GPS es realizar el monitoreo del desempeño de las

¹⁰⁹ Este documento tiene como fin proporcionar información sobre productos o servicios.

unidades que transitan en la ruta de transporte, tal como se desprende de la Tercera MEIA de Las Bambas; entonces, es inherente al costo evitado que esta actividad pueda ser ejecutada.

276. En efecto, es razonable que el equipo GPS (CE1) a implementar cuente con dicha funcionalidad, es decir, que con su instalación y puesta en funcionamiento permita el monitoreo de las unidades.
277. Bajo esa lógica, la Propuesta Económica N° 2023-0109 de la empresa Tracklog considerada por la DFAI, contempla de forma integral el costo evitado CE1 y CE 2 “equipo GPS + servicio de licenciamiento webtrack GPS + instalación”, de esa manera la inclusión del costo del “servicio de licenciamiento Webtrack GPS” permitirá que una vez implementado el equipo se lleve a cabo el monitoreo de las unidades, siendo que, prescindir de este servicio, que es parte del costo que el administrado evitó (ya que guarda relación con la exigencia del compromiso ambiental fiscalizado) no aseguraría el cumplimiento de la obligación.
278. En ese sentido, resulta razonable incluir que los costos de la licencia se integren a los costos de instalación.
279. Con respecto a la contratación del servicio de GPS con una periodicidad mensual o prorrateada por días de incumplimiento, se debe señalar que, que si bien el administrado no contaba con un equipo de rastreo satelital GPS en determinados días (por lo cual se configuró la infracción por periodos específicos), lo cierto es que, del tenor de su IGA se desprende que dicho equipo debía seguir implementado siempre que transite por la ruta de transporte (estar de forma continua).
280. Es así que, en un escenario de cumplimiento, el administrado debía contar con el servicio del sistema GPS implementado de forma continua, por lo que, no resulta razonable fragmentar el costo de instalación por días de incumplimiento.
281. Cabe resaltar que la orden de compra mencionada por el recurrente, da cuenta de la posibilidad de contratar el servicio de “alquiler” del sistema GPS por cada mes y no la “instalación” del equipo, siendo que, esta última actividad es la que es congruente con el escenario de cumplimiento estimado por la DFAI y la obligación ambiental incumplida.
282. Por tales razones, se desestima lo alegado por Las Bambas en este extremo.

C.2.7. Sobre los factores para la graduación de sanciones

Factor 1.1 del Factor F1 (Componentes ambientales involucrados)

283. Las Bambas afirma que no existe evidencia fáctica que permita establecer que la conducta infractora N° 1 (no implementar el servicio GPS) determine la generación de ruido y vibraciones susceptible de afectar a la fauna.
284. Además, el administrado argumenta que la generación de ruido y vibraciones solo podría generar daño potencial en la medida que se supere los ECA ruido; sin

embargo, en el presente caso no se han detectado excedencias ni tampoco excesos de velocidad de las unidades durante el periodo fiscalizado.

285. En esa línea, el recurrente señala que la DFAI está agravando la multa por el mero hecho de realizar actividades de transporte sobre una infraestructura pública que no es de uso exclusivo de Las Bambas.

Análisis del TFA

286. Ahora bien, de acuerdo al Informe de Cálculo de Multa, el único componente ambiental potencialmente afectado por la generación de ruido y vibraciones, en el presente caso, es la fauna que habita o interactúa en las áreas adyacentes a la ruta de transporte de concentrado
287. Al respecto, se debe tener en cuenta que, en concordancia con los pronunciamientos previos emitidos por este Tribunal¹¹⁰, el daño potencial podrá ser sustentado, –verbigracia–, con base en la información recogida durante una acción de supervisión, esto es, a través del Acta de Supervisión, monitoreos ambientales y registros como fotografías y/o videos georreferenciados, entre otros. **Así también, puede ser sustentado con información relacionada al hecho imputado, por ejemplo, la Línea Base del instrumento de gestión ambiental del administrado o a través de la revisión bibliográfica**, información que, precisamente, *permite acreditar la afectación o modificación de la calidad ambiental de componentes y/o la salud de las personas a fin de determinar la probabilidad de producirse efectos ambientales negativos*¹¹¹.
288. En ese sentido, se tiene que, aunque no se haya realizado monitoreos ambientales para evidenciar los excesos a los ECA ruido o control de excesos de velocidad, la acreditación del daño potencial en el presente caso, se sustenta en el instrumento de gestión ambiental del administrado y la revisión bibliográfica¹¹².
289. En efecto, de acuerdo a la Tercera MEIA, una de las finalidades del plan de manejo es reducir la alteración sensorial por ruido para minimizar los efectos del transporte en las comunidades de aves, mamíferos, anfibios, entre otros¹¹³.
290. Además, según Naturaleza con Derechos (2022)¹¹⁴, la contaminación acústica, generada por altos niveles de ruido, tiene un impacto negativo sobre la fauna silvestre, afectando su comportamiento y bienestar; además, el ruido intenso

¹¹⁰ Considerando 52 de la Resolución N° 614-2024-OEFA/TFA-SE del 27 de agosto de 2024 y considerando 90 de la Resolución N° 657-2023-OEFA/TFA-SE del 28 de diciembre de 2023.

¹¹¹ Considerando 52 de la Resolución N° 614-2024-OEFA/TFA-SE del 27 de agosto de 2024 y considerando 90 de la Resolución N° 657-2023-OEFA/TFA-SE del 28 de diciembre de 2023.

¹¹² Conforme al pie de página 9 y 10 del Informe de Cálculo de Multa I.

¹¹³ **Tercera MEIA. Sección 6. Estrategia de Manejo Ambiental, p. 6-34.**

6.1.2.2. Fauna silvestre

El objetivo principal del plan de manejo de fauna silvestre es minimizar en la medida de lo posible los efectos de la U.M. en las comunidades de aves, mamíferos, anfibios y reptiles (...). Reducir la alteración sensorial por ruido, olores, etc.;

¹¹⁴ Naturaleza con Derechos. (2022, 23 de noviembre). El ruido en la vida silvestre. Naturaleza con Derechos. <https://naturalezaconderechos.org/2022/11/23/el-ruido-en-la-vida-silvestre/>

puede alterar el ritmo cardíaco de ciertas especies y reducir la tasa reproductiva de aves como los azulejos. Asimismo, este tipo de contaminación interfiere en la capacidad de los animales para orientarse, buscar alimento y detectar depredadores, comprometiendo así su supervivencia.

291. Así las cosas, en el siguiente cuadro se analizan las razones que sustentan la relación entre la generación del impacto potencial al ambiente (por la generación de ruido) y el incumplimiento del compromiso ambiental:

Cuadro N° 24: Razones que sustentan la relación del compromiso incumplido con el impacto a los niveles de ruido

Aspecto	Descripción
Incumplimiento de una medida de control	La ausencia del sistema GPS en algunas unidades impide el monitoreo adecuado de las velocidades, afectando la capacidad de control y fiscalización por parte del administrado respecto al cumplimiento de los límites establecidos. En el escenario de que las unidades operen a altas velocidades, se genera un incremento en los niveles de ruido en las zonas de tránsito de los vehículos, lo que altera las condiciones ambientales y puede generar impactos en el entorno.
Relación entre velocidad y emisión de ruido	En el escenario de aumento de la velocidad de los camiones, se incrementa la emisión de ruido debido a la fricción con la superficie vial, el funcionamiento del motor y el sistema de escape ¹¹⁵ . La falta de rastreo mediante GPS restringe el control sobre la velocidad de las unidades, lo que limita la aplicación efectiva de medidas en áreas ambientalmente sensibles.

Elaboración: TFA.

292. De lo anterior se desprende que, el daño identificado respecto a los niveles de ruido es de naturaleza potencial, ya que se configura ante la posibilidad de afectar un componente ambiental. En el presente caso, dicho daño potencial se asocia a la exposición a altos niveles de ruido y el exceso de velocidades durante el transporte de concentrado a lo largo de la ruta que conecta la UF Las Bambas con la estación de Pillones.
293. Por otro lado, si bien se advierte que en el Informe de Cálculo de Multa I no se hace referencia al desarrollo del impacto potencial producto de la generación de vibraciones, ello no desvirtúa la afectación potencial al componente fauna, mencionado *ut supra*.
294. Bajo lo expuesto, corresponde mantener el valor de 10% asignado por la Primera Instancia para el ítem 1.1 del factor F1, toda vez, contrario a lo señalado por el administrado, sí se ha acreditado el daño potencial a un componente ambiental.

Factor 1.2 del Factor F1 (Grado de incidencia en la calidad del ambiente)

295. Las Bambas manifiesta que, según la Metodología para el cálculo de multas del OEFA, este criterio se aplica en aquellos casos que se han realizado mediciones

¹¹⁵ De acuerdo con Ramírez y Domínguez (2011), el incremento en la velocidad de los vehículos pesados, como los camiones, está directamente relacionado con un aumento en la emisión de ruido. Este fenómeno se debe a factores como la fricción de los neumáticos con la superficie vial, el funcionamiento del motor y el sistema de escape. Asimismo, destacan que, a mayor velocidad, los vehículos generan niveles más altos de ruido.

Fuente:

Ramírez González, Alberto y Domínguez Calle, Efraín Antonio. (2011). EL RUIDO VEHICULAR URBANO: PROBLEMÁTICA AGOBIANTE DE LOS PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO. *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, 35 (137), 509-530. Recuperado el 05 de marzo de 2025, de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0370-39082011000400009&lng=en&tlng=es.

o monitoreos que arrojan resultados que implican la superación de ECA para los diferentes componentes ambientales; sin embargo, en este caso particular, no se ha realizado ningún monitoreo del componente ruido.

296. Además, el recurrente indica que, si bien el Manual Explicativo de la Metodología de Cálculo de Multas del OEFA se encuentra derogado, no debe emplearse como fundamento económico la Metodología para la Estimación del Riesgo Ambiental; pues tal metodología se aplica exclusivamente para clasificar los incumplimientos de la supervisión en leves o trascendentes, por lo que, ésta no está diseñada, ni autorizada legalmente para determinar el nivel de afectación ambiental, siendo que ello, restaría la seguridad jurídica en el ejercicio de la fiscalización ambiental.

Análisis del TFA

297. Sobre el particular, este Colegiado considera importante señalar que el Anexo III de la Metodología para el Cálculo de las multas (Manual Explicativo de la Metodología de Cálculo de Multas) fue derogado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2017-OEFA/CD¹¹⁶; pero ello (i) no impide que los conceptos que se propusieron en dicha norma sean abordados de forma referencial con la finalidad de asignar valores a los diferentes factores de graduación, entre ellos el ítem 1.2 del f1 ni (ii) representa la única información de sobre la cual se podría calcular el mencionado ítem, dado que también es posible asignar un valor al “grado de incidencia del hecho infractor en la calidad del ambiente”, través de la información disponible de los impactos evaluados y analizados en los instrumentos de gestión ambiental de los administrados.
298. Entonces, en línea a lo analizado en el acápite precedente, esta Sala debe precisar que, el hecho de que no se haya realizado el monitoreo de calidad de ruido, no ampara la ausencia total de impactos ambientales producto de la comisión de la infracción, mucho menos, si se ha acreditado el daño potencial a un componente ambiental.
299. Ahora bien, esta Sala advierte que, para calcular la multa correspondiente a la conducta infractora *sub examine*, la DFAI utilizó información de carácter referencial (Metodología para la Estimación del Riesgo Ambiental).
300. Sin embargo, habida cuenta que el presente caso, **resulta una referencia más específica (para determinar el grado de incidencia en la calidad del ambiente producto de la comisión de la conducta infractora) la información disponible en el IGA del administrado, se tomará en cuenta lo contemplado en la Tercera MEIA de Las Bambas**, siendo que, esta referencia resulta válida, ya que dicho estudio fue aprobado en 2018 y refleja una evaluación ambiental reciente sobre la actividad de transporte en la ruta en cuestión.
301. En esa línea, observando el compromiso ambiental incumplido y la ausencia de monitoreos por parte del OEFA dentro del presente PAS, esta Sala considera que el grado de incidencia (ítem 1.2 del factor F1) de la conducta infractora debe reflejar los niveles de ruido en la ruta de transporte en un escenario sin la

¹¹⁶ Resolución de Consejo Directivo N° 024-2017-OEFA/CD, publicada en el diario oficial *El Peruano* el 13 de setiembre de 2017.

implementación del compromiso ambiental incumplido.

302. Así, se debe traer a colación que en el Anexo 9-1 de la Tercera MEIA, titulado "Análisis de la actividad de transporte en la ruta desde la U.M. Las Bambas hasta la estación de Pillones", se presenta la Tabla 4.2-12, contenida en el numeral 4.0 (Evaluación Ambiental), donde puede observarse los valores de impacto y la importancia del impacto en distintos puntos de la ruta: inicio (Congota - Pitic), mitad (entrada y salida de Velille) y final (Imata - Pillones). Estos valores representan el impacto del ruido generado previo a la aprobación de la Tercera MEIA.

Imagen N° 28: Extracto del Anexo 9-1 de la Tercera MEIA, Tabla 4.2-12

Tabla 4.2-12: Matriz de evaluación del impacto ambiental – RUI-1: Modificación de los niveles de ruido

Impacto ambiental	Actividad	Indicadores, parámetros y/o receptores del impacto	Criterios												Valor del impacto	Importancia del impacto
			N	M	Ex	Du	Rv	Pr	Mo	Ef	Mc	SI	AC			
RUI-1: Modificación de los niveles de ruido	Congote - Pitic	Ruido diurno (Pitic)	-1	2	4	2	1	4	4	4	4	1	2	4	-36	Baja
	Transporte en el tramo Entrada y salida Velille	Ruido diurno (Velille)	-1	2	4	2	1	4	4	4	4	1	2	4	-36	Baja
	Transporte en el tramo Imata - Pillones	Ruido diurno (Pillones)	-1	2	4	2	1	4	4	4	4	1	2	4	-36	Baja

Fuente: Tercera MEIA.

303. Como se observa en la citada tabla, en un escenario donde no se hubiera aprobado el compromiso ambiental incumplido, el impacto de los niveles de ruido en la ruta de transporte se evalúa con un valor de -36 (Bajo).
304. Cabe mencionar que la metodología establecida en el Tercer MEIA para la determinación del grado de importancia del impacto ambiental emplea cuatro categorías: insignificante (-13 a -24), baja (-25 a -49), moderada (-50 a -75) y alta (>-75 a 100). Por su parte, el ítem 1.2 "Grado de incidencia en la calidad del ambiente" del factor F1 de la Metodología para el Cálculo de Multas establece las siguientes clasificaciones: impacto mínimo, impacto regular, impacto alto e impacto total
305. Entonces, de una comparación de los impactos descrita en la Tercera MEIA de Las Bambas y el grado de incidencia en la calidad ambiental establecido en el Anexo II de la Metodología para el Cálculo de Multas, se advierte que la clasificación de "Bajo" está en concordancia con una clasificación "regular"; lo cual permite asegurar una graduación proporcional y coherente de la sanción, tal como se advierte a continuación:

Cuadro N° 25:
Cuadro N° 26: Contraste del rango de impacto usada por OEFA y la metodología usada en la Tercera MEIA

Rango de impacto (Metodología de cálculo de multa, OEFA)	1.2	Grado de incidencia en la calidad del ambiente.	
		Impacto mínimo.	6%
		Impacto regular.	12%
		Impacto alto.	18%
		Impacto total.	24%
Grado de importancia del impacto (Tercer MEIA)	Tabla 4.1-4: Grado de importancia del impacto		
	Grado de importancia del impacto	Valor de la importancia del impacto	
		Positivo	Negativo
	Insignificante	+13 a +24	-13 a -24
	Baja	+25 a +49	-25 a -49
	Moderada	+50 a +75	-50 a -75
Alta	>+75 a 100	>-75 a 100	
Fuente: Conesa, 2010.			

Fuente: Tercera MEIA.

306. Bajo lo expuesto, corresponde confirmar la calificación otorgada por la Primera Instancia para el ítem 1.2 del factor F1 por un valor de 12%.

Respecto al ítem 1.4 del Factor F1 (Sobre la reversibilidad/recuperabilidad)

307. Las Bambas argumenta que, la metodología establece que la reversibilidad o recuperabilidad solo es aplicable si la conducta ha generado un impacto ambiental, lo cual, a su parecer, no ha ocurrido en este caso.
308. Además, el recurrente cuestiona la afirmación de la DFAI sobre la supuesta no asimilación del impacto por el entorno y su recuperación en el corto plazo, solicitando una referencia bibliográfica que respalde dicha afirmación, pues considera que esta evidencia una motivación insuficiente de la multa impuesta.

Análisis del TFA

309. Se debe resaltar que, conforme a los acápites precedentes, ha quedado acreditado el impacto ambiental producto de la comisión de la conducta infractora, por tanto, la afirmación en contrario del administrado no desvirtúa ese hecho.
310. Asimismo, es oportuno mencionar que de acuerdo a anteriores pronunciamientos emitidos por esta Sala¹¹⁷, existe una distinción entre reversible y recuperable (en el corto), siendo que:
1. Son recuperables en el corto plazo, para los casos en donde se requiera de acciones humanas para restablecerse.
 2. Son reversibles en el corto plazo, para los casos donde las condiciones originales se restablecen de forma natural, asimiladas por el entorno.
311. Ahora bien, se verifica que, en el Informe de Cálculo de Multa I, se analizó que el impacto de la conducta infractora podría ser recuperable en el corto plazo (habida

¹¹⁷ Resolución N° 441-2023-OEFA/TFA-SE, RESOLUCIÓN N° 507-2023-OEFA/TFA-SE y RESOLUCIÓN N° 364-2022-OEFA/TFA-SE.

cuenta de que para el “restablecimiento” del impacto se deben ejecutar acciones humanas):

Imagen N° 29: Extracto del análisis del factor

1.4 Sobre la reversibilidad/recuperabilidad

Considerando que el impacto negativo **no puede ser asimilado por el entorno natural**, sino que requiere del cumplimiento del compromiso, con el fin de controlar el desempeño de los vehículos de transporte de concentrado de mineral mediante los camiones y el cumplimiento de las medidas de manejo ambiental, por ejemplo, respetar el límite de velocidad de acuerdo a cada zona, respetar la ruta de transporte ya establecida, entre otros, corresponde aplicar una calificación de recuperable en el corto plazo, es decir, 12%.

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I.

312. Sin embargo, esta Sala es del criterio que el impacto ambiental provocado por altos niveles de ruido en una ruta de transporte de concentrado puede calificarse como reversible en el corto plazo, dado que el ruido es una alteración temporal del ambiente. Una vez que cesa la fuente emisora (los camiones de transporte), el entorno puede recuperar sus condiciones normales de manera natural en un período menor o igual a un año.
313. De manera que, no se puede calificar el impacto como "recuperable en el corto plazo", debido a que este término se emplea cuando un componente ambiental requiere de una acción o proceso de recuperación para restablecer su estado original. En el caso del ruido, su desaparición ocurre de forma natural sin necesidad de intervención adicional, por lo que no cumple con los criterios de "recuperabilidad".
314. Por lo expuesto, al ser el impacto reversible en el corto plazo, corresponde modificar la calificación estimada por la Primera Instancia de 12% a 6%.

Respecto al ítem 1.7 del Factor F1 (Afectación a la salud de las personas)

315. Las Bambas argumenta que, el análisis y resultados del Informe N° 00221-2019-OEFA/DEAM-STEAC e Informe N° 00222-2019-OEFA/DEAM-STEAC no son extrapolables, ni aplicables al presente caso; careciendo de todo sustento que la DFAI considere un supuesto daño potencial a la salud en base a resultados de monitoreos efectuados en junio y julio de 2019.
316. Por lo tanto, el apelante indica que, ninguno de dichos informes sustenta la aplicación del factor por daño potencial a la salud, toda vez que, el monitoreo ambiental en un momento determinado refleja las características de aquella en ese instante, es decir, las características o propiedades existentes en el momento mismo en que se hace el monitoreo, siendo que, durante los días materia de imputación no se verificó ningún exceso de ECA aire ni ruido.

Análisis del TFA

317. Respecto a la calificación otorgada por la Primera Instancia (60%) para el ítem 1.7 del Factor 1, es importante destacar que las fuentes referenciales utilizadas, específicamente el Informe N° 00222-2016-OEFA/DEAM-STEAC, refleja un

escenario basado en la evaluación realizada por la Dirección de Evaluación Ambiental (DEAM) del OEFA entre el 03 y el 14 de junio de 2019. Dicho estudio midió los niveles de ruido generados por el tránsito de camiones de Las Bambas en el Corredor Vial Apurímac - Cusco, dentro del ámbito de la provincia de Chumbivilcas, en el departamento de Cusco.

318. Sin embargo, dicha evaluación proporciona resultados generales sobre la totalidad de los camiones monitoreados, sin diferenciar entre aquellos que contaban con el sistema de rastreo GPS instalado y aquellos que no lo tenían. En particular, no se identifica de manera específica el comportamiento acústico de las unidades con placas AMQ-721, AMP-906, AMP-815 y AMP-848, las cuales están vinculadas al presente caso, en virtud al incumplimiento detectado.
319. En este sentido, los resultados obtenidos por la DEAM incluirían tanto unidades con GPS como aquellas que no contaban con dicho sistema, sin una distinción clara sobre su contribución individual a los niveles de ruido registrados.
320. Ante este escenario, se advierte que no es posible determinar, en función al compromiso ambiental fiscalizable, si los altos niveles de ruido identificados por la DEAM fueron generados exclusivamente por las unidades que no contaban con el sistema de GPS. Asumir esta premisa de manera generalizada implicaría inferir que todas las unidades, independientemente de contar o no con el sistema de GPS, contribuyeron en igual medida a los niveles de ruido registrados.
321. Por lo expuesto, resulta razonable modificar el valor asignado por la DFAI de 60% a 0%, dado que no existen elementos suficientes para establecer una relación directa entre la falta de implementación del sistema de GPS y la afectación de la salud de las personas por la generación de niveles de ruido.

Respecto al Factor F3 (Aspectos ambientales o fuentes de contaminación)

322. Las Bambas indica que ni en las Actas ni en el Informe de Supervisión se ha dejado constancia de la generación de altos niveles de presión sonora y material particulado durante los días directamente relacionados al incumplimiento; por lo que, el factor F3 debería asumir un valor de 0.

Análisis del TFA

323. Al respecto, en el Informe de Cálculo de Multa I, la DFAI ha considerado que los aspectos ambientales que pueden producir impactos negativos en el presente caso son el ruido y material particulado ocasionados por el tránsito a altas velocidades de las unidades de transporte de concentrado.
324. Sin embargo, es importante resaltar que el incumplimiento del compromiso ambiental (relacionado a la conducta infractora N° 1) está directamente vinculado a la generación de impactos por ruido, toda vez que dicho compromiso forma parte exclusivamente de las medidas de manejo ambiental orientadas al control de ruido y no a la gestión de material particulado.
325. En este contexto, corresponde delimitar los aspectos ambientales en función del

compromiso asumido. En ese sentido, en virtud del contenido de la conducta infractora, el único aspecto ambiental relevante es la generación de altos niveles de presión sonora (ruido), cuyo impacto se manifiesta principalmente en la fauna que habita o transita en la ruta de transporte de concentrado, desde la UF Las Bambas hasta la estación de Pillones.

326. Por consiguiente, corresponde modificar el valor asignado por la DFAI de 12% a 6% el factor F3, al existir un aspecto ambiental que puede producir impactos negativos.
327. En ese sentido, este Tribunal considera que los factores para la graduación de sanciones equivalen un total de 166%¹¹⁸; los cuales se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 27: Factores para la graduación de sanciones de la conducta infractora N° 1

Factores	Valor DFAI	Valor TFA
f1. Gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido		
f1.1. El daño involucra uno o más de los siguientes Componentes Ambientales: a) Agua, b) Suelo, c) Aire, d) Flora y e) Fauna.	10%	10%
f1.2. Grado de incidencia en la calidad del ambiente.	12%	12%
f1.3. Según la extensión geográfica	20%	20%
f1.4. Sobre la reversibilidad / recuperabilidad.	12%	6%
f1.7. Sobre afectación a la salud de las personas	60%	-
Sub total	114%	48%
f2. El perjuicio económico causado	12%	12%
f3. Aspectos ambientales o fuentes de contaminación	12%	6%
f4. Reincidencia en la comisión de la infracción	-	-
f5. Corrección de la conducta infractora	-	-
f6. Adopción de las medidas necesarias para revertir las consecuencias de la conducta infractora	-	-
f7. Intencionalidad en la conducta del infractor	-	-
(f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	138%	66%
Factores para la graduación de la sanción:		
[F] = (1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	238%	166%

Elaboración: TFA

C.3 Respecto a la conducta infractora N° 3

C.3.1 Sobre el beneficio ilícito

328. Las Bambas reitera que la obligación ambiental fiscalizable es realizar la actividad de “monitoreo del comportamiento del conductor” para alertar a las empresas contratistas y se adopten las acciones correctivas y sanciones correspondientes, y no la “implementación del sistema de video cámara”.
329. Bajo esa premisa, el recurrente alega que el escenario de cumplimiento utilizado para estimar el factor “B” se encuentra incorrectamente determinado al ser inconsistente con la Tercera MEIA, en donde se indica que el servicio de rastreo GPS es suministrado por distintos proveedores a las empresas contratistas encargadas del transporte, por lo que, la implementación no es una obligación

¹¹⁸ Ver Anexo N° 2.

asumida por Las Bambas y no representaría costos evitados.

330. En esa línea, el administrado considera que el escenario de cumplimiento correspondía a que las Bambas requiera a las empresas contratistas el uso de unidades de transporte que sí contarán con el sistema de video cámara durante los días específicos en que se habría configurado el incumplimiento.
331. Teniendo en cuenta dicho panorama, Las Bambas sostiene que la graduación de la sanción impuesta se ha realizado vulnerando los principios de legalidad y debido procedimiento, siendo ilegal y arbitrario incluir dentro del beneficio ilícito los conceptos “CE1: Costo de la cámara de video” y “CE2: Costo de instalación de la cámara de video”.

Análisis del TFA

332. Conforme a lo analizado en el **acápito V.2 - C.1** de la presente resolución —que aborda los alegatos planteados por el administrado respecto al compromiso ambiental establecido en la Tercera MEIA y la responsabilidad de las empresas contratistas—, ha quedado acreditado que la obligación ambiental fiscalizable es la “implementación del sistema de video cámaras” en el interior de las cabinas de los camiones destinados al transporte diario de concentrado.
333. Por consiguiente, para estimar el beneficio ilícito (B) es necesario considerar el “costo de la cama de video” y el “costo de instalación del equipo dentro de los vehículos de transporte de concentrado,” toda vez que, para el cálculo de la multa, se deben incluir necesariamente todos los conceptos que puedan representar un beneficio o ventaja para el infractor al incumplir la norma ambiental.
334. Cabe resaltar que, más allá de la presunta interpretación incorrecta del compromiso ambiental, Las Bambas no ha presentado mayor detalle ni medios probatorios que permitan a este Tribunal evaluar alguna posible modificación del esquema de costos calculado por la DFAI.
335. De esa manera, la inclusión de los costos evitados CE1 y CE2 resultan congruentes con el incumplimiento imputado, correspondiendo desestimar lo alegado por el administrado, en la medida que no se evidencia vulneración al principio de debido procedimiento.

C.3.2 Sobre la subsanación voluntaria de la conducta infractora

336. Las Bambas reitera que ha acreditado la subsanación de la conducta infractora N° 2, toda vez que habría implementado el sistema de video cámara en las veintiún (21) unidades de transporte materia de incumplimiento, mucho antes del inicio del PAS (01 de febrero de 2023), configurándose de esa forma una eximente de responsabilidad por subsanación voluntaria de acuerdo con el literal f) del numeral 1 del artículo 257 del TUO de la LPAG, concordante con la Tabla N° 3 del Anexo II de la Metodología para el Cálculo de Multas del OEFA.
337. Las Bambas alega la subsanación de la conducta infractora N° 3; toda vez que, acreditó que cumplió con implementar el sistema de video cámaras en las

referidas unidades de transporte (21 camiones), mucho antes del inicio del PAS.

Análisis del TFA

338. Esta Sala observa que lo alegado por el administrado en este acápite ya ha sido analizado en el **acápito V.2 - C.2** de la presente resolución, siendo que, luego del análisis de los medios probatorios presentados por el administrado, se concluyó que no han logrado acreditar que en los periodos materia de incumplimiento las veintiún (21) unidades de transporte materia de imputación contaban con el sistema de video cámara implementado; considerando además, que estamos frente a una conducta infractora que no es pasible de ser subsanada, toda vez que, cualquier acción posterior no podría revertir los impactos que pudiera haberse ocasionado.
339. Por tanto, lo alegado por el administrado no incide sobre la determinación de responsabilidad y el esquema de costos estimado por la DFAI para el cálculo de la multa impuesta, correspondiendo desestimado lo argumentado por Las Bambas.

C.3.3 Sobre la aplicación de costos postergados

340. Las Bambas afirma que sí ha cumplido con corregir la presunta conducta infractora N° 3, por lo que, se debe aplicar la metodología de costos postergados.

Análisis del TFA

341. Contrario a lo señalado por el administrado, Las Bambas no ha acreditado el cumplimiento de la obligación ambiental fiscalizable en el plazo, forma y modo establecido en su IGA (implementación del sistema de video cámara en los vehículos que transportan, diariamente, concentrado en la ruta de transporte), por tanto, la infracción se ha configurado en el momento en que se incumplió la obligación y esta no puede corregirse en un momento posterior.
342. Por consiguiente, no es correcto afirmar que se llevó a cabo una corrección de la conducta, toda vez que la infracción imputada es insubsanable, por ende, las acciones posteriores no redimen el accionar tardío del administrado sobre las acciones necesarias.
343. Es más, de acuerdo a lo analizado en los Cuadros Nros. 8 y 9 de la presente resolución, esta Sala concluyó que, de los medios probatorios presentados por Las Bambas, no es posible determinar que el sistema de video cámara haya sido efectivamente implementado en los vehículos materia de imputación durante el periodo de incumplimiento.
344. Por tanto, se desestima lo alegado por el administrado.

C.3.4 Sobre la valoración de facturas para el reajuste del cálculo del costo evitado

345. Las Bambas alega que no solo remitió cotizaciones; sino también las Facturas Nros. 00749 y 00750 de mayo de 2019 emitidas por la empresa WISFIRE sobre

la implementación del servicio de video cámaras, y el Acta de Conformidad de fecha 11 de junio de 2019 sobre la instalación del sistema de video cámaras.

346. Aunado a ello, el administrado explica que dichas facturas fueron consideradas por la Primera Instancia para los efectos del costo del equipo, pero no para la instalación del mismo; sin embargo, a su parecer, sí corroborarían ambos costos evitados.
347. Bajo estas consideraciones, Las Bambas argumenta que no correspondía aplicar los costos de la Propuesta Económica 2023-0111 del 27 de marzo de 2023, (utilizada en el Informe de Cálculo de Multa I y II); sino más bien los costos reportados en las Facturas Nros. 00749 y 00750.
348. Adicionalmente, el apelante indica que la Propuesta Económica 2023-0111 ha considerado actividades y equipos carentes de razonabilidad, como el kit de instalación oculta, el MDVR Online 4 canales y la cámara AHD IP67 frontal, que no son requeridos por el IGA y además cumple la misma función que otro equipo considerado en la propuesta (cámara AHD interna).

Análisis del TFA

349. Al respecto, se debe reiterar que para la determinación de la multa a imponer, la Primera Instancia se posiciona en un escenario ideal de cumplimiento y determina los costos en un contexto de asimetría de la información¹¹⁹ en comparación con el infractor, donde el administrado pueda presentar también medios probatorios que considere idóneos para la determinación de una multa más acotada a su actividad empresarial, ya que dichos medios probatorios pueden emplearse para la determinación del costo evitado dependiendo de su validez¹²⁰ y su especificidad¹²¹ en relación a la obligación que le correspondía cumplir.
350. Partiendo de estas premisas, en el presente caso, nos encontramos en el Escenario 2; pues los costos evitados en análisis corresponden a actividades que el responsable ambiental realiza o ha realizado, hecho que ha sido constatado a través de la documentación remitida por Las Bambas:
 - (i) Las facturas Nros. 001-000749 y 001-000750 de 29 de mayo de 2019 emitida por WISFIRE.

¹¹⁹ La asimetría de la información es una situación donde un individuo A (principal) cuenta con menor información que el individuo B (agente). Entiéndase individuo como todo agente económico (persona, familia, empresa, gobierno u organización actuando o influyendo a una economía).

Veáse: AKERLOF, George (1970). The market for "lemons": Qualitative uncertainty and the market mechanism. The Quarterly Journal of Economics, Vol. 84, No. 3, pp. 488-500

¹²⁰ Con la **validez** se miden los requisitos de formalidad. Es así que para documentos legales se observará si estos han sido emitidos cumpliendo los requisitos establecidos por el ordenamiento jurídico y, para otros tipos de medios probatorios, tales como información pública de organismos especializados y/o documentos académicos, se requerirá que estos provengan de fuentes confiables. A modo de ejemplo, en los casos en los cuales se requiera establecer el costo evitado del análisis de muestras ambientales serán válidas las cotizaciones emitidas por laboratorios con métodos acreditados ante INACAL.

¹²¹ Con la **especificidad** se garantizará que el elemento sobre el cual versa el documento probatorio resulte idóneo para cumplir la obligación objeto de la conducta infractora pasible de sanción. En otras palabras, se exige que la prueba presentada, sea pertinente.

- (ii) El Acta de Conformidad del 11 de junio de 2019 emitida por WISFIRE
- (iii) Las órdenes de servicio Nros. 001 125 (relacionado a la factura 001-000749) y 001 126 (relacionado a la factura 001-000750).

351. Es así que, al haberse configurado las condiciones del Escenario 2, corresponde examinar los medios probatorios (facturas) presentados por el recurrente a fin de verificar si cumplen con el nivel de exigencia probatoria establecido en el precedente de observancia obligatoria desarrollado *ut supra*; valoración que se detalla a continuación:

Cuadro N° 28: Análisis de los medios probatorios presentados por Las Bambas

N°	Medio probatorio	Análisis del TFA
1	<p>Factura 001-000749</p> <p><i>“Kit de circuitos cerrado televisión para camiones, según orden de servicio N° 001 125”</i></p>	<p>Esta Sala procederá a realizar una revisión de validez y especificidad del medio probatorio presentado:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sobre la validez Se ha verificado que la facturas han sido emitidas por WHOLE IN SYSTEMS S.A.C. (WISFIRE) a favor de la empresa TRANSPORTES Y COMERCIO SOL DEL PACIFICO E.I.R.L. (TCSP). <p>Señalar que la empresa WISFIRE es una empresa que se encuentra activa ante la <u>SUNAT</u> y tiene como actividad principal otras actividades de tecnología de la información y de servicios informáticos, por lo que sus actividades se encuentran acorde al servicio que brinda (adquisición e instalación de video cámaras).</p> <p>Ahora bien, señalar que el servicio brindado por WISFIRE no está dirigido al administrado (Las Bambas); sin embargo, el compromiso ambiental señalado en el IGA, habilita que la implementación del sistema de video cámaras en el interior de las cabinas de los camiones destinados al transporte de concentrado, pueda ser brindado por un tercero (en este caso, TCSP).</p> <p>Asimismo, la empresa TCSP es una empresa que se encuentra activa ante la SUNAT y tiene como actividad principal el transporte de carga por carretera, por lo que sus actividades se encuentran acorde al servicio que brinda.</p> <p>En ese sentido, para el caso en particular, que las facturas estén destinadas a la empresa TCSP es válido ya que es una empresa prestadora de servicio de Las Bambas.</p> <p>En consecuencia, a criterio de este Colegiado, <u>la factura presentada por el administrado resulta válida.</u></p>
2	<p>Factura 001-000750</p> <p><i>“Kit de circuitos cerrado televisión para camiones, según orden de servicio N° 001 126”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sobre la especificidad La <u>factura 001-000749</u> de fecha 29 de mayo de 2019 describe como concepto la adquisición de 21 unidades de <i>“Kit de circuitos cerrado televisión para camiones según orden de servicio N° 001 125”</i>, y la <u>factura 001-000750</u> de fecha 29 de mayo de 2019 describe como concepto la adquisición de 49 unidades de <i>“Kit de circuitos cerrado televisión para camiones según orden de servicio N° 001 126”</i>. <p>Cabe señalar que las facturas van acompañadas de un Acta de conformidad del servicio de la empresa WISFIRE y ordenes de servicio (OS) dirigidas a WISFIRE para la adquisición de sistemas de video cámaras. Esto con el fin de brindar mayor información que pueda acreditar el costo de los sistemas de video cámaras.</p>

En esa línea, se tiene que la Factura 001-000749 detalla la “orden de servicio N° 001 125” del 17 de mayo de 2019, emitida por TCSP para el proveedor WISFIRE, y comprende los productos: “Tecnología S3 (4 en 1), XVR Cooper 8Ch Pentahíbrido, Fuente DC12V, Disco Sólido 120GB y micrófono CCTV”, además también se consigna una nota en la parte inferior que deja constancia que se procederá con la instalación de los equipos a la compra: “Brindar los accesos necesarios para la instalación de equipos”

Extracto de la factura

	NOTA:	50% de Adelanto y 50% Credito a 30 días desde el final de la entrega de equipos. El trabajo se inicia con orden de compra. Disponibilidad de Equipos inmediata Garantía de 6 Meses del fabricante
	Cliente	Brindar los accesos necesarios para la instalación de equipos.
SON :		DIECIOCHO MIL CIENTO SESENTA Y TRES CON 74/100 SOLES

Fuente: Orden de Servicio N°001 125 del Anexo 1 y 2 del Recurso de apelación.

Lo mismo se observa en la factura 001-000750, que detalla la “orden de servicio N° 001 126” del 20 de mayo de 2019, emitida por TCSP para el proveedor WISFIRE, que comprende los mismos productos de la factura anterior, así como la instalación de los equipos, la única diferencia es el precio total de adquisición; sin embargo, esto se debe a que es una compra de mayor volumen.

Sin perjuicio de ello, las órdenes de servicio tienen el mismo precio total de compra que la facturas a las que corresponden (factura 001-000749 relacionado a la OS 001 125 y factura 001-000750 relacionado a la OS 001 126), por lo que se puede inferir que las facturas contemplan los productos y servicios señalados en la OS que las cita.

Ahora bien, respecto al precio de las video cámaras (de acuerdo a las facturas presentadas por el administrado) difiere con el propuesto inicialmente por la Primera Instancia, observándose que tal diferencia se debe a que los productos adquiridos están basados en una tecnología diferente; empero, sí satisface lo requerido para el cumplimiento del compromiso ambiental, por lo que, su uso resulta razonable.

Ahora bien, se adjunta un Acta de conformidad del 11 de junio de 2019 donde se da conformidad para las ordenes Nros. 001 125 y 001 126 para los siguientes trabajos: “instalación de 70 kits de cámaras, capacitación de instalación, capacitación de manejo software, operatividad de los sistemas”

En ese sentido, el Acta de conformidad certifica lo señalado en las facturas y las ordenes de servicio, por lo que es posible validar los costos evitados¹²² “CE1: Costo de adquisición de cámaras de video” y el “CE2: Costo de instalación de las cámaras de video” con el costo de las facturas por el valor de S/ 733 sin IGV por unidad de sistema de video cámara.

En ese sentido, las facturas presentadas resultan ser específicas y generan convicción para el recálculo del costo evitado CE1 y CE2.

Elaboración: TFA

352. Luego del análisis precedente, este Colegiado concluye que las facturas

¹²² El Informe de Cálculo de Multa I y II detalla que el costo evitado contempla, “CE1: Costo de la cámara de video para veintiún (21) unidades de vehículos de transporte de concentrado y CE2: Costo de instalación del equipo dentro de los vehículos de transporte de concentrado, para veintiún (21) unidades”

presentadas por el administrado para acreditar el CEI: costo de adquisición e CE2: instalación de video cámaras, resultan ser válidas y específicas, por lo que, permiten fundamentar la reformulación de la multa en dicho extremo.

353. Entonces, dado que se ha validado el uso de la Factura 001-000749 y la Factura 001-000750, no corresponde emitir pronunciamiento respecto a los demás argumentos planteados por el administrado en torno a las presuntas inconsistencias de la Propuesta Económica 2023-0111 utilizada por la Primera Instancia.

C.4 Cuestionamientos al cálculo del beneficio ilícito (B) - Conductas infractoras N° 4 y 5

C.4.1 Sobre los comprobantes de pago sobre servicios de capacitación

354. Las Bambas explica que, el beneficio ilícito de las conductas infractora Nros. 4 y 5 se determinó mediante el prorrateo de costos de capacitación para 10 tomadores de decisión y 250 choferes respecto a obligaciones ambientales fiscalizables.

355. En ese sentido, el recurrente presentó (i) la Factura Electrónica N° E001-2372 del 31 de octubre de 2022 y (ii) una Propuesta Técnica y Económica – Capacitación en Legislación Ambiental del mes de abril de 2022, que rinden cuenta de contratación realizada por Las Bambas para la prestación de servicios de capacitación en legislación ambiental por parte de la consultora Ada Alegre Consultores S.A.C.

356. Sin embargo, el administrado sostiene que dichos documentos fueron desestimados por la DFAI, vulnerando los principios de verdad material, veracidad, licitud, buena fe y legalidad, toda vez que:

- (i) Respecto a que los documentos ofrecidos no precisan si la capacitación comprende las obligaciones ambientales fiscalizables: Las Bambas argumenta que, en el IV de la Propuesta Técnica y Económica, se acotó que el programa indicado en el mismo (legislación ambiental) podía ser reajustado a función a los requerimientos del cliente. Por lo que, el programa que se dictó como parte de dicha capacitación abarcó la obligatoriedad del compromiso de los IGA y verificación de cumplimiento legal de acuerdo al material de capacitación adjunto al recurso de apelación (Anexo N° 4), por consiguiente, la capacitación si guarda coherencia con las infracciones imputadas.

- (ii) Respecto al desfase de fechas, puesto que la Propuesta fue emitida en abril de 2022 y sus términos vencieron en mayo de 2022, esto es, antes de la emisión de la Factura Electrónica: Las Bambas indica que la Factura Electrónica N° E001-2372 remitida a la DFAI, incluyó la Orden de Compra N° 4400450777, siendo que, puede observarse que dicha orden fue emitida en mérito a la Cotización AAC/PRO/2022/019, es decir, a la Propuesta Técnica y Económica.

- (iii) Respecto a la supuesta falta de pago: Frente a ello, Las Bambas adjunta la

notificación de pago y datos de transferencia sobre la cancelación de la Factura Electrónica N° E001-2372 (Anexo N° 5 del recurso de apelación), con lo cual acreditaría que sí efectuó el pago y recibió el servicio de capacitación.

- (iv) En relación a que los documentos ofrecidos no se condicen con el escenario de cumplimiento planteado sobre costo capacitación en obligaciones ambientales fiscalizables al personal del administrado y choferes de transportistas: El recurrente afirma, a su vez, que tampoco la cotización Winwork empleada por la DFAI cumple con esa condición.

357. Por otro lado, Las Bambas señala que aun cuando el criterio del TFA sea que el servicio de capacitación contratado por Las Bambas no es igual al costo evitado debido a que no es la exactamente la misma temática determinada por la DFAI; los medios probatorios remitidos demuestran que es una actividad semejante o similar al costo evitado (Escenario N° 2 de acuerdo al precedente de observancia obligatoria recaído en la Resolución N° 543-2023-OEFA/TFA-SE), ya que se refiere a una actividad de capacitación en materia ambiental y refleja costos de mercado.
358. Bajo lo expuesto, el administrado solicita que el beneficio ilícito de las infracciones Nros 4 y 5 sea calculado considerando los costos de capacitación reflejados en la Factura Electrónica N° E001-2372 y demás documentos relacionados.

Análisis del TFA

Respecto a la inclusión de la capacitación como costo evitado

359. Tal como se ha mencionado en anteriores pronunciamientos de este Tribunal¹²³, la capacitación busca generar un escenario de cumplimiento, dado que fomenta la obtención de conocimiento y la conciencia ambiental en los trabajadores de la empresa; en este caso, sobre la importancia de dar cumplimiento a sus obligaciones ambientales. Es decir, a través de esta actividad se busca evitar posibles infracciones a las regulaciones ambientales, minimizar el riesgo de daño al medio ambiente y promover prácticas responsables en relación con sus actividades.
360. Es ese sentido, es válido que la Primera Instancia considere como parte de la capacitación la exposición sobre las consecuencias y sanciones que le impondrían por cometer una infracción administrativa ambiental, pues cuando el administrado las conoce e internaliza, se crea un escenario que desincentiva su comisión; es decir, se crea un escenario de cumplimiento¹²⁴.
361. A criterio de esta Sala, la mejor manera de garantizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales fiscalizables es, precisamente, a través de una capacitación especializada *ad hoc*, ya que asegura que el personal tenga presente

¹²³ Ver considerando 55 de la Resolución N° 637-2024-OEFA/TFA-SE del 04 de setiembre de 2024, considerando 87 de la Resolución N° 622-2024-OEFA/TFA-SE del 28 de agosto de 2024.

¹²⁴ Ver considerando 81 de la Resolución N° 349-2023-OEFA/TFA-SE del 25 de julio de 2023.

todos los compromisos que deben cumplir los titulares de las actividades de minería; además de ser una medida efectiva que puede ser replicada e interiorizada por el personal de manera fácil y a corto plazo.

362. Lo expuesto resulta relevante para el presente caso, *dado que las conductas infractoras Nros. 4 y 5 están relacionadas con el incumplimiento de lo establecido en el instrumento de gestión ambiental del administrado*, debido a que excedió el número permitido de camiones del transporte de concentrado de mineral y transitó camiones del transporte de concentrado de mineral fuera del horario fijado para la partida y llegada a la UF Las Bambas.
363. En ese sentido, la capacitación es una actividad importante para el presente caso, pues, conforme ha sido mencionado *ut supra*, a través de esta se brinda al personal una comprensión integral de los aspectos que debe tener en cuenta al momento de ejecutar sus compromisos, con la finalidad de evitar la imposición de alguna sanción.
364. De este modo, es innegable que la capacitación considerada por la Primera Instancia está vinculada con las conductas infractoras *sub examine*, ya que estas versan sobre tópicos referidos al cumplimiento de obligaciones ambientales fiscalizables.

Respecto a la acreditación del costo evitado

365. A efectos de brindar una respuesta debidamente motivada al administrado, es relevante traer a colación que, mediante la Resolución N° 543-2023-OEFA/TFA-SE del 21 de noviembre de 2023¹²⁵, esta Sala aprobó un precedente de observancia obligatoria sobre la determinación del costo evitado.
366. De esta manera, para acreditar el costo evitado, y **sin perjuicio de que se analice la validez¹²⁶ y especificidad¹²⁷** de los documentos, el TFA ha establecido que el administrado podría encontrarse en dos (2) situaciones bien diferenciadas bajo las cuales el administrado podría acreditar el costo evitado con la presentación de cotizaciones y comprobantes de pago (boletas, facturas o similares), respectivamente:
- (i) **Escenario 1:** En el ejercicio de su actividad económica y previamente a la fecha del cálculo de la multa, el administrado no ha realizado actividades iguales o semejantes al costo evitado asociado a la obligación incumplida, como podría ser la implementación de determinado componente o la ejecución de una actividad no contenida en su Certificación Ambiental u otra

¹²⁵ Publicado en el diario oficial *El Peruano* el 06 de febrero de 2024.

¹²⁶ Con la validez se miden los requisitos de formalidad. Es así que para documentos legales se observará si estos han sido emitidos cumpliendo los requisitos establecidos por el ordenamiento jurídico y, para otros tipos de medios probatorios, tales como información pública de organismos especializados y/o documentos académicos, se requerirá que estos provengan de fuentes confiables. A modo de ejemplo, en los casos en los cuales se requiera establecer el costo evitado del análisis de muestras ambientales serán válidas las cotizaciones emitidas por laboratorios con métodos acreditados ante INACAL.

¹²⁷ Con la especificidad se garantizará que el elemento sobre el cual versa el documento probatorio resulte idóneo para cumplir la obligación objeto de la conducta infractora pasible de sanción. En otras palabras, se exige que la prueba presentada, sea pertinente.

fuente de obligación legal. En este escenario resultaría pertinente que presente cotizaciones o presupuestos para acreditar el costo evitado.

(ii) **Escenario 2:** En el ejercicio de su actividad económica y previamente a la fecha del cálculo de la multa, el administrado ha realizado actividades iguales o semejantes al costo evitado asociado a la obligación incumplida, como, por ejemplo, realizar monitoreos ambientales de diversos parámetros. En este escenario es razonable asumir que cuenta con comprobantes de pago debidamente sustentadas por los monitoreos que sí realizó y es pertinente que presente dichos documentos contables para acreditar el costo evitado

367. A partir de ello, el Escenario 2 se ubica en los casos donde se evidencia que, previamente, se ha ejecutado una actividad o adquirido un bien similar al que es objeto del costo evitado, este costo puede ser provisto; es decir, acreditado y sustentado por el administrado en base a comprobantes de pago, a diferencia de lo que ocurre con la Administración Pública.
368. Así, el administrado tiene la facultad de rebatir o contradecir el costo evitado; en caso este plantee costos evitados menores o diferentes a los establecidos por la Primera Instancia, debe presentar los medios probatorios pertinentes que generen convicción para modificar dichos costos.
369. Cabe agregar que los comprobantes de pago que se presenten, junto con los documentos vinculados a estos, **deben acreditar que su emisor puede ejecutar las actividades que contemplan y que resultan específicos para el caso bajo análisis.**

Sobre el caso en concreto

370. Delimitado lo anterior, es preciso señalar que la capacitación de personal constituye una actividad que Las Bambas realiza de forma frecuente, conforme a lo dispuesto en el artículo 153 del RPGAAE¹²⁸; por lo que, a consideración de esta Sala, **en el presente caso, se configuran las condiciones del Escenario 2.**
371. Por consiguiente, el administrado debe presentar comprobantes de pago (boletas, **facturas** o similares) que acrediten los costos reales en los que haya incurrido por la adquisición de dicho servicio, los mismos que deberán ser acompañados de documentos que lo vinculen con el costo evitado en cuestión.
372. Entonces, habiendo sido ofrecido por Las Bambas (en concordancia con escenario N° 2) la **Factura Electrónica N° E001-2372** relacionada al costo de capacitación, corresponde a esta Sala continuar con el análisis de **validez y especificidad** a fin de verificar si dicho documento cumple con el nivel de exigencia probatoria detallado en el precedente de observancia obligatoria aludido

¹²⁸

Reglamento de Protección y Gestión Ambiental para las Actividades de Explotación, Beneficio, Labor General, Transporte y Almacenamiento Minero (RPGAAE) aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2014-EM

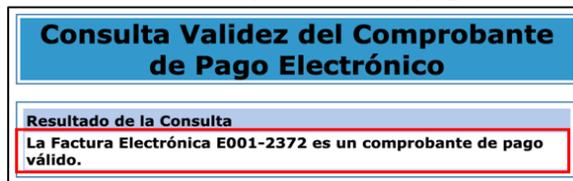
Artículo 153.- Capacitación permanente para la gestión ambiental

Los titulares mineros deben elaborar un programa anual de capacitación a sus trabajadores, a fin de asegurar en todos ellos la interiorización de la política ambiental de la organización y el cumplimiento de las obligaciones ambientales exigibles a la unidad minera. (...)

ut supra.

373. Respecto a la **validez**, se debe mencionar que la Factura Electrónica N° E001-2372 fue emitida por la consultora Ada Alegre Consultores S.A.C a favor del administrado.
374. Dicha consultora se encuentra activa ante la SUNAT¹²⁹ y tiene como actividad económica (principal) actividades jurídicas. Cabe señalar que, de acuerdo con Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU), esta actividad comprende, entre otros, la actividad de *asesoramiento en general*¹³⁰. Asimismo, de la consulta realizada ante la SUNAT sobre el comprobante de pago y de la validez de este, la referida factura es un comprobante de pago válido y aceptado, conforme se muestra a continuación

Imagen N° 30: Consulta del comprobante de pago ante SUNAT



Fuente: SUNAT

Disponible en: <https://e-consulta.sunat.gob.pe/ol-ti-iticonsvalicpe/ConsValiCpe.htm>

Consulta realizada el 14 de noviembre de 2024.

CONSULTA INDIVIDUAL DE COMPROBANTES DE PAGO	
A través de esta opción puede consultar la validez de determinados comprobantes de pago.	
<ul style="list-style-type: none">• Se recuerda que los Comprobantes de Pago Electrónicos pueden ser informados a SUNAT dentro del plazo establecido según normativa vigente.• En el caso de Comprobantes de Pago Físicos se valida que esté autorizado por SUNAT y la fecha de emisión permite validar la condición y estado del RUC	
Número de RUC del emisor *	: 20514100684
Tipo de comprobante *	: Factura
Serie y número de comprobante *	: E001 - 2372
Tipo y número de documento del receptor	: RUC - 20538428524
Fecha de emisión *	: 31/10/2022
Importe total **	: 1073.80
Los campos con (*) son obligatorios Los campos con (**) son obligatorios para comprobantes electrónicos	
<input type="button" value="Consultar"/> <input type="button" value="Limpiar"/>	
Resultado de la Búsqueda	
Estado del comprobante a la fecha de la consulta	: ACEPTADO
Estado del contribuyente a la fecha de emisión	: ACTIVO
Condición de domicilio a la fecha de emisión:	: HABIDO

¹²⁹ <https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/jcrS00Alias> (Fecha de consulta: 12 de noviembre de 2024).

¹³⁰ **CIIU.**

Clase: 6910 - Actividades jurídicas

Esta clase comprende las siguientes actividades:

- Actividades de representación de los intereses de una parte contra otra, sea o no ante tribunales u otros órganos judiciales, realizadas por abogados o bajo la supervisión de abogados: asesoramiento y representación en procedimientos civiles; asesoramiento y representación en procedimientos penales; y asesoramiento y representación en relación con conflictos laborales.
- Prestación de asesoramiento en general, preparación de documentos jurídicos: escrituras de constitución, contratos de sociedad y documentos similares para la formación de sociedades; patentes y derechos de autor; y escrituras, testamentos, fideicomisos, etcétera.
- Otras actividades de notarios públicos, ejecutores judiciales, árbitros y examinadores.

Disponible en:

https://www.mef.gob.pe/contenidos/tributos/normativa/Notas_Explicativas_CIIU_Rev%204_INEI.pdf

Fuente: SUNAT
 Disponible en: <https://ww1.sunat.gob.pe/ol-ti-itconsultaunificadalibre/consultaUnificadaLibre/consulta>
 Consulta realizada el 14 de noviembre de 2024.

375. En consecuencia, a criterio de este Colegiado, la factura presentada por el administrado resulta válida.
376. Respecto a la **especificidad**, la Factura Electrónica N° E001-2372 tiene como descripción “*Servicio de capacitación en Legislación Ambiental*”, conforme se muestra a continuación:

Imagen N° 31: Factura Electrónica de Ada Alegre Consultores S.A.C.

ADA ALEGRE CONSULTORES S.A.C. AV. 28 DE JULIO 1282 URB. SAN ANTONIO MIRAFLORES - LIMA - LIMA		FACTURA ELECTRONICA RUC: 20514100684 E001-2372																								
Fecha de Emisión	: 31/10/2022	Forma de pago: Crédito																								
Señor(es)	: MINERA LAS BAMBAS S.A.																									
RUC	: 20538428524																									
Dirección del Receptor de la factura	: AV. EL DERBY 055 TORRE 3, PISO 9 LIMA LIMA SANTIAGO DE SURCO																									
Dirección del Cliente	: AV. EL DERBY 055 TORRE 3, PISO 9 LIMA-LIMA-SANTIAGO DE SURCO																									
Tipo de Moneda	: DOLAR AMERICANO																									
Observación	: DETRACCION 12% CTA BANCO NACION 00005119103 MONTO DETRACCION \$ 128.85 COD SES 1000467692																									
Cantidad	Unidad Medida	Descripción	Valor Unitario	ICBPER																						
1.00	UNIDAD	SERVICIO DE CAPACITACION EN LEGISLACION AMBIENTAL	910.00	0.00																						
Valor de Venta de Operaciones Gratuitas : \$0.00		<table border="1"> <tr><td>Sub Total Ventas :</td><td>\$ 910.00</td></tr> <tr><td>Anticipos :</td><td>\$ 0.00</td></tr> <tr><td>Descuentos :</td><td>\$ 0.00</td></tr> <tr><td>Valor Venta :</td><td>\$ 910.00</td></tr> <tr><td>ISC :</td><td>\$ 0.00</td></tr> <tr><td>IGV :</td><td>\$ 163.80</td></tr> <tr><td>ICBPER :</td><td>\$ 0.00</td></tr> <tr><td>Otros Cargos :</td><td>\$ 0.00</td></tr> <tr><td>Otros Tributos :</td><td>\$ 0.00</td></tr> <tr><td>Monto de redondeo :</td><td>\$ 0.00</td></tr> <tr><td>Importe Total :</td><td>\$ 1,073.80</td></tr> </table>			Sub Total Ventas :	\$ 910.00	Anticipos :	\$ 0.00	Descuentos :	\$ 0.00	Valor Venta :	\$ 910.00	ISC :	\$ 0.00	IGV :	\$ 163.80	ICBPER :	\$ 0.00	Otros Cargos :	\$ 0.00	Otros Tributos :	\$ 0.00	Monto de redondeo :	\$ 0.00	Importe Total :	\$ 1,073.80
Sub Total Ventas :	\$ 910.00																									
Anticipos :	\$ 0.00																									
Descuentos :	\$ 0.00																									
Valor Venta :	\$ 910.00																									
ISC :	\$ 0.00																									
IGV :	\$ 163.80																									
ICBPER :	\$ 0.00																									
Otros Cargos :	\$ 0.00																									
Otros Tributos :	\$ 0.00																									
Monto de redondeo :	\$ 0.00																									
Importe Total :	\$ 1,073.80																									
SON: UN MIL SETENTA Y TRES Y 80/100 DOLAR AMERICANO																										
Orden de Compra : 4400450777																										
Información del crédito																										
Monto neto pendiente de pago		: \$ 944.94																								
Total de Cuotas		: 1																								
N° Cuota	Fec. Venc.	Monto	N° Cuota	Fec. Venc.	Monto																					
1	30/11/2022	944.94																								
<i>Esta es una representación impresa de la factura electrónica, generada en el Sistema de SUNAT. Puede verificarla utilizando su clave SOL.</i>																										

Fuente: Anexo N° 12 del recurso de reconsideración

377. Aunado a ello, en la factura se consigna la orden de compra N° 440045077, la cual hace referencia a la Cotización AAC/PRO/2022/019 correspondiente a la Propuesta Técnica y Económica – Capacitación en Legislación Ambiental; por lo tanto, cierto es que dicha factura se sustenta en la referida cotización.

Cuadro N° 29: Orden de compra y Propuesta Técnica y Económica

Orden de compra	Propuesta Técnica y Económica																		
<p>ORDEN DE COMPRA PE01 MMG Perú Las Bambas Mine Orden de Compra : 4400450777 Fecha: 13.04.2022</p> <table border="1"> <tr> <td>Código de Proveedor:</td> <td>204678</td> </tr> <tr> <td>Datos:</td> <td>ADA ALEGRE CONSULTORES SAC JR. MARTIR OLAYA NRO. 201 DPTO. 401 LIMA-MIRAFLORES</td> </tr> <tr> <td>ATT:</td> <td>MADELINE SANCHEZ PALACIOS</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>Dirección de Entregas:</td> <td>HAGEMSA CALLAO AV. O.R. BENAVIDES 1989 CALLAO-BELLAVISTA</td> </tr> <tr> <td>Teléfono:</td> <td>+51952801368</td> </tr> <tr> <td>Celular:</td> <td>+51952801368</td> </tr> <tr> <td>Fax:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Email:</td> <td>mmg.hagemsa@transporteshagemsa.co</td> </tr> <tr> <td>Observaciones:</td> <td></td> </tr> </table> <p>Usuario: Monica Herrera Cotización: AAC/PRO/2022/019</p>	Código de Proveedor:	204678	Datos:	ADA ALEGRE CONSULTORES SAC JR. MARTIR OLAYA NRO. 201 DPTO. 401 LIMA-MIRAFLORES	ATT:	MADELINE SANCHEZ PALACIOS	Dirección de Entregas:	HAGEMSA CALLAO AV. O.R. BENAVIDES 1989 CALLAO-BELLAVISTA	Teléfono:	+51952801368	Celular:	+51952801368	Fax:		Email:	mmg.hagemsa@transporteshagemsa.co	Observaciones:		<p> PROPUESTA TÉCNICA Y ECONÓMICA</p> <p>CAPACITACIÓN EN LEGISLACIÓN AMBIENTAL</p> <p>Propuesta preparada para: Minera Las Bambas S.A.</p> <p>Lima, abril de 2022</p> <p><small>Au. 28 de Julio N° 1282, Miraflores, Lima, Perú - Telef: (511) 652-7654 - 652-7655 e-mail: gencasa@adaalegreconsultores.com.pe - www.adaalegreconsultores.com.pe</small></p> <p>MCMR02022019</p>
Código de Proveedor:	204678																		
Datos:	ADA ALEGRE CONSULTORES SAC JR. MARTIR OLAYA NRO. 201 DPTO. 401 LIMA-MIRAFLORES																		
ATT:	MADELINE SANCHEZ PALACIOS																		
Dirección de Entregas:	HAGEMSA CALLAO AV. O.R. BENAVIDES 1989 CALLAO-BELLAVISTA																		
Teléfono:	+51952801368																		
Celular:	+51952801368																		
Fax:																			
Email:	mmg.hagemsa@transporteshagemsa.co																		
Observaciones:																			

Fuente: Anexo N° 12 y N° 13 del recurso de reconsideración.

378. Ahora bien, de la revisión de la Propuesta Técnica y Económica, se ha verificado que el **objetivo del servicio es la capacitación virtual en legislación ambiental dirigida al personal de Las Bambas** y que tiene como finalidad fortalecer capacidades otorgando herramientas que permita gestionar de manera eficiente los requerimientos legales establecidos en la legislación ambiental vigente y en particular, en lo relacionado a “Los requisitos legales en los Sistemas de Gestión Ambiental”
379. Precisado lo anterior, se debe resaltar que, si bien alega el administrado que en el ítem IV de la Propuesta Técnica y Económica se contempla que los términos de la propuesta pueden ser ampliados o modificados (modificación del tema de la capacitación), esto debía ser común acuerdo entre ambas partes. De ello se desprende que, de haberse realizado una modificación a la propuesta primigeniamente acordada, esta debió haber sido validada por la empresa que brinda el servicio; empero, Las Bambas no ha presentado ningún medio probatorio que respalde dicha modificación.

Imagen N° 32: Extracto de la Propuesta Técnica y Económica

Los servicios legales que brinda nuestra institución se caracterizan por su alto profesionalismo, responsabilidad, confidencialidad y atención personalizada, a fin de satisfacer las necesidades particulares del cliente. En este sentido, los términos de la presente propuesta podrán ser ampliados o modificados de común acuerdo, a efectos de lograr los objetivos esperados de manera eficiente.

Fuente: Propuesta Técnica y Económica

380. Asimismo, para avalar el temario final de la capacitación (que sí habría contemplado la capacitación en obligaciones ambientales), Las Bambas presentó el Anexo N° 4 adjunto al recurso de apelación, que contiene las diapositivas que se habrían utilizado durante la capacitación bajo el título de “Gestión Ambiental y requisitos legales en el Perú”; sin embargo:

- (i) Al revisar dicha información, no es posible identificar que dicho temario final esté relacionado con la cotización, ya que no se menciona el número de cotización indicado en la Propuesta Técnica y Económica, lo que impide verificar si, en realidad, corresponde a dicha propuesta.
- (ii) Por otro lado, el contenido de las diapositivas reafirma que el servicio se brindó sobre el tema “legislación ambiental” en términos generales, por lo que, no está relacionado con capacitación en obligaciones ambientales fiscalizables, según la información presentada en el Anexo N° 4.

Imagen N° 33: Anexo N° 4 del recurso de apelación



Fuente: Anexo N° 4 del recurso de apelación.

- (iii) En esa línea, contrario a lo señalado por el administrado, la cotización de Winwork utilizada por la DFAI no es de carácter general, puesto que sí contempla la capacitación en obligaciones ambientales fiscalizables, por tanto, resulta específica, conforme se desprende del siguiente extracto:

Imagen N° 34: Cotización de capacitación empleada por DFAI



WIN WORK CONSULTORES
Capacitación y Coaching Organizacional

Taller, Temática - Modalidad Presencial o Virtual

Capacitación	CONTENIDO	Horas
Cumplimiento de obligaciones ambientales fiscalizables	Obligaciones ambientales fiscalizables	Full day: 09:00 - 17:00 horas VIRTUAL: 4 horas online
	Beneficios por cumplimiento de obligaciones ambientales	
	Consecuencias y sanciones por incumplimiento de obligaciones ambientales	
	Actividades prácticas : Estudio de Casos, Role Play, Aplicación en la empresa, oportunidades de mejora.	

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I

381. Por otro lado, conforme de aprecia del Informe de Cálculo de Multa I, la capacitación debe estar dirigida a: (i) tomadores de decisiones y líderes de equipo (10 personas), que pertenecen a Las Bambas¹³¹, y (ii) al personal que ejecuta el transporte de concentrados – choferes (250 personas).
382. En relación con esto, el Informe de Supervisión indica que Las Bambas cuenta con cuatro (4) empresas que realizan el transporte de concentrado de cobre desde la unidad minera hasta la estación Pillones, por lo que los choferes no pertenecen a Las Bambas.

Imagen N° 35: Extracto del Informe de Supervisión

40. Por lo tanto, conforme a lo indicado por el administrado, Las Bambas cuenta con cuatro (4) empresas que realizan el transporte de concentrado de cobre desde la unidad minera hasta la estación Pillones – ruta de transporte-, SERVOSA, SOL DEL PACÍFICO, TRANSALTISA y WARI (en adelante **empresas de transporte de concentrado**), las mismas que, entre ellas, conforme a la información remitida por el administrado, conforman un universo de, por lo menos, cuatrocientos tres (403) unidades (en adelante **universo de unidades**).

Fuente: Informe de Supervisión N° 332-2020-OEFA/DSEM-CMIN

383. Por lo tanto, se verifica que el servicio de capacitación indicado en la Propuesta Técnica y Económica (la cual solo está dirigida a personal de Las Bambas) no incluye al personal externo a Las Bambas, es decir, a los choferes encargados del transporte de concentrados (250 personas), lo cual resta especificidad al costo propuesto por Las Bambas¹³².

¹³¹ Información proporcionada por el administrado mediante Carta LBA-811/2019 con HT: 2019-E01-121493 del 20 de diciembre de 2019, donde señala que: “De otro lado, cabe advertir que Las Bambas cuenta actualmente con un Superintendente, tres supervisores y seis coordinadores, que se encargan de programar y controlar el cumplimiento de los controles establecidos para prevenir la ocurrencia de incidentes en ruta; a través patrullaje, reportes GPS, controles en ruta, e inspecciones diarias. También registrar y participar activamente en la investigación de incidentes ocurridos en ruta a fin de establecer y hacer seguimiento al cumplimiento de las acciones correctivas y preventivas para evitar su recurrencia”.

¹³² Cabe resaltar que la cotización de Winwork permite estimar el costo sobre la base de los participantes, conforme se evidencia a continuación.

384. Bajo lo expuesto, independientemente si el servicio fue cancelado (Anexo N° 5 del recurso de apelación), lo cierto es que, la documentación presentada por el administrado **no genera convicción respecto a si la capacitación propuesta mediante la Propuesta Técnica y Económica, incluye los temas relacionados con las obligaciones ambientales fiscalizables.**
385. En ese sentido, el análisis de la DFAI no resulta arbitrario, más aún, si los documentos propuestos por el administrado si bien aluden a una capacitación (legislación ambiental y gestión ambiental), esta no se condice con la que materia del costo evitado y/o similar (capacitación sobre obligaciones ambientales fiscalizables).
386. En consecuencia, conforme a lo señalado en los párrafos anteriores, no se ha vulnerado ninguno de los principios invocados por el administrado; por lo tanto, se desestiman sus argumentos en este extremo.

C.4.2 Respecto al uso de la cotización Winwork

387. Las Bambas sostiene que el uso de la cotización Winwork es contradictorio no solo con la realidad; sino con el propio criterio desarrollado por la Autoridad, ya que ninguna norma legal o reglamentaria condiciona o sujeta la graduación de las multas a un determinado instrumento o documento fuente sobre costos de mercado, ni a los costos específicos en que hubieran incurrido los administrados en un caso concreto; por consiguiente, tiene tanto valor el precio de mercado contenido en una cotización, como en un comprobante de pago.
388. Así, el apelante alega que, a diferencia de la cotización Winwork, que es de carácter general; las cotizaciones presentadas por Las Bambas fueron solicitadas considerando las condiciones específicas de capacitación definidas por el OEFA como parte del escenario de cumplimiento en los Informes de Cálculo de Multas.
389. En ese sentido, el administrado reitera que se deben aplicar las cotizaciones sobre costos de capacitación ofrecido por Las Bambas, las cuales, a su consideración, están directamente relacionadas con el escenario de cumplimiento definido por la DFAI y sí representan costos de mercado específicos para dicho escenario, y de no ser el caso, se aplique una cotización diseñada específicamente para el caso concreto; ya que, la cotización Winwork es una de carácter general emitida sin referencia alguna al preste caso.

Análisis del TFA

ITEM	Participantes	Lima	Provincia
		USD Incl IVA	USD Incl IVA
Capacitación Full Day	1 persona	358	358
	2 a 5 personas	650	650
	hasta 10 personas	1000	1000
	más de 10 personas	100 USD por cada participante	100 USD por cada participante

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I.

390. Tal como fue analizado en los párrafos precedentes, la capacitación del personal constituye una actividad que el administrado realiza de forma frecuente; por tanto, se ubica dentro del Escenario 2, de acuerdo lo establecido en el precedente de observancia obligatoria.
391. En ese sentido, el administrado tiene la obligación de sustentar los costos reales con comprobantes de pago (boletas, facturas o similares). Siendo que, además de la Factura N° E001-2372, Las Bambas no ha presentado otros medios probatorios a fin de que sean evaluados por esta Sala con el objeto de sustentar una disminución de las inversiones en cuanto a costo de capacitaciones se refiere.
392. Cabe resaltar que, la Factura N° E001-2372 no resulta ser un documento específico para sustentar la reformulación del beneficio ilícito, puesto que, Las Bambas no ha acreditado fehacientemente que dicha factura corresponda a la capacitación en *obligaciones ambientales fiscalizables*; por lo que, en línea con la Metodología de Cálculo de las multas, **el costo más preciso para referirse a la capacitación del personal; en un escenario de asimetría de información es el contenido en la cotización de Winwork, por cuanto resulta ser válida y específica para el caso en concreto** (conforme se desprende de la imagen N° 34 de la presente resolución).

C.4.3 Sobre la doble sanción que considera el costo de capacitación para el año 2019

393. Las Bambas indica que la capacitación en gestión ambiental comprende un horizonte “anual”, lo que implica mínimamente una capacitación al año sobre el cumplimiento de obligaciones ambientales, conforme se desprende del artículo 153 del RPGAAE¹³³ (Decreto Supremo N° 040-2014-EM) y lo señalado por el TFA en el numeral 172¹³⁴ de la Resolución N° 413-2022-OEFA/TFA-SE del 27 de

¹³³

RPGAAE.

Artículo 153.- Capacitación permanente para la gestión ambiental

Los titulares mineros deben elaborar un programa anual de capacitación a sus trabajadores, a fin de asegurar en todos ellos la interiorización de la política ambiental de la organización y el cumplimiento de las obligaciones ambientales exigibles a la unidad minera.

El contenido de la capacitación deberá ser brindado principalmente a aquellos trabajadores u operarios, en los aspectos de su responsabilidad que incidan en el cumplimiento del plan de manejo ambiental, plan de contingencia y otros planes y programas establecidos en el estudio ambiental.

De manera particular, todo responsable de área o supervisor de la gestión ambiental en los distintos frentes de trabajo o componentes de la operación, ya sean trabajadores directos del titular minero o miembros de empresas contratistas, deberá haber sido capacitado en los siguientes temas:

- Marco legal ambiental que regula el ejercicio de actividades mineras.
- Objetivos ambientales y principales obligaciones ambientales derivadas del estudio ambiental.
- Obligaciones ambientales específicas a ser cumplidas en el área bajo su responsabilidad, establecidas en el estudio ambiental y en el marco normativo vigente.
- Plan de Contingencia en función de los riesgos de cada área o componente.

¹³⁴

Si bien en su recurso impugnativo el administrado alude a la Resolución N° 175-2023-OEFA/TFA-SE del 04 de abril de 2023, en realidad, el extracto citado del considerando 172, pertenece a la Resolución N° 413-2022-OEFA/TFA-SE del 27 de septiembre de 2022.

setiembre de 2022¹³⁵.

394. De esa manera, el administrado explica que, inclusive cuando existen infracciones ocurridas en años distintos se debe considerar la realización de una capacitación al año. En ese sentido, el recurrente manifiesta que:

- (i) En el PAS tramitado bajo el Expediente N° 0582-2019-OEFA/DFAI/PAS, fue sancionado por las mismas infracciones imputadas (conductas infractoras Nros. 4 y 5) y, además, también se consideró el costo evitado relacionado a actividades de capacitación para el período 2019.
- (ii) Se estaría volviendo a multar a Las Bambas considerando la capacitación a las mismas personas y por el mismo tema; lo cual carecería de todo sentido de razonabilidad y consistencia con la realidad, ya que, en un escenario de cumplimiento real, ninguna empresa dispone la capacitación de su personal por el mismo tema a las mismas personas dentro del mismo período.
- (iii) En ese contexto, Las Bambas solicita que se aplique un factor ajuste al costo de capacitación debido a que ya se le ha sancionado mediante la Resolución Directoral N° 2235-2019-OEFA/DFAI del 31 de diciembre de 2019, reconsiderada por Resolución Directoral N° 00725-2020-OEFA/DFAI del 15 de julio de 2020, considerando el costo de capacitación para el período 2019.

Análisis del TFA

395. Frente a ello, este Colegiado debe realizar las siguientes precisiones:

- (i) En el marco del Expediente N° 0582-2019-OEFA/DFAI/PAS, se emitió la Resolución Directoral N° 2235-2019-OEFA/DFAI y la Resolución Directoral N° 00725-2020-OEFA/DFAI¹³⁶, mediante las cuales se dilucidó la responsabilidad administrativa de Las Bambas por incumplir lo establecido

¹³⁵ Disponible en el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/oeffa/informes-publicaciones/3584622-resolucion-n-413-2022-oeffa-tfa-se>

¹³⁶ Cabe resaltar que, mediante la Resolución Directoral N° 2235-2019-OEFA/DFAI la DFAI sancionó a Las Bambas con una multa ascendente a 10,155 UIT y 357,550 UIT por la comisión de las siguientes conductas infractoras, respectivamente:

Conducta infractora N° 1: incumplir lo establecido en su IGA al exceder la cantidad de camiones que transportan concentrado de mineral de ida y de retorno de la UF Las Bambas, entre los días 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24 y 25 de mayo de 2019.

Conducta infractora N° 2: incumplir lo establecido en su IGA al transitar camiones de concentrado de mineral fuera del horario fijado para la partida y llegada desde y hacia la UF Las Bambas, entre los días 16, 17, 18, 19, 23, 24 y 25 de mayo de 2019.

Asimismo, a través de la Resolución Directoral N° 00725-2020-OEFA/DFAI, la DFAI declaró fundado en parte el recurso de reconsideración, por lo que, sancionó a Las Bambas con una multa ascendente a 11,778 UIT y 21,093 UIT, por la comisión de las conductas infractoras Nros. 1 y 2, respectivamente.

Al respecto, en dicho PAS, Las Bambas presentó recurso de apelación, el mismo que fue resuelto por este Tribunal mediante la Resolución N° 092-2021-OEFA/TFA-SE del 30 de marzo de 2021 (disponible en el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/oeffa/informes-publicaciones/1790301-resolucion-n-92-2021-oeffa-tfa-se>), mediante el cual declaró la nulidad de la conducta infractora N° 1, en el extremo de la sanción impuesta a Las Bambas debido a la vulneración del principio de no reforma en peor y, por otro lado, mantuvo la multa impuesta con la comisión de la conducta infractora N° 2.

en su instrumento de gestión ambiental *al exceder la cantidad de camiones que transportan concentrado y transitar camiones de concentrado de mineral fuera del horario fijado, siendo que dichas infracciones corresponden a un periodo específico, comprendido entre los días 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24 y 25 de mayo de 2019*, sustentadas en hallazgos en campo obtenidos durante el 06 al 11 de junio de 2019, analizados en el Informe de Supervisión N° 359-2019-OEFA/DSEM-CMIN del 12 de junio de 2019.

- (ii) Por otro lado, si bien los compromisos ambientales incumplidos en el presente PAS son los mismos que en el Expediente previamente mencionado, **lo cierto es que fueron cometidos en periodos distintos y además se sustentan en lo recabado en diferentes acciones de supervisión.**
- (iii) En efecto, los incumplimientos imputados en el presente PAS, por exceder el número de camiones permitidos ocurrieron en los días 26, 27, 28 y 30 de mayo, y 09 y 10 de junio de 2019 (conducta infractora N° 4), mientras que los relacionados con el tránsito fuera del horario fijado tuvieron lugar los días 26, 27, 28, 29 y 30 de mayo, así como el 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12 y 13 de junio de 2019 (conducta infractora N° 5), y se sustentan en hallazgos obtenidos durante la Supervisión abril-2019, abril 2019-II y Supervisión junio-julio 2019, analizados en el Informe de Supervisión N° 332-2020-OEFA/DSEM-CMIN del 30 de junio de 2020.
- (iv) En ese sentido, **las resoluciones emitidas en el Expediente N° 0582-2019-OEFA/DFAI/PAS se refieren a infracciones cometidas en otro marco temporal y no comprenden ni abarcan los periodos de incumplimiento materia del presente PAS.**

396. Entonces, contrario a lo señalado por el recurrente, con la tramitación del presente PAS no se está sancionando a Las Bambas por las mismas infracciones (doble sanción).

397. En cuanto a la solicitud de un ajuste en el costo evitado, ya que en el Expediente N° 0582-2019-OEFA/DFAI/PAS también se consideró como costo evitado la capacitación para el período 2019 (con la cantidad de personas y tema semejante), esta Sala considera importante enfatizar que, aunque las infracciones cometidas se circunscriben al año 2019, no se debe perder de vista que estamos frente a dos (02) procedimientos administrativos sancionadores que abordan incumplimientos cometidos en distintos periodos (incumplimientos detectado en distintas acciones de supervisión), por no tanto, los costos calculados no pueden ser asimilados.

398. Además, si bien en la Resolución N° 413-2022-OEFA/TFA-SE del 27 de septiembre de 2022, el TFA en su oportunidad, consideró la realización de una capacitación al año, y, por tanto, el prorrateo del costo evitado, este prorrateo se realizó dentro del marco de ese mismo PAS, puesto que existían tres conductas infractoras, siendo que dos de ellas fueran cometidas en el mismo año, por lo que, lo razonable era realizar el prorrateo del costo de capacitación entre esas dos. Sin

embargo, en ningún extremo de dicha resolución se indica que aun cuando existen infracciones ocurridas en años distintos se debe considerar solo una capacitación anual, mucho menos, se exterioriza la posibilidad de realizar reajustes o prorrateos (en el costo evitado respecto a capacitaciones), entre distintos procedimientos sancionadores cuando la conducta infractora se cometió en el mismo año.

399. De igual modo, el artículo 153 del RPGAAE¹³⁷ establece que los titulares mineros deben elaborar un programa anual de capacitaciones a sus trabajadores; empero, dicho artículo tampoco habilita la posibilidad de realizar prorrateos (en el costo evitado respecto a capacitaciones) entre distintos procedimientos sancionadores cuando la conducta infractora se cometió en el mismo año.
400. En ese orden, no resulta amparable lo solicitado por el administrado, **puesto que, las sanciones impuestas y el cálculo de la multa, así como su fundamentación, son independientes en cada procedimiento administrativo sancionador**¹³⁸.
401. Además, la exigencia de capacitación en obligaciones ambientales fiscalizables para los responsables de los hechos, responde a la necesidad de evitar reincidencias y fomentar el cumplimiento normativo, sin que ello implique, como sostiene el administrado en una duplicidad de sanciones o una imposición irrazonable, máxime, si en el presente caso, sí se ha realizado un prorrateo respecto al costo evitado de la capacitación para las conductas infractoras Nros. 4 y 5.
402. Bajo lo expuesto, no se advierte vulneración al principio de razonabilidad, correspondiendo, desestimar lo argumentado por Las Bambas.

C.5 Cuestionamientos a los factores de graduación “F”

C.5.1 Respetto al ítem 1.1 del Factor F1: Componentes ambientales involucrados

403. Las Bambas argumenta que los hechos que sustentan la infracción no tienen asociado ningún daño potencial a la fauna por generación de ruido y vibraciones;

137

RPGAAE.

Artículo 153.- Capacitación permanente para la gestión ambiental

Los titulares mineros deben elaborar un programa anual de capacitación a sus trabajadores, a fin de asegurar en todos ellos la interiorización de la política ambiental de la organización y el cumplimiento de las obligaciones ambientales exigibles a la unidad minera.

El contenido de la capacitación deberá ser brindado principalmente a aquellos trabajadores u operarios, en los aspectos de su responsabilidad que incidan en el cumplimiento del plan de manejo ambiental, plan de contingencia y otros planes y programas establecidos en el estudio ambiental.

De manera particular, todo responsable de área o supervisor de la gestión ambiental en los distintos frentes de trabajo o componentes de la operación, ya sean trabajadores directos del titular minero o miembros de empresas contratistas, deberá haber sido capacitado en los siguientes temas:

- Marco legal ambiental que regula el ejercicio de actividades mineras.
- Objetivos ambientales y principales obligaciones ambientales derivadas del estudio ambiental.
- Obligaciones ambientales específicas a ser cumplidas en el área bajo su responsabilidad, establecidas en el estudio ambiental y en el marco normativo vigente.
- Plan de Contingencia en función de los riesgos de cada área o componente.

138

Considerando 113 de la Resolución N° 175-2023-OEFA/TFA-SE del 04 de abril de 2023.

tanto es así que, dicho aspecto no ha sido verificado, evaluado y mucho menos mencionado en el Informe de Supervisión o algún otro documento obrante en el expediente.

404. Aunado a ello, el administrado alega que, no existe ningún elemento objetivo, menos monitoreos, que hayan acreditado que el tránsito de camiones generó niveles de ruido y vibraciones que excedan los ECA para Ruido y que, por tal motivo, hayan generado algún impacto potencial a la fauna.
405. Por dichas razones, el recurrente indica que el ítem 1.1 del factor F1 debe ser 0.

Análisis del TFA

406. Esta Sala observa que, en el Informe de Cálculo de Multa I, en concordancia con el Informe de Cálculo de Multa II, la SSAG consideró que el valor del ítem 1.1 del factor F1 es 10%, toda vez que, se ha visto comprometido el daño potencial al componente ambiental **fauna**, a causa de la generación de ruido y vibraciones por el tránsito de los camiones (tanto al exceder el número permitido de vehículo (conducta infractora N° 4) y que estos hayan transitado fuera del horario establecido (conducta infractora N° 5), tal como se advierte a continuación:

Imagen N° 36: Ítem 1.1 del Factor F1-conductas infractora Nros. 4 y 5

En relación a ello, se ha considerado en el presente caso, que el daño potencial involucra a la **fauna**, debido a que podría ser impactada negativamente por la generación de ruido y vibraciones debido al tránsito de camiones de transporte de concentrados minerales, en la vía Apurímac – Cusco.

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I.

407. De hecho, en los considerandos Nros. 153 y 193 del Informe de Supervisión, la DSEM analizó que, los hechos imputados suponen un riesgo a la fauna de la zona por la cual transitan los vehículos que transportan el concentrado de mineral, al incrementar la cantidad de **material particulado y ruido** generado en el área por donde se desplazan, dentro de horarios no contemplados para el tránsito de camiones, tal como se observa seguidamente:

Imagen N° 37: Análisis del hecho imputado N° 4

153. Del análisis realizado precedentemente, se colige que el presente hecho analizado referido a que Las Bambas no cumple con transportar la cantidad de camiones que transportan concentrado por la ruta de transporte, de acuerdo con lo establecido en la Tercera MEIA Las Bambas, supone un riesgo a la salud de las personas, flora y fauna de la zona por la cual transitan estos vehículos, al incrementar la cantidad de material particulado y ruido generado en el área por donde se desplazan.

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I.

Imagen N° 38: Análisis del hecho imputado N° 5

193. Del análisis realizado precedentemente, se colige que el presente hecho analizado referido a que Las Bambas no cumple con transportar los camiones que transportan concentrado por la ruta de transporte, de acuerdo con los horarios establecidos en la Tercera MEIA Las Bambas, supone un riesgo a la salud de las personas, flora y fauna de la zona por la cual transitan estos vehículos, al incrementar la cantidad de material particulado y ruido generado en el área por donde se desplazan, dentro de horarios no contemplados para el tránsito de camiones.

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I.

408. De ello se desprende que, si bien el componente ambiental involucrado es la fauna, la DSEM concluyó que ello se debe al incremento de **ruido y material particulado**, y no específicamente a vibraciones.
409. Por otro lado, se debe tener en cuenta que, en concordancia con los pronunciamientos previos emitidos por este Tribunal¹³⁹, el daño potencial podrá ser sustentado, –verbigracia–, con base en la información recogida durante una acción de supervisión, esto es, a través del Acta de Supervisión, monitoreos ambientales y registros como fotografías y/o videos georreferenciados, entre otros. **Así también, puede ser sustentado con información relacionada al hecho imputado, por ejemplo, la Línea Base del instrumento de gestión ambiental del administrado** o a través de la revisión bibliográfica, información que, precisamente, *permite acreditar la afectación o modificación de la calidad ambiental de componentes y/o la salud de las personas a fin de determinar la probabilidad de producirse efectos ambientales negativos.*
410. En ese sentido, se tiene que, aunque no se haya realizado monitoreos ambientales para evidenciar los excesos a los ECA ruido y/o aire, la acreditación del daño potencial en el presente caso, se sustenta en lo detectado en las Supervisiones abril 2019- II y Supervisión junio 2019, así como en el instrumento de gestión ambiental del administrado.
411. En efecto, de acuerdo a la Tercera MEIA de Las Bambas se advierte que existe presencia de fauna silvestre como comunidades de aves, mamíferos, anfibios y reptiles, por lo que, las medidas de manejo ambiental como el **control de ruido**, están orientadas a los minimizar impactos de la actividad de transporte de concentrado sobre dichas comunidades de especies, tal como se advierte seguidamente:

“6.0 Medidas de manejo ambiental

Las medidas de manejo ambiental que viene implementando de manera voluntaria Las Bambas para el uso responsable de una infraestructura de transporte público para el transporte de concentrado, se describen a continuación. (...)

6.1 Medidas generales durante el traslado

Las Bambas durante el traslado de concentrado en la ruta de transporte, aplica las siguientes medidas:(...)

- Los horarios establecidos para el inicio es el siguiente: partida de Las Bambas desde las 04:30 hasta las 08:00; y, la llegada a Las Bambas, desde las 16:30 hasta las 20:00. (...).

6.1.1 Componentes físicos (...)

¹³⁹

Considerando 52 de la Resolución N° 614-2024-OEFA/TFA-SE del 27 de agosto de 2024 y considerando 90 de la Resolución N° 657-2023-OEFA/TFA-SE del 28 de diciembre de 2023.

6.1.1.2 Ruido y vibraciones

El objetivo principal del plan de manejo de ruido será el de prevenir y mitigar el incremento de los niveles de ruido generados por las actividades de construcción de los componentes de la Tercera MEIA y operación de la U.M. Las Bambas con la finalidad de asegurar que estos niveles no superen los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para ruido en los receptores.

6.1.1.2.1 Medidas de prevención y mitigación durante la etapa de construcción(...)

Las medidas de mitigación a aplicarse para el control del ruido se mantienen y son las siguientes: (...)

› Programar el transporte de materiales durante las horas del día, tanto como sea posible;

› Emplear silenciadores de escape de buena calidad en los vehículos;

(...)

› Evitar el tránsito de vehículos en horario nocturno;

(...)

6.1.2 Componentes biológicos (...)

6.1.2.2 Fauna silvestre (...)

El objetivo principal del plan de manejo de fauna silvestre es minimizar en la medida de lo posible los efectos de la U.M. en las comunidades de aves, mamíferos, anfibios y reptiles.

(...)

› Reducir la alteración sensorial por **ruido**, olores, etc.;

Fuente: Sección 6: Estrategia de manejo ambiental de la Tercera MEIA de Las Bambas.
(Énfasis es nuestro)

412. Entonces, contrario a lo señalado por Las Bambas, la afectación potencial al componente fauna fue, efectivamente, evaluado por la Primera Instancia, siendo que dicho análisis consta en los documentos obrantes en el expediente, e inclusive se dejó constancia que, la fauna podría ser impactada no solo por la generación de ruido (o presión sonora), sino también por incrementar el material particulado¹⁴⁰ en el área en el que desplazan las unidades de transporte en exceso y fuera de los horarios establecidos, lo cual, acredita que el daño potencial también afecta a otro componente ambiental: el aire.

413. Lo anterior se condice con lo establecido en el Capítulo 6 del Anexo 9-1 de la Tercera MEIA de Las Bambas, del cual se desprende que las medidas de manejo (durante el traslado de concentrado) también están asociadas al componente aire, al estar orientadas principalmente al control de las emisiones de polvo, entre otros:

Anexo 9-1 Análisis de la actividad de transporte de la ruta desde la U.M Las Bambas hasta la estación Pillones (...)

“6.0 MEDIDAS DE MANEJO AMBIENTAL”

Las medidas de manejo ambiental que viene implementando de manera voluntaria Las Bambas para el uso responsable de una infraestructura de transporte público para el transporte de concentrado, se describen a continuación (...).

Las medidas de manejo ambiental están orientadas principalmente al control de las emisiones de polvo, así como al mejoramiento de vía, ya que (...) el

¹⁴⁰ Cabe añadir que de acuerdo a la numeral 4 “Evaluación Ambiental” del Anexo 9-1 de la Tercera MEIA de Las Bambas, los potenciales impactos ambientales en la ruta de transporte de acceso que usa Las Bambas (desde la unidad fiscalizable hasta la estación de transferencia Pillones) también contempla impactos potenciales sobre la calidad de aire por la presencia de material particulado (PM10 y PM2.5) y gases (CO, NO2 y SO2).

*principal impacto potencial ocurre sobre la calidad de aire, específicamente por el incremento de **material particulado**.*"

414. Por lo expuesto, corresponde modificar el valor de 10% a 20% asignado por la Primera Instancia al ítem 1.1 del factor F1, al evidenciarse que los componentes ambientales involucrados son dos (fauna y aire).

C.5.2 Respecto al ítem 1.2 del Factor F1: Grado de incidencia en la calidad del ambiente

415. Las Bambas manifiesta que, según la Metodología para el cálculo de multas del OEFA, este criterio se aplica en aquellos casos que se han realizado mediciones o monitoreos que arrojan resultados que implican la superación de ECA para los diferentes componentes ambientales; sin embargo, en este caso particular, no se ha realizado ningún monitoreo del componente ruido.
416. Además, el recurrente indica que, si bien el Manual Explicativo de la Metodología de Cálculo de Multas del OEFA se encuentra derogado, no debe emplearse como fundamento económico la Metodología para la Estimación del Riesgo Ambiental; pues tal metodología se aplica exclusivamente para clasificar los incumplimientos de la supervisión en leves o trascendentes, por lo que, ésta no está diseñada, ni autorizada legalmente para determinar el nivel de afectación ambiental, siendo que ello, restaría la seguridad jurídica en el ejercicio de la fiscalización ambiental.

Análisis del TFA

417. Conforme este Tribunal ya lo ha señalado el Anexo III de la Metodología para el Cálculo de las multas (Manual Explicativo de la Metodología de Cálculo de Multas) se encuentra; sin embargo, ello (i) no impide que los conceptos que se propusieron en dicha norma sean abordados de forma referencial con la finalidad de asignar valores a los diferentes factores de graduación, entre ellos el ítem 1.2 del f1 ni (ii) representa la única información de sobre la cual se podría calcular el mencionado ítem, dado que también es posible asignar un valor al "grado de incidencia del hecho infractor en la calidad del ambiente", través de la información disponible de los impactos evaluados y analizados en los instrumentos de gestión ambiental de los administrados.
418. Entonces, en línea a lo analizado en el acápite precedente, esta Sala debe precisar que, el hecho de que no se haya realizado el monitoreo de calidad de ruido, no ampara la ausencia total de impactos ambientales producto de la comisión de la infracción, mucho menos, si se ha acreditado el daño potencial a dos componentes ambientales.
419. Ahora bien, esta Sala advierte que, para calcular la multa correspondiente a las conductas infractoras Nros. 4 y 5, la DFAI utilizó información de carácter referencial (Metodología para la Estimación del Riesgo Ambiental).
420. Sin perjuicio de ello, **dado que en el marco del presente PAS no se han realizado monitoreos de niveles de ruido y calidad de aire en la ruta de transporte de concentrado por parte del OEFA, pero se cuenta con información disponible de impactos ambientales en los IGA del**

administrado, este Colegiado estima razonable —acorde a lo indicado *ut supra*— determinar el nivel de impacto sobre el componente ruido a partir del último IGA aprobado, en este caso, el Tercer MEIA de Las Bambas, siendo que esta referencia resulta válida, ya que dicho estudio fue aprobado en 2018 y refleja una evaluación ambiental reciente sobre la actividad de transporte en la ruta en cuestión.

421. En esa línea, observando el compromiso ambiental incumplido y la ausencia de monitoreos por parte del OEFA dentro del presente PAS, esta Sala considera que el grado de incidencia (ítem 1.2 del factor F1) de la conducta infractora debe reflejar los niveles de ruido y calidad de aire en la ruta de transporte en un escenario sin la implementación del compromiso ambiental incumplido.
422. En este contexto, el Anexo 9-1 de la Tercera MEIA, titulado "*Análisis de la actividad de transporte en la ruta desde la U.M. Las Bambas hasta la estación de Pillones*", presenta en su Tabla 4.2-6, Tabla 4.2-9 y Tabla 4.2-12, contenidas en el numeral 4.0 (Evaluación Ambiental), los valores de impacto y la importancia del impacto en distintos puntos de la ruta. Estos valores representan el impacto del ruido, material particulado y concentraciones de gases generados previos a la aprobación de la Tercera MEIA.

Imagen N° 39: Extracto del Anexo 9-1 de la Tercera MEIA, Tabla 4.2-6

Tabla 4.2-6: Matriz de evaluación del impacto ambiental – CAI-1: Incremento de material particulado

Impacto ambiental	Actividad	Indicadores, parámetros y/o receptores del impacto	Criterios											Valor del impacto	Importancia del impacto
			N	M	Ex	Du	Rv	Pr	Mo	Ef	Mc	Sl	AC		
CAI-1: Incremento de material particulado	Transporte en el tramo: Salida de mina - Chumille	PM10- Tiempo promedio (24 h)	-1	4	2	2	1	4	4	4	1	2	4	-38	Baja
		PM2.5 - Tiempo promedio (24 h)	-1	2	2	2	1	4	4	4	1	2	4	-32	Baja
	Transporte en el tramo: Congota - Pitic	PM10- Tiempo promedio (24 h)	-1	8	2	2	1	4	4	4	1	2	4	-50	Moderada
		PM2.5 - Tiempo promedio (24 h)	-1	2	2	2	1	4	4	4	1	2	4	-32	Baja
	Transporte en el tramo: Sayhua - Ccapaccmarca	PM10- Tiempo promedio (24 h)	-1	8	2	2	1	4	4	4	1	2	4	-50	Moderada
		PM2.5 - Tiempo promedio (24 h)	-1	2	2	2	1	4	4	4	1	2	4	-32	Baja

Fuente: SNC-Lavalin, 2017.

Fuente: Tercera MEIA

Imagen N° 40: Extracto del Anexo 9-1 de la Tercera MEIA, Tabla 4.2-9

Tabla 4.2-9: Matriz de evaluación del impacto ambiental – CAI-2: Incremento de la concentración de gases

Impacto ambiental	Actividad	Indicadores, parámetros y/o receptores del impacto	Criterios											Valor del impacto	Importancia del impacto
			N	M	Ex	Du	Rv	Pr	Mo	Ef	Mc	Sl	AC		
CAI-2: Incremento en la concentración de gases	Transporte en el tramo: Salida de mina - Chumille	SO ₂ - Tiempo promedio (24 h)	-1	2	2	2	1	4	4	4	1	2	4	-32	Baja
		NO ₂ - Tiempo promedio (1 h)	-1	4	2	2	1	4	4	4	1	2	4	-38	Baja
		CO - Tiempo promedio (1 h)	-1	4	4	2	1	4	4	4	1	2	4	-42	Baja
	Transporte en el tramo: Congota - Pitic	SO ₂ - Tiempo promedio (24 h)	-1	2	2	2	1	4	4	4	1	2	4	-32	Baja
		NO ₂ - Tiempo promedio (1 h)	-1	4	2	2	1	4	4	4	1	2	4	-38	Baja
		CO - Tiempo promedio (1 h)	-1	4	4	2	1	4	4	4	1	2	4	-42	Baja
	Transporte en el tramo: Entrada y salida Veilille	CO - Tiempo promedio (8 h)	-1	2	4	2	1	4	4	4	1	2	4	-36	Baja
		CO - Tiempo promedio (1 h)	-1	4	4	2	1	4	4	4	1	2	4	-42	Baja
		CO - Tiempo promedio (8 h)	-1	4	4	2	1	4	4	4	1	2	4	-42	Baja
		CO - Tiempo promedio (8 h)	-1	4	4	2	1	4	4	4	1	2	4	-42	Baja

Fuente: Tercera MEIA

Imagen N° 41: Extracto del Anexo 9-1 de la Tercera MEIA, Tabla 4.2-12

Tabla 4.2-12: Matriz de evaluación del impacto ambiental – RUI-1: Modificación de los niveles de ruido

Impacto ambiental	Actividad	Indicadores, parámetros y/o receptores del impacto	Criterios												Valor del impacto	Importancia del impacto
			N	M	Ex	Du	Rv	Pr	Mo	Ef	Mc	SI	AC			
RUI-1: Modificación de los niveles de ruido	Congote - Pitic	Ruido diurno (Pitic)	-1	2	4	2	1	4	4	4	1	2	4	-36	Baja	
	Transporte en el tramo Entrada y salida Velille	Ruido diurno (Velille)	-1	2	4	2	1	4	4	4	1	2	4	-36	Baja	
	Transporte en el tramo Imata - Pillones	Ruido diurno (Pillones)	-1	2	4	2	1	4	4	4	1	2	4	-36	Baja	

Fuente: Tercera MEIA.

423. De lo anterior se desprende que, en un escenario donde no se hubiera aprobado la Tercera MEIA, el impacto para PM₁₀ en la ruta de transporte se evalúa con un valor de -50 (Moderado); para PM_{2.5}, un valor de -32 (Bajo); concentraciones de gases, un valor de -32/-42 (Bajo); y respecto al impacto de los niveles de ruido, un valor de -36 (Bajo).
424. En general, al analizar los valores obtenidos para los diferentes parámetros evaluados, se observa que la mayoría de los impactos presentan calificaciones en la categoría de "Bajo", con excepción del impacto para PM₁₀, que alcanza un nivel "Moderado". Es por ello que, al considerar el conjunto de los resultados de manera ponderada, se concluye que el nivel de impacto global en la ruta de transporte es "Bajo".
425. Entonces, de una comparación de los impactos descrita en la Tercera MEIA de Las Bambas y el grado de incidencia en la calidad ambiental establecido en el Anexo II de la Metodología para el Cálculo de Multas, se advierte que la clasificación de "Bajo" está en concordancia con una clasificación "regular"; lo cual permite asegurar una graduación proporcional y coherente de la sanción, tal como se advierte a continuación:

Cuadro N° 30: Contraste del rango de impacto usada por OEFA y la metodología usada en el Tercer MEIA

Rango de impacto (Metodología de cálculo de multa, OEFA)	1.2	Grado de incidencia en la calidad del ambiente.	
		Impacto mínimo.	6%
		Impacto regular.	12%
		Impacto alto.	18%
		Impacto total.	24%
Grado de importancia del impacto (Tercer MEIA)	Tabla 4.1-4: Grado de importancia del impacto		
	Grado de importancia del impacto	Valor de la importancia del impacto	
		Positivo	Negativo
	Insignificante	+13 a +24	-13 a -24
	Baja	+25 a +49	-25 a -49
Moderada	+50 a +75	-50 a -75	
Alta	>+75 a 100	>-75 a 100	
Fuente: Conesa, 2010.			

Elaboración: TFA.

426. En este sentido, para el caso concreto, corresponde que la calificación del grado de incidencia (factor 1.2 del Factor 1) ascienda a 12% (impacto regular), por lo que se mantiene el valor asignado por la Primera Instancia para las conductas

infractoras Nros. 4 y 5.

C.5.3 Respetto al ítem 1.4 del Factor F1: Sobre la reversibilidad/recuperabilidad

427. Las Bambas argumenta que, la metodología establece que la reversibilidad o recuperabilidad solo es aplicable si la conducta ha generado un impacto ambiental, lo cual, a su parecer, no ha ocurrido en este caso.
428. Además, el recurrente cuestiona la afirmación de la DFAI sobre la supuesta no asimilación del impacto por el entorno y su recuperación en el corto plazo, solicitando una referencia bibliográfica que respalde dicha afirmación, pues considera que esta evidencia una motivación insuficiente de la multa impuesta.

Análisis del TFA

429. Conforme al acápite precedente, ha quedado acreditado un impacto ambiental producto de la comisión de las conductas infractoras, por lo que, lo afirmado en contrario por el administrado, no desvirtúa ese hecho.
430. Sin perjuicio de ello, es oportuno recordar que existe una distinción entre reversible y recuperable (en el corto) ¹⁴¹, siendo que:
- (i) Son recuperables en el corto plazo, para los casos en donde se requiera de acciones humanas para restablecerse.
 - (ii) Son reversibles en el corto plazo, para los casos donde las condiciones originales se restablecen de forma natural, asimiladas por el entorno.
431. Ahora bien, se verifica que, en el Informe de Cálculo de Multa I, se analizó que el impacto de las conductas infractoras podría ser recuperable en el corto plazo, habida cuenta de que para el “restablecimiento” del impacto se debían ejecutar acciones humanas (como la reducción de la alteración sensorial por ruido, controles de velocidad, mantenimiento de las vías, instalación de silenciadores).
432. En esa línea, es preciso indicar que, si bien el impacto provocado por el ruido es una alteración temporal del ambiente (pues afecta de manera inmediata y desaparece una vez cesa la fuente emisora), por lo que puede ser reversible en corto plazo, no puede perder de vista que el impacto por la generación de material particulado implica que dicho impacto no pueda ser reversible en el corto plazo¹⁴², pues será necesario la ejecución de acciones (como controles de velocidad, mantenimiento de las vías considerados por la Primera Instancia), en consecuencia, el impacto negativo no podrá ser asimilado por el entorno de forma natural.
433. Por lo expuesto, al ser el impacto recuperable en el corto plazo, corresponde mantener la calificación estimada por la Primera Instancia (12%), desestimándose

¹⁴¹ Resolución N° 441-2023-OEFA/TFA-SE, Resolución N° 507-2023-OEFA/TFA-SE y Resolución N° 364-2022-OEFA/TFA-SE.

¹⁴² Cabe precisar que la contaminación del aire persiste en el ambiente hasta que los procesos de dispersión, deposición y renovación atmosférica reduzcan las concentraciones a niveles previos.

lo alegado por el administrado en este extremo.

C.5.4 Respecto al ítem 1.7 del Factor F1: Afectación a la salud de las personas

434. Las Bambas argumenta que, el análisis y resultados del Informe N° 00221-2019-OEFA/DEAM-STEC e Informe N° 00222-2019-OEFA/DEAM-STEC no son extrapolables, ni aplicables al presente caso; careciendo de todo sustento que la DFAI considere un supuesto daño potencial a la salud en base a resultados de monitoreos efectuados en junio y julio de 2019.
435. Por lo tanto, el apelante indica que, ninguno de dichos informes sustenta la aplicación del factor por daño potencial a la salud, toda vez que, el monitoreo ambiental en un momento determinado refleja las características de aquella en ese instante, es decir, las características o propiedades existentes en el momento mismo en que se hace el monitoreo.
436. Adicionalmente a ello, el recurrente reitera que, mediante la Resolución N° 00079-2023OEFA/DSEM del 27 de abril de 2023, DSEM declaró que Las Bambas cumplió la medida preventiva, relacionada a la cantidad y horario de tránsito de camiones de concentrado, de manera ininterrumpida desde el 29 de enero de 2021 al 06 de abril de 2023; cual, inclusive a la fecha en que se emitió la resolución de imputación de cargos y la resolución de sanción ya no existía ninguna condición de riesgo (daño potencial) asociada a tales compromisos.
437. Por dichas razones, el recurrente indica que el ítem 1.7 del factor F1 debe ser 0.

Análisis del TFA

438. Sobre el particular, los Informes Nros. 00221-2019-OEFA/DEAM-STEC y 00222-2019-OEFA/DEAM-STEC, rinden cuenta de las evaluaciones ambientales realizadas entre el 03 al 14 de junio del 2019 y el 17 de junio al 14 de julio de 2019, respectivamente; mediante las cuales, la DEAM del OEFA monitoreó los niveles de ruido, vibraciones y calidad de aire en las comunidades campesinas aledañas al corredor vial Apurímac-Cusco en el ámbito de la provincia Chumbivilcas, departamento de Cusco, por el tránsito de camiones de la UF Las Bambas.
439. Asimismo, las localidades en las que la DEAM ejecutó las evaluaciones fueron las siguientes:

Imagen N° 42: Lugares que fueron evaluados en los informes de la DEAM

N.º	Lugar	Código	Zona	Coordenadas UTM		Altitud (m s. n. m.)	Descripción	Tipo de Equipo
			WGS-84	Este (m)	Norte (m)			
1	Comunidad de Sayhua	CA-CH-01	18L	816858	8442500	2771	Contiguo al corredor vial y aproximadamente 40 metros al sur del colegio de la C.C. Sayhua	Manual
2	Comunidad de 8 de Agosto	CA-CH-02	18L	822497	8448646	3360	Contiguo al corredor vial a la altura de la capilla de la C.C. 8 de agosto	Automático
3	Comunidad de Capacmarca	CA-CH-03	18L	823947	8449235	3595	Contiguo al corredor vial a altura del hospedaje Rubi de la C.C. Ccapecamarca	Automático
4	Comunidad de Pumapuquio	CA-CH-04	19L	178060	8441746	4316	Contiguo al corredor vial y a 2km al sureste del centro de la C.C. Pumapuquio	Manual
5	Comunidad de Huinquiri	CA-CH-05	19L	181972	8418487	3927	Contiguo al corredor vial y aproximadamente 80 metros al norte del puente de la C.C. Huinquiri	Manual
6	Comunidad de Hualpamayo	CA-CH-06	19L	180732	8404869	3899	Contiguo al corredor vial a la altura del centro de salud de Hualpamayo	Manual
7	Anexo de Chocoyo, Comunidad de Idiopa Naupa Japu Urinsaya	CA-CH-07	19L	178921	8409592	3916	Contiguo al corredor vial a la altura del desvío para el distrito de Santo Tomás	Manual
8	Comunidad de Laca Laca Yanque	CA-CH-08	19L	181983	8433888	4269	Contiguo al corredor vial a la altura del local comunal de la Comunidad de Laca Laca Yanque	Manual
9	Sector Chaychapampa, Comunidad de Coollana	CA-CH-09	19L	191897	8393936	3800	Contiguo al corredor vial y aproximadamente 500 metros al noroeste del desvío para Chilloroya	Automático
10	Urb. Sol de Oro	CA-CH-10	19L	190135	8394012	3769	Contiguo al corredor vial y a la altura de desvío al centro de Velile	Automático
11	Sector Tadiapampa, Comunidad de Tuntuma	CA-CH-11	19L	184005	8398373	3838	Contiguo al corredor vial a la altura de la Institución Educativa N.º 56300 - Tuntuma	Manual
12	Urb. Patacsillo	CA-CH-12	19L	188931	8394660	3753	Contiguo al corredor vial y aproximadamente 50 metros al sur del cementerio de Velile	Automático

Fuente: Informe N° 00221-2019-OEFA/DEAM-TEC.

N.º	Zonas evaluadas	Comunidad	Código	Coordenadas UTM WGS-84			Altitud (m s. n. m.)	Descripción
				Este (m)	Norte (m)	Zona		
1	Zona I	Sayhua	RUI-01	816875	8442581	18L	2757	Ubicado en el frente de vivienda de la comunidad Sayhua
2		Ccaracha	RUI-02	817309	8444066	18L	2711	Ubicado en frente de vivienda de la comunidad Ccaracha.
3		Huascabamba	RUI-03	818147	8446101	18L	2792	Ubicado en frente de vivienda de la comunidad Huascabamba
4		Cruzpampa	RUI-04	819023	8447960	18L	2937	Ubicado en frente de vivienda de la comunidad Cruzpampa.

5		8 de Agosto	RUI-05	822455	8448615	18L	3332	Ubicado en frontis de vivienda en comunidad 8 de Agosto.
6		Taquina	RUI-07	176480	8449326	19L	3690	Ubicado en el frontis de vivienda en el distrito Ccapacmarca
7		Ccapacmarca	RUI-08	823798	8449310	18L	3590	Ubicado en el frontis de vivienda en la comunidad Taquina.
8		Pumapuquio	RUI-11	823952	8443004	18L	4378	Ubicado en el frontis de vivienda en la comunidad Pumapuquio.
9	Zona II	Huiniquiri	RUI-12	181946	8418458	19 L	3931	Ubicado en el frontis de la vivienda del presidente de la comunidad Huiniquiri
10			RUI-12*	181882	8418246	19 L	3922	Ubicado en la entrada a la I.E. 56309 de la comunidad Huiniquiri
11	Zona III	Lacca Lacca Yanque	RUI-15	181996	8433913	19 L	4241	Ubicado en el frontis del local comunal
12		Huincho	RUI-13	178875	8409483	19 L	3921	Ubicado en frontis de vivienda en el Anexo Huincho Choccollo
13		Choccollo	RUI-14	180904	8412619	19 L	3920	Ubicado en a 20 m de la vivienda del Anexo Choccollo
14	Zona IV	Tincurca	RUI-16	180019	8406529	19 L	3918	Ubicado en pajonal en el sector Tincurca
15		Huallpamayo	RUI-17	180772	8404855	19 L	3852	Ubicado en frontis de vivienda de la comunidad Huallpamayo
16		Huancaro	RUI-19	182805	8424447	19 L	4182	Ubicado en hacienda del sector Huancaro.
17	Zona V	Halanta	RUI-20	195657	8388307	19 L	4220	Ubicado en frontis de vivienda en el sector Halanta, comunidad Collana
18		Sol de Oro	RUI-21	190124	8394014	19 L	3810	Ubicado en frontis de vivienda en la urbanización Sol de Oro
19		San Roque	RUI-22	189515	8394043	19 L	3805	Ubicado en el frontis del Instituto de Educación Superior Tecnológico Velille en la urbanización San Roque
20		Patacsillo	RUI-23	189067	8394279	19 L	3809	Ubicado en frontis de vivienda en la urbanización Patacsillo, frente al estadio municipal
21		Chaychapampa	RUI-24	191907	8393902	19 L	3836	Ubicado al lado de vivienda en el sector Chaychapampa

22		Taclipampa	RUI-25	183998	8398351	19L	3891	Ubicado en frontis de la vivienda del Sr. Glicerio Guevara en el sector Taclipampa
23		Pararani	RUI-26	184996	8397185	19 L	3902	Ubicado al lado de vivienda en el sector Pararani, comunidad Tuntuma
24		Toccopampa	RUI-27	188483	8394775	19 L	3753	Ubicado en zona de viviendas en el sector Toccopampa, comunidad Tuntuma.
25		Tuntuma	RUI-28	181833	8402949	19 L	3966	Ubicado en vivienda en la comunidad Tuntuma
26	Zona VI	Huaylla Huaylla	RUI-29	204050	8378430	19 L	4676	Ubicado en el frontis de vivienda de la comunidad Huaylla Huaylla, distrito Livitaca.

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I.

440. De lo anterior se desprende que, las áreas que fueron monitoreadas comprenden a localidades y comunidades campesinas del ámbito de la provincia Chumbivilcas, departamento de Cusco, las cuales se encuentran en el corredor vial donde transitan los vehículos del transporte de concentrado de la UF "Las Bambas", los cuales deben transitar en dentro del horario y en la cantidad establecida en el IGA.
441. Así las cosas, es relevante señalar que el ítem 1.7 del factor f1 ha sido aplicado en un escenario de daño potencial por lo que la DFAI, para fundamentar este extremo del cálculo de la multa, consideró los informes técnicos aludidos (Informe Nros. 00221-2019-OEFA/DEAM-STEAC y 00222-2019-OEFA/DEAM-STEAC) ejecutados por la DEAM¹⁴³, cuyos resultados revelaron incrementos de los niveles de ruido y de los parámetros de calidad de aire que inciden en la población, en efecto:
- i. El material particulado PM10 excedió los ECA para aire en 2 comunidades (Ccapacmarca y Laca Laca Yanque), relacionado al paso de camiones de concentrados por el corredor vial.
 - ii. Asimismo, se evidenció exceso del ECA para ruido en la mayoría de las mediciones del sonido total, y, en el caso del sonido específico generado por el tránsito de los camiones de la UF Las Bambas excedió por sí solo el ECA para ruido en zona residencial en horario diurno, oscilando en un intervalo de 61 dB y 72 dB.
442. De esa forma, estos valores acreditan que la actividad de traslado de concentrado de mineral en el corredor genera altos niveles de presión sonora y material particulado; situación que puede perturbar a las personas que se ubican en las localidades cercanas a la carretera utilizada por Las Bambas para el transporte de concentrado.
443. Por tanto, para efectos de los compromisos ambientales incumplidos que configuraron las conductas infractoras Nros. 4 y 5, los informes sí resultan suficientes y pertinentes para fundamentar **una afectación potencial a la salud de las personas por la generación de ruido y material particulado**, máxime si las evaluaciones ambientales se realizaron en parte de los periodos en los que se

¹⁴³ Puestas en conocimiento del administrado mediante Carta N° 1239-2019-OEFA/DSEM, notificada el 27 de setiembre del 2019.

configuraron las conductas infractoras materia del presente PAS¹⁴⁴ y el impacto no se supedita a la relación entre una unidad vehicular en específico (identificada con placa) y su presencia en la ruta de transporte.

444. En cuanto a la alusión de la Resolución N° 00079-2023-OEFA/DSEM para acreditar que no existe daño potencial, esta Sala debe recordar que, dicha resolución fue emitida en el marco de la verificación de medidas preventivas¹⁴⁵ dictada a Las Bambas, que no inciden en el presente PAS.
445. Por lo expuesto, corresponde mantener el valor de 60% asignado por la Primera Instancia al ítem 1.7 del factor F1.

C.5.5 Respecto al Factor F3: Aspectos ambientales o fuentes de contaminación

446. Las Bambas indica que, ni en las Actas ni en el Informe de Supervisión se ha dejado constancia de la generación como altos niveles de presión sonora y material particulado durante los días directamente relacionados al incumplimiento.
447. Además, el administrado reitera que, en tales fechas tampoco se realizó ningún monitoreo de emisiones, ruido, ni vibraciones asociadas a las unidades de transporte directamente relacionadas a la infracción; por lo que, el factor F3 debería asumir un valor de 0.

Análisis del TFA

448. Esta Sala observa que en el Informe de Cálculo de Multa I, se consideró que dos (02) aspectos ambientales son los que pueden producir impactos negativos al interactuar con el ambiente, esto es, la presión sonora (ruido) y el material particulado:

Imagen N° 43: Extracto del análisis del factor

Factor f3:

Sobre el particular, el aspecto ambiental es un elemento de las actividades, productos o servicios de una organización que interactúa o puede interactuar con el ambiente³¹.

Al respecto, como se ha podido determinar de manera referencial, que los tránsitos de vehículos de transporte de concentrado en el corredor generan altos niveles de presión sonora y material particulado; situación que puede perturbar a la fauna existente y a las personas que se ubican en las localidades cercanas a la carretera utilizada por Minera Las Bambas, se tiene que, para el presente caso son dos aspectos ambientales los que pueden producir impactos negativos. En ese sentido corresponde aplicar una calificación de 12% al factor f3.

Fuente: Informe de Cálculo de Multa I.

¹⁴⁴ Las evaluaciones ambientales se ejecutaron, entre otros días, el 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12 y 13 de junio de 2019, que abarcan los períodos imputados de las conductas infractoras Nros 4 y 5.

¹⁴⁵ La Resolución N° 00079-2023-OEFA/DSEM fue dictada en el marco de la verificación de las medidas administrativas dictadas a Las Bambas en un expediente distinto al presente PAS, en él, la DSEM señaló que el administrado había cumplido con la medida preventiva al evidenciarse que cumplió con los compromisos ambientales relacionados a no exceder el número de vehículos permitidos, y aplicar los horarios de partida y llegada de acuerdo a su Tercera MEIA, sin embargo, dicho cumplimiento se refiere al periodo comprendido entre el 29 de enero de 2021 al 6 de abril de 2023.

449. Al respecto, si bien durante las Supervisiones abril 2019-II y Supervisión junio-julio 2019, no se realizaron monitoreos ambientales, en el presente caso, se cuenta con actas, fotografías y la línea base del administrado (IGA) que acreditan el daño potencial por la generación de material particulado y ruido, tal como se analizó en el acápite precedente, respecto al ítem 1.1 del f1.
450. En consecuencia, corresponde confirmar los dos (02) aspectos ambientales identificados por la Primera Instancia, por ende, mantener el valor de 12% asignado al factor F3.
451. En ese sentido, este Tribunal considera que los factores para la graduación de sanciones equivalen un total de 242%¹⁴⁶ para las conductas infractoras Nros. 4 y 5; los cuales se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 31: Factores para la graduación de sanciones de las conductas infractoras Nros. 4 y 5

Factores	Conducta Infractora N°4		Conducta Infractora N°5	
	Valor DFAI	Valor TFA	Valor DFAI	Valor TFA
f1. Gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido				
f1.1. El daño involucra uno o más de los siguientes Componentes Ambientales: a) Agua, b) Suelo, c) Aire, d) Flora y e) Fauna.	10%	20%	10%	20%
f1.2. Grado de incidencia en la calidad del ambiente.	12%	6%	12%	6%
f1.3. Según la extensión geográfica	20%	20%	20%	20%
f1.4. Sobre la reversibilidad / recuperabilidad.	12%	12%	12%	12%
f1.7. Sobre afectación a la salud de las personas	60%	60%	60%	60%
Sub total	114%	118%	114%	118%
f2. El perjuicio económico causado	12%	12%	12%	12%
f3. Aspectos ambientales o fuentes de contaminación	12%	12%	12%	12%
f4. Reincidencia en la comisión de la infracción	-	-	-	-
f5. Corrección de la conducta infractora	-	-	-	-
f6. Adopción de las medidas necesarias para revertir las consecuencias de la conducta infractora	-	-	-	-
f7. Intencionalidad en la conducta del infractor	-	-	-	-
(f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	138%	142%	138%	142%
Factores para la graduación de la sanción: [F] = (1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	238%	242%	238%	242%

Elaboración: TFA

C.6 Cuestionamientos a la probabilidad de detección (P)

452. Las Bambas señala que los hechos en que se basaron las conductas infractoras Nros. 4 y 5; según el propio Informe de Supervisión y lo consignado en la Resolución de Imputación de cargos, se detectaron y quedaron acreditados en función a toda la información proporcionada, tanto en respuesta a los requerimientos de información realizados en el marco de acciones de gabinete, como la proporcionada en el marco de las acciones de supervisión en campo.
453. Además, el administrado señala que ni el Anexo II ni otro apartado de la

¹⁴⁶ Ver Anexo N° 2

Metodología de Cálculo de multas se establece que se deba aplicar necesariamente un nivel del 50% cuando el ilícito se verifica durante una supervisión regular, por lo que considera que la aplicación de dicho valor no se ajusta a los principios de legalidad y debido procedimiento.

454. En tal sentido, el recurrente argumenta que las conductas infractoras no solo fueron detectadas en base a los documentos presentados por Las Bambas; sino que, además, se ha considerado probada en base a los mismos; por lo que, el nivel de probabilidad de detección debe ser considerada como alta (1) en la medida que la información reportada fue esclarecedora.

Análisis del TFA

455. Cabe indicar, que la probabilidad de detección es una variable importante para el cálculo de multas por delitos e infracciones administrativas de los agentes económicos¹⁴⁷, su uso como factor importante para la sanción en materia ambiental viene siendo estudiado y aplicado en materia de regulación ambiental¹⁴⁸.
456. En concordancia con ello, es oportuno señalar que la probabilidad de detección se define como la posibilidad de identificar o descubrir irregularidades, incumplimientos o transgresiones a las normativas ambientales en las actividades reguladas por la el OEFA. Además, la probabilidad de detección puede variar según diversos factores, como la aptitud de la autoridad administrativa para detectar incumplimientos, así como el personal encargado de la fiscalización, la tecnología utilizada, la colaboración de las partes interesadas, entre otros¹⁴⁹.
457. Por otro lado, en la Tabla N° 1 del Anexo II de la Metodología de Multas, se establece cinco (5) niveles de probabilidad con su respectiva cifra porcentual, conforme al siguiente detalle:

Cuadro N° 32: Tabla N° 1 del Anexo II de la Metodología de Multas

Nivel de probabilidad	Factor (porcentaje de probabilidad)
Total o muy alta	1 (100%)
Alta	0,75 (75%)
Media	0,50 (50%)
Baja	0,25 (25%)
Muy baja	0,1 (10%)

Fuente: Anexo II de la Metodología para el Cálculo de Multas.

458. Ahora bien, a fin de evaluar el nivel de probabilidad de detección de la infracción materia de análisis, corresponde ponderar las características de la situación en la que la Autoridad Supervisora identificó el incumplimiento de la obligación

¹⁴⁷ Becker, Gary (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. Journal of Political Economy, University of Chicago Press, Vol. 76, pp. 169-217.3.

¹⁴⁸ Polinsky, Mitchell y Steven, Shavell (2000). The Theory of Public Enforcement of Law. Ob. cit., pp. 437-438; Sandra Rousseau (2009) Empirical Analysis of Sanctions for Environmental Offenses. International Review of Environmental and Resource Economics, 2009, 3: 161–194; y, Blondiau et. al (2015) Comparison of criminal and administrative penalties for environmental offenses. Eur J Law Econ (2015) 39:11–35.

¹⁴⁹ Ver la Resolución N° 503-2023-OEFA/TFA-SE del 26 octubre de 2023.

ambiental.

459. Sobre ello, del 24 al 30 de abril de 2019 la DSEM en ejercicio de la función supervisora, realizó la **supervisión regular *in situ***¹⁵⁰ a las instalaciones de la UF Las Bambas (**Supervisión abril 2019-II**), con la finalidad de verificar las obligaciones ambientales fiscalizables contenidas en la normativa ambiental, instrumentos de gestión ambiental aprobados y otros mandatos o disposiciones dictados por el OEFA.

Imagen N° 44: Extracto del Informe de Supervisión

7. En adición a ello, las DSEM, en mérito a las facultades conferidas por la Ley 29325 – Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, y de acuerdo al Plan Anual de Evaluación y Fiscalización Ambiental 2019 (en adelante, **PLANEFA**)⁷, realizó del 24 al 30 de abril de 2019 (en adelante **acción de supervisión in situ - abril 2019**) la supervisión regular a la unidad fiscalizable Las Bambas, a fin de verificar las obligaciones ambientales fiscalizables contenidas en la normativa ambiental, instrumentos de gestión ambiental aprobados y otros mandatos o disposiciones dictados por el OEFA, de la cual se originó un Acta de Supervisión suscrita el 30 de abril de 2019 (en adelante **Acta de Supervisión-abril 2019**).

Fuente: Informe de Supervisión N° 332-2020-OEFA/DSEM-CMIN.

460. Cabe indicar que, las supervisiones regulares son programadas en el Plan Anual de Evaluación y Fiscalización Ambiental (**PLANEFA**)¹⁵¹ y ejecutadas durante el año calendario siguiente. No obstante, aun cuando este tipo de supervisión esté planificada no se tiene conocimiento si se va a detectar o no algún incumplimiento; por lo tanto, la posibilidad de identificar un incumplimiento es del 50%.
461. Adicionalmente a ello, como parte de la acción de supervisión y con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones referidas al transporte de concentrado de Las Bambas, la DSEM realizó la supervisión *in situ* continua del 03 de junio al 06 de julio de 2019 (Supervisión junio-julio 2019), emitiendo el Acta de Supervisión de Conteo N° 1, el Acta de Supervisión de Conteo N° 2 y Acta de Supervisión de Conteo -Videos N°3.

¹⁵⁰ **Reglamento de Supervisión**, aprobado con Resolución de Consejo Directivo N° 006-2019-OEFA/CD, publicada en el diario oficial *El Peruano*, el 17 de febrero de 2019.

Artículo 11. – Tipos de supervisión

La supervisión se clasifica en:

- a) **Regular**: Supervisión que se realiza de manera periódica y planificada
- b) **Especial**: Aquella que se realiza en atención a las siguientes circunstancias:
- (i) Emergencia ambiental
 - (ii) Denuncia ambiental,
 - (iii) Solicitudes de intervención formuladas por organismos públicos,
 - (iv) Terminación de actividades total o parcial,
 - (v) Verificación del cumplimiento de las medidas administrativas ordenadas por el OEFA, y,
 - (vi) Otras circunstancias que evidencien la necesidad de efectuar una supervisión.

Artículo 12. – Tipos de acción de supervisión

- a) **In situ**: Acción de supervisión que se realiza fuera de las sedes del OEFA, en presencia del administrado o sin ella.
- b) **En gabinete**: Acción de supervisión que se realiza desde las sedes del OEFA y que implica el acceso y evaluación de información vinculada a las actividades o funciones del administrado supervisado.

¹⁵¹ Guía de orientación para el PLANEFA (Lima, OEFA, 2019)
El Plan Anual de Evaluación y Fiscalización Ambiental (PLANEFA) es un instrumento a través del cual cada EFA planifica las acciones de fiscalización ambiental de su competencia, así como las demás actividades necesarias para promover el cumplimiento, a ser efectuadas durante el año calendario siguiente.
Disponible en: https://www.oefa.gob.pe/?wpfb_dl=36333

Imagen N° 45: Extracto del Informe de Supervisión

15. Ahora bien, es preciso indicar que, como parte de la presente acción de supervisión y con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones referidas al transporte de concentrado de Las Bambas, el 03 de junio de 2019, se realizó una acción de supervisión *in situ* continua en la unidad fiscalizable Las Bambas, respecto de la cual se generó el (i) Acta de Supervisión¹⁵ correspondiente al conteo *in situ* del número de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado ingresando y/o saliendo de la unidad fiscalizable Las Bambas, los días 3 al 11 de junio de 2019 (en adelante **Acta de Supervisión Conteo 1**), y el (ii) Acta de Supervisión¹⁶ correspondiente al conteo *in situ* del número de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado ingresando y/o saliendo de la unidad fiscalizable Las Bambas, los días 12 al 13 de junio de 2019 (en adelante **Acta de Supervisión Conteo 2**).
16. Asimismo, el día 13 de junio, el equipo supervisor de OEFA, con la finalidad de verificar el cumplimiento de obligaciones relacionadas con el transporte de concentrado, requirió a Las Bambas el acceso a los videos registrados en la garita de ingreso a la unidad minera, los días 26 al 30 de mayo de 2019, los mismos que, en atención al Requerimiento N 3, fueron entregados por Las Bambas y verificados por el supervisor del OEFA. Sobre la base de lo verificado se elaboraron cinco (5) bitácoras que se adjuntaron al Acta de Supervisión¹⁷ correspondiente. (en adelante **Acta de Supervisión Conteo- videos**).

Fuente: Informe de Supervisión N° 332-2020-OEFA/DSEM-CMIN.

462. Al respecto, es importante señalar que en el Acta de Supervisión de Conteo N° 1, el personal de OEFA registró, mediante bitácoras, el número de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado captados *in situ* ingresando y/o saliendo hacia y/o desde la UF Las Bambas, entre los días 03 al 11 de junio de 2019, evidenciándose excedente de camiones¹⁵² y camiones fuera de horario¹⁵³.
463. Asimismo, mediante el Acta de Supervisión de Conteo N° 2, el personal de OEFA registró, a través de bitácoras, el número de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado captados *in situ* ingresando y/o saliendo hacia y/o desde la unidad fiscalizable Las Bambas, los días 12 y 13 de junio de 2019, evidenciándose camiones fuera del horario¹⁵⁴.
464. Finalmente, en el Acta de Supervisión de Conteo- Videos N° 3, el personal de OEFA visualizó los videos proporcionados por el administrado y registró, a través de bitácoras, el número de camiones portacontenedores/encapsulados de transporte de concentrado captados por las cámaras instaladas ingresando y/o saliendo hacia y/o desde la unidad fiscalizable Las Bambas entre los días 26 al 30 de mayo de 2019, evidenciándose excedente de camiones¹⁵⁵ y camiones fuera de horario¹⁵⁶.
465. Por lo tanto, del análisis efectuado en el Informe de Supervisión, se concluyó que

¹⁵² De acuerdo a lo señalado en el considerando 138 de Informe de Supervisión.

¹⁵³ De acuerdo a lo señalado en el considerando 179 de Informe de Supervisión.

¹⁵⁴ De acuerdo a lo señalado en el considerando 180 de Informe de Supervisión.

¹⁵⁵ De acuerdo a lo señalado en el considerando 141 de Informe de Supervisión.

¹⁵⁶ De acuerdo a lo señalado en el considerando 182 de Informe de Supervisión.

Las Bambas incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al exceder el número permitido de camiones del transporte concentrado de mineral en la ida y en el retorno a la UF Las Bambas, durante los días 26, 27, 28 y 30 de mayo, y 09 y 10 de junio de 2019 (Conducta Infractora N° 4); y al transitar camiones del transporte de concentrado de mineral fuera del horario fijado para la partida y llegada a la UF Las Bambas, durante los días 26, 27, 28, 29 y 30 de mayo y 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12 y 13 de junio de 2019 (Conducta Infractora N° 5).

466. En ese sentido, el incumplimiento fue detectado como resultado de la Supervisión *in situ* abril 2019 y de la supervisión *in situ* continua, lo cual justifica la asignación de una probabilidad de detección media (50%), dado que no se tenía conocimiento del incumplimiento, sino hasta la ejecución de dichas supervisiones en la unidad fiscalizable. **Por lo tanto, se concluye que la aplicación de una probabilidad de detección del 50% se ajusta al criterio metodológico del OEFA y se enmarca en los principios de legalidad y debido procedimiento.**
467. Por otro lado, el administrado señala que los hechos fueron detectados y quedaron acreditados con la información proporcionada por Las Bambas en los requerimientos de información, por lo tanto, solicita que el valor de la probabilidad de detección se modifique a 1.
468. Al respecto, se considerará una probabilidad de detección muy alta (1), cuando los esfuerzos de la Autoridad Supervisora sean intrascendentes o nulos para detectar la posible infracción, tal como sucede en las situaciones de auto reporte¹⁵⁷.
469. Dicho ello, es preciso mencionar que, conforme a pronunciamientos previos de este Tribunal¹⁵⁸, el autorreporte se configura cuando el administrado proporciona a la autoridad administrativa información completa y suficientemente esclarecedora sobre la infracción que motiva la multa, y debe ser presentado antes de la supervisión en la que se detecta el incumplimiento.
470. En esa línea, en el presente caso, la información suministrada por el administrado - específicamente los videos registrados en la garita de ingreso a la unidad minera entre los días 26 al 30 de mayo de 2019 - fueron verificados por el supervisor del OEFA, quien, con base en dicha verificación, elaboró cinco (5) bitácoras, lo cual permitió concluir que existía un exceso en el número de unidades de transporte de concentrado que partieron y/o salieron de la unidad minera Las Bambas. Por lo tanto, el administrado no proporcionó información precisa ni suficientemente esclarecedora sobre los hechos verificados en la acción de supervisión que sirvieron de sustento para la imputación de las conductas infractoras N° 4 y 5.
471. Asimismo, cabe señalar que la Autoridad Supervisora **desplegó esfuerzos e invertir recursos para detectar la infracción del presente PAS, por lo que no corresponde calificar como un autorreporte.**

¹⁵⁷ Ver las Resoluciones nros. 156-2023-OEFA/TFA-SE del 30 de marzo de 2023 y la Resolución N° 464-2022-OEFA/TFA-SE del 27 de octubre de 2022.

¹⁵⁸ Considerando 189 de la Resolución N° 411-2024-OEFA-TFA-SE de fecha 06 de junio de 2024.

472. Por lo tanto, de acuerdo con lo indicado en los párrafos precedentes, esta Sala comparte el criterio definido por la Autoridad Decisora sobre nivel de probabilidad de detección de la infracción media (0.5), motivo por el cual se desestima lo alegado por el administrado.

D. Reformulación de la multa final

D.1 Sobre la multa de la conducta infractora N° 1

473. Ahora bien, sobre la base de los argumentos expuestos previamente durante el análisis de los cuestionamientos contra la conducta infractora N° 1, corresponde que este Colegiado modifique el valor del ítem 1.4 y 1.7 del F1, y el F3 de los factores de graduación de la multa, por tanto, el valor total del factor F1 y F3 asciende a 48% y 6% respectivamente, en consecuencia, el valor total de los factores para la graduación de multa asciende a 166%, conforme al siguiente detalle:

Cuadro N° 33: Factores para la Graduación de Sanciones - Conducta infractora N° 1

Factores	Calificación
f1. Gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido	48%
f2. El perjuicio económico causado	12%
f3. Aspectos ambientales o fuentes de contaminación	6%
f4. Reincidencia en la comisión de la infracción	0%
f5. Corrección de la conducta infractora	0%
f6. Adopción de las medidas necesarias para revertir las consecuencias de la conducta infractora	0%
f7. Intencionalidad en la conducta del infractor	0%
(f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	66%
Factores: F = (1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	166%

Elaboración: TFA

474. En esta línea, al haber sido necesaria la modificación de los factores de graduación de sanciones (F); y al confirmarse el beneficio ilícito (B) y la probabilidad de detección (p) este Tribunal considera que el valor de la multa calculada, tras el recálculo efectuado, es el que se detalla a continuación:

Cuadro N° 34: Nueva multa calculada por el TFA - Conducta infractora N° 1

Componentes	Valor
Beneficio Ilícito (B)	1,890 UIT
Probabilidad de detección (p)	0,50
Factores para la graduación de sanciones [F] = (1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	166%
Valor de la multa impuesta	6,275 UIT
Tipificación, numeral 3.1 del cuadro anexo a la RCD N° 006-2018-OEFA/CD; rango hasta 15 000 UIT	6,275 UIT
Valor de la multa impuesta	6,275 UIT

Elaboración: TFA

475. Como puede observarse, la multa sugerida por la DFAI para la conducta infractora N° 1 (**8,996 UIT**) es mayor que la multa determinada por este Tribunal (**6,275 UIT**). En ese sentido, corresponde revocar la multa calculada por la Primera Instancia y sancionar a Las Bambas, con una multa ascendente a **6,275 (seis con 275/1000) UIT** por la comisión de la conducta infractora N° 1.

D.2 Sobre la multa de la conducta infractora N° 3

476. En relación con lo señalado para el costo evitado “CE1: Costo de adquisición de cámaras de video” y el “CE2: Costo de instalación de las cámaras de video”, y que, en base a los medios probatorios remitidos por Las Bambas, se valida lo señalado en las facturas (Nros. 001-000749 y 001-000750) como costo evitado para la adquisición e instalación del sistema de video cámaras.
477. Conforme a lo analizado *ut supra*, corresponde que esta Sala realice el recálculo del Beneficio ilícito (costo evitado), en virtud a la modificación del costo de adquisición e instalación del sistema de video cámaras, conforme al siguiente detalle:

Cuadro N° 35: Cálculo del Beneficio Ilícito (B)

Descripción	Valor
Costo evitado por incumplir lo establecido en su instrumento de gestión ambiental al no implementar el sistema de video cámaras en el interior de las cabinas de los camiones destinados al transporte de concentrado. ^(a)	US\$ 5 492,002
COK (anual) ^(b)	15,748%
COK _m (mensual)	1,226%
T: meses transcurridos durante el periodo de incumplimiento ^(c)	49,033
Costo evitado capitalizado a la fecha del cálculo de la multa $[CE*(1+COK_m)^T]$	US\$ 9 981,988
Tipo de cambio (12 últimos meses) ^(d)	3,840
Beneficio ilícito total (S/) ^(e)	S/. 38 330,834
Unidad Impositiva Tributaria al año 2023 - UIT ₂₀₂₃ ^(f)	S/. 4 950
Beneficio ilícito (UIT)	7,744 UIT

Fuentes:

(a) El costo evitado se estimó en un escenario de cumplimiento para el periodo correspondiente, con sus factores de ajuste respectivos (IPC y Tipo de cambio). Ver Anexo N° 1 de la presente resolución.

(b) Costo de Oportunidad del Capital (COK) para el subsector Polimetálicos, estimado a partir del valor promedio de los costos de capital (2011-2015). Información obtenida de: Vásquez, A. y C. Aguirre (2017). El Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC): Una estimación para los sectores de Minería, Electricidad, Hidrocarburos Líquidos y Gas Natural en el Perú. Documento de Trabajo N 37. Gerencia de Políticas y Análisis Económico – Osineergmin, Perú.

(c) El periodo de capitalización se determinó considerando la fecha de detección (24/04/2019) y la fecha del cálculo de la multa (25/05/2023).

(d) Banco central de Reserva del Perú (BCRP), 2023. Series Estadísticas. Tipo de Cambio Nominal Bancario– Promedio de los últimos 12 meses.

<https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/resultados/PN01210PM/html/2022-05/2023-04/>

(e) Cabe precisar que, si bien la fecha de emisión del Informe de Cálculo de Multa I corresponde al mes de mayo del año 2023, la información considerada para el IPC y TC fue a abril 2023, último mes disponible a la fecha de consulta.

(f) SUNAT - Índices y tasas. (<http://www.sunat.gob.pe/indicestajas/uit.html>)

Elaboración: TFA

478. En esta línea, al haber sido necesaria la modificación del beneficio ilícito (B); y al confirmarse la probabilidad de detección (p) y los factores para la graduación de sanciones (F), este Tribunal considera que el valor de la multa calculada, tras el recálculo efectuado, será el que se detalla a continuación:

Cuadro N° 36: Nueva multa calculada por el TFA

RESUMEN DE LA SANCIÓN IMPUESTA	
Componentes	Valor
Beneficio Ilícito (B)	7,744 UIT
Probabilidad de detección (p)	0,5
Factores para la graduación de sanciones [F] = (1+f ₁ +f ₂ +f ₃ +f ₄ +f ₅ +f ₆ +f ₇)	100%
Valor de la Multa en UIT = (B/p)*(F)	15,488 UIT
Tipificación, numeral 3.1 del cuadro anexo a la RCD N° 006-2018-OEFA/CD; rango hasta 15 000 UIT	15,488 UIT
Valor de la multa impuesta	15,488 UIT

Elaboración: TFA.

479. Como puede observarse, la multa sugerida por la DFAI para la conducta infractora N° 3 (**33,586 UIT**) es mayor que la multa determinada por este Tribunal (**15,488 UIT**). En ese sentido, corresponde revocar la multa calculada por la Primera Instancia y sancionar a Las Bambas con una multa ascendente a **15,488 (quince con 488/1000) UIT** por la comisión de la conducta infractora N° 3.

D.3 Sobre la multa de la conducta infractora N° 4

480. Ahora bien, sobre la base de los argumentos expuestos previamente durante el análisis de los cuestionamientos contra la conducta infractora N° 4, corresponde que este Colegiado modifique el valor del ítem 1.1 del F1 de los factores de graduación de la multa, estableciéndolo en un 20%, por tanto, el valor total del factor F1 asciende a 118%, en consecuencia, el valor de los factores para la graduación de multa asciende a 242%, conforme al siguiente detalle:

Cuadro N° 37: Factores para la Graduación de Sanciones - Conducta infractora N° 4

Factores	Calificación
f1. Gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido	118%
f2. El perjuicio económico causado	12%
f3. Aspectos ambientales o fuentes de contaminación	12%
f4. Reincidencia en la comisión de la infracción	0%
f5. Corrección de la conducta infractora	0%
f6. Adopción de las medidas necesarias para revertir las consecuencias de la conducta infractora	0%
f7. Intencionalidad en la conducta del infractor	0%
(f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	142%
Factores: F = (1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	242%

Elaboración: TFA.

481. En esta línea, al haber sido necesaria la modificación de los factores de graduación de sanciones (F); y al considerarse razonable el beneficio ilícito (B) y la probabilidad de detección (p) este Tribunal considera que el valor de la multa calculada, tras el recálculo efectuado, es el que se detalla a continuación:

Cuadro N° 38: Nueva multa calculada por el TFA - Conducta infractora N° 4

Componentes	Valor
Beneficio Ilícito (B)	18,513 UIT
Probabilidad de detección (p)	0,50
Factores para la graduación de sanciones [F] = (1+f ₁ +f ₂ +f ₃ +f ₄ +f ₅ +f ₆ +f ₇)	242%
Valor de la multa impuesta	89,603 UIT
Tipificación, numeral 3.1 del cuadro anexo a la RCD N° 006-2018-OEFA/CD; rango hasta 15 000 UIT	89,603 UIT
Valor de la multa impuesta	89,603 UIT

Elaboración: TFA.

482. Como puede observarse, la multa sugerida por la DFAI para la conducta infractora N° 4 (**88,122 UIT**) es menor que la multa determinada por este Tribunal (**89,603 UIT**). En ese sentido, corresponde revocar los fundamentos del cálculo de la multa calculada por la Primera Instancia y sancionar a Las Bambas; sin embargo, en aplicación del principio de prohibición de reforma en peor, corresponde mantener la multa ascendente a **88,122 (ochenta y ocho con 122/1000) UIT** por la comisión de la conducta infractora N° 4.

D.4 Sobre la multa de la conducta infractora N° 5

483. Respecto a la conducta infractora N° 5, corresponde que este Colegiado modifique el valor del ítem 1.1 del F1 de los factores de graduación de la multa, estableciéndolo en un 20%, por tanto, el valor total del factor F1 asciende a 118%, en consecuencia, el valor de los factores para la graduación de multa asciende a 242%, conforme al siguiente detalle:

Cuadro N° 39: Factores para la Graduación de Sanciones - Conducta infractora N° 5

Factores	Calificación
f1. Gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido	118%
f2. El perjuicio económico causado	12%
f3. Aspectos ambientales o fuentes de contaminación	12%
f4. Reincidencia en la comisión de la infracción	0%
f5. Corrección de la conducta infractora	0%
f6. Adopción de las medidas necesarias para revertir las consecuencias de la conducta infractora	0%
f7. Intencionalidad en la conducta del infractor	0%
(f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	142%
Factores: F = (1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	242%

Elaboración: TFA

484. En esta línea, al haber sido necesaria la modificación de los factores de graduación de sanciones (F); y al considerarse razonable el beneficio ilícito (B) y la probabilidad de detección (p) este Tribunal considera que el valor de la multa calculada, tras el recálculo efectuado, es el que se detalla a continuación:

Cuadro N° 40: Nueva multa calculada por el TFA - Conducta infractora N° 5

Componentes	Valor
Beneficio Ilícito (B)	18,495 UIT
Probabilidad de detección (p)	0,50
Factores para la graduación de sanciones [F] = (1+f ₁ +f ₂ +f ₃ +f ₄ +f ₅ +f ₆ +f ₇)	242%
Valor de la multa impuesta	89,516 UIT
Tipificación, numeral 3.1 del cuadro anexo a la RCD N° 006-2018-OEFA/CD; rango hasta 15 000 UIT	89,516 UIT
Valor de la multa impuesta	89,516 UIT

Elaboración: TFA

485. Como se evidencia, la multa sugerida por la DFAI para la conducta infractora N° 5 (**88,036 UIT**) es menor que la multa determinada por este Tribunal (**89,516 UIT**). En ese sentido, corresponde revocar los fundamentos del cálculo de la multa calculada por la Primera Instancia; sin embargo, en aplicación del principio de prohibición de reforma en peor, corresponde mantener la multa ascendente a **88,036 (ochenta y ocho con 036/1000) UIT** por la comisión de la conducta infractora N° 5

E. Multa final y análisis de no confiscatoriedad.

486. Al respecto, en el numeral 12.2 del artículo 12 del RPAS, se establece que la multa total no puede ser mayor al diez por ciento (10%) del ingreso bruto anual percibido por el infractor el año anterior a la fecha en que ha cometido la infracción. Asimismo, dicho ingreso deberá ser debidamente acreditados por el administrado¹⁵⁹.

487. En el presente caso, se debe indicar que, la SFEM del OEFA solicitó al administrado su ingreso bruto correspondiente al año 2018, a fin de verificar si la multa resulta no confiscatoria; sin embargo, el administrado no atendió el requerimiento de información. Por lo tanto, no se ha podido realizar el análisis de no confiscatoriedad.

488. Finalmente, en atención a lo expuesto en los fundamentos *ut supra*, corresponde sancionar a Las Bambas con una multa total ascendente a **197,921 (ciento noventa y siete con 921/1000) UIT por la comisión de las conductas infractoras Nros. 1, 3, 4 y 5.**

De conformidad con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS; la Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental; el Decreto Legislativo N° 1013, que aprueba la Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente; el Decreto Supremo N° 013-2017-MINAM, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del OEFA; y la

¹⁵⁹

RPAS del OEFA.

Artículo 12.- Determinación de las multas

12.2 La multa a ser impuesta no puede ser mayor al diez por ciento (10%) del ingreso bruto anual percibido por el infractor el año anterior a la fecha en que ha cometido la infracción.

12.3 A fin de que resulte aplicable lo establecido en el numeral precedente, el administrado puede acreditar en el escrito de descargos a la imputación de cargos el monto de ingreso bruto anual que percibió el año anterior a la fecha en que ha cometido la infracción, mediante declaraciones juradas presentadas ante la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT, estados financieros, libros contables u otros documentos de naturaleza similar.

Resolución N° 020-2019-OEFA/CD, que aprueba el Reglamento Interno del Tribunal de Fiscalización Ambiental del OEFA.

SE RESUELVE:

PRIMERO. – CONFIRMAR la Resolución Directoral N° 01640-2024-OEFA/DFAI del 16 de agosto de 2024, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra Resolución Directoral N° 00935-2023-OEFA/DFAI del 25 de mayo de 2023, en el extremo que declaró la responsabilidad administrativa de Minera Las Bambas S.A., por la comisión de las conductas infractoras Nros. 1, 3, 4 y 5 descritas en el Cuadro N° 1 de la presente resolución; por los fundamentos expuestos en la parte considerativa de la misma; quedando agotada la vía administrativa.

SEGUNDO. - REVOCAR la Resolución Directoral N° 01640-2024-OEFA/DFAI del 16 de agosto de 2024, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra Resolución Directoral N° 00935-2023-OEFA/DFAI del 25 de mayo de 2023, en el extremo que sancionó a Minera Las Bambas S.A. con una multa ascendente a 8,996 (ocho con 996/1000) Unidades Impositivas Tributarias y 33,586 (treinta y tres con 586/1000) Unidades Impositivas Tributarias, por la comisión de las conductas infractoras Nros. 1 y 3 descritas en el Cuadro N° 1 de la presente resolución; en consecuencia, **REFORMARLA**, con el monto ascendente a 6,275 (seis con 275/1000) Unidades Impositivas Tributarias y 15,488 (quince con 488/1000) Unidades Impositivas Tributarias, vigente a la fecha de pago, respectivamente; por los fundamentos expuestos en la parte considerativa de la misma; quedando agotada la vía administrativa.

TERCERO. – REVOCAR la Resolución Directoral N° 01640-2024-OEFA/DFAI del 16 de agosto de 2024, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra Resolución Directoral N° 00935-2023-OEFA/DFAI del 25 de mayo de 2023, en el extremo referido a los fundamentos del cálculo de las multas impuestas a Minera Las Bambas S.A, por la comisión de las conductas infractoras Nros. 4 y 5 descritas en el Cuadro N° 1 de la presente resolución; multas que, bajo el principio de prohibición de reforma en peor, corresponde **MANTENER** con el monto ascendente a 88,122 (ochenta y ocho con 122/1000) Unidades Impositivas Tributarias y 88,036 (ochenta y ocho con 36/1000) Unidades Impositivas Tributarias, vigente a la fecha de pago, respectivamente; por los fundamentos expuestos en la parte considerativa de la misma; quedando agotada la vía administrativa.

CUARTO. – DISPONER que el monto de la multa total ascendente a 197,921 (ciento noventa y siete con 921/1000) Unidades Impositivas Tributarias vigentes a la fecha de pago, sea depositado en la cuenta recaudadora N° 00 068 199344 del Banco de la Nación, en moneda nacional, debiendo indicar al momento de la cancelación el número de la presente resolución; sin perjuicio de informar en forma documentada al OEFA del pago realizado.

QUINTO. - Notificar la presente resolución a Minera Las Bambas S.A. y remitir el expediente a la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos del OEFA, para los fines correspondientes.

Regístrese y comuníquese.

[RMARTINEZ]

[PGALLEGOS]

[CNEYRA]

[RRAMIREZA]

ANEXO N° 1¹⁶⁰
Conducta infractora N°3

CE: Costo de instalación y sistema de video cámaras en el interior de las cabinas de veintiún (21) camiones de transporte de concentrado

Descripción	Precio asociado (S/)	Número de unidades	Factor de ajuste (Inflación) 1/	Valor (S/) 2/	Valor (US\$) 3/
Costo de instalación y sistema de video cámaras (a)	S/ 864,940	21	0,999	S/ 18 145,576	US\$ 5 492,002
Total				S/ 18 145,576	US\$ 5 492,002

1/. El factor de ajuste permite actualizar los valores de fecha de costeo a fecha de incumplimiento. Para ello, dividimos el Índice de Precios al Consumidor (IPC) a fecha de incumplimiento entre el IPC disponible a la fecha de costeo, según la estructura del costo evitado:

2/. A fecha de incumplimiento.

3/. Tipo de cambio interbancario promedio compra-venta a la fecha de incumplimiento (abril 2019, TC=3.303825). Fuente: Banco central de Reserva del Perú (BCRP), Series Estadísticas. Disponible en:

<https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/tipo-de-cambio-nominal>

(a) Fuente: El costo (se incluyó IGV 18 %) por realizar la instalación y sistema de video cámaras, fue obtenido de los medios probatorios remitidos por Las Bambas, facturas Nros. 001-000749 y 001-000750 de la empresa WISFIRE con fecha de emisión del 29 de mayo del 2019. El costo incluye la adquisición e instalación.

Escrito de descargos presentado por el administrado, 2023-E01-457016, del 21 de abril del año 2023. Importe de S/ 733 para el cual se ha incluido el IGV (18%), obteniéndose un precio final de S/ 864,94.

Elaboración: TFA.

160

De acuerdo al manual de criterios de la metodología de multas, se considera lo siguiente:

Para el factor de ajuste por inflación se aplicó el IPC con tres decimales.

<https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/resultados/PN38705PM/html/>

Se aplica el tipo de cambio bancario con tres decimales.

<https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/resultados/PN01210PM/html/>

ANEXO N° 2

Factores para la Graduación de Sanciones (conducta infractora N° 1) (Tabla N° 2)¹⁶¹

ÍTEM	CRITERIOS	CALIFICACIÓN	SUBTOTAL
		DAÑO POTENCIAL	
f1	GRAVEDAD DEL DAÑO AL AMBIENTE:		
1.1	El daño involucra uno o más de los siguientes Componentes Ambientales: a) Agua, b) Suelo, c) Aire, d) Flora y e) Fauna.		
	El daño afecta a un (01) componente ambiental.	10%	10%
	El daño afecta a dos (02) componentes ambientales.	20%	
	El daño afecta a tres (03) componentes ambientales.	30%	
	El daño afecta a cuatro (04) componentes ambientales.	40%	
	El daño afecta a cinco (05) componentes ambientales.	50%	
1.2	Grado de incidencia en la calidad del ambiente.		
	Impacto mínimo.	6%	12%
	Impacto regular.	12%	
	Impacto alto.	18%	
	Impacto total.	24%	
1.3	Según la extensión geográfica.		
	El impacto está localizado en el área de influencia directa.	10%	20%
	El impacto está localizado en el área de influencia indirecta.	20%	
1.4	Sobre la reversibilidad/recuperabilidad.		
	Reversible en el corto plazo.	6%	6%
	Recuperable en el corto plazo.	12%	
	Recuperable en el mediano plazo.	18%	
	Recuperable en el largo plazo o irreparable.	24%	
1.5	Afectación sobre recursos naturales, área natural protegida o zona de amortiguamiento.		
	No existe afectación o esta es indeterminable con la información disponible.	0%	0%
	El impacto se ha producido en un área natural protegida, zona de amortiguamiento o ha afectado recursos naturales declarados en alguna categoría de amenaza o en peligro de extinción, o sobre los cuales exista veda, restricción o prohibición de su aprovechamiento.	40%	
1.6	Afectación a comunidades nativas o campesinas.		
	No afecta a comunidades nativas o campesinas.	0%	0%
	Afecta a una comunidad nativa o campesina.	15%	
	Afecta a más de una comunidad nativa o campesina.	30%	
1.7	Afectación a la salud de las personas		
	No afecta a la salud de las personas o no se puede determinar con la información disponible.	0%	0%
	Afecta la salud de las personas.	60%	
f2.	PERJUICIO ECONÓMICO CAUSADO: El perjuicio económico causado es mayor en una población más desprotegida, lo que se refleja en la incidencia de pobreza total.		
	Incidencia de pobreza total		
	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total hasta 19,6%.	4%	12%
	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total mayor a 19,6% hasta 39,1%.	8%	
	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total mayor a 39,1% hasta 58,7%.	12%	

¹⁶¹ Tabla N° 2 del Anexo 2 de la Metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores agravantes y atenuantes a utilizar en la graduación de sanciones del OEFA.

	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total mayor a 58,7% hasta 78,2%.	16%	
	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total mayor a 78,2%.	20%	

Elaboración: Tribunal de Fiscalización Ambiental

(Tabla N° 3)¹⁶²

ÍTEM	CRITERIOS	CALIFICACIÓN	SUBTOTAL
f3.	ASPECTOS AMBIENTALES O FUENTES DE CONTAMINACIÓN: efluentes, residuos sólidos, emisiones atmosféricas, ruido, radiaciones no ionizantes, u otras.		
	El impacto involucra un (01) aspecto ambiental o fuente de contaminación.	6%	6%
	El impacto involucra dos (02) aspectos ambientales o fuentes de contaminación.	12%	
	El impacto involucra tres (03) aspectos ambientales o fuentes de contaminación.	18%	
	El impacto involucra cuatro (04) aspectos ambientales o fuentes de contaminación.	24%	
	El impacto involucra cinco (05) aspectos ambientales o fuentes de contaminación.	30%	
f4.	REPETICIÓN Y/O CONTINUIDAD EN LA COMISIÓN DE LA INFRACCIÓN:		
	Por la comisión de actos u omisiones que constituyan la misma infracción dentro del plazo de un (01) año desde que quedó firme la resolución de la sanciona la primera infracción	20%	0%
f5.	CORRECCIÓN DE LA CONDUCTA INFRACTORA:		
	El administrado subsana el acto u omisión imputada como constitutivo de infracción administrativa de manera voluntaria, antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador.	--	0%
	El administrado, a requerimiento de la autoridad, corrige el acto u omisión imputada como constitutivo de infracción administrativa, calificada como incumplimiento leve, antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador. Dicha corrección debe estar adecuadamente acreditada	--	
	El administrado, a requerimiento de la autoridad, corrige el acto u omisión imputada como constitutivo de infracción administrativa, calificada como incumplimiento trascendente, antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador. Dicha corrección debe estar adecuadamente acreditada	-40%	
	El administrado, a requerimiento de la autoridad, corrige el acto u omisión imputada como constitutivo de infracción administrativa, luego del inicio del procedimiento administrativo sancionador, antes de la resolución final de primera instancia. Dicha corrección debe estar adecuadamente acreditada	-20%	
f6.	ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA REVERTIR LAS CONSECUENCIAS DE LA CONDUCTA INFRACTORA		
	No ejecutó ninguna medida.	30%	0%
	Ejecutó medidas tardías.	20%	
	Ejecutó medidas parciales.	10%	
	Ejecutó medidas necesarias e inmediatas para remediar los efectos de la conducta infractora.	-10%	
f7.	INTENCIONALIDAD EN LA CONDUCTA DEL INFRACTOR:		
	Cuando se acredita o verifica la intencionalidad.	72%	0%
Total factores para la graduación de sanciones: F=(1 + f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)			166%

Elaboración: Tribunal de Fiscalización Ambiental

¹⁶² Tabla N° 3 del Anexo 2 de la Metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores agravantes y atenuantes a utilizar en la graduación de sanciones del OEFA.

Factores para la Graduación de Sanciones (conductas infractoras Nros. 4 y 5)
(Tabla N° 2)¹⁶³

ÍTE M	CRITERIOS	CALIFICACIÓN	SUBTOTA L
		DAÑO POTENCIAL	
f1	GRAVEDAD DEL DAÑO AL AMBIENTE:		
1.1	El daño involucra uno o más de los siguientes Componentes Ambientales: a) Agua, b) Suelo, c) Aire, d) Flora y e) Fauna.		
	El daño afecta a un (01) componente ambiental.	10%	20%
	El daño afecta a dos (02) componentes ambientales.	20%	
	El daño afecta a tres (03) componentes ambientales.	30%	
	El daño afecta a cuatro (04) componentes ambientales.	40%	
	El daño afecta a cinco (05) componentes ambientales.	50%	
1.2	Grado de incidencia en la calidad del ambiente.		
	Impacto mínimo.	6%	6%
	Impacto regular.	12%	
	Impacto alto.	18%	
	Impacto total.	24%	
1.3	Según la extensión geográfica.		
	El impacto está localizado en el área de influencia directa.	10%	20%
	El impacto está localizado en el área de influencia indirecta.	20%	
1.4	Sobre la reversibilidad/recuperabilidad.		
	Reversible en el corto plazo.	6%	12%
	Recuperable en el corto plazo.	12%	
	Recuperable en el mediano plazo.	18%	
	Recuperable en el largo plazo o irrecuperable.	24%	
1.5	Afectación sobre recursos naturales, área natural protegida o zona de amortiguamiento.		
	No existe afectación o esta es indeterminable con la información disponible.	0%	0%
	El impacto se ha producido en un área natural protegida, zona de amortiguamiento o ha afectado recursos naturales declarados en alguna categoría de amenaza o en peligro de extinción, o sobre los cuales exista veda, restricción o prohibición de su aprovechamiento.	40%	
1.6	Afectación a comunidades nativas o campesinas.		
	No afecta a comunidades nativas o campesinas.	0%	0%
	Afecta a una comunidad nativa o campesina.	15%	
	Afecta a más de una comunidad nativa o campesina.	30%	
1.7	Afectación a la salud de las personas		
	No afecta a la salud de las personas o no se puede determinar con la información disponible.	0%	60%
	Afecta la salud de las personas.	60%	
f2.	PERJUICIO ECONÓMICO CAUSADO: El perjuicio económico causado es mayor en una población más desprotegida, lo que se refleja en la incidencia de pobreza total.		
	Incidencia de pobreza total		
	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total hasta 19,6%.	4%	12%
	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total mayor a 19,6% hasta 39,1%.	8%	
	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total mayor a 39,1% hasta 58,7%.	12%	
	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total mayor a 58,7% hasta 78,2%.	16%	

¹⁶³ Tabla N° 2 del Anexo 2 de la Metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores agravantes y atenuantes a utilizar en la graduación de sanciones del OEFA.

	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total mayor a 78,2%.	20%	
--	--	-----	--

Elaboración: Tribunal de Fiscalización Ambiental

(Tabla N° 3)¹⁶⁴

ÍTEM	CRITERIOS	CALIFICACIÓN	SUBTOTAL
f3.	ASPECTOS AMBIENTALES O FUENTES DE CONTAMINACIÓN: efluentes, residuos sólidos, emisiones atmosféricas, ruido, radiaciones no ionizantes, u otras.		
	El impacto involucra un (01) aspecto ambiental o fuente de contaminación.	6%	12%
	El impacto involucra dos (02) aspectos ambientales o fuentes de contaminación.	12%	
	El impacto involucra tres (03) aspectos ambientales o fuentes de contaminación.	18%	
	El impacto involucra cuatro (04) aspectos ambientales o fuentes de contaminación.	24%	
	El impacto involucra cinco (05) aspectos ambientales o fuentes de contaminación.	30%	
f4.	REPETICIÓN Y/O CONTINUIDAD EN LA COMISIÓN DE LA INFRACCIÓN:		
	Por la comisión de actos u omisiones que constituyan la misma infracción dentro del plazo de un (01) año desde que quedó firme la resolución de la sanciona la primera infracción	20%	0%
f5.	CORRECCIÓN DE LA CONDUCTA INFRACTORA:		
	El administrado subsana el acto u omisión imputada como constitutivo de infracción administrativa de manera voluntaria, antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador.	--	0%
	El administrado, a requerimiento de la autoridad, corrige el acto u omisión imputada como constitutivo de infracción administrativa, calificada como incumplimiento leve, antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador. Dicha corrección debe estar adecuadamente acreditada	--	
	El administrado, a requerimiento de la autoridad, corrige el acto u omisión imputada como constitutivo de infracción administrativa, calificada como incumplimiento trascendente, antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador. Dicha corrección debe estar adecuadamente acreditada	-40%	
	El administrado, a requerimiento de la autoridad, corrige el acto u omisión imputada como constitutivo de infracción administrativa, luego del inicio del procedimiento administrativo sancionador, antes de la resolución final de primera instancia. Dicha corrección debe estar adecuadamente acreditada	-20%	
f6.	ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA REVERTIR LAS CONSECUENCIAS DE LA CONDUCTA INFRACTORA		
	No ejecutó ninguna medida.	30%	0%
	Ejecutó medidas tardías.	20%	
	Ejecutó medidas parciales.	10%	
	Ejecutó medidas necesarias e inmediatas para remediar los efectos de la conducta infractora.	-10%	
f7.	INTENCIONALIDAD EN LA CONDUCTA DEL INFRACTOR:		
	Cuando se acredita o verifica la intencionalidad.	72%	0%
Total factores para la graduación de sanciones: F=(1 + f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)			242%

Elaboración: Tribunal de Fiscalización Ambiental

¹⁶⁴ Tabla N° 3 del Anexo 2 de la Metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores agravantes y atenuantes a utilizar en la graduación de sanciones del OEFA.



"Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el OEFA, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. N° 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sistemas.oefa.gob.pe/verifica> e ingresando la siguiente clave: 07011802"



07011802