



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

2022-I01-018639

Lima, 27 de noviembre del 2025

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 01672-2025-OEFA/DFAI

EXPEDIENTE : 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS
ADMINISTRADO : SOUTHERN PERU COPPER CORPORATION,
SUCURSAL DEL PERU¹
UNIDAD FISCALIZABLE : CUAJONE
UBICACIÓN : DISTRITO DE TORATA, PROVINCIA DE
MARSCAL NIETO Y DEPARTAMENTO DE
MOQUEGUA
SECTOR : MINERÍA
MATERIA : RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA
RECONOCIMIENTO DE RESPONSABILIDAD
MULTA

VISTOS: El Informe Final de Instrucción N° 00702-2025-OEFA/DFAI/SFEM del 23 de octubre de 2025, el escrito con registro N° 2025-E01-143816 del 13 de noviembre de 2025 presentado por Southern Perú Copper Corporation, Sucursal del Perú y demás actuados en el expediente N° 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS; y,

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES

1. El 01 de marzo del 2022, la Dirección de Supervisión Ambiental en Energía y Minas (en adelante, **DSEM**) del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (en adelante, **OEFA**) realizó una supervisión especial a la unidad fiscalizable “Cuajone” (en adelante, **Supervisión Especial 2022**) de titularidad de Southern Perú Copper Corporation, Sucursal del Perú (en adelante, **el administrado**).
2. Los hechos verificados se encuentran recogidos en el Informe de Supervisión N° 00183-2022-OEFA/DSEM-CMIN (en adelante, **Informe de Supervisión**), a través del referido Informe de Supervisión, la DSEM analizó los hallazgos detectados durante la Supervisión Especial 2022, concluyendo que el administrado habría incurrido en una supuesta infracción a la normativa ambiental.
3. Mediante Resolución Subdirectoral N° 00297-2025-OEFA/DFAI-SFEM del 4 de abril de 2025, notificada el 7 de abril de 2025 (en adelante, **Resolución Subdirectoral**), la Subdirección de Fiscalización en Energía y Minas de la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos (en adelante, **SFEM**) inició el presente procedimiento administrativo sancionador (en adelante, **PAS**) contra el administrado, imputándole a título de cargo la presunta infracción contenida en la Tabla N° 1 de la Resolución Subdirectoral.
4. El 13 de mayo de 2025², el administrado presentó su escrito de descargos a la Resolución Subdirectoral (en adelante, **escrito de descargos 1**). Asimismo, solicitó el uso de la palabra.

¹ Empresa con Registro Único de Contribuyentes N° 20100147514.

² Escrito con registro N° 2025-E01-064431.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

5. El 28 de mayo de 2025³, el administrado presentó un escrito complementario al escrito de descargos a la Resolución Subdirectoral (en adelante, **escrito complementario**). Asimismo, solicitó el uso de la palabra.
6. Mediante Carta N° 00167-2025-OEFA-DFAI-SFEM del 16 de julio de 2025, se comunicó al administrado la programación de la audiencia de informe oral para el día 22 de julio de 2025; no obstante, con Carta N° 00171-2025-OEFA/DFAI-SFEM del 17 de julio de 2025, se informó al administrado la reprogramación de la audiencia de informe oral para el día 1 de agosto de 2025.
7. El 1 de agosto de 2025, se llevó a cabo el informe oral programado al administrado, según consta en el Acta de Informe Oral no presencial N° 0014-2025-OEFA/DFAI-SFEM.
8. Con fecha 23 de octubre de 2025, se emitió el Informe Final de Instrucción N° 00702-2025-OEFA/DFAI/SFEM, notificado al administrado el mismo día (en adelante, **IFI**), mediante el cual se recomienda declarar la responsabilidad por el único hecho imputado establecido en la Tabla N° 1 de la Resolución Subdirectoral.
9. El 6 de noviembre de 2025⁴, el administrado presentó un escrito solicitando la prórroga automática de cinco (5) días hábiles adicionales del plazo para presentar sus descargos al Informe Final.
10. El 13 de noviembre de 2025⁵, el administrado presentó su escrito de descargos contra el IFI (en adelante, **escrito de descargos 2**), en el cual únicamente reconoció responsabilidad respecto la única conducta infractora de la Tabla N° 1 de la Resolución Subdirectoral.
11. Mediante Memorando N° 02604-2025-OEFA/DFA de fecha 17 de noviembre de 2025, se comunicó a la Subdirección de Sanción y Gestión de Incentivos (en lo sucesivo, **SSAG**) de la DFAI el reconocimiento de responsabilidad del administrado respecto del único hecho imputado de la Tabla N° 1 de la Resolución Subdirectoral, a efectos de considerarse en el análisis de la multa.

II. RECONOCIMIENTO DE RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DEL ÚNICO HECHO IMPUTADO

12. A través del escrito de descargos 2, el administrado manifestó que reconoce su responsabilidad administrativa por el único hecho imputado materia del presente PAS, según se detalla a continuación:

“II. PETITORIO:

6. En esta oportunidad, en aras de evitar mayores contingencias económicas, al amparo de lo dispuesto en el artículo 13° del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del OEFA, aprobado por Resolución Consejo de Directivo N° 027-2017-OEFA/CD1, reconocemos responsabilidad de forma expresa, concisa, clara e incondicional sobre la comisión de la infracción señalada en la Tabla N° 1 de la Resolución que inicia PAS, y acogimiento a la reducción de la multa del 30%, según el criterio de oportunidad regulado.”

³ Escrito con registro N° 2025-E01-071840.

⁴ Escrito con registro N° 2025-E01-141460.

⁵ Escrito con registro N° 2025-E01-143816.



PERÚ

Ministerio
del AmbienteOrganismo de
Evaluación y
Fiscalización AmbientalDFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

13. Al respecto, el artículo 257° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, **TUO de la LPAG**)⁶, establece que el reconocimiento de responsabilidad en forma expresa y por escrito por parte del administrado sobre la comisión de la infracción es considerado como un atenuante de la responsabilidad.
14. En concordancia con ello, el artículo 13° del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental – OEFA, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 027-2017-OEFA/CD (en adelante, **RPAS**)⁷ dispone que el reconocimiento de responsabilidad en forma expresa y por escrito por parte del administrado sobre la comisión de la infracción, conlleva a una reducción de la multa, el mismo que se otorgará de acuerdo al criterio de oportunidad en su formulación, la cual será de 30% o 50% dependiendo del momento del PAS en que se efectúe el referido reconocimiento.
15. En el presente caso, de acuerdo al cuadro previsto en el numeral 13.3 del artículo 13° del RPAS, en tanto el administrado reconoció su responsabilidad por el único hecho imputado en el presente PAS, luego de presentados los descargos a la imputación de cargos hasta antes de la emisión de la Resolución Final, le corresponde la aplicación de un descuento de 30% en la multa que fuera impuesta respecto al único hecho imputado, lo cual será desarrollado en el acápite correspondiente al efectuar el cálculo para la imposición de la multa por la mencionada infracción imputada.

III. ANÁLISIS DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR

III.1 Único hecho imputado: El administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone

a) Marco Normativo

16. De acuerdo con el artículo 18° del Reglamento de Protección y Gestión Ambiental para las Actividades de Explotación, Beneficio, Labor General, Transporte y Almacenamiento Minero, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2014-EM (en

⁶ Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG)

“Artículo 257.- Eximentes y atenuantes de responsabilidad por infracciones

(...)

2. Constituyen condiciones atenuantes de la responsabilidad por infracciones las siguientes: a) Si iniciado un procedimiento administrativo sancionador el infractor reconoce su responsabilidad de forma expresa y por escrito. En los casos en que la sanción aplicable sea una multa esta se reduce hasta un monto no menor de la mitad de su importe. (...).”

⁷ Resolución de Consejo Directivo N° 027-2017-OEFA/CD, Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental- OEFA

Artículo 13.- Reducción de la multa por reconocimiento de responsabilidad

“13.1. En aplicación del Numeral 2 del Artículo 255 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS, el reconocimiento de responsabilidad en forma expresa y por escrito por parte del administrado sobre la comisión de la infracción conlleva a la reducción de la multa.

13.2 El reconocimiento de responsabilidad por parte del administrado debe efectuarse de forma precisa, concisa, clara, expresa e incondicional, y no debe contener expresiones ambiguas, poco claras o contradicciones al reconocimiento mismo; caso contrario, no se entenderá como un reconocimiento.

13.3 El porcentaje de reducción de la multa se otorgará de acuerdo a un criterio de oportunidad en la formulación del reconocimiento de responsabilidad, según el siguiente cuadro:

N°	OPORTUNIDAD DEL RECONOCIMIENTO	REDUCCIÓN DE MULTA
(i)	Desde el inicio del procedimiento administrativo sancionador hasta la presentación de los descargos a la imputación de cargos.	50%
(ii)	Luego de presentados los descargos a la imputación de cargos hasta antes de la emisión de la Resolución Final.	30%



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

adelante, **RPGAAM**)⁸, el titular de la actividad minera está obligado 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.

17. En este sentido, se colige que los titulares de las actividades mineras están obligados a cumplir los compromisos establecidos en 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) Compromiso asumido en el Instrumento de Gestión Ambiental
18. El Programa de Adecuación y Manejo Ambiental de la U.P. “Toquepala” fue aprobado mediante Resolución Directoral N° 042-97-EM/DGM del 31 de enero de 1997 (en adelante, **PAMA**), el administrado se comprometió a realizar el transporte de insumos, materiales peligrosos y concentrados de cobre a través de las vías ferroviarias que unen las unidades mineras de Toquepala, Cuajone e Ilo, tal como se puede apreciar:

“2.2.2 Procesos

(...)

Transporte de Carga de Ilo a Minas. El ferrocarril opera un tren por día en cada dirección entre Ilo y las Minas. **Toda la carga desde y hacia las minas es transportada sobre rieles.** La carga a las minas incluye nitrato, combustible diésel, reactivos para el concentrado y carga en general. **La carga desde las minas a Ilo incluye** cátodos de cobre, **concentrados**, sílice para el fundente de la fundición y carga en general. Los trenes son ordenados en Patio Simón, aproximadamente 1 km al norte de Pueblo Nuevo. Los trenes que generalmente transitan entre Ilo y las minas están formados de 80 vagones, incluyendo 50 vagones para el concentrado y el fundente, 4 a 6 vagones con tanques de combustible y 6 locomotoras”.

“3. INFRAESTRUCTURA DEL EMPLAZAMIENTO

(...)

2.3.3 Instalaciones de Ferrocarril

Existen aproximadamente 220 km de ferrocarril que dan servicio en la Mina y las Operaciones de Beneficio en Cuajone. Estos comprenden vías férreas que se extienden desde la ciudad de Ilo al emplazamiento de la mina. La vía pasa cerca de la Mina de Toquepala. (...) La mayor parte de la carga que ingresa y sale de Cuajone se envía por ferrocarril. Los trenes que ingresan a la mina transportan todos los equipos y suministros que se requieren, en tanto que los trenes que salen se encargan de transportar básicamente los concentrados a la Fundición”.

19. Asimismo, en el apartado 2.2.6 Secado y Carga, del Concentrado del Capítulo 2: Descripción de las operaciones del PAMA, respecto al traslado de concentrado señala lo siguiente:

“Capítulo 2: Descripción de las operaciones

2.2.6 Secado y Carga del Concentrado

(...)

El concentrado seco, con un contenido de humedad de 6 a 8%, se transporta a un apilamiento cubierto de 9000t y luego se transporta por ferrocarril a la Fundición de Ilo.”

⁸

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

“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.

(...).”

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

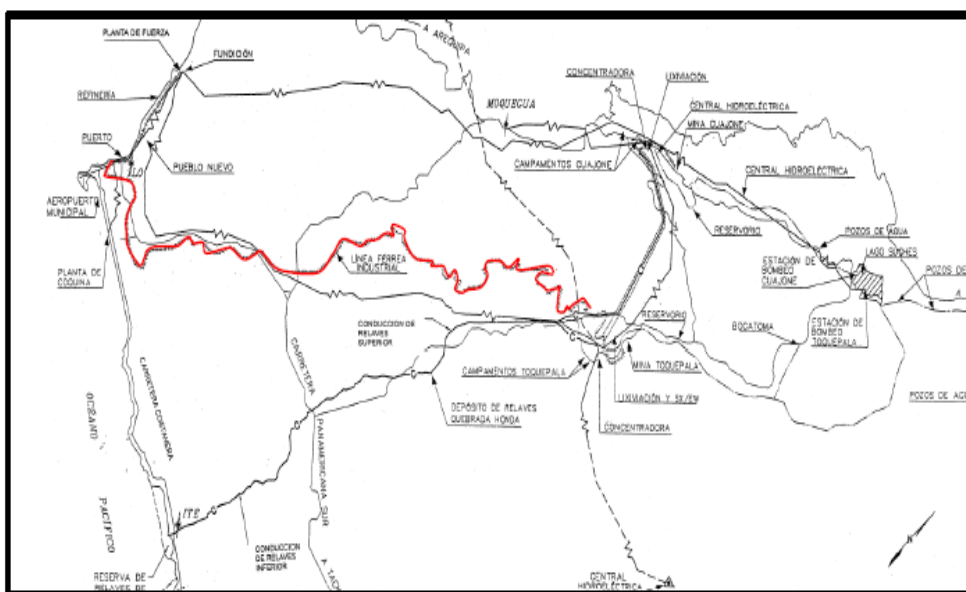
20. Por otra parte, respecto al uso de carreteras en el apartado 2.3 Carreteras del capítulo 2, del PAMA, señala lo siguiente:

Capítulo 2: Descripción de las operaciones

2.3 Carreteras

2.3.1 Disposición

Ilo, Cuajone y Toquepala están conectados por caminos que son usados principalmente para trasladar al personal desde y hacia la mina. Toda la carga es embarcada por tren. Una porción significativa de la red vial es vía pública. Los caminos de accesos a las minas se muestran en la Figura 2- 3. (...) Cuajone está localizado a unos 120km de Ilo.



Fuente: figura 2-3PAMA – Mapa de ubicación de operaciones de SPCC

21. De las obligaciones previamente señaladas, se desprende que toda la carga, que va hacia la unidad Ilo, la cual incluye concentrados de cobre será transportada a través de la vía férrea implementada y que las carreteras establecidas son usadas para el traslado del personal. En ese sentido, se advierte que el administrado se encuentra obligado a transportar concentrados de cobre únicamente por vía férrea.
- c) Análisis del hecho imputado
22. Al respecto, corresponde indicar que, mediante Carta S/N del 25 de febrero del 2022⁹, el administrado comunicó al OEFA el bloqueo de la vía férrea por terceros, indicando que constituye un hecho de fuerza mayor y señaló que, está realizando el traslado de materiales peligrosos, insumos y concentrados de cobre de la unidad fiscalizable Cuajone a través de la carretera, mediante vehículos contratados para el transporte de materiales peligrosos.
23. Luego, el 28 de febrero de 2022, se reportó la emergencia ambiental con código EA-22-00228 a través del sistema de Gestión de Emergencias Ambientales, mediante el cual señaló la volcadura de un camión, de propiedad de la empresa Transportes AZG S.A.C., que transportaba concentrados, a la altura del km 34 de la carretera Interoceánica Sur Ilo- Cuajone.
24. Posteriormente, la DSEM en el marco de las funciones conferidas por la Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental (en adelante,



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

SINEFA), realizó una acción de supervisión *in situ* el 01 de marzo de 2022 a la unidad fiscalizable Cuajone de titularidad del administrado.

25. Ahora bien, en el Ítem 2. “Hechos o funciones verificadas” del Acta de Supervisión, se indicó lo siguiente:

Imagen N° 1: Acta de Supervisión

N°1	“HECHO DETECTADO (...) Descripción
	Se observó que a la altura del punto con coordenadas UTM Datum WGS 84 8042886N 257422E, personal de la empresa remediadora SARV PERU, contratada por AGZ Transportes S.A.C., había limitado un perímetro con conos, alrededor del área impactada. Asimismo, se observó que se encontraba realizando la limpieza de la zona donde se produjo la volcadura del volquete que transportaba concentrado de mineral de cobre. El área que abarcó el derrame es de aproximadamente 163 m2.
	También, se observó que el material se acumulaba en contenedores big bags y el personal continuaba con las acciones de limpieza. La zona donde se derramó el concentrado de cobre colinda con una trocha carrozable.
	Durante la acción de supervisión, se realizó la toma de muestra del material ubicado en el área donde se produjo el derrame de concentrado de mineral de cobre; identificado como ESP-SU-02, ubicado en las coordenadas WGS84 Zona 19K, UTM Datum 8042876N 257421E, asimismo se recolectó la muestra de suelo de un área sin presencia de concentrado, el punto se identificó como ESP-SU-01, ubicado en las coordenadas WGS84 Zona 19K, UTM Datum 8042855N 257547E.

26. Lo constatado durante la Supervisión Especial 2022, se sustenta en las fotografías y videos que fueron anexados al Acta de Supervisión, algunas de las cuales se presentan a continuación:

Imagen N° 2: Registros fotográficos recabados durante la Supervisión Especial 2022





PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

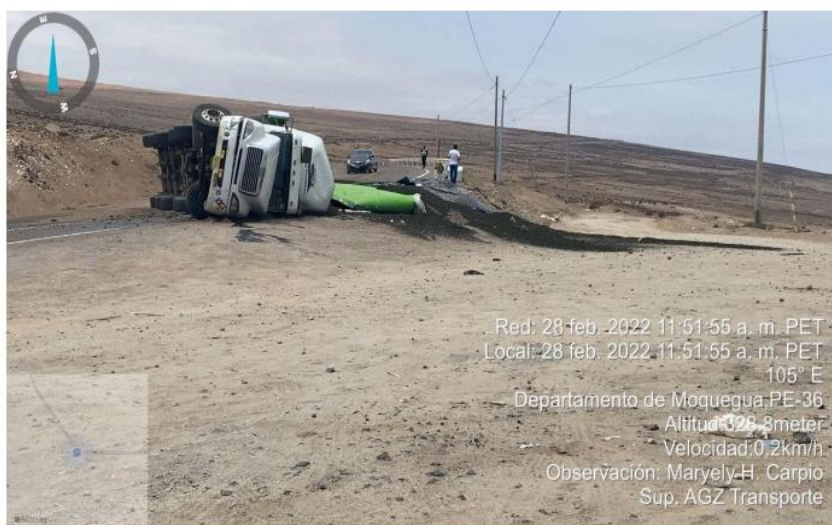
DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



27. Asimismo, el 8 de marzo de 2022¹⁰, la empresa Transportes AZG Transportes S.A.C.¹¹ presentó al OEFA el Reporte Preliminar de Emergencias Ambientales (en adelante, **Reporte preliminar**) referente a la emergencia ambiental del 28 de febrero de 2022, donde se adjuntó la siguiente fotografía:

Imagen N° 3: Fotografía de la emergencia ambiental



Fuente: Reporte Preliminar de Emergencia Ambiental

¹⁰ Registro N° 2022-E01-020187.

¹¹ Empresa encargada por el administrado de realizar el transporte del concentrado de cobre mediante carretera.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

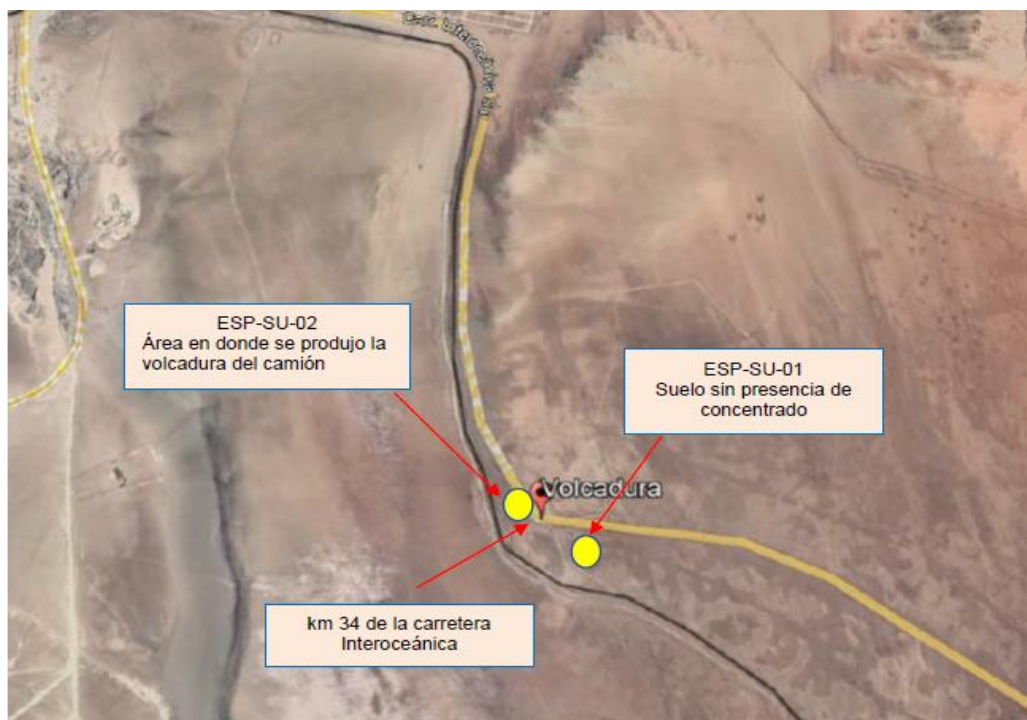
28. Por otro lado, cabe agregar que, como parte de las acciones de supervisión, la DSEM realizó el muestreo de suelo en dos puntos, uno en el área donde se realizó el derrame y el segundo en una zona alejada al área del derrame, en el siguiente cuadro se presenta la ubicación y descripción de los puntos.

Cuadro N° 1: Ubicación de puntos de muestreo de suelo

No.	Código de punto	Descripción	Coordenadas UTM WGS 84 zona 19 K	
			Norte	Este
1	ESP-SU-1	Muestra de suelo proveniente de un área sin contacto con el derrame de concentrado, se ubica aproximadamente a 125m de la muestra ESP-SU-2.	8042855	257547
2	ESP-SU-2	Muestra de suelo proveniente del área en donde se produjo el derrame de concentrado	8042876	257421

29. Para una mejor ubicación de lo observado durante la Supervisión Especial 2022 se señala la ubicación a través del programa Google Earth, tal como se muestra en la siguiente imagen:

Imagen N° 4: Ubicación donde se produjo el derrame de concentrado de Cobre

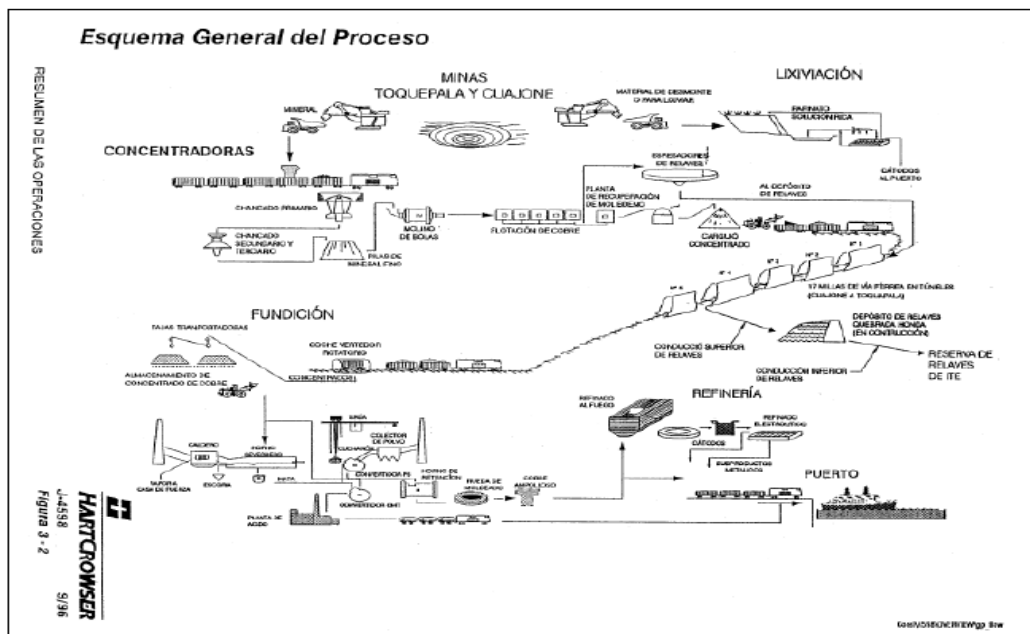


Fuente: Informe de Supervisión

30. Como se ha señalado, de acuerdo al instrumento aprobado por la autoridad competente, el administrado no ha contemplado realizar el transporte de concentrados desde la unidad Cuajone hacia la unidad Ilo por carretera, toda vez que la única vía de traslado de concentrados autorizada es la vía férrea; asimismo, en el punto 3.1 Antecedente de las operaciones del PAMA del administrado se detalla el Esquema General del Proceso, señalando cómo se realiza el traslado de concentrados, según se detalla a continuación:

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Imagen N° 5: Esquema General del Proceso donde se muestra cómo se realiza el traslado de los concentrados



Fuente: PAMA

31. Del gráfico anterior, se observa que el traslado de los concentrados hacia la unidad minera Fundición-Ilo, se condice con las obligaciones previamente señaladas, indicando que estos son trasladados por la vía férrea implementada.
32. Ahora bien, durante la Supervisión Especial 2022, se identificó que en el punto con coordenadas WGS 84 187697E 8287101N se produjo la volcadura del camión encapsulado que transportaba concentrado de cobre desde la unidad Cuajone, de acuerdo a las vistas fotográficas del reporte preliminar de emergencia ambiental se observó que el concentrado entró en contacto con el suelo. Asimismo, de acuerdo a lo observado durante la supervisión aún se realizaban actividades de limpieza y la empresa encargada aún no terminaba de realizar la limpieza del área en donde ocurrió el evento.
33. Como parte de las acciones de supervisión, el equipo supervisor realizó el muestreo de suelo en los puntos ESP-SU-1 (punto alejado del área del derrame) y ESP-SU-2 (dentro de la zona del derrame de concentrado), con la finalidad de determinar sus concentraciones metálicas del suelo no afectado y del material en suelo donde se produjo el derrame de concentrado.
34. Los valores de los metales totales son comparados con los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Suelo 2017¹² (en adelante, **ECA suelo 2017**) y referencialmente con la norma internacional Canadian Environmental Quality Guidelines (Suelo de uso industrial - en adelante **Norma Canadiense**). Asimismo, los resultados del laboratorio de las muestras, se encuentran contenidos en el Informe de Ensayo SAA-22/00175, emitido por el laboratorio AGQ Perú S.A.C. (en adelante, **AGQ Perú**), los cuales se muestran en la siguiente tabla:

¹²

Estándares de Calidad Ambiental para Suelo, aprobado a través del Decreto Supremo N° 011-2017-MINAM.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Tabla N° 1. Metales Totales en la zona de la cancha de mineral Poracota

Puntos de muestreo	Parámetros Unidad	Arsénico total mg/kg	Bario total mg/kg	Cadmio total mg/kg	Mercurio total mg/kg	Plomo total mg/kg	Cobre total mg/kg
ESP-SU-1		7,4	32,71	0,00080	0,010	5,3	39
ESP-SU-2		15,6	47,10	0,30864	0,010	13,6	1 285
ECA-2017		140	2 000	22	24	800	NE
Norma canadiense		12	2 000	22	50	600	600

NE: No establecido en la norma.

Fuente: Informe de Supervisión

35. De los resultados, se observa que los valores cumplen con los ECA suelo 2017; los resultados para arsénico y cobre superan los valores establecidos en la norma canadiense, en 30% y en 114% para cada metal, respectivamente. De lo cual se desprende que este incremento habría sido ocasionado por el derrame de concentrado de cobre, toda vez que los valores en el punto ESP-SU-1 (punto fuera del área en donde se produjo el derrame), no superan los ECA Suelo 2017, ni la Norma Canadiense.
36. Posteriormente, el 03 de marzo de 2022, mediante Carta N° 285-2022-OEFA/DSEM¹³ el OEFA realizó un requerimiento documentario respecto a los riesgos ambientales referidos al almacenamiento de cobre como consecuencia del bloqueo de vías, así como la capacidad de almacenamiento de concentrado de cobre en la unidad fiscalizable Cuajone.
37. En respuesta a ello, el 9 de marzo del 2022¹⁴, mediante Carta S/N, el administrado presentó la información requerida a través del acta de supervisión y de la Carta N° 285-2022-OEFA/DSEM (en adelante **Documento N° 1**).
38. De la revisión del documento N° 1, se observa la ruta por donde se realiza el transporte de concentrado, el cual se dirige desde la unidad fiscalizable Cuajone a la unidad fiscalizable Fundición – Ilo, tal como se muestra en la siguiente figura:

Imagen N° 6: ruta del transporte de concentrado



Fuente: Informe de Supervisión

¹³ Registro N° 2022-I01-007596.

¹⁴ Registro N° 2022-I01-020352.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

39. Asimismo, el administrado señala que la empresa que realiza el transporte de concentrado de cobre cuenta con las autorizaciones y los permisos para realizar el traslado de materiales peligrosos; sin embargo, cabe señalar que el administrado no cuenta con la aprobación de la autoridad competente para realizar el transporte de concentrado de cobre por carretera de su unidad fiscalizable Cuajone hacia Ilo.
40. Respecto al transporte de acuerdo a lo manifestado por el administrado, este era realizado por la empresa: AGZ Transportes S.A.C., indicando que cuenta con un plan de contingencia el cual fue presentado a través del Documento N° 1. Sin embargo, la actividad de traslado de concentrados por carretera no se encuentra descrita dentro de los instrumentos aprobados para la unidad minera Cuajone.
41. Por otro lado, si bien el administrado, mediante Carta S/N del 25 de febrero del 2022¹⁵, indico que constituye un hecho de fuerza mayor y señaló que, está realizando el traslado de materiales peligrosos, insumos y concentrados de cobre de la unidad fiscalizable Cuajone; ante ello se identificó que el administrado, cuenta con la aprobación para un almacenamiento adicional de 4720 toneladas, y un volumen de 2360 m³ adicionales al área establecida para el almacenamiento de concentrados de Cu¹⁶ en la unidad minera Cuajone, la cual cuenta con la evaluación del riesgo ambiental y los respectivos controles ambientales por parte de la autoridad competente. En ese sentido, el contar con medidas de manejo para el almacenamiento de concentrado en caso de contingencias en la unidad minera Cuajone, conlleva a poder cumplir con sus obligaciones, por lo que se desvirtúa el argumento de que el bloqueo de las vías férreas va a representar un evento de fuerza mayor y se pueda aplicar el transporte de concentrados vía carretera.
42. En este punto, resulta importante señalar que, si bien es cierto la unidad fiscalizable de Ilo, en el capítulo Plan de Manejo del Tercer Informe Técnico Sustentatorio de la Unidad Minera Ilo, aprobado mediante Resolución Directoral N° 105-2020-SENACE-PE/DEAR del 9 de setiembre del 2020 (en adelante, **Tercer ITS 2020**), respecto al uso de vías en caso de fuerza mayor señala que:
- “Se utilizará los accesos y vías declarados en los IGA de la U.M. Ilo, no obstante, en situaciones de caso fortuito o fuerza mayor se empleará rutas alternativas (carreteras, vías secundarias, entre otros) con la finalidad de mantener la continuidad de las operaciones; en estos casos se ejecutarán medidas de manejo que resulten aplicables en el caso específico”*
43. Resulta importante precisar, que el plan de manejo ambiental del Tercer ITS 2020, señala que los componentes de la unidad minera de Ilo que no son motivo de análisis en el referido ITS no serán modificados y se mantendrán conformes a lo aprobado en sus respectivos instrumentos.
44. Adicionalmente a ello, en los ítems 7.1 Área efectiva y 7.2 Área de influencia ambiental directa e indirecta del capítulo 7, describen el área que abarca el Tercer ITS 2020, tal como se describe a continuación:

“7.1 Área efectiva del proyecto

Cabe indicar que 6 de las 7 modificaciones propuestas en el presente ITS se encuentran comprendidas dentro del perímetro del área efectiva de la U.M. Ilo aprobadas con Resolución Directoral 154-2016-MEM-DGAAM. Para el caso de la información restante (ampliación del área de cantera y escombreras) esta se ubica fuera del área efectiva referencial, pero forma parte de la U.M Ilo y esta descrita tanto en el PAMA como en los EIA de SPCC.

¹⁵ Registro N° 2022-E01-017071.

¹⁶ “En el presente ITS se prevé ampliar la nave de almacenamiento de concentrado en aproximadamente 676 m², lo que permitirá una capacidad de almacenamiento adicional de 4 720 toneladas, y un volumen adicional de 2 360 m³ de concentrado de cobre. El área ampliada se ubicará en la zona contigua al área de almacenamiento existente”, ver numeral 9.7.7 del capítulo 9 del 4to ITS Cuajone.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

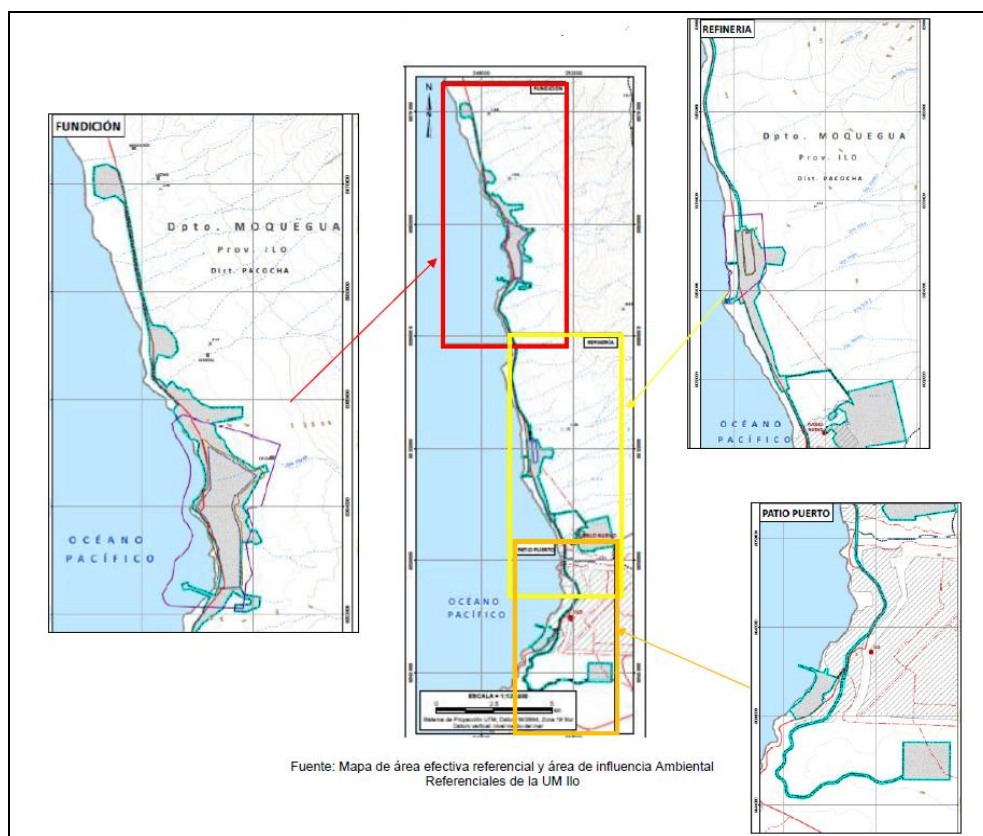
(...)

Es por ello, que SPCC ha definido una nueva área efectiva referencial que considera a las 7 modificaciones propuestas en el presente ITS y a los componentes aprobados en el PAMA y en los IGA anteriores.

7.2 Área de influencia ambiental directa e indirecta

En el EIA 2007 se define como área de influencia directa al área que ocupa el Terminal Marítimo y al área de servidumbre para la instalación de conducción desde la salida de la Fundición hasta el ingreso al espigón marino. El área de influencia indirecta señala que comprende en un radio aproximadamente de 1,5km, a partir del área de influencia directa, ocupando un área aproximada de 115,28ha. Cabe mencionar que esta área es más pequeña que el área de influencia ambiental directa referencial declarada en el ITS del 2016.

Las áreas de influencia ambiental directa e indirecta de la U.M. Ilo a considerarse para fines del presente ITS corresponden a aquellas definidas en el primer ITS denominado Mejora Tecnológica Ambiental de la U.M. Ilo y obras conexas, aprobado el 19 de mayo de 2016 mediante la R.D. N° 154-2016-MEM-DGAAM, que a su vez corresponden a lo aprobado en el ITS 2019”.



Fuente: Informe de Supervisión

45. En ese sentido, lo antes mencionado en el Tercer ITS 2020 establece como parte de su área efectiva y ambiental a las zonas de Fundición, Refinería y Patio Puerto, y las vías que conectan estas áreas, por ende los cambios propuestos y las medidas de manejo recaen o se aplican sobre estas zonas y la conexión que existe entre ellas, por lo que se desprende que lo establecido en el Tercer ITS 2020, se aplicará dentro del área efectiva y ambiental detallada previamente y graficada en el “*Mapa de área efectiva referencial y área de influencia Ambiental Referenciales de la UM Ilo*”, más no en otras que no hayan sido aprobadas.
46. Por lo tanto, se concluye que el Tercer ITS 2020 no abarca como parte de sus objetivos el transporte de concentrados desde la unidad fiscalizable Cuajone, ni las vías que conectan las unidades de Ilo y Cuajone. Adicionalmente, se desprende que las obligaciones que establece el Tercer ITS 2020 se aplican en el área efectiva y ambiental determinada en el plano antes señalado. En ese sentido, queda claro que



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

el Tercer ITS 2020 no autoriza al administrado a realizar el transporte de concentrados por carretera desde la unidad Cuajone hacia la unidad Ilo.

47. En consecuencia, y sobre la base de la documentación recabada por la DSEM, para esta Autoridad Instructora, el administrado habría incurrido en infracción administrativa, debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone, incumpliendo lo dispuesto en su instrumento de gestión ambiental.
48. El presente hecho imputado se sustenta en el análisis técnico – legal contenido en el acápite 3.1 “Hecho analizado N° 1” en los numerales 13 al 56 del Informe de Supervisión.
- d) Análisis de los descargos
49. En los escritos de descargos 1 y complementario, así como en la audiencia de informe oral, el administrado alegó lo siguiente:

Respecto al principio de non bis in idem

- (i) En el presente PAS se ha configurado el principio de *non bis in idem* contemplado en el numeral 11 del artículo 248° del **TUO de la LPAG**.
- (ii) Agrega, que el 17 de julio de 2024, se le notificó la Resolución Directoral N° 01448-2024-OEFA/DFAI, mediante la cual la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos resolvió declarar la existencia de responsabilidad administrativa, por la comisión de la infracción señalada en el numeral 1 de la Tabla N° 1 de la Resolución Subdirectoral N° 02429-2023-OEFA/DFAISFEM (**Anexo 1-A**).
- (iii) Para sustentar la configuración del principio de *non bis in idem* presenta tres cuadros comparativos entre los Informes de Supervisión N°00284-2022-OEFA/DSEM-CMIN y N°0183-2022-OEFA/DSEM-CMIN; la Resolución Directoral N° 01448-2024-OEFA/DFAI y Resolución Subdirectoral N° 00297-2025-OEFA/DFAI-SFEM; y Resolución Directoral N°01448-2024-OEFA/DFAI (Ilo) con: 1) el Informe Final de Supervisión N°0183-2022- OEFA/DSEM-CMIN, 2) Resolución Subdirectoral N°00297-2025-OEFA/DFAI-SFEM (ambos de Cuajone), en los cuales se puede apreciar la triple identidad que presupone el citado principio: identidad de hecho, sujeto y de fundamento.
- (iv) Por último, para reforzar sus argumentos presenta doctrina, así como jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del Tribunal de Fiscalización Ambiental.

Respecto a la situación de fuerza mayor-caso fortuito

- (v) El 18 de febrero de 2022, un grupo de pobladores de la comunidad campesina “Tumilaca, Pocata, Coscore y Tala”, en el distrito de Torata, provincia de Mariscal Nieto (Moquegua), iniciaron una acción de fuerza sin sustento en su contra, bloqueando su vía férrea a la altura del túnel R2. El grupo de manifestantes aduce una supuesta usurpación de sus terrenos.
- (vi) Agrega, que mientras su locomotora se encontraba en su trayecto normal, a la altura de la quebrada Cocotea, vio interrumpido su viaje debido a que su vía férrea se encontraba bloqueada por diversos elementos (rieles y piedras) que hacían imposible la continuidad de su desplazamiento.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

- (vii) El 19 de febrero de 2022, interpusieron una denuncia ante la Policía Nacional del Perú (Comisaría de Torata), en contra de quienes resulten responsables por la presunta comisión de delitos de coacción, daños y usurpación. Para sustentar lo señalado presenta el **Anexo 1-B**.
- (viii) En atención a ello, la Policía Nacional del Perú, se constituyó en el lugar para comprobar los hechos, dejando constancia de la existencia de una carpa plástica, tres (3) vehículos estacionados, veinte (20) vehículos estacionados a los bordes de la trocha carrozable con dirección a Cocotea, montículos de piedras; y en los rieles de la vía férrea se observó cuatro vigas de fierro cruzadas de cuatro (4) metros de largo en los lados extremos de la zona bloqueada. Asimismo, se observó aproximadamente a ciento cincuenta (150) personas, quienes mencionaron ser de la comunidad “Tumilaca, *Pocata*, *Coscore* y *Tala*”, según se detalla en el Acta de Constatación Policial **Anexo 1-C**.
- (ix) Mediante escrito con registro N° 2022-E01-017071 del 25 de febrero de 2022, informó al OEFA que al amparo del artículo 16° del RPGAAM, frente al caso de fuerza mayor y a efecto de garantizar el adecuado suministro de materiales e insumos para garantizar la continuidad de las operaciones y así evitar contingencias, considerando que se encontraban en periodo de precipitaciones pluviales extraordinarias, imprevisibles e irresistibles, se vieron en la necesidad de adoptar temporalmente las medidas preventivas razonables para asegurar el suministro en forma segura y ambientalmente adecuada.
- (x) En dicha oportunidad se precisó que, se trataba de una medida temporal, que se mantendría mientras dure la situación de fuerza mayor. Terminada la misma, sus operaciones volverían a retomar el acostumbrado uso de la vía férrea, pero no siendo la única posibilidad de transporte de suministro de materiales e insumos, toda vez que, su PAMA contempla la posibilidad del uso de vías alternas para este fin.
- (xi) El 28 de febrero de 2022, los manifestantes radicalizaron sus medidas de fuerza, tomando de manera violenta el reservorio de Viña Blanca, que abastece de agua al campamento de Cuajone. Producto de estos actos, el piquete cerró las válvulas que dotan de agua a la unidad minera de Cuajone, lo que significó tener paralizada la operación de la unidad minera Cuajone desde el 28 de febrero de 2022.
- (xii) El 28 de febrero de 2022, se reportó la emergencia ambiental con código EA-22-00228 a través del Sistema de Gestión de Emergencias Ambientales, mediante la cual se señaló la volcadura de un camión, de propiedad de la empresa Transportes AZG. S.A.C., que transportaba concentrado, a la altura del km 34 de la carretera interoceánica.
- (xiii) A la fecha forman parte de espacios de diálogo; sin embargo, la intransigencia de algunos dirigentes no permiten llegar a un acuerdo pacífico, puesto que ellos condicionan la suspensión de las medidas de violencia, a un supuesto pago de 5 mil millones de dólares de parte de la empresa, entre otros pedidos. Argumentan sus reclamos en un presunto uso de terrenos comunales, sin embargo, desde 1951, la compañía tiene derechos superficiales vigentes que son parte de sus concesiones mineras, así como derechos de servidumbre respecto de su infraestructura (línea de agua, reservorio Viña Blanca, ferrocarril, líneas de transmisión eléctrica, carreteras, etc.).
- (xiv) Agrega, que por diferentes medios, solicitó a las autoridades garantizar que se reestablezca prontamente el orden público y, de esta manera, se proteja la vida



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

y la salud de sus trabajadores y familiares residentes en Cuajone. (ver **Anexo 1-D**).

- (xv) El 1 de abril de 2022, el Diario Oficial El Peruano publicó la Resolución Ministerial N° 128-2022-MINEM/DM, mediante la cual el Ministerio de Energía y Minas conformó el *“Grupo de Trabajo denominado: Mesa de Diálogo para analizar la problemática de la comunidad campesina de Tumilaca Pocata Coscore y Tala-*
- (xvi) Sin perjuicio de ello, agrega que los hechos violentos e ilegales, respecto de los cuales tuvieron que tomar acción inmediata para evitar contingencias operativas y ambientales, constituye una situación de fuerza mayor o caso fortuito contemplada en el artículo 257° del TUO de la LPAG.
- (xvii) Por último, señala que el Tribunal de Fiscalización Ambiental en las Resoluciones N° 057-2015-OEFA-TFA-SEM y 288-2020-OEFA/TFA-SE se ha pronunciado sobre la situación de fuerza mayor, caso contrario, se vulneraría el principio de uniformidad contemplado en el numeral 1.14 del artículo IV del TUO de la LPAG, conforme se menciona en la Resolución Directoral N° 00336-2020-OEFA/DFAI.

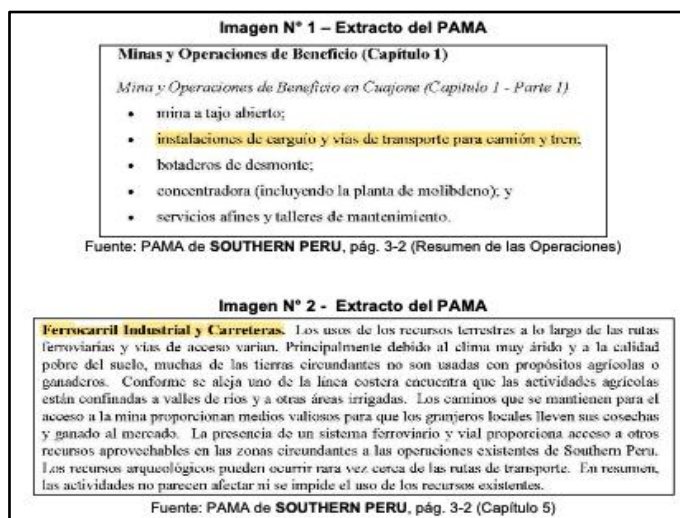
Respecto a la adopción de medidas de prevención y control ante la situación de fuerza mayor-caso fortuito

- (xviii) Reitera que el PAMA contempla vía alternas para el transporte de concentrado, por lo que al continuar produciendo concentrado, y considerando que la planta concentradora no puede parar intempestivamente, se continuó con la producción, acumulándose concentrado en la zona de carga diaria de concentrado con el riesgo de sobrepasar la capacidad de almacenamiento.
- (xix) En consecuencia, surgió la necesidad de retirar la carga contenida en la zona de almacenamiento de concentrado, dado que, de continuar sin trasladar el concentrado, podría presentarse el riesgo de mantener concentrado fuera de las instalaciones del almacén techado, situación que se podía agravar por estar expuesto a las condiciones climáticas (lluvia, neblina), propias de la temporada, en concordancia con lo señalado en el PAMA. La medida incluso fue comunicada al OEFA el 25 de febrero de 2022, mediante escrito con registro N° 2022-E01-017071.

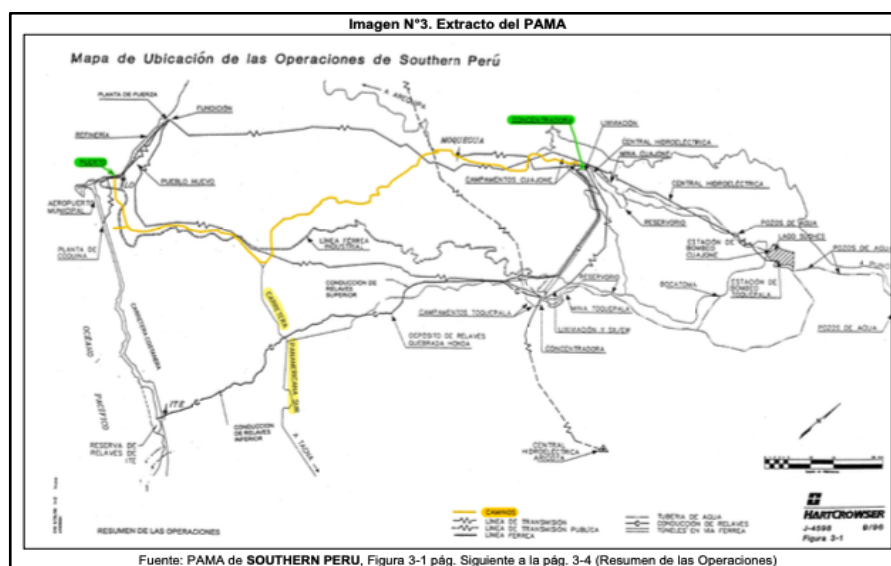
Respecto al PAMA y otros instrumentos de gestión ambiental que contemplan el uso de la carretera como vía alterna

- (xx) El PAMA, en su Capítulo 1 – Parte 1 establece que para las operaciones tanto de mina como de beneficio se consideran instalaciones de carguío y vías de transporte para camión y tren, lo cual se condice con lo establecido en el numeral 3.1.1 del capítulo 5:

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



- (xxi) En la sección 2.3.2 se menciona y se referencia los caminos usados para las operaciones de las unidades mineras, los cuales vienen acompañados de la figura 2-3, la cual evidencia que tanto el ferrocarril como la carretera fueron y están consideradas como medios de transporte válidos dentro de los instrumentos de gestión ambiental:



- (xxii) De igual forma, en el Resumen de las Operaciones del PAMA, en el ítem 4.2.1., se contempla el transporte de concentrados de cobre mediante camiones, los cuales acceden a estaciones convenientes para su posterior carga al tren.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Resumen de los Procesos		
Los concentrados de cobre son transportados desde las Concentradoras de Southern Peru en vagones abiertos de 62 t de capacidad. Los concentrados procedentes de otras minas son también transportados en tren, habiendo sido cargados en estaciones convenientes para el acceso de camiones o en las instalaciones del Puerto de Southern Peru en Ilo. El régimen regular es de un tren por día arribando a la Fundición y un tren por día yendo a las Concentradoras. Los		
<i>Resumen de las Operaciones</i>	4-6	v. 1.1 span
	<i>PAMA Southern Peru</i>	
vagones son descargados mediante un dispositivo de volteo. Los concentrados son transportados mediante fajas desde la zona de descarga hasta el área de mezclado.		

Fuente: PAMA ítem 4.2.1. Fundición, página 4-6

- (xxiii) Entonces, se tiene que el PAMA si contempla el transporte de concentrados de cobre mediante camiones, lo cual implica que sí se han evaluado los riesgos y los impactos que pudieran generarse. Asimismo, el PAMA sí establece compromisos y medidas de contingencia en sus actividades, de acuerdo a lo señalado en el ítem 4.6. Plan de Contingencia, ubicado en la página 4-3 del Capítulo 5 Infraestructura e instalaciones conexas:

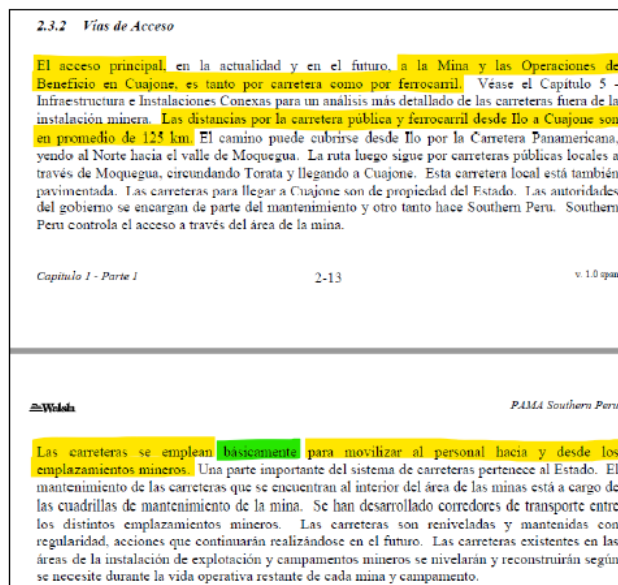
4.6 PLAN DE CONTINGENCIA
Anteriormente, en la Sección 5.5 del <i>Resumen de las Operaciones</i> , se ha identificado y analizado una variedad de medidas de emergencia y contingencia. Southern Peru dispone de los recursos para controlar los principales tipos de incidentes que podrían ocurrir en diversas instalaciones auxiliares. Las medidas para controlar incendios y derrames de productos químicos y reactivos, tales como ácido sulfúrico y cianuro, cubren la mayor parte de las situaciones de emergencia que podrían preverse razonablemente. Están en marcha programas de contingencia adicionales y las medidas de emergencia se implementarán según se requiera para controlar incidentes no previstos.

Fuente: PAMA, el ítem 4.6. Plan de Contingencia, ubicado en la página 4-3 del Capítulo 5 Infraestructura e instalaciones conexas

- (xxiv) De igual forma, el ítem 2.3.2 “Vías de Acceso” del Capítulo 1 Parte 1 “Mina y Operaciones de beneficio en Cuajone” del PAMA, señala que el acceso principal a la unidad minera Cuajone es tanto por carretera como por ferrocarril, y que el acceso por carretera pública y ferrocarril desde Ilo a Cuajone es en promedio 125 km, y enfatiza que las carreteras se emplean básicamente para movilizar al personal hacia y desde los emplazamientos mineros, lo cual no implica que el uso de las carreteras sea exclusivo para el transporte de personal, es decir, no limita la posibilidad del uso de estas carreteras para otros fines de transporte, como lo es el transporte de carga.

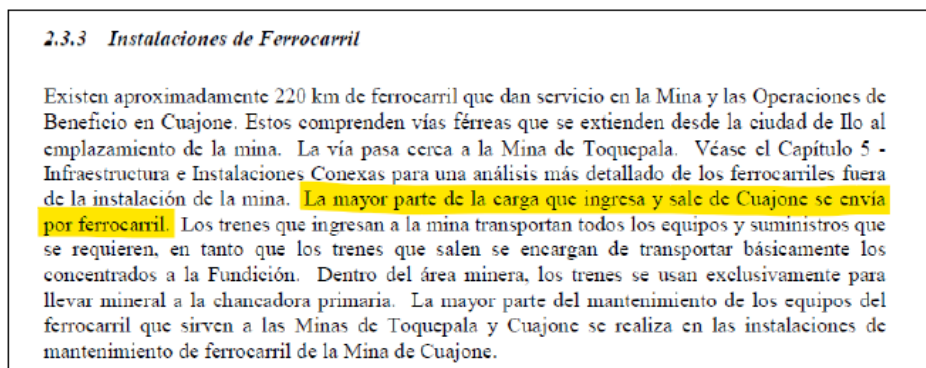


“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Fuente: PAMA, ítem 2.3.2. “Vías de Acceso” del Capítulo 1 Parte 1 “Mina y Operaciones de beneficio en Cuajone”

- (xxv) Esta premisa se confirma en el ítem 2.3.3. “Instalaciones de Ferrocarril” del Capítulo 1 Parte 1 “Mina y Operaciones de beneficio en Cuajone” del PAMA, donde se indica que la mayor parte de la carga que ingresa y sale de Cuajone se envía por ferrocarril, lo cual implica que una menor parte de la carga que tiene como destino y origen a la unidad minera Cuajone, como el concentrado de cobre, podría ser transportada por otros medios, como por ejemplo, el transporte por carretera.



Fuente: PAMA, ítem 2.3.3. “Instalaciones de Ferrocarril” del Capítulo 1 Parte 1 “Mina y Operaciones de beneficio en Cuajone”

- (xxvi) Por tanto, reitera que el transporte de concentrado se realiza básicamente por vía férrea, no obstante, el transporte por carretera mediante camiones es considerado como una modalidad complementaria de transporte de forma excepcional como se desprende del PAMA, y que en la práctica se realiza en situaciones de fuerza mayor, como ha sido el bloqueo de la vía férrea por personas ajenas a la empresa.

- (xxvii) De otro lado, indica que en el numeral 8 de la Resolución Subdirectorial, en la redacción de la cita del PAMA, se omite la palabra “principalmente”, siendo el texto citado el contemplado en el punto 2.3 Carreteras, 2.3.1. Disposición del PAMA.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

8. De las obligaciones previamente señaladas, se desprende que “toda la carga, que va hacia la unidad Ilo, la cual incluye “concentrados de cobre” será transportada a través de la vía férrea implementada y que las carreteras establecidas son usadas para el traslado del personal. En ese sentido, se advierte que el administrado se encuentra obligado a transportar concentrados de cobre únicamente por vía férrea.

Fuente: Resolución que inicia PAS

Ilo, Cuajone y Toquepala están conectados por caminos que son usados **principalmente** para trasladar al personal desde y hacia las minas. Toda la carga es embarcada por tren. Una porción significativa de la red vial es vía pública. Los caminos de acceso a las minas se muestran en la Figura 2-3. Los caminos dentro de las minas en Cuajone y Toquepala son mantenidos por cuadrillas de mantenimiento de la mina. En el Capítulo 1 - Operaciones Mineras, se trata sobre estos caminos.

Fuente: PAMA Capítulo 5 2.3.1

- (xxviii) El numeral 17 de la Resolución Subdirectoral, indica que no ha contemplado el transporte de concentrados desde la unidad minera Cuajone hacia la unidad de Ilo por carretera, toda vez que la única vía de traslado de concentrados autorizada es la vía férrea, sin embargo, aclara que no existe un PAMA Cuajone (citado en los numerales 5, 6, 7 y 17), lo correcto es hacer referencia al PAMA SOUTHERN PERÚ. Agrega, que no se ha considerado lo señalado en los puntos 2.3.2 y 3.1.6 del PAMA.

2.3.2 Vías de Acceso

El acceso principal, en la actualidad y en el futuro, a la Mina y las Operaciones de Beneficio en Cuajone, es tanto por carretera como por ferrocarril. Véase el Capítulo 5 - Infraestructura e Instalaciones Conexas para un análisis más detallado de las carreteras fuera de la instalación minera. Las distancias por la carretera pública y ferrocarril desde Ilo a Cuajone son en promedio de 125 km. El camino puede cubrirse desde Ilo por la Carretera Panamericana, yendo al Norte hacia el valle de Moquegua. La ruta luego sigue por carreteras públicas locales a través de Moquegua, circundando Torata y llegando a Cuajone. Esta carretera local está también pavimentada. Las carreteras para llegar a Cuajone son de propiedad del Estado. Las autoridades del gobierno se encargan de parte del mantenimiento y otro tanto hace Southern Peru. Southern Peru controla el acceso a través del área de la mina.

2.3.2 Caminos y Vía Férrea de Acceso

(...)

resto de la ruta es mantenida en forma exclusiva por Southern Peru. Los caminos públicos se utilizan **básicamente** para traslado de personal a las minas y desde éstas.

3.1.6 Uso de Recursos

Ferrocarril Industrial y Carreteras.

y ganado al mercado. La presencia de un **sistema ferroviario y vial** proporciona acceso a otros recursos aprovechables en las zonas circundantes a las operaciones existentes de Southern Peru. Los recursos arqueológicos pueden ocurrir rara vez cerca de las rutas de transporte. En resumen, las actividades no parecen afectar **ni se impide el uso de los recursos existentes.**

Fuente: PAMA Capítulo 1 2.3.2

- (xxix) El PAMA en el capítulo 5 2.3.1 considera las expresiones: principal y básicamente, (no indica exclusivamente) que no excluye que, ante una situación no esperada, como la suscitada con la toma de la vía férrea (evento de fuerza mayor), se pueda utilizar las carreteras para el traslado de diversos materiales como ha sido el caso del concentrado. Se reconoce que el transporte por vía férrea es el medio rutinario y principal de traslado del concentrado, que además permite el movimiento de una mayor carga que por carretera.

- (xxx) Respecto a lo mencionado en el numeral 29 de la Resolución Subdirectoral, la mención al Tercer ITS de la unidad minera Ilo debiera ser “3er ITS 2020” y no



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

“3er ITS 2019” como indica la SFEM, dado que el Informe Técnico Sustentatorio fue aprobado por el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (en adelante, **SENACE**) mediante la Resolución Directoral N° 105-2020-SENACE-PE/DEAR en el año 2020 y no en el año 2019.

- (xxx) Respecto a lo mencionado en el numeral 30 de la Resolución Subdirectorial: *“Resulta importante precisar, que el plan de manejo ambiental del 3er ITS 2019, señala que los componentes de la unidad minera de Ilo que no son motivo de análisis en el referido ITS no serán modificados y se mantendrán conformes a lo aprobado en sus respectivos instrumentos.”*, aclara que el plan de manejo ambiental presentado en el Capítulo 11 del Tercer ITS 2020 no señala lo referido por la SFEM; siendo que lo citado por la SFEM es una referencia incorrecta del cuarto párrafo de la sección 4.1 del Capítulo 4 del Tercer ITS 2020:

Cabe precisar que, en el Acta de Reunión de Coordinación para Presentación del Informe Técnico Sustentatorio (ITS) – Subsector Minería de fecha 16 de diciembre de 2019, SPCC presentó al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (Senace) 09 modificaciones propuestas al Tercer ITS de la UM Ilo, las cuales se describen en el capítulo 9 a excepción de 02 modificaciones correspondientes al cambio de uso de conchuelas a zona de transferencia temporal de concentrado y ácido diluido; y modificación de celdas electrolíticas, puesto que serán posteriormente presentados a la autoridad competente. Asimismo, los componentes de la UM Ilo que no son motivo de análisis en el presente ITS, no serán modificados y se mantendrán conforme a lo aprobado en sus respectivos Instrumentos de Gestión Ambiental (IGA). En el Anexo 4.1 se presenta el acta de reunión de coordinación para la presentación del ITS.

Adicional a esto se hace la precisión que en el EIA “Canteras de material de construcción- Cantera Roca” aprobado mediante Informe N° 995-98-EM-DGM-DFM/DF, se aprueba la explotación de la cantera de mineral no metálico, no obstante, se dejó de utilizar, cuando se realizó el trazo y construcción de la carretera Panamericana Sur sobre el área aprobada para la cantera Roca, dicho esto, las actividades propias de la U.M. Ilo requieren de roca para dar mantenimiento al Enrocado Marginal, al espigón del muelle de carguío de ácido en la zona de Fundición y al espigón del muelle industrial de la Zona Patio Puerto. Debido a que no es técnicamente viable realizar trabajos en el área aprobada de la cantera Roca, se requiere reubicar el área de cantera hacia el sector noreste (Roca 2) del área aprobada y poder obtener rocas para el propósito señalado anteriormente.

PY-1939 Tercer Informe Técnico Sustentatorio de la Unidad Minera Ilo 4-1

Fuente: Tercer ITS 2020, Capítulo 4, página 4-1

- (xxxii) En este sentido, en el Capítulo 4 Objetivos del Tercer ITS 2020 se señala que los componentes de la unidad minera Ilo que no son motivo de análisis en el presente ITS no serán modificados y se mantendrán conforme a lo aprobado en sus respectivos instrumentos de gestión ambiental. Precisamente, uno de los componentes que es motivo de modificación (y por lo tanto de análisis) en el Tercer ITS 2020 es el área de preparación de minerales de la Fundición de Ilo, cuya modificación propuesta es la “Mejora ambiental en el área de preparación de minerales”, cuyos objetivos incluyen la ampliación de la plataforma de almacenamiento de concentrados en su extremo norte y el techado del sector de almacenamiento de concentrado, tal como se aprecia en el Cuadro 4-1 ubicado en la página 4-3 del Tercer ITS 2020:



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Componentes propuestos		Cambio propuesto	Objetivo del cambio	IGA donde fue aprobado el componente
Fundición	Área de preparación de minerales	Mejora ambiental en el área de preparación de minerales	- La mejora permitirá minimizar la dispersión de material particulado. - Ampliación de la plataforma de almacenamiento de concentrados en su extremo norte. - Ampliación de la plataforma, al costado este de la plataforma de almacenamiento de fundentes. - Instalación de un muro perimetrico en el extremo Norte. - Techado del sector de almacenamiento de concentrado estructura metálica liviana a manera de domo longitudinal con arcos espaciados (techado con panel corrugado de acero galvanizado).	Programa de Adequación y Manejo Ambiental (PAMA) de la U.P. Toquepala, U.P. Cuajone, U.P. Ilo y la Fundición de Ilo R.D. N° 642-97-EMIDGM
	Tanque 4 de Petróleo Industrial 500	Habilitación de estación de travesía de PI 500	- Habilitar el sistema de recepción de PI 500 vía terrestre a través de camiones cisterna permitiendo la inspección y/o mantenimiento del tanque 4, así como ser empleado por cualquier otra contingencia en la recepción de combustible por vía marítima. - Se instalará una línea de succión desde la isla de descarga de camiones cisterna hacia el cuartito de bombas existente. - La isla de descarga contará con una losa de concreto con sardinel de contención con descarga a poza sumidero de concreto para cualquier derrame eventual que pueda generarse. Se contará con un sistema contra incendios, empleando agua espuma, sensores de flama y monitoreo remoto.	

Fuente: Tercer ITS 2020, Capítulo 4, página 4-3

(xxxiii) El Capítulo 11 Plan de Manejo Ambiental, Plan de Mitigación y Plan de Monitoreo del Tercer ITS 2020, señala que para los componentes contemplados como parte del ITS (donde se encuentra la mejora en el área de preparación de minerales, dentro de los cuales se encuentran los concentrados de cobre que se reciben y almacenan en esta área), se encuentra la medida de utilizar rutas alternativas (carreteras, vías secundarias, entre otros) con la finalidad de mantener la continuidad de las operaciones:

Etapa de operación	
Las siguientes medidas forman parte de las medidas establecidas en IGA aprobados, las mismas que aplicarán para los componentes contemplados como parte del presente ITS.	
- Riego de vías con agua para el control del polvo, en la medida de lo posible y en los accesos que lo requieran, utilizando camiones tipo cisterna, los cuales contarán con un aspersor tubular en la parte posterior e inferior de la cisterna, con la finalidad de lograr un efecto de riego controlado y evitar formación de lodos. - Se instalarán señales de tránsito que indiquen los límites de velocidad (por lo menos una señal al ingreso a la zona de trabajo), con la indicación de velocidad máxima de 30 km/h. - Todo vehículo dentro del área de las operaciones deberá restringir su velocidad en los caminos de acceso, de acuerdo a la información que se indica en las señales de tránsito de las vías y en cumplimiento de lo establecido por el Reglamento Interno de Transportes de SPCC. - Deberá restringirse el movimiento innecesario de maquinaria pesada y vehículos por los sectores de trabajo, así como el uso de rutas y caminos previstos para evitar la generación de polvo. - Emplear la cantidad necesaria de equipos pesados en los sectores de trabajo, con el fin de no incrementar la generación de polvo y partículas por efecto del acomodo y carga de materiales, generación que será focalizada y minimizada. - Se utilizarán los accesos y vías declarados en los IGA de la U.M. Ilo, no obstante, en situaciones de caso fortuito o fuerza mayor se emplearán rutas alternativas (carreteras, vías secundarias, entre otros) con la finalidad de mantener la continuidad de las operaciones; en estos casos se ejecutarán las medidas de manejo que resulten aplicables en el caso específico.	
PY-1939 Tercer Informe Técnico Sustentatorio de la Unidad Minera Ilo	
11-2	

Fuente: Tercer ITS 2020, Capítulo 11, página 11-2.

(xxxiv) Lo definido en esta medida, tiene la finalidad de mantener la continuidad de las operaciones de la unidad minera Ilo, y en particular, la continuidad de las operaciones de la Fundición de Ilo, dado que el principal insumo del proceso productivo de la Fundición es el concentrado de cobre que se recibe desde las unidades mineras Cuajone y Toquepala en el área de preparación de minerales (de Fundición), componente que es materia de análisis y modificación en el Tercer ITS 2020.



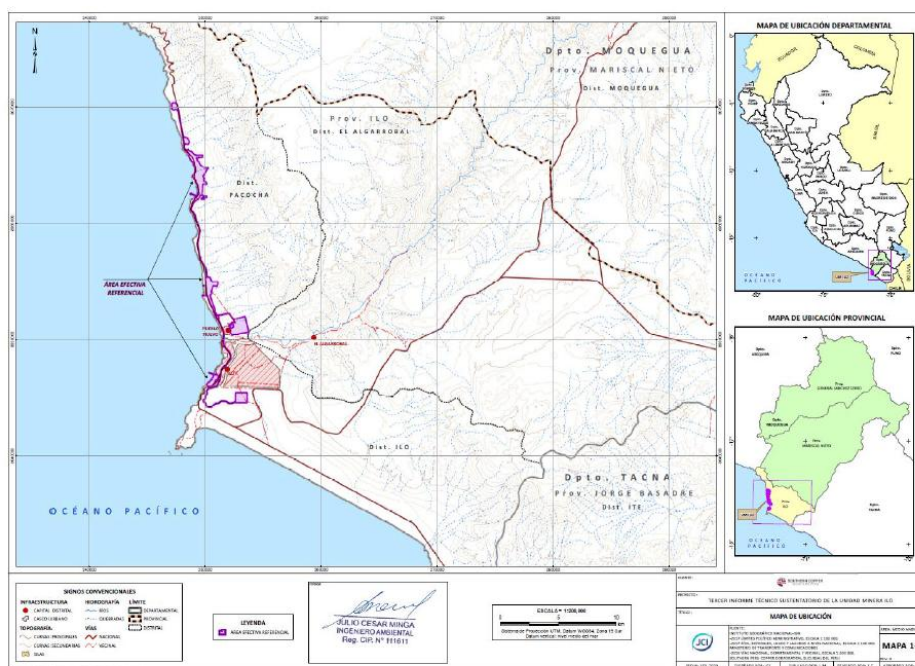
PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Fuente: Tercer ITS 2020, Capítulo 1, Mapa 1-1

(xxxv) En relación a lo señalado en los numerales 31, 32 y 33 de la Resolución Subdirectorial, precisa que el área efectiva referencial del Tercer ITS 2020 no abarca las carreteras nacionales que comunican la unidad minera Ilo con la unidad minera Cuajone, pues dichas carreteras son vías públicas, por lo cual no forman parte del área efectiva referencial de la unidad minera Ilo; sin perjuicio que dichas vías han sido analizadas y evaluadas en el expediente del Tercer ITS 2020, tanto en el Mapa 1-1 (que se presenta a continuación) y en la sección 8.4.7.6.1 Infraestructura y servicio de transporte del Capítulo 8 Línea Base Actualizada del Tercer ITS 2020:

8.4.7.6 Transportes y comunicaciones

8.4.7.6.1 Infraestructura y servicio de transporte

De acuerdo al Plan de Desarrollo Local Concertado Ilo al 2030, la red vial de la provincia de Ilo es 80.00 % asfaltada de un total de 175.70 km, el restante 20.00 % es vía afirmada. Por otro lado, la red vial está compuesta por un 78.00 % de vía departamental, 13.00 % nacional y el restante 9.00 % es vecinal.

Ilo también se articula al extranjero mediante la red internacional. La carretera binacional²² une a la región Moquegua con las ciudades de La Paz y Desaguadero²³ en Bolivia, este eje tiene una extensión de 510 km. De igual manera, se enlaza a Brasil a través de la carretera Interoceánica que, con una extensión de 5200 km, une a las ciudades de Río de Janeiro-Santos-Cuarabá-Melito

²² El Decreto Supremo Nº 005-2019-Mincetur aprueba reglamento de las Zonas Especiales de Desarrollo - ZED.

²³ El MTC denomina esta vía como carretera PE-36A.

²⁴ Es importante precisar que Desaguadero es un conjunto urbano binacional de Perú y Bolivia. En el Perú en la provincia de Chucuito, región Puno, también existe un distrito de nombre Desaguadero.



Grosso-Rondonia-Porto Velho-Rio Branco-Assis Brasil con Iñapari-Puerto Maldonado-Julica-Puno-Moquegua-Ilo.

En el Perú, Moquegua se une a Tacna y Arequipa, mediante la carretera Panamericana Sur²⁴. Esta vía que pertenece a la red de articulación nacional es el principal eje para el flujo de productos agropecuarios y manufacturados (mercancías), pasajeros con destino a Moquegua, Puno, Arequipa, Lima, entre otros. En el ámbito departamental se cuenta con carretera Costanera²⁵ que une actualmente a Tacna-Ilo-Matarani-Camán, principal vía de comunicación entre Ilo y Tacna.

Fuente: Tercer ITS 2020, Capítulo 8, páginas 8-131 y 8-132



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

- (xxxvi) Por último, alega una vulneración al principio de Predictibilidad o de Confianza Legítima, contemplado en el numeral 1.15 del Artículo IV del TUO de la LPAG, tal como lo refiere también la Resolución Directoral N° 0537-2019-OEFA/DFSAI/PAS.

Respecto al principio de confianza legítima y la predictibilidad como expresión de la seguridad jurídica en el ámbito administrativo

- (xxxvii) Para su aplicación deben converger los siguientes elementos: una conducta originaria de la Administración y una expectativa o confianza legítima generada en que la Administración actúa correctamente.
- (xxxviii) Cualquier conducta contraria a este principio incurrida por la autoridad administrativa, constituye una causal de nulidad del propio acto. Ello también ha sido señalado por el Tribunal de Fiscalización Ambiental en la Resolución N° 069-2021-OEFA/TFA-SE.
- (xxxix) Cumplir con el principio de predictibilidad en la actuación administrativa, exige que las autoridades entreguen información de cada procedimiento y que reúna tres calidades: información cierta, información completa e información confiable, con el objeto claro de generar en los administrados la expectativa razonable fundada sobre la cuál ha de ser la actuación del poder en aplicación del Derecho y se retire cualquier riesgo de incertidumbre sobre la manera en la que será tramitada y resuelta la situación sometida a la decisión gubernativa. Por último, cita los principios de legalidad y debido procedimiento.

Respecto a la ampliación del stockpile - Cuarto Informe Técnico Sustentatorio de la Unidad Minera Cuajone, aprobado por Resolución Directoral N° 00128-2021-SENACE-PE/DEAR

- (xi) El numeral 28 de la Resolución Subdirectoral asume que el almacenamiento adicional estaba ya implementado, lo cual no es correcto, toda vez que el almacenamiento adicional de concentrado obtuvo certificación ambiental mediante la Resolución Directoral N° 00128-2021-SENACE-PE/DEAR del 28 de setiembre de 2021 (en adelante, **4ITS Cuajone 2021**). Por lo tanto, el bloqueo de la vía férrea si constituyó un evento de fuerza mayor dado que no se tenía capacidad para almacenar el concentrado producido, argumento que el OEFA trata de desvirtuar sin un sustento técnico adecuado. Para sustentar lo señalado presenta una línea de tiempo desde la aprobación del 4ITS Cuajone 2021.
- (xli) Se debe tener en cuenta que para la ejecución de un proyecto de la magnitud de la ampliación del *stockpile*, implica un tiempo significativamente mayor al que su Despacho estima, dado que los estudios realizados se hicieron con un desarrollo de ingeniería a nivel factibilidad.
- (xlaii) Sobre la ampliación del *stockpile*, el 4to ITS Cuajone 2021, hace referencia a que dicha ampliación proporciona una capacidad adicional de 4720 toneladas motivadas por contingencias, se debe precisar que esta ampliación hace referencia a contingencias operativas, llámese, mantenimientos de vías y equipos y otros de carácter rutinario, siendo que no se puede hacer una extensión a situaciones de fuerza mayor.
- (xlaiii) Para demostrar la capacidad del *stockpile* aprobado, se debe considerar la información presentada que muestra la producción de concentrado en la unidad minera Cuajone durante los meses de enero y febrero de 2022, meses previos



**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

a los eventos de fuerza mayor suscitado. Como puede verse, la unidad minera Cuajone, produce en promedio 1631 tpd de concentrado de cobre.

- (xiv) En tal sentido, esto se demuestra con la capacidad de producción de la concentradora Cuajone y el almacenamiento temporal del Stockpile, el cual, solo considera la contingencia para un periodo de 3 días.
- (xlv) Su Despacho utiliza un argumento no válido para pretender imputar responsabilidad y no al evento de fuerza mayor de duración de 53 días, como el suscitado en el año 2022.
- (xlv) Respecto al numeral 11 de la Resolución Subdirectoral, en dicha supervisión se pudo constatar que el estado no podía dar las garantías del caso para poder realizar el tránsito del ferrocarril debido al bloqueo y sabotaje de la línea férrea, lo cual fue de conocimiento público.
- (xlvii) Por ende, que su Despacho indique que el evento de fuerza mayor acaecido se encontraba contemplado o previsto en el 4 ITS Cuajone 2021, es también forzar a través de una interpretación errada por parte en generar una relación de causalidad que no existe,
- (xlviii) Por lo que, teniendo en cuenta lo indicado en los puntos anteriores, se confirma que esta es una situación de fuerza mayor primera vez ocurrida desde el inicio de las operaciones de la unidad minera Cuajone (1976), de elevada magnitudes e imprevisibilidad de hechos ocurridos en el año 2022, siendo que las medidas adoptadas fueran motivadas por un evento de fuerza mayor.

Respecto a que el OEFA excede sus funciones al interpretar erróneamente los alcances de las medidas de contingencia determinadas sus instrumentos de gestión ambiental

- (xlix) El 4ITS Cuajone 2021, no establece las medidas de contingencia a seguir para el almacenamiento de concentrado de cobre, en caso este no pueda ser transportado a la unidad fiscalizable Fundición Ilo por aproximadamente 53 días debido a una manifestación social.
- (i) El 4ITS Cuajone 2021 prevé la posibilidad de que, en caso el transporte de concentrado de cobre hacia Ilo sea interrumpido por vía férrea, se pueda ampliar el stock pile temporal de concentrado, no obstante, su Despacho no analiza que el escenario previsto en el 4ITS Cuajone 2021 está referido a contingencias operativas. Es decir, mantenimientos de vías y equipos y otros de carácter rutinario. Ello queda acreditado cuando se demostró que la ampliación de la capacidad de stockpile fue diseñada para una contingencia de 2.9 días, no para un evento de fuerza mayor de aproximadamente 53 días.
- (ii) Lo anterior, sin lugar a duda demuestra que la manifestación que supuso el bloqueo de la vía férrea constituye un evento de fuerza mayor, por lo que este escenario es imprevisible y las acciones de contingencia que le resultan aplicables no se encuentran reguladas ambientalmente en el 4ITS Cuajone 2021.
- (iii) El OEFA se encuentra excediendo sus facultades al pronunciarse y buscar interpretar los alcances de las medidas de contingencia establecidas en el 4ITS Cuajone 2021, toda vez que considerando lo establecido en el artículo 6° de la Ley de SINEFA, el OEFA no está en capacidad de determinar si la medida de ampliación temporal de stockpile regulada en el 4ITS Cuajone 2021 resulta



**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

aplicable en escenarios de manifestaciones que impliquen el bloqueo de la vía férrea por más de 50 días, siendo el ente competente el SENACE.

- (liii) Teniendo en cuenta lo anterior, se está ante una obligación compartida donde el titular del proyecto de inversión es quien analiza y propone y por otro lado, la autoridad ambiental competente, será quien determine la idoneidad de la propuesta y su eventual aprobación, a través de la certificación.
- (liv) Su Despacho pretende cuestionar que no haya aplicado una medida de contingencia determinada en el 4to ITS Cuajone 2021 (como la ampliación temporal de capacidad de stockpile), frente al bloqueo de la vía férrea. En otras palabras, esto implica que el OEFA está exigiendo el cumplimiento de medidas ambientales previstas para contingencias operativas, no contempladas por la autoridad evaluadora ambiental (SENACE) para casos de emergencia extraordinarios y de una duración considerable. En ese sentido, el OEFA se estaría irrogando competencias de forma sumamente cuestionable.
- (lv) Por último, invoca el principio de legalidad, para lo cual cita los artículos 45° y 51° de la Constitución Política del Perú, para sustentar que el OEFA pretende interpretar los alcances de las medidas de contingencia determinadas en el 4ITS Cuajone, lo cual está fuera de sus competencias legales; siendo que es el SENACE quien podría determinar si dicho instrumento de gestión ambiental contempla alguna medida para hacer frente al bloqueo de la vía férrea por más de 50 días. Para sustentar su argumento cita la sentencia de casación N° 1795-2011-LIMA, del 14 de mayo de 2013. De igual forma, señala que en atención al principio de verdad material, el OEFA deberá valorar todos los fundamentos y documentos presentados en el marco del PAS.

Respecto a los alcances de la Resolución N° 458-2022-OEFA/TFA-SE

- (lvi) El Tribunal de Fiscalización Ambiental indicó que el PAMA y el Tercer ITS, no los facultan a realizar el transporte de concentrado de cobre por la carretera en situaciones de emergencia, sin embargo, el TFA no cuenta con facultades para interpretar el alcance técnico de las medidas establecidas en su instrumento de gestión ambiental.
- (lvii) Agrega, que SENACE es quien aprobó la idoneidad de las medidas contenidas en el Tercer ITS 2020 y es la única entidad con la capacidad para determinar si, efectivamente, en virtud de este instrumento de gestión ambiental (leído en conjunto con el PAMA) puede trasladar el concentrado desde Cuajone por la carretera. Lo anterior, frente a eventos extraordinarios, como sería el caso del bloqueo por más de 50 días de la vía férrea.
- (lviii) En ese sentido, lo dicho por el TFA respecto a los alcances de sus instrumentos de gestión ambiental es meramente una opinión, y no debería ser interpretado como un pronunciamiento vinculante para concluir si sus certificaciones ambientales hacen referencia a otras vías que permitan el transporte de concentrado de cobre.
- (lix) Lo anterior, con mayor razón, si el TFA declara en el fundamento 52 de la referida resolución que, dado que cumplió con la medida preventiva de dicho procedimiento administrativo, se produjo la sustracción de la materia. En esa línea, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 321° del Código Procesal Civil, aplicable de manera supletoria al procedimiento administrativo en atención al numeral 1 del artículo VIII del TUO de la LPAG, se originaría la conclusión del procedimiento sin declaración de fondo.



- (lx) Por lo tanto, dado que el Tribunal de Fiscalización Ambiental establece expresamente que en la Resolución del TFA no se pronunció sobre el fondo de la materia, sus conclusiones sobre las medidas de transporte de concentrado incluidas en sus certificaciones ambientales no tienen carácter vinculante, por lo que no pueden ser empleadas para desvirtuar sus argumentos en el marco del presente procedimiento administrativo sancionador (ver **Anexo 1-F**).
50. Al respecto, la SFEM en su condición de Autoridad Instructora, en el acápite II.1 del Informe Final, que forma parte de la motivación en la presente Resolución y en virtud al principio del debido procedimiento establecido en el numeral 1.2 del artículo IV del TUO de la LPAG¹⁷ analizó los argumentos alegados por el administrado, indicando lo desarrollado en los considerandos siguientes del presente documento.

Respecto al principio de non bis in ídem

51. En relación a los puntos (i) al (iv) alegados por el administrado, en donde indica que existe una triple identidad (sujeto, hecho y fundamento) entre los expedientes N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS y N° 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS, por lo cual no correspondía iniciar el hecho materia de análisis, teniendo en cuenta la aplicación del principio de *non bis in ídem*, siendo que las conductas solo podrán ser imputadas, procesadas y sancionadas una sola vez, proscribiendo la duplicidad de imputaciones, procesamientos y sanciones.
52. Al respecto, el numeral 11 del artículo 248° del TUO de la LPAG¹⁸, establece el principio de *non bis in ídem*, según el cual no se podrán imponer sucesiva o simultáneamente una pena y una sanción administrativa por el mismo hecho en los casos que se aprecie la identidad del **sujeto, hecho y fundamento**; en ese sentido, se excluye la posibilidad de que recaigan dos (2) sanciones sobre un mismo sujeto por una misma infracción.
53. La aplicación de esta norma requiere la acreditación de tres presupuestos. En primer lugar, la identidad subjetiva, que consiste en que la doble imputación sea dirigida frente al mismo administrado. En segundo lugar, la identidad objetiva, esto es, que los hechos constitutivos del supuesto infractor sean iguales a los que fueron materia de análisis en un procedimiento previo. El tercer presupuesto es la identidad causal, de acuerdo con el cual debe existir coincidencia entre los bienes jurídicos protegidos y los intereses tutelados por las distintas normas.

¹⁷ Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

(...)

1.2. Principio del debido procedimiento. - Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten. (...).”

¹⁸ Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS

“Artículo 248°.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

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

11. Non bis in ídem. - No se podrán imponer sucesiva o simultáneamente una pena y una sanción administrativa por el mismo hecho en los casos en que se aprecie la identidad del sujeto, hecho y fundamento. Dicha prohibición se extiende también a las sanciones administrativas, salvo la concurrencia del supuesto de continuación de infracciones a que se refiere el inciso 7°



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

54. Teniendo claro este marco conceptual, corresponde analizar si se ha respetado las garantías antes abordadas, por lo que se verificará si se ha vulnerado el principio de non bis in ídem.

Respecto al procedimiento administrativo sancionador tramitado en el Expediente N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS

55. Del 9 al 11 de marzo de 2022, la DSEM realizó una supervisión especial a la unidad fiscalizable Fundición y Refinería de Cobre – Ilo de titularidad del administrado. Los hechos verificados se encuentran recogidos en el Acta de Supervisión S/N que corresponde a la mencionada supervisión.
56. Durante la citada supervisión, la DSEM evidenció el ingreso de 4 camiones encapsulados identificados con placas: VAS-972, VAV-971, V8Z-912/VBC-982 y BLV-907, los cuales descargaron el concentrado de cobre en el área de almacenamiento de concentrado, ubicado en las coordenadas WGS84: zona 19 249577E, 8063808N. Asimismo, se evidenció que en el área del almacén de concentrados se estaba culminando la implementación de una cobertura metálica en el techo y en el área se encontraba almacenado 3500 tn aproximadamente de concentrado provenientes del transporte por camiones encapsulados.
57. Sobre la base de lo anterior, mediante Resolución Subdirectoral N° 02429-2023-OEFA/DFAI-SFEM del 28 de diciembre de 2023, notificada el 29 de diciembre de 2023, se inició el procedimiento administrativo sancionador tramitado en el expediente N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS, mediante el cual se imputó al administrado *no realizar el traslado de concentrado de cobre a través de camiones encapsulados, provenientes de la unidad fiscalizable Cuajone a la unidad fiscalizable Fundición y Refinería de Cobre – Ilo, incumpliendo lo previsto en su PAMA, el cual prevé que la carga de concentrado de cobre debe efectuarse por vía férrea.*
58. De la revisión de los actuados mediante el PAS tramitado bajo el Expediente N°1328-2023-OEFA/DFAI/PAS, el 17 de julio de 2024, se emitió la Resolución Directoral N° 01448-2024-OEFA/DFAI, mediante la cual se declaró la responsabilidad administrativa de la única conducta infractora indicada en la Resolución Subdirectoral N° 02429-2023-OEFA/DFAI-SFEM y, en consecuencia, se sancionó al administrado por esta infracción con una multa ascendente a 218.376 UIT.

Respecto al Expediente N° 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS

59. El 01 de marzo del 2022, la DSEM realizó una supervisión especial a la unidad fiscalizable “Cuajone” de titularidad del administrado.
60. Como consecuencia del reporte de la emergencia ambiental ocurrida el 28 de febrero de 2022, identificada con código EA-22-00228, en la cual se señaló la volcadura de un camión, de propiedad de la empresa Transportes AZG S.A.C., que transportaba concentrados, a la altura del km 34 de la carretera Interoceánica Sur Ilo- Cuajone, la DSEM realizó una acción de supervisión *in situ* el 01 de marzo de 2022 a la unidad fiscalizable Cuajone, donde identificó que en el punto con coordenadas WGS 84 187697E 8287101N se produjo la volcadura del camión encapsulado que transportaba concentrado de cobre desde la unidad minera Cuajone, siendo que de acuerdo a las vistas fotográficas del reporte preliminar de emergencia ambiental se observó que el concentrado entró en contacto con el suelo. Asimismo, de acuerdo a lo observado durante la supervisión aún se realizaban actividades de limpieza y la empresa encargada aún no terminaba de realizar la limpieza del área en donde ocurrió el evento.



PERÚ

Ministerio
del AmbienteOrganismo de
Evaluación y
Fiscalización AmbientalDFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

61. Sobre la base de lo anterior, mediante Resolución Subdirectoral N° 00297-2025-OEFA/DFAI-SFEM del 4 de abril de 2025, notificada el 7 de abril de 2025 la SFEM inició el presente procedimiento administrativo sancionador contra el administrado por *incumplir lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.*

Análisis de triple identidad

62. Sobre la base de lo expuesto, se procederá a verificar si existe la triple identidad sujeto, hecho y fundamento entre las conductas infractoras en el marco de los procedimientos administrativos sancionadores tramitados en el presente expediente y en el expediente N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS.

Cuadro comparativo entre los PAS seguidos contra el administrado

Elementos	Expediente N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS	Expediente N° 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS (Presente PAS)	Identidad
Sujeto	Southern Perú Copper Corporation, Sucursal del Perú	Southern Perú Copper Corporation, Sucursal del Perú	Sí
Hecho	Hecho imputado: El administrado realizó el traslado de concentrado de cobre a través de camiones encapsulados, provenientes de la unidad fiscalizable Cuajone a la unidad fiscalizable Fundición y Refinería de Cobre – Ilo, incumpliendo lo previsto en su PAMA, el cual prevé que la carga de concentrado de cobre debe efectuarse por vía férrea.	Hecho imputado: El administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.	NO
Fundamento	Compromiso Ambiental Programa de Adecuación y Manejo Ambiental, aprobado mediante Resolución Directoral N° 042-97-EM/DGM Norma sustantiva: Artículo 18° del Reglamento de Protección y Gestión Ambiental para las Actividades de Explotación, Beneficio, Labor General, Transporte y Almacenamiento Minero, aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2014-EM.	Compromiso Ambiental Programa de Adecuación y Manejo Ambiental, aprobado mediante Resolución Directoral N° 042-97-EM/DGM Norma sustantiva: Artículo 18° del Reglamento de Protección y Gestión Ambiental para las Actividades de Explotación, Beneficio, Labor General, Transporte y Almacenamiento Minero, aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2014-EM.	Sí

63. Del cuadro precedente, se tiene que en cuanto al **sujeto**, se observa que los Expedientes N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS y N° 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS (presente PAS), los procedimientos administrativos sancionadores fueron iniciados a Southern Perú Copper Corporation, Sucursal del Perú; sin embargo, el expediente N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS señala que la unidad fiscalizable es Fundición y Refinería de Cobre – Ilo, mientras que el presente expediente (0956-2023-OEFA/DFAI/PAS) señala que la unidad fiscalizada es Cuajone.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

64. Ahora bien, respecto a los **hechos**, conforme se ha indicado en los párrafos precedentes, se advierte que, el presente expediente N° 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS imputó como conducta infractora al administrado el incumplir lo establecido en su instrumento de gestión ambiental respecto al transporte de concentrado de cobre; ello, debido a que, a través del Reporte Preliminar y Final de Emergencia Ambiental, la DSEM tomó conocimiento que en el punto con coordenadas WGS 84 187697E 8287101N se produjo la volcadura del camión encapsulado que transportaba concentrado de cobre desde la unidad Cuajone, tal y como se observa a continuación:



FOTOGRAFIA N° 1.- Se observa el camión que transportaba concentrados de cobre volcado sobre la carretera.

FOTOGRAFIA N° 2.- Se observa el concentrado de Cobre disperso sobre el suelo colindante a la carretera.

Fuente: Numeral 17 del Informe de Supervisión

65. Cabe indicar que el compromiso contemplado en el PAMA establece que el transporte de concentrado se debe realizar por vía férrea, en atención a ello, el 3 de marzo de 2022, mediante Carta N° 285-2022-OEFA/DSEM¹⁹, la DSEM realizó un requerimiento documentario al administrado respecto a los riesgos ambientales referidos al almacenamiento de cobre como consecuencia del bloqueo de vías, así como la capacidad de almacenamiento de concentrado de cobre en la unidad fiscalizable Cuajone.
66. En respuesta a ello, el 9 de marzo del 2022²⁰, mediante Carta S/N, el administrado presentó la información requerida a través del acta de supervisión y de la Carta N° 285-2022-OEFA/DSEM. De la revisión de dicha información, se observa la ruta por donde se realiza el transporte de concentrado, el cual se dirige desde la unidad fiscalizable Cuajone a la unidad fiscalizable Fundición – Ilo, tal y como se muestra en la siguiente figura:

Imagen de la ruta del transporte de concentrado

¹⁹ Registro N° 2022-I01-007596.

²⁰ Registro N° 2022-E01-020352.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Fuente: Escrito con registro N° 2022-E01-020352

67. Por otro lado, de la revisión del expediente N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS, se advierte que el hecho imputado está referido a que el administrado realizó el traslado de concentrado de cobre a través de camiones encapsulados, a la unidad fiscalizable Fundición y Refinería de Cobre – Ilo, incumpliendo lo previsto en su PAMA, el cual prevé que la carga de concentrado de cobre debe efectuarse por vía férrea.
68. Lo señalado en dicho expediente se sustenta en hechos recogidos por la DSEM en la supervisión del 9 al 11 de marzo de 2022, donde evidenció el ingreso de cuatro (4) camiones encapsulados identificados con placas: VAS-972, VAV-971, V8Z-912/VBC-982 y BLV-907, los cuales descargaron el concentrado de cobre en el área de almacenamiento de concentrado, ubicado en las coordenadas WGS84: zona 19 249577E, 8063808N, según se observa a continuación:



FOTOGRAFÍA N° 3.- Se observa la presencia de camiones que ingresaban al área de almacenamiento de concentrados.



FOTOGRAFÍA N° 4.- Se observa el camión encapsulado que se prepara para la descarga de concentrado de cobre.

69. De lo señalado, se puede observar que los hechos recogidos en los dos expedientes citados por el administrado se sustentan en hechos distintos, toda vez que el medio probatorio que dio origen al presente PAS es la emergencia ambiental reportada con código EA-22-00228, en donde la DSEM advirtió, como consecuencia de la volcadura del camión, que el medio de transporte de concentrado no era el establecido en el instrumento de gestión ambiental del administrado, en cambio en el PAS seguido bajo el expediente N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS, el medio probatorio que lo sustenta fue



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

lo evidenciado por la DSEM, es decir, el ingreso a la unidad minera Fundición Ilo de 4 camiones encapsulados los cuales descargaron concentrado de cobre.

70. Por último, respecto al **fundamento**, se advierte que en los expedientes N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS y N° 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS se hace mención al compromiso del Programa de Adecuación y Manejo Ambiental, aprobado mediante Resolución Directoral N° 042-97-EM/DGM del 31 de enero de 1997, donde el administrado se comprometió a realizar el transporte de insumos, materiales peligrosos y concentrados de Cobre a través de las vías ferroviarias que unen las unidades mineras de Toquepala, Cuajone e Ilo.
71. Por tanto, de lo señalado en los párrafos precedentes, no se configura la aplicación del non bis in ídem, toda vez que en relación a la identidad de hecho, se verifica que los hechos imputados en los Expedientes N° 1328-2023-OEFA/DFAI/PAS y N° 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS obedecen a situaciones distintas detectadas por la DSEM y a unidades mineras diferentes; en ese sentido, se desvirtúa lo alegado por el administrado.

Respecto a la situación de fuerza mayor-caso fortuito

72. En relación a los puntos (v) al (viii), (xii) al (xvi) alegados por el administrado, se debe indicar que, en virtud del principio de culpabilidad, recogido en el numeral 10 del artículo 248° del TUO de la LPAG, la responsabilidad es subjetiva, salvo los casos en que por ley o decreto legislativo se disponga la responsabilidad administrativa objetiva²¹.
73. En este contexto, el artículo 18° de la Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental (en adelante, **Ley del Sinefa**) establece que la responsabilidad administrativa aplicable en el marco de un procedimiento administrativo sancionador seguido ante el OEFA es objetiva²²; razón por la cual, una vez verificado el hecho constitutivo de la infracción, el administrado sólo 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.
74. Bajo ese contexto, la observancia del principio de culpabilidad (desde la perspectiva de la responsabilidad objetiva) será verificable siempre que, en el ejercicio de su derecho de defensa y previo a la probanza de los hechos constitutivos de infracción por la autoridad administrativa, el administrado sea quien logre acreditar los hechos excluyentes de su responsabilidad, a efectos de no ser sancionado por la conducta infractora; estableciendo, para los supuestos tramitados por el OEFA (al configurarse la responsabilidad objetiva), únicamente como supuestos válidos de ruptura del nexo causal, el caso fortuito, la fuerza mayor o el hecho determinante de tercero.

²¹ Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS

“Artículo 248°.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

(...) 10. Culpabilidad. - La responsabilidad administrativa es subjetiva, salvo los casos en que por ley o decreto legislativo se disponga la responsabilidad administrativa objetiva. (...)”.

²² **Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental**

“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. (...)”.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

75. Ahora bien, sobre el quiebre del nexo causal, el artículo 257° del TUO de la LPAG²³, señala que constituyen condiciones eximentes de responsabilidad por infracciones, entre otras, el caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobada.
76. Así, para considerar un evento como caso fortuito o fuerza mayor, y eximente de responsabilidad, debe determinarse, en primer lugar, la existencia del evento y, adicionalmente, que este revista las características de extraordinario, imprevisible e irresistible:
- Extraordinario: Entendido como aquel riesgo atípico de la actividad o cosa generadora del daño, notorio o público y de magnitud. Es decir, no debe ser algo fuera de lo común para el sujeto sino fuera de lo común para todo el mundo.
 - Imprevisible e Irresistible: Entendido como que el presunto causante no hubiera tenido la oportunidad de actuar de otra manera o no podría prever el acontecimiento y resistir a él.
77. Asimismo, el artículo 1315° del Código Civil Peruano, establece que el 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.
78. De lo anterior, se desprende que para que el caso fortuito o la fuerza mayor tenga mérito exoneratorio de la inexecución de una obligación, debe de contar con los siguientes supuestos: a) extraordinario; b) imprevisible; e, c) irresistible. Es decir, debe corresponder a una situación totalmente ajena a los riesgos inherentes a las actividades realizadas por el presunto causante y frente a la cual este no podía hacer nada en lo absoluto.
79. Delimitado el marco normativo, se procederá a analizar los documentos presentados por el administrado para acreditar la configuración del evento de caso fortuito o fuerza mayor debido al bloqueo de la vía férrea a la altura del túnel R2 impidiendo el traslado de materiales e insumos a través de dicha vía, siendo que los medios probatorios presentados remitidos por el administrado deben acreditar la imposibilidad de cumplir con lo establecido en su instrumento de gestión ambiental, el cual establece que toda la carga que va hacia la unidad Ilo, la cual incluye “concentrados de cobre” será transportada a través de la vía férrea implementada y que las carreteras establecidas son usadas para el traslado del personal.
80. De la revisión de los medios probatorios remitidos por el administrado, se advierte lo siguiente:

Nº	Documento	Contenido del documento
1	Denuncia penal ante la Comisaría de Torata (Anexo 1-B)	Corresponde a la denuncia penal presentada ante la Comisaría de Torata de fecha 19 de febrero de 2022 en contra de los que resulten responsables por la comisión de los delitos de coacción, daños y usurpación, debido a que personas no identificadas a la altura de la Quebrada Cocotea interrumpieron el viaje de la locomotora que se dirigía de Toquepala a Cuajone.
2	Acta de Constatación Policial (Anexo 1-C)	Constatación Policial del 19 de febrero de 2022, donde se verificó que la vía férrea que va Toquepala – Cuajone (Quebrada Cocotea), se encuentra bloqueada con montículos

23

Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS

“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. (...).”



PERÚ

Ministerio
del AmbienteOrganismo de
Evaluación y
Fiscalización AmbientalDFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

		de piedras, asimismo, en los rieles de la vía férrea se encontraron cuatro (04) vigas de fierro cruzadas.
3	Acta de Intervención Policial (Anexo 1-D)	Acta de Intervención Policial del 28 de febrero de 2022, como consecuencia de la volcadura de un camión encapsulado que transportada concentrado, cuya causa de acuerdo con el Acta fue por invasión de un carro hacia el carril por donde circulaba el camión, ocasionando que a fin de evitar el choque con la camioneta se volcara derramando concentrado.
4	Reportes periodísticos y comunicados oficiales (Anexo 1-E)	Recortes periodísticos de fechas: - 22 de febrero de 2022, nota publicada en el diario Correo, donde se informa que los comuneros de las comunidades campesinas de Tumilaca, Pocata, Coscore y Tala obstaculizaron el paso del tren con mineral que se extrae de la mina Cuajone y luego a la fundición del puerto de Ilo. - 28 de febrero de 2022, nota publicada en la página social Facebook de Radio Sol 94.5 FM, donde indican que llevan 18 días de paralización, 11 días sin que el tren del administrado traslade mineral por la vía férrea y un día de la toma de la Laguna Villa Blanca. - 6 de marzo de 2022, nota publicada en la página social Facebook de Radio Americana, donde informan que hace mas de una semana, el administrado traslada su mineral envehículos encapsulados dado que los comuneros de la Comunidad Campesina de Tumilaca, Pocata, Coscore y Tala bloquearon las vías del tren en la quebrada Cocotea. - 13 de marzo de 2022, nota publicada en la página social Facebook de El Puerto Noticias, donde los trabajadores del administrado exigen intervención de autoridades para reestablecer el agua en el campamento y en operaciones, cuyo corte se dio desde el 28 de febrero de 2022 por parte de una comunidad campesina aledaña. Igual noticia se publicó en la página social Facebook de Radio Galaxia Moquegua. - 14 de marzo de 2022, nota publicada en el diario Prensa Regional, informando sobre el corte de agua en el campamento minero, como consecuencia de que grupo de pobladores de la comunidad campesina Tumilaca, Pocata, Coscore y Tala, cerraran la válvula del reservorio de Viña Blanca. - 14 de marzo de 2022, nota publicada en el diario Gestión, donde informan que desde el 10 de febrero de 2022 pobladores de la comunidad campesina de Tumilaca, Pocata, Coscore y Tala bloquearon la vía férrea del administrado a la altura del túnel R2, impidiendo el traslado de la producción de cobre de la mina Cuajone hacia el puerto de Ilo, entre otros. Nota de Twitter del 11 de marzo de 2022, donde informan el bloqueo de la vía férrea de la mina en Moquegua Comunicados del administrado de fechas 4, 10, 13 de marzo de 2022, entre otros.

81. Del cuadro precedente, se advierte que el administrado presenta información con el fin de acreditar el bloqueo de la vía férrea y el desabastecimiento de agua hacia el campamento minero; sin embargo, dichos documentos no aportan información para



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

desvirtuar el hecho materia de análisis, el cual se relaciona con el transporte de concentrados por carretera el día 28 de febrero de 2022, fecha en la cual se produjo la emergencia ambiental, es decir, que el administrado no sustenta fehacientemente que la condición de bloqueo se mantuvo hasta el 28 de febrero de 2022.

82. Sumado a ello, es importante indicar que si bien el administrado presenta, entre otros, un reporte periodístico de fecha 28 de febrero de 2022, donde se indica que llevan 18 días de paralización, 11 días sin que el tren del administrado traslade mineral por la vía férrea, este no constituye un medio probatorio idóneo que permita sustentar sus alegaciones, como es el caso de fotografías georreferenciadas y fechadas, ya que dotan de un elemento de certeza a la prueba que aporta el administrado. Así, se convierten en un requisito al momento de la evaluación de algún hecho, pues otorgan convicción en torno a lo que se pretende demostrar.
83. En ese sentido, considerando la naturaleza de los procedimientos administrativos sancionadores en materia ambiental, que buscan cautelar un interés público (la protección al medio ambiente), determina que se exija a los administrados presentar medios probatorios idóneos que desvirtúen la responsabilidad que se les imputa, sin que ello se convierta en una cuestión de mera formalidad que pueda ser relativizada, en esa línea, el administrado debe presentar medios probatorios idóneos que permitan corroborar la situación que alega, es decir, que doten de un elemento de certeza a la prueba que aporta, por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.
84. En relación al punto (xi) alegado por el administrado, referido a que los manifestantes tomaron de manera violenta el reservorio de Viña Blanca, el cual abastece de agua al campamento de Cuajone, se debe indicar que dicha circunstancia no guarda relación con la presente conducta infractora, referida al transporte de concentrado de cobre por carretera, por lo que carece de sustento lo alegado por el administrado.
85. Ahora bien, respecto a los argumentos señalados por el administrado en los puntos (ix) y (x) estos serán materia de análisis en la siguiente sección referida a la adopción de medidas de prevención y control ante la situación de fuerza mayor – caso fortuito. Sin perjuicio de ello, respecto a lo indicado a que se encontraban en periodo de precipitaciones pluviales extraordinarias, imprevisibles e irresistibles, por lo que se vieron en la necesidad de adoptar temporalmente las medidas preventivas razonables para asegurar el suministro en forma segura y ambientalmente adecuada, se debe indicar que el administrado no ha presentado medio probatorio alguno que sustente que las condiciones climáticas fueron atípicas.
86. De otro lado, en el punto (xvii), el administrado señala que el Tribunal de Fiscalización Ambiental (en adelante, **TFA**), mediante la Resolución N° 057-2015-OEFA-TFA- SEM y Resolución N° 288-2020-OEFA/TFA-SE, se ha pronunciado sobre la figura de fuerza mayor.
87. Al respecto, corresponde indicar que el TFA, en la Resolución N° 057-2015-OEFA-TFA- SEM, hace un análisis sobre la ruptura del nexo causal por caso fortuito o fuerza mayor, para concluir que los hechos descritos (conflictos sociales) en los medios probatorios presentados por el titular minero, no resultan ser eventos extraordinarios, toda vez que eran situaciones de público conocimiento por lo que resultaba una situación habitual para todos los intervinientes, ni imprevisibles e irresistibles, puesto que debido a la reiteración de estos eventos en el tiempo, los mismos se convirtieron en hechos habituales para empresa, por lo que el cumplimiento de la obligación resulta exigible.
88. Por su parte, en la Resolución N° 288-2020-OEFA/TFA-SE, si bien el TFA concluyó que la no ejecución de las actividades del Programa de Monitoreo Socioambiental



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Participativo se debió a un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, como el conflicto social suscitado con los pobladores y no a un acto omisivo realizado por el administrado, en el presente caso, el administrado si había contemplado en su instrumento de gestión ambiental el escenario de posibles contingencias, como el impedimento de transporte de concentrado, y la forma en que debía ser manejada dicha situación (ampliación del stock pile temporal para el almacenamiento temporal de concentrado de cobre); por tanto, contrariamente a lo señalado por el titular minero, no se configura una situación de fuerza mayor.

89. En otro extremo de sus descargos, el administrado citó la Resolución Directoral N° 00336-2020-OEFA/DFAI, para sustentar una presunta vulneración del principio de uniformidad establecido en el TUO de la LPAG.
90. Al respecto, se debe indicar que en la citada resolución se desarrolla el marco normativo del principio de uniformidad establecido en el TUO de la LPAG²⁴, el cual fue aplicado para el caso en concreto, donde se analizó la figura de la emergencia ambiental y no la figura de caso fortuito o fuerza mayor.
91. Sin perjuicio de ello, conforme se ha indicado en los párrafos precedentes, la resolución citada por el administrado obedece a escenarios distintos al expuesto en el presente caso, donde no se ha acreditado que la situación alegada por el administrado constituya un evento de fuerza mayor.

Respecto a la adopción de medidas de prevención y control ante la situación de fuerza mayor-caso fortuito

92. En relación a los puntos (ix), (x), (xviii) y (xix) alegados por el administrado, se debe indicar que de la revisión del escrito con registro N° 2022-E01-017071 del 25 de febrero de 2022, se advierte que el administrado comunicó al OEFA, que ante el bloqueo de la vía férrea, el cual se mantenía a la fecha de presentación del citado escrito, y al amparo del artículo 16° del RPGAAM, frente al caso de fuerza mayor y a efecto de garantizar el adecuado suministro de materiales e insumos para garantizar la continuidad de las operaciones, adoptó temporalmente medidas preventivas razonables para asegurar dicho suministro, de acuerdo a las siguientes consideraciones:
- a) Contrató los servicios de empresas especializadas en el Transporte de Materiales Peligrosos y que cuentan con todas las autorizaciones correspondiente, emitidas por el MTC, Osinergmin y SUNAT, según corresponda, para desarrollar de forma segura y adecuada el servicio de transporte terrestre de materiales peligrosos por carretera contratado

24

Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.14. Principio de uniformidad.- La autoridad administrativa deberá establecer requisitos similares para trámites similares, garantizando que las excepciones a los principios generales no serán convertidos en la regla general. Toda diferenciación deberá basarse en criterios objetivos debidamente sustentados.

1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima.- La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.

Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.

La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables.”



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

verificándose que cuentan con Plan de Contingencia aprobado y otros requisitos legales pertinentes.

- b) La carga y descarga de insumos a los vehículos contratados para el transporte de materiales peligrosos se realiza íntegramente dentro de sus instalaciones mineras autorizadas.
93. Asimismo, en el citado escrito el administrado indicó: *“(…) cabe precisar que, ésta es una medida temporal, que se implementará mientras dure esta situación de fuerza mayor. Terminada la misma, nuestras operaciones volverán a retomar el acostumbrado suministro de materiales e insumos, a través de nuestra vía férrea, conforme a nuestras autorizaciones.”*
94. En tal sentido, como se puede apreciar es el propio administrado quien reconoce que el transporte de materiales peligrosos, como lo es el concentrado, se realiza por vía férrea, conforme lo establece su instrumento de gestión ambiental.
95. Sumado a ello, conforme se ha indicado en los párrafos precedentes, el administrado no ha acreditado la situación de fuerza mayor, en el sentido de que en la fecha que ocurrió la emergencia ambiental, en la cual se volcó un camión con concentrado de cobre, su vía férrea se encontraba bloqueada.
96. Ahora bien, el administrado alega que su PAMA contempla vía alternas para el transporte de concentrado y considerando que al continuar con su producción se acumuló concentrado en la zona de carga diaria, por lo que surgió la necesidad de retirar la carga contenida en la zona de almacenamiento de concentrado.
97. Al respecto, corresponde señalar que el artículo 29° del Reglamento de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, aprobado por Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM, dispone que todas las medidas, compromisos y obligaciones exigibles, esto es, las obligaciones ambientales fiscalizables, deben estar incluidas en los planes que comprende el estudio de impacto ambiental (Plan de Manejo Ambiental, Plan de Contingencias, Plan de Gestión Social, entre otros), es decir, que las obligaciones ambientales fiscalizables que forman parte de los instrumentos de gestión ambiental deben considerar actividades preventivas que deben adoptarse en el marco de dichas obligaciones, toda vez que la actividad no contemplada en un instrumento de gestión ambiental implica mayores riesgos y peligros.
98. En ese sentido, en el presente caso, el transporte de concentrado de cobre por carretera no representa una medida preventiva para el control ambiental de los impactos negativos que se pudiesen generar por la producción de concentrados, y que ello se pueda justificar a través de lo que establece el artículo 16° del RPGAAM, toda vez que esta actividad puede ocasionar mayores peligros y riesgos en el ambiente.
99. Así, se tiene que la medida preventiva señalada por el administrado referida al transporte del concentrado de cobre por carretera a través de camiones, debe estar considerada como una de las obligaciones incluidas en los instrumentos de gestión ambiental aprobados del administrado, situación que no se ha dado.
100. Por último, corresponde indicar que tanto el PAMA como el Tercer ITS 2020 no habilitan al administrado a realizar el transporte de concentrado de cobre por carretera a través de camiones, conforme se ha indicado en el análisis del compromiso ambiental.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

101. Por último, debe reiterarse lo señalado en la Resolución Directoral, respecto a que el Tribunal de Fiscalización Ambiental, mediante la Resolución N° 458-2022-OEFA/TFA del 25 de octubre de 2022, a través de la cual resuelve el recurso de apelación contra la Resolución N° 00044-2022-OEFA/DSEM del 14 de marzo de 2022 que determinó dictar una medida preventiva ordenando al administrado paralizar el transporte de concentrados de cobre por carretera desde la unidad fiscalizable Cuajone, indicando que el PAMA del administrado no autoriza realizar el transporte de concentrado por carreteras, asimismo, señaló que no era posible concluir que el Tercer ITS Ilo comprenda algún compromiso relacionado con el transporte de concentrado; por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.

Respecto al PAMA y otros instrumentos de gestión ambiental que contemplan el uso de la carretera como vía alterna

102. En relación al punto (xx) alegado por el administrado, en el cual menciona al numeral 3.1.1 del Capítulo 5 del PAMA, se debe indicar que de la revisión del PAMA se advierte que el ítem 3.1.1 del Capítulo 5 hace referencia a la Topografía de Pueblo Nuevo e Instalaciones Portuarias, así como Ferrocarril Industrial y Carreteras, descripción que no se relaciona con el presente hecho materia de análisis ni mucho menos establece que el administrado pueda realizar el traslado de concentrado de cobre a través de camiones, lo mencionado de acuerdo al siguiente detalle:

3.1 COMPONENTES AMBIENTALES

3.1.1 Topografía

Pueblo Nuevo e Instalaciones Portuarias. El área de Ilo está localizada en la llanura plana costera (Pampa) ubicada al pie de colinas ondulantes que llegan a las Pampas de Las Sores. El puerto está ubicado cerca al nivel del mar. Las elevaciones en Pueblo Nuevo varían de aproximadamente 15 msnm a lo largo de los límites occidentales hasta aproximadamente 80 msnm en la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas ubicada en la esquina Noroeste del campamento. No existen drenajes de agua superficial importantes que atraviesen el campamento o el Puerto. El valle del río Ilo está a menos de 1 km al Sur de la localidad.

Ferrocarril Industrial y Carreteras. Las vías de acceso y ferrocarriles comienzan en Ilo. La elevación del patio de ferrocarril de Ilo es menor a 5 msnm. Ilo está localizado a lo largo de una línea costera rocosa del Océano Pacífico y se extiende a una llanura costera estrecha y altiplanicie conocida localmente como “Pampas”. Las Pampas están intersectadas por valles de ríos que están ampliamente separados. La topografía de la llanura costera generalmente es plana, en contraste con el terreno más ondulado de la altiplanicie ubicada a mayor elevación. Conforme se avanza por las Pampas, los alineamientos de caminos y ferrocarriles a las minas siguen el terreno que se eleva bruscamente en el Altiplano 3,000 a 4,000 msnm. El sistema de vías de acceso se eleva a más de 5,000 m en el lago Suches. Más al Este, las montañas de la Cordillera de los Andes alcanzan los 6,500 m.

Fuente: PAMA – Capítulo 5

103. Ahora bien, en relación con lo mostrado en la imagen respecto a la pág. 3-2 del PAMA referida a Mina y Operaciones de Beneficio Cuajone, se debe indicar que de la revisión del Resumen de las Operaciones, se advierte lo siguiente:

“RESUMEN DE LAS OPERACIONES

(...)

4.1 MINAS Y OPERACIONES DE BENEFICIO (CAPÍTULO 1)

4.1.1 Mina y Operaciones de Beneficio en Cuajone

(...)

Ubicación y diseño

La mina y Operaciones de Beneficio en Cuajone están ubicadas en la zona occidental de los Andes, a aproximadamente 94 km al Noreste de la ciudad de Ilo, Perú (ver Fig. 3-1). La



**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

producción de mineral se inició en 1976 y actualmente cuenta con las siguientes instalaciones:

- *Mina a tajo abierto;*
- *Instalaciones de carguío y vías de transporte para camión y tren;*
- *Botaderos de desmonte;*
- *Concentradora (incluyendo la planta de molibdeno); y*
- *Servicios afines y talleres de mantenimiento.*

La concentradora de Cuajone y las instalaciones conexas se encuentran a aproximadamente 8km al Suroeste de la Mina de Cuajone.

(...)

Resumen de los Procesos

Los procesos comprenden cuatro etapas principales: exploración y planeamiento y voladura; acarreo y transporte; y procesamiento de mineral para producir concentrados. (...). EL mineral de alta ley es transportado por ferrocarril hasta la concentradora para su procesamiento.

En la Concentradora de Cuajone se procesan aproximadamente 54,000 t d⁻¹ de mineral. El mineral extraído de la mina es transportado hasta la concentradora por ferrocarril.”

104. De lo indicado por el administrado referido a Minas y Operaciones de Beneficio en Cuajone se advierte que contempla instalaciones de carguío y vías de transporte para camión y tren, asimismo, se advierte que en el Resumen de las operaciones el mineral de alta ley obtenido en la mina Cuajone será transportado hacia la planta de beneficio mediante ferrocarril. Ahora, a fin de evidenciar el uso de camión señalado en la Mina y Operaciones en Cuajone corresponde analizar el Capítulo 1 – Parte 1 correspondiente a la unidad Cuajone, en la cual respecto a la Carga y Acarreo indica lo siguiente:

“CAPÍTULO 1 – Parte 1

MINA Y OPERACIONES DE BENEFICIO EN CUAJONE

(...)

2.1.6 Carga y Acarreo

Para cargar el material se utilizan cuatro palas eléctricas P&H. En general, las dos palas más grandes trabajan con los camiones de acarreo Dresser que tienen una capacidad de 220 t, en tanto que las palas más pequeñas de 11.5 m³ de capacidad trabajan con los camiones Dresser de 114 t de capacidad. La conminación de pala grande y camión grande sire para la mayor parte de la producción de mineral y desmonte de la mina.

(...)

El sistema de transporte por camión y ferrocarril en Cuajone utiliza la gran flexibilidad y la capacidad de ascender por rampas de los camiones en el área de la mina, y la eficiencia del ferrocarril en el prolongado acarreo del mineral a la concentradora.”

105. Como se advierte, el PAMA en el Capítulo 1 – Parte 1, Mina y Operaciones de Beneficio en Cuajone contempla el uso de camión y tren como parte de sus operaciones para la carga y acarreo, describiendo los camiones Dresser a usar para la producción de mineral y desmonte, en ese sentido, comprende el transporte de mineral y desmonte como parte de las operaciones al interior de la unidad minera, mas no establece su uso para el transporte de concentrado de cobre desde la unidad Cuajone hacia la Fundición Ilo, contrariamente a lo señalado por el administrado.
106. Ahora bien, respecto al ítem “Ferrocarril Industrial y Carreteras” del PAMA, corresponde indicar que este se desarrolla en los componentes ambientales del Capítulo 5: Infraestructuras e instalaciones Conexas, el cual detalla el uso de los recursos como flora o fauna que se encuentran a lo largo de la vía de ferrocarril y acceso, por lo que, no contiene la obligación de transporte de concentrado por carretera, sino que describe sobre el uso del suelo, así como vegetación o fauna que se desarrolla en la carretera o ferrocarril; por tanto, no se encuentra vinculado con el análisis del presente hecho imputado ni tampoco establece que el administrado pueda realizar el traslado de concentrado de cobre a través de camiones, lo mencionado de acuerdo al siguiente detalle:



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

3.1.6 Uso de Recursos

Pueblo Nuevo e Instalaciones Portuarias. Con excepción del valle del río Ilo, no existe otro uso conocido de recursos terrestres en la vecindad de Pueblo Nuevo y de las Instalaciones Portuarias de Southern Peru. Debido principalmente al clima muy árido y a la pobre calidad de los suelos, muchas de las tierras circundantes no se pueden usar para propósitos agrícolas o ganaderos. El valle del río Ilo contiene la humedad adecuada para sustentar diversas granjas pequeñas para agricultura y ganadería. El Océano Pacífico sustenta recursos marinos que son aprovechados regularmente por los pescadores locales. Los recursos arqueológicos diseminados se presentan a 8 km de Pueblo Nuevo, pero no hay restos arqueológicos conocidos en el campamento o en las Instalaciones Portuarias de Southern Peru.

Capítulo 5 3-3 v. 1.1 span

Walsh Ilo N°: 666 PAMA Southern Peru D.G.M.

Ferrocarril Industrial y Carreteras. Los usos de los recursos terrestres a lo largo de las rutas ferroviarias y vías de acceso varían. Principalmente debido al clima muy árido y a la calidad pobre del suelo, muchas de las tierras circundantes no son usadas con propósitos agrícolas o ganaderos. Conforme se aleja uno de la línea costera encuentra que las actividades agrícolas están confinadas a valles de ríos y a otras áreas irrigadas. Los caminos que se mantienen para el acceso a la mina proporcionan medios valiosos para que los granjeros locales lleven sus cosechas y ganado al mercado. La presencia de un sistema ferroviario y vial proporciona acceso a otros recursos aprovechables en las zonas circundantes a las operaciones existentes de Southern Peru. Los recursos arqueológicos pueden ocurrir rara vez cerca de las rutas de transporte. En resumen, las actividades no parecen afectar ni se impide el uso de los recursos existentes.

Fuente: PAMA – Capítulo 5

107. Respecto al punto (xxi) alegado por el administrado, referido a la figura 2-3 donde se muestra los caminos usados para las operaciones, en efecto, de la revisión del PAMA se advierte que contempla el uso de carreteras y ferrocarril, sin embargo, el presente hecho imputado se circunscribe a la vía del transporte de concentrado mas no en que el administrado haga uso o no de la carretera.
108. Ahora bien, en el Capítulo 5: Infraestructuras e instalaciones conexas del PAMA se describe el uso de las carreteras, lo mencionado de acuerdo con el siguiente detalle:

“2.0 DESCRIPCIÓN DE LAS OPERACIONES

(...)

2.3 CARRETERAS

2.3.1 Disposición

Ilo, Cuaione y Toquepala están conectados por caminos que son usados principalmente para trasladar al personal y hacia las minas. Toda la carga es embarcada por tren. Una porción significativa de la red vial es vía pública.

(...)

2.3.2 Procesos

Los caminos son usados principalmente como acceso a las minas por parte del personal. La carga se entrega en la mina por tren. El camino entre Cuaione y Toquepala es usado para llevar y traer personal y equipo entre las minas para optimizar su uso.”

El subrayado es agregado

109. Como se advierte del texto precedente, se establece que el uso de carreteras es principalmente para el traslado de personal y que toda la carga (concentrado de mineral) es transportado por ferrocarril; por tanto, carece de sustento lo alegado por el administrado respecto al uso de carretera como vía de transporte de concentrado, toda vez que no se encuentra establecido en ningún extremo del PAMA.
110. Respecto al punto (xxii) alegado por el administrado, corresponde indicar que de la revisión del Resumen de las Operaciones del PAMA se indica lo siguiente:



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

“4.0 DESCRIPCIÓN DE LAS OPERACIONES

(...)

4.2 FUNDICIÓN Y PLANTA DE FUERZA (CAPÍTULO 2)

(...)

Ubicación y diseño

(...)

La fundición inicio originalmente sus operaciones en 1960, procesando los concentrados de Toquepala. La capacidad fue efectivamente duplicada en 1977 para incluir la producción de concentrado de Cuajone. Además, 10% de los concentrados que la planta procesa proceden de otras minas. El acceso a la planta se realiza por carretera asfaltada de dos carriles, que se extiende hacia el Norte de Ilo a lo largo de la costa. La Fundición se comunica con las Minas, Concentradoras, Puerto y Refinería de Souther Perú mediante el Ferrocarril Industrial de Southern Perú.

Resumen de los Procesos

Los concentrados de cobre son transportados desde las Concentradoras de Southern Peru en vagones abiertos de 62 t de capacidad. Los concentrados procedentes de otras minas son también transportados en tren, habiendo sido cargados en estaciones convenientes para el acceso de camiones o en las instalaciones del Puerto de Souther Peru en Ilo.
(...). ”

El subrayado es agregado

111. Como se advierte, el PAMA señala que el 10% de concentrado que la planta procesa proviene de otras minas, asimismo, señala que el transporte de dicho concentrado es transportado por tren, y, que el concentrado de otras minas es cargado en el tren en estaciones convenientes para el acceso de camiones o en las instalaciones del puerto.
112. En tal sentido, en ningún extremo del PAMA se señala que el transporte de concentrados de cobre proveniente de Cuajone o Toquepala son transportados hacia Fundición mediante camiones por carretera, si, por el contrario, reafirma que los concentrados son transportados desde las concentradoras por vagones, por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.
113. Respecto al punto (xxiii) alegado por el administrado, referido a que sí ha evaluado los riesgos y los impactos que pudieran generarse por el transporte de concentrados mediante camiones, por lo que cuenta con un Plan de Contingencia.
114. Al respecto, corresponde indicar que dentro del Plan de Contingencia detallado en la Sección 4.6 Plan de Contingencia del Capítulo 5: Infraestructura e Instalaciones Conexas del PAMA, se describe los siguientes planes de contingencia:



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

4.6 PLAN DE CONTINGENCIA

Anteriormente, en la Sección 5.5 del *Resumen de las Operaciones*, se ha identificado y analizado una variedad de medidas de emergencia y contingencia. Southern Peru dispone de los recursos para controlar los principales tipos de incidentes que podrían ocurrir en diversas instalaciones auxiliares. Las medidas para controlar incendios y derrames de productos químicos y reactivos, tales como ácido sulfúrico y cianuro, cubren la mayor parte de las situaciones de emergencia que podrían preverse razonablemente. Están en marcha programas de contingencia adicionales y las medidas de emergencia se implementarán según se requiera para controlar incidentes no previstos.

4.6.1 Planta de Tratamiento de Aguas Servidas

En la planta de tratamiento no se utilizan cantidades significativas de petróleo o productos químicos. Considerando los procedimientos actuales, no se requiere un programa de contingencia en este momento.

Capítulo 5

4-3

v. 1.1 span

4.6.2 Ferrocarril Industrial

Todos los trenes que transportan ácido incluyen un vagón de arena. La arena se usará para construir diques de contención o para absorber los derrames de ácido a fin de controlar el producto hasta que se disponga de agentes neutralizantes. Además, los **Procedimientos de Emergencia para Derrames de Ácido Sulfúrico** proporcionan una orientación detallada para controlar los derrames de ácido durante el transporte por ferrocarril. Los programas en marcha tomarán en cuenta el transporte de petróleo y otros productos químicos por vagones de ferrocarril.

4.6.3 Carreteras

Dados los procedimientos actuales y la mínima cantidad de petróleo y productos químicos que se transporta por carretera, no se requiere un programa de contingencia en este momento.

4.6.4 Instalaciones Portuarias

Las Instalaciones Portuarias de Southern Peru, en cooperación con el puerto de Ilo, se han encargado de desarrollar los procedimientos para prevenir y controlar los derrames de petróleo durante la descarga de las cisternas. El programa de contingencia existente para el control de derrames de petróleo contiene un inventario de los equipos de control y detalla además, los procedimientos para el control de derrames. Los programas en marcha tomarán en cuenta otros incidentes potenciales en las Instalaciones Portuarias de Southern Peru.

Fuente: PAMA – Capítulo 5

115. Como se advierte, dentro del Plan de Contingencia se señala la carretera, indicando la cantidad de petróleo y producto químico que se transporta por carretera, así como que no se requiere un programa de contingencia en ese momento, no evidenciando un plan de contingencia para el transporte de concentrado de cobre por carretera, toda vez que el PAMA no contempló dicha posibilidad, dado que el transporte de concentrado se realizaría por ferrocarril.
116. Por tanto, contrariamente a lo señalado por el administrado, el Plan de Contingencia no evaluó el riesgo de volcadura de camión durante el transporte de concentrado de cobre por carretera, así como, los impactos que pueden generar el concentrado de cobre al derramarse sobre el suelo, cerca de cuerpos de agua, etc. y tampoco contempló medidas de contingencia para atender los riesgos antes mencionados.
117. Respecto a los puntos (xxiv) al (xxvi) alegados por el administrado, cabe indicar que el administrado realiza una interpretación extensiva del compromiso ambiental, puesto que, en ninguna parte del PAMA se establece que pueda realizar el transporte de concentrado de cobre por carretera a través de camiones. Más aun porque el ítem 2.3.2. “Vías de Acceso” del Capítulo 1 claramente indica que para un análisis más detallado de las carreteras fuera de la instalación minera debe verse el Capítulo 5 “Infraestructura e Instalaciones Conexas”, tal y como se muestra en la siguiente imagen:



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

2.3.2 Vías de Acceso

El acceso principal, en la actualidad y en el futuro, a la Mina y las Operaciones de Beneficio en Cuajone, es tanto por carretera como por ferrocarril. Véase el Capítulo 5 - Infraestructura e Instalaciones Conexas para un análisis más detallado de las carreteras fuera de la instalación minera. Las distancias por la carretera pública y ferrocarril desde Ilo a Cuajone son en promedio de 125 km. El camino puede cubrirse desde Ilo por la Carretera Panamericana, yendo al Norte hacia el valle de Moquegua. La ruta luego sigue por carreteras públicas locales a través de Moquegua, circundando Torata y llegando a Cuajone. Esta carretera local está también pavimentada. Las carreteras para llegar a Cuajone son de propiedad del Estado. Las autoridades del gobierno se encargan de parte del mantenimiento y otro tanto hace Southern Peru. Southern Peru controla el acceso a través del área de la mina.

Fuente: PAMA – Capítulo 1

118. En esa línea, de la revisión del ítem “2.3 Carreteras” del Capítulo 5 “Infraestructura e Instalaciones Conexas”, se establece que Ilo, Cuajone y Toquepala están conectados por caminos que son usados principalmente para trasladar al personal desde y hacia las minas y toda la carga es embarcada por tren, según se detalla a continuación:

2.3 CARRETERAS

2.3.1 Disposición

Ilo, Cuajone y Toquepala están conectados por caminos que son usados principalmente para trasladar al personal desde y hacia las minas. Toda la carga es embarcada por tren. Una porción significativa de la red vial es vía pública. Los caminos de acceso a las minas se muestran en la Figura 2-3. Los caminos dentro de las minas en Cuajone y Toquepala son mantenidos por cuadrillas de mantenimiento de la mina. En el Capítulo 1 - Operaciones Mineras, se trata sobre estos caminos.

Fuente: PAMA – Capítulo 5

119. Para mayor abundamiento, es importante resaltar que también en el ítem “2.3.3 Instalaciones de Ferrocarril” del capítulo 1 del PAMA indica que para un análisis más detallado de los ferrocarriles fuera de la instalación minera debe verse el Capítulo 5 “Infraestructura e Instalaciones Conexas”, según se muestra en la siguiente imagen:

2.3.3 Instalaciones de Ferrocarril

Existen aproximadamente 220 km de ferrocarril que dan servicio en la Mina y las Operaciones de Beneficio en Cuajone. Estos comprenden vías férreas que se extienden desde la ciudad de Ilo al emplazamiento de la mina. La vía pasa cerca a la Mina de Toquepala. Véase el Capítulo 5 - Infraestructura e Instalaciones Conexas para un análisis más detallado de los ferrocarriles fuera de la instalación de la mina. La mayor parte de la carga que ingresa y sale de Cuajone se envía por ferrocarril. Los trenes que ingresan a la mina transportan todos los equipos y suministros que se requieren, en tanto que los trenes que salen se encargan de transportar básicamente los concentrados a la Fundición. Dentro del área minera, los trenes se usan exclusivamente para llevar mineral a la chancadora primaria. La mayor parte del mantenimiento de los equipos del ferrocarril que sirven a las Minas de Toquepala y Cuajone se realiza en las instalaciones de mantenimiento de ferrocarril de la Mina de Cuajone.

Fuente: PAMA – Capítulo 1

120. Asimismo, de la revisión del ítem “2.2 Ferrocarril Industrial” del Capítulo 5 “Infraestructura e Instalaciones Conexas”, se establece que el ferrocarril opera un tren



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

por día en cada dirección entre Ilo y minas, y la carga desde las minas a Ilo incluye 50 vagones para el concentrado, tal y como se muestra en la siguiente imagen:

Transporte de Carga de Ilo a Minas. El ferrocarril opera un tren por día en cada dirección entre Ilo y las minas. Toda la carga desde y hacia las minas es transportada sobre rieles. La carga a las minas incluye nitrato, combustible diesel, reactivos para el concentrado y carga en general. La carga desde las minas a Ilo incluye cátodos de cobre, concentrados, sílice para el fundente de la Fundición y carga en general. Los trenes son ordenados en Patio Simón, aproximadamente 1 km al norte de Pueblo Nuevo. Los trenes que generalmente transitan entre Ilo y las minas están formados de 80 vagones, incluyendo 50 vagones para el concentrado y el fundente, 4 a 6 vagones con tanques de combustible y 6 locomotoras.

Fuente: PAMA – Capítulo 5

121. En ese sentido, contrariamente a lo alegado por el administrado, el compromiso ambiental establecido en el PAMA es claro al señalar que el transporte de concentrados desde las minas hasta Ilo se realizará por vía férrea, siendo que en ninguna parte del PAMA se establece que el transporte de concentrados pueda realizarse por carretera mediante vehículos como erróneamente alega el administrado; por tanto, se desestima lo alegado en su escrito de descargos.
122. En relación al punto (xxvii) alegado por el administrado, cabe señalar que el texto correspondiente al punto 2.3 Carreteras, 2.3.1 del PAMA utiliza el término “principalmente” para indicar que los caminos tendrán como finalidad o uso principal el traslado de personal desde y hacia las minas, mas no establece que principalmente el transporte de concentrados pueda realizarse por carretera, por el contrario, dicho texto citado por el administrado indica que toda la carga es embarcada por tren; por tanto, se desestima lo alegado por el administrado.
123. En relación a los puntos (xxviii) y (xxix) alegados por el administrado, cabe señalar que las partes pertinentes citadas por el administrado (2.3.1, 2.3.2 y 3.1.6 del PAMA) ya han sido analizados en los párrafos precedentes; sin embargo, agrega que el PAMA considera que las expresiones: principal y básicamente, no excluye que, ante una situación no esperada, como la suscitada con la toma de la vía férrea (evento de fuerza mayor), se pueda utilizar las carreteras para el traslado de diversos materiales como ha sido el caso del concentrado.
124. Sobre el particular, de la revisión de los textos citados, si bien se advierte el uso de las palabras “principal” y “básicamente”; sin embargo, es para referirse al uso de los caminos o vías de acceso, para un mejor entendimiento en el ítem 2.3.2 del PAMA²⁵,



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

se aprecia que se refiere a que los accesos principales a la mina y operaciones de beneficio por carretera como por ferrocarril, lo cual no indica en ningún momento que el transporte de concentrado sea por carretera; toda vez que también indica que la carretera es básicamente para el traslado de personal, lo cual no se debe interpretar que también pueda ser usada para el transporte de concentrado; puesto que en las operaciones del administrado no solo se transporta personal y concentrado sino también maquinarias, equipos materiales entre otros.

125. Ahora bien, respecto a lo alegado por el administrado en los puntos (xxx) y (xxxv), en primer lugar, corresponde precisar, que por error material en la Resolución Subdirectoral se indicó como abreviatura Tercer ITS 2019, cuando lo correcto era Tercer ITS 2020, toda vez que el Informe Técnico Sustentatorio fue aprobado por el SENACE mediante la Resolución Directoral N° 105-2020-SENACEPE/DEAR en el año 2020, sin perjuicio de ello, se debe precisar que los compromisos ambientales citados en la Resolución Subdirectoral sí fueron los correctos.
126. En esa línea, el administrado alega que en el numeral 30 de la Resolución Subdirectoral se hizo una referencia incorrecta del cuarto párrafo de la sección 4.1 del Capítulo 4 del Tercer ITS 2020, así como respecto a que en el cuadro de los objetivos de las modificaciones y mejoras del Tercer ITS 2020 se incluye el cambio propuesto *“Mejora ambiental en el área de preparación de minerales”*, cuyos objetivos incluyen la ampliación de la plataforma de almacenamiento de concentrados en su extremo norte y el techado del sector de almacenamiento de concentrado, tal y como se aprecia en el Cuadro 4-1 ubicado en la página 4-3 del Tercer ITS 2020.
127. Respecto a ello, es importante señalar que el Informe Técnico Sustentatorio (ITS) debe cumplir con lo establecido en el Decreto Supremo N° 054-2013-PCM que *Aprueban disposiciones especiales para ejecución de procedimientos administrativos*, así como con las disposiciones de la Resolución Ministerial N° 120-2014-MEM/DM que *Aprueban nuevos Criterios Técnicos que regulan la modificación de componentes mineros o ampliaciones y mejoras tecnológicas en las unidades mineras de proyectos de exploración y explotación con impactos ambientales no significativos, que cuenten con certificación ambiental; así como, la estructura mínima del Informe Técnico que deberá presentar el titular minero*. Dichas normas establecen que los casos en que sea necesario modificar o ampliar componentes, así como implementar mejoras tecnológicas, el titular minero podrá presentar ante la autoridad sectorial ambiental competente un ITS con carácter de Declaración Jurada, en el que se sustente que los impactos ambientales negativos generados por las modificaciones y/o ampliaciones propuestas serán no significativos.

2.3.2 Vías de Acceso

El acceso principal, en la actualidad y en el futuro, a la Mina y las Operaciones de Beneficio en Cuajone, es tanto por carretera como por ferrocarril. Véase el Capítulo 5 - Infraestructura e Instalaciones Conexas para un análisis más detallado de las carreteras fuera de la instalación minera. Las distancias por la carretera pública y ferrocarril desde Ilo a Cuajone son en promedio de 125 km. El camino puede cubrirse desde Ilo por la Carretera Panamericana, yendo al Norte hacia el valle de Moquegua. La ruta luego sigue por carreteras públicas locales a través de Moquegua, circundando Torata y llegando a Cuajone. Esta carretera local está también pavimentada. Las carreteras para llegar a Cuajone son de propiedad del Estado. Las autoridades del gobierno se encargan de parte del mantenimiento y otro tanto hace Southern Peru. Southern Peru controla el acceso a través del área de la mina.

2.3.2 Caminos y Vía Férrea de Acceso

(...)

resto de la ruta es mantenida en forma exclusiva por Southern Peru. Los caminos públicos se utilizan **básicamente** para traslado de personal a las minas y desde éstas.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

128. En esa línea, el literal b) de la Resolución Ministerial N° 120-2014-MEM/DM²⁶ establece disposiciones que deben concurrir para solicitar las modificaciones o ampliaciones o mejoras tecnológicas a través de un ITS, siendo una de ellas el estar ubicadas dentro del polígono del área efectiva, que involucran las áreas con actividad minera como las de uso minero de acuerdo con la Resolución Ministerial N° 209-2010-MEM-DM en los proyectos de exploración y explotación minera, unidades mineras en explotación o dentro de sus respectivas áreas de influencia ambiental directa, que cuenten con instrumento de gestión ambiental aprobado y vigente.
129. En atención a lo señalado, la Autoridad de Certificación, en el Informe N° 530-2020-SENACE-PE/DEAR que sustenta la Resolución Directoral N° 105-2020-SENACE-PE/DEAR que otorga conformidad al Tercer ITS 2020 de la unidad minera Ilo, señaló que el administrado presentó la delimitación de un área efectiva de manera referencial, la cual abarca todos los componentes aprobados de la citada unidad minera en sus diferentes instrumentos y un área adicional para la reubicación de la cantera Roca, sobre las cuales se localizan los componentes del Tercer ITS 2020, tal y como se muestra a continuación:

De la revisión efectuada, se advierte que algunos de los componentes y modificaciones propuestas en el Tercer ITS Ilo (escombreras, cantera Roca y parte del trazo de la tubería) no están comprendidos dentro de las áreas referenciales definidas en el Primer ITS Ilo; por lo que, el Titular presenta la delimitación de un área efectiva de manera referencial, la cual abarca todos los componentes aprobados de la U.M. Ilo en sus diferentes instrumentos y un área adicional para la reubicación de la Cantera Roca, al no poder utilizar una zona por la construcción de la Carretera Panamericana Sur (compensación), sobre las cuales se localizan los componentes del Tercer ITS Ilo y cuyas coordenadas se han registrado en EVA.

Fuente: 2.3.7. Área efectiva o de influencia ambiental directa del el Informe N° 530-2020-SENACE-PE/DEAR

130. Ahora bien, de la georreferenciación de la ruta del transporte de concentrado de cobre por carretera desde la unidad minera Cuajone a la unidad minera Ilo en el “Mapa Integrado de los componentes a modificar sobre plano topográfico con Información de los ecosistemas existentes y sitios arqueológicos” del Tercer ITS 2020 se observa que la ruta del transporte de concentrado se encuentra fuera del área de influencia ambiental directa e incluso fuera del área de influencia ambiental indirecta, lo cual, evidencia claramente que el Tercer ITS 2020 no aprobó el transporte de concentrado de cobre por carretera, según se muestra a continuación:

26

Resolución Ministerial N° 120-2014-MEM/DM que Aprueban nuevos Criterios Técnicos que regulan la modificación de componentes mineros o ampliaciones y mejoras tecnológicas en las unidades mineras de proyectos de exploración y explotación con impactos ambientales no significativos, que cuenten con certificación ambiental; así como, la estructura mínima del Informe Técnico que deberá presentar el titular minero
“(…)”

B. UBICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES O AMPLIACIONES DE LOS COMPONENTES MINEROS

Para solicitar las modificaciones o ampliaciones o mejoras tecnológicas deben concurrir las siguientes condiciones:

-Estar ubicadas dentro del polígono del área efectiva, que involucran las áreas con actividad minera como las de uso minero de acuerdo con la Resolución Ministerial N° 209-2010-MEM/DM en los proyectos de exploración y explotación minera, unidades mineras en explotación o dentro de sus respectivas áreas de influencia ambiental directa, que cuenten con un instrumento de gestión ambiental aprobado y vigente.



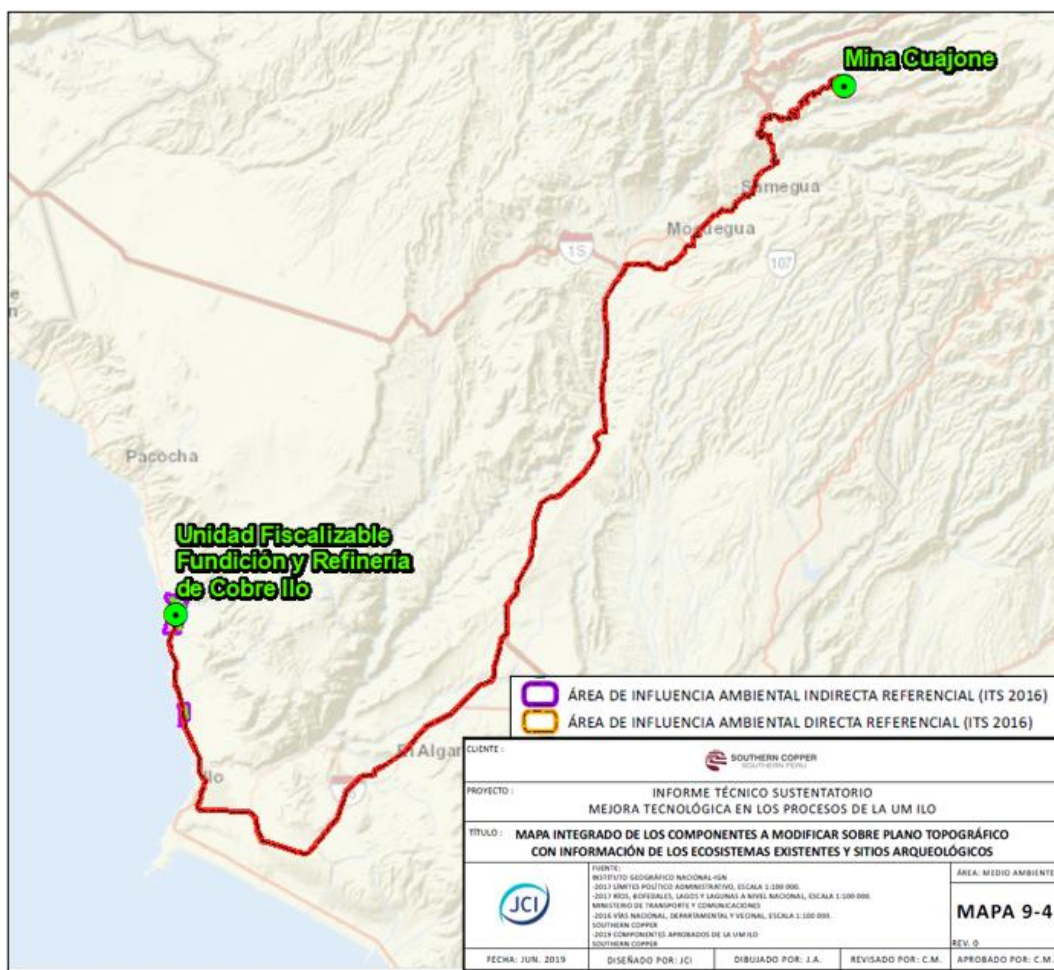
PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Fuente: Mapa Integrado de los componentes a modificar sobre plano topográfico con Información de los ecosistemas existentes y sitios arqueológicos
Elaboración: DFAI

131. Aunado a lo anterior, otra disposición que debe concurrir para solicitar las modificaciones o ampliaciones o mejoras tecnológicas a través de un ITS es no afectar centros poblados o comunidades, no considerados en el instrumento de gestión ambiental aprobado y vigente. Es así que, de la georreferenciación de la ruta del transporte de concentrado de cobre por carretera desde la unidad minera Cuajone a la unidad minera Ilo en el “Mapa de Áreas de Influencia Social y componentes” se observa que la ruta del transporte de concentrado se encuentra fuera del área de influencia social directa e incluso fuera del área de influencia social indirecta, lo cual, nuevamente evidencia que el Tercer ITS 2020 no aprobó el transporte de concentrado de cobre por carretera, tal y como se observa a continuación:



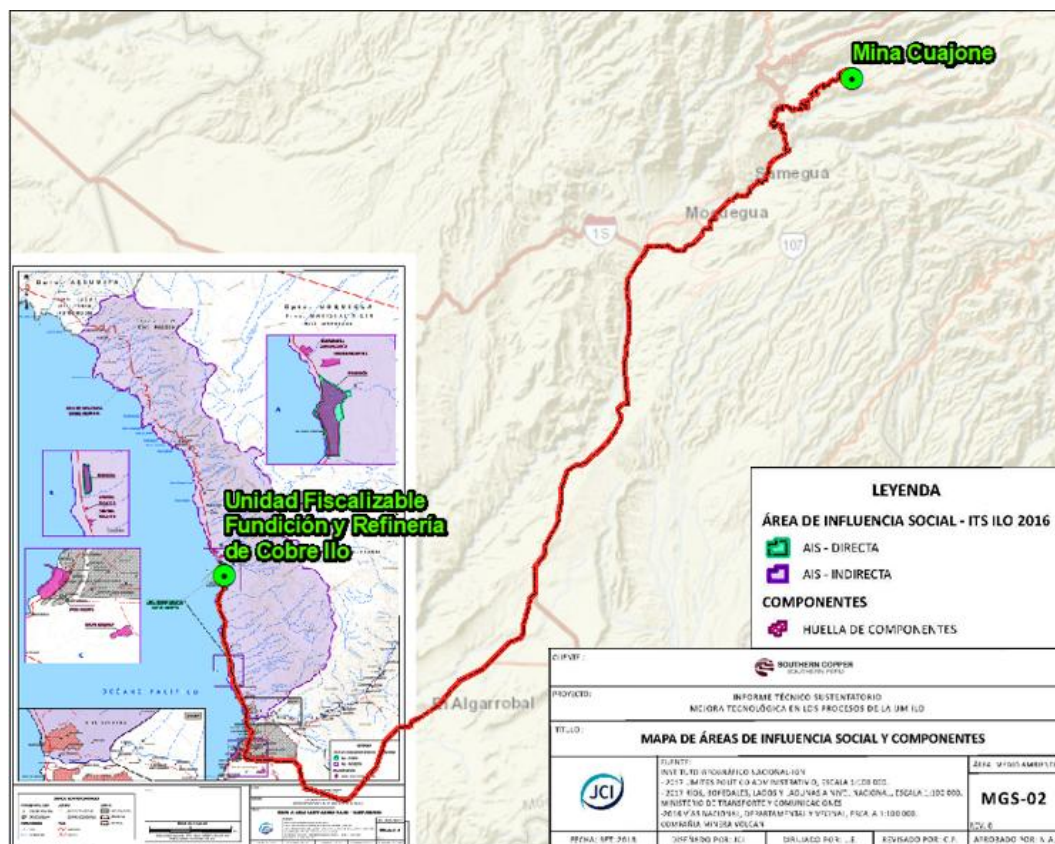
PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Fuente: Mapa de Áreas de Influencia Social y componentes
Elaboración: DFAI

132. Ahora bien, en relación con que el cuadro de objetivos y mejoras del Tercer ITS 2020 no engloba al área de recepción y almacenamiento de concentrado.
133. Al respecto, corresponde indicar que de la revisión del Tercer ITS 2020, se advierte que este no contempla la mejora ambiental en el área de preparación de minerales, que incluyen la construcción de dos plataformas; asimismo, no se evidencia que dicha mejora contemple el transporte de concentrado de cobre desde la unidad Cuajone a la Fundición Ilo mediante carretera, según se detalla a continuación:

“INFORME N° 530-2020-SENACE-PE/DEAR

(...)

2.3.9.1.1 Fundición

2.3.9.1.1.1 Área de preparación de minerales

Cuenta con tres zonas

● **Área de recepción volteo y apilamiento**

El concentrado húmedo de las concentradoras de Toquepala y Cuajone son transportados a la Fundición en vagones. En el área de manejo de materiales, los vagones se descargan mediante el volteador de vagones y los concentrados se trasladan y se acumulan en las camas de almacenamiento existentes.

(...)

● **Área de preparación**

Los concentrados son descargados en el área de preparación de materiales, en esta área la sílice se mezcla con el concentrado, utilizando un cargador frontal que alimenta a las fajas transportadoras.

(...)

● **Planta de Chancado de Sílice y planta de chancado de sílice (upgrade)**

Las rocas de sílice de alta ley (89% SiO₂) son trituradas en tres procesos de chancado: primario, secundario y terciario (chancador de fundentes y de reversión)

(...)

2.3.9.2 Justificación y descripción de los componentes a modificar

2.3.9.2.1 Mejora ambiental en el área de preparación de minerales



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Justificación

Mejorar el área de almacén con estructura metálica cerrada que minimice la dispersión del concentrado por la acción del viento y ampliar la plataforma de almacén para mejorar la accesibilidad de equipos, maniobras y confort en trabajos de descarga y apilamiento y carga del concentrado

Descripción

Se construirá dos plataformas:

- Plataforma N° 1; permitirá almacenar alrededor de 10 000 t, obteniendo así mayor capacidad total de almacenamiento de hasta 50 000t, el incremento de la capacidad de almacenamiento de concentrados en Fundición, ayudará a soportar más días ante cualquier contingencia, como cierre de puertos por mal clima, huelgas, etc.

(...)

- Plataforma N° 2; permitirá dar mayor accesibilidad para el ingreso/parqueo de equipos tanto de operación como de mantenimiento de los equipos del almacén de concentrados y fundentes.

(...)

134. En esa misma línea, se tiene que, si bien el Tercer ITS 2020 describe actividades sobre la manipulación de concentrado en el área de la Fundición Ilo, ello no se relaciona con el presente hecho imputado, el cual está referido al transporte de concentrado de cobre de la unidad minera Cuajone, por el contrario, se advierte que la parte citada del Tercer ITS 2020, ratifica que *“El concentrado húmedo de las concentradoras de Toquepala y Cuajone son transportados a la Fundición en vagones”*, es decir, mediante ferrocarril.
135. Ahora bien, en relación a que en el Capítulo 11 Plan de Manejo Ambiental, Plan de Mitigación y Plan de Monitoreo del Tercer ITS 2020, señala que para los componentes contemplados como parte del ITS (donde se encuentra la mejora en el área de preparación de minerales, dentro de los cuales se encuentran los concentrados de cobre que se reciben y almacenan en esta área), *en situaciones de caso fortuito o fuerza mayor se emplearán rutas alternativas (carreteras, vías secundarias, entre otros)*; corresponde indicar nuevamente que el Tercer ITS 2020 no establece el uso de camiones para el transporte de concentrado de cobre desde la unidad Cuajone hacia la Fundición Ilo, puesto que, dicha ruta se encuentra fuera del área de influencia ambiental y social del Tercer ITS 2020.
136. Además, es importante indicar que en el referido ITS no se estableció medidas de contingencia para el supuesto de transporte de concentrado de cobre por carretera desde la unidad Cuajone hacia la Fundición Ilo, toda vez que, en el Informe N° 530-2020-SENACE-PE/DEAR que sustenta la Resolución Directoral N° 105-2020-SENACE-PE/DEAR, con el cual se aprobó el Tercer ITS 2020, se señala que se mantendrá las medidas establecidas en el plan de contingencia aprobado, el cual, como se ha indicado en los párrafos precedentes no contempla medidas de contingencia para el transporte de concentrado por carretera, tal y como se muestra a continuación:

2.3.12. Plan de contingencias

El plan de contingencias contiene procedimientos y acciones básicas para prevenir y/o controlar riesgos que se puedan producir durante la vida de la U.M. Ilo.

De acuerdo con la evaluación de impactos desarrollada en el Capítulo 10 del Tercer ITS de la UM Ilo, la implementación de las modificaciones propuestas, no implican cambios significativos; por tal motivo se mantendrán las medidas establecidas en el plan de contingencia que tiene aprobado la U.M. Ilo.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

Fuente: Informe N° 530-2020-SENACE-PE/DEAR que sustenta la Resolución Directoral N° 105-2020-SENACE-PE/DEAR

137. En este punto es pertinente reiterar lo señalado en los párrafos precedentes, respecto a que mediante la Resolución N° 458-2022-OEFA/TFA-SE, el TFA analizó los instrumentos de gestión ambiental del administrado, en la cual respecto al Tercer ITS 2020 señaló lo siguiente:

**“F. Del análisis a los instrumentos de gestión ambiental de Southern
(...)”**

Revisión del Tercer ITS Ilo

65. Luego de analizado el PAMA, de la revisión Tercer ITS Ilo, se aprecia como objetivos específicos –entre otros– al manejo de concentrados en el Patio Puerto que comprende un método de alternativo de embarque propuesto que permitirá continuar con la operación hasta el restablecimiento de los equipos (por mantenimiento preventivo o correctivo), sin afectar el régimen de embarque de concentrado de cobre, conforme se aprecia:

4. OBJETIVO			
El presente ITS (3 ITS Ilo) tiene como objetivo general, realizar el análisis de los cambios propuestos y sus efectos en el entorno ambiental generados por las modificaciones en las zonas de la Fundición, Refinería y Patio Puerto de la U.M. Ilo. Los objetivos específicos de las modificaciones y mejoras de los componentes en el 3 ITS Ilo se presentan en el Cuadro 4-1. (...)			
Cuadro 4-1 Objetivo de las modificaciones y mejoras			
Componentes propuestos	Cambio propuesto	Objetivo del cambio	IGA donde fue aprobado el componente
Fundición / Refinería	Reubicación de cantera Roca	- Reubicar el área de la cantera Roca hacia la zona Roca 2.	EIA "Canteras de material de construcción-Cantera Roca" aprobado mediante Informe N° 995-98-EM-DGM-DFM/DF
	Delimitación de escombreras	- Delimitar el área de escombrera Carrisales, escombrera R3 y escombrera R4. Las cuales permitirán la disposición de residuos de construcción de las actividades de la U.M. Ilo.	Programa de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA) de la U.P. Toquepala, U.P. Cuajone, U.P. Ilo y la Fundición de Ilo R.D. N° 042-97-EM/DGM
Patio Puerto	Manejo de concentrados	- El método alternativo de embarque propuesto permitirá continuar con las operaciones hasta el restablecimiento de los equipos (por mantenimiento preventivo o correctivo), sin afectar el régimen de embarque de concentrado de cobre.	Programa de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA) de la U.P. Toquepala, U.P. Cuajone, U.P. Ilo y la Fundición de Ilo R.D. N° 042-97-EM/DGM

Elaboración: JCI, 2020

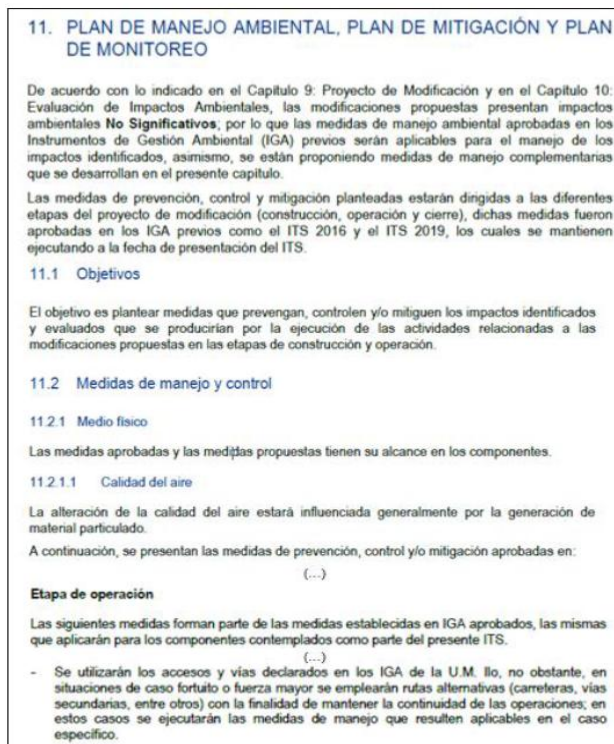
Fuente: Tercer ITS UM Ilo, pp. 4.1-4.4.

66. De la revisión del cuadro citado no es posible concluir que el Tercer ITS Ilo comprenda algún compromiso relacionado con el transporte de concentrado, pues el objetivo de las modificaciones y mejoras solicitadas se encuentran referidas a actividades distintas a las advertidas durante la Supervisión Especial 2022, es decir, transporte de concentrado por carretera.

67. Ahora bien, en el Capítulo 11 del Tercer ITS Ilo, se menciona que, como medidas de manejo y control para el componente ambiental calidad de aire en la etapa de operación, se utilizarán los accesos y vías declarados en los instrumentos de gestión ambiental de la UF Fundición Ilo:



**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**



Fuente: Tercer ITS Ilo, pp. 11.1-11.2

68. Sin embargo, al igual que en el PAMA, en el Tercer ITS Ilo no existe un compromiso que contemple el transporte de concentrado por las carreteras.”

138. Como se advierte, de acuerdo con el análisis realizado por el Tribunal de Fiscalización Ambiental en la Resolución N° 458-2022-OEFA/TFA-SE, el Tercer ITS 2020 no contempla el compromiso de realizar el transporte de concentrado de cobre por carretera, contrariamente a lo señalado por el administrado.
139. En otro extremo de sus descargos, el administrado alega que en los numerales 31, 32 y 33 de la Resolución Subdirectoral, se indica erróneamente que el área efectiva referencial del Tercer ITS 2020 no abarca las carreteras nacionales que comunican la unidad minera Ilo con la unidad minera Cuajone, pues dichas carreteras son vías públicas, sin embargo, el administrado señala que, en el Mapa 1-1 y en la sección 8.4.7.6.1 Infraestructura y servicio de transporte del Capítulo 8 Línea Base Actualizada del Tercer ITS 2020, si se las menciona.
140. Sobre el particular, el Mapa 1-1 citado por el administrado no corresponde a la delimitación de las áreas de influencia ambiental del Tercer ITS 2020, por el contrario, como se ha señalado anteriormente, se observa que la ruta del transporte de concentrado se encuentra fuera del área de influencia ambiental directa e incluso fuera del área de influencia ambiental indirecta según el Mapa 9-4 del Tercer ITS 2020, lo cual, evidencia claramente que el Tercer ITS 2020 no aprobó el transporte de concentrado de cobre por carretera.
141. Asimismo, en la sección 8.4.7.6.1 Infraestructura y servicio de transporte del Capítulo 8 Línea Base Actualizada del Tercer ITS 2020, se advierte que solo se está describiendo parte de la red vial de la provincia de Ilo como parte de la descripción de los aspectos sociales de la Línea de Base, sin embargo, hay que considerar que, dicho instrumento de gestión ambiental señala en el ítem 8.4.2 de la Línea de Base que, el área de influencia directa (AIDS) se define por los espacios de los componentes del Proyecto a modificar, que se ubican al interior de las instalaciones de la Fundición,



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Refinería y Patio Puerto propiedad del administrado; por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.

142. Por último, en el punto (xxxvi), el administrado alegó que en atención a lo señalado en sus argumentos, existiría una vulneración al principio de predictibilidad o de confianza legítima, contemplado en el numeral 1.15 del artículo IV del TUO de la LPAG, tal como lo refiere también la Resolución Directoral N° 0537-2019-OEFA/DFSAI/PAS.
143. Al respecto, se debe indicar que en la citada resolución se desarrolla el marco normativo del principio predictibilidad o de confianza legítima establecido en el TUO de la LPAG, el cual fue aplicado para dicho caso en concreto, donde se analizó el incumplimiento a los límites máximos permisibles y no la figura de caso fortuito o fuerza mayor.
144. Sin perjuicio de ello, conforme se ha indicado en los párrafos precedentes, la resolución citada por el administrado obedecen a situaciones distintas a la expuesta en el presente caso, donde no se ha acreditado que la situación alegada constituya un evento de fuerza mayor, sin embargo, dicho principio será desarrollado con mayor detalle en el siguiente acápite; por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.

Respecto al principio de confianza legítima y la predictibilidad como expresión de la seguridad jurídica en el ámbito administrativo

145. En relación a los puntos (xxxvii) al (xxxix) alegados por el administrado, se debe indicar que el principio de predictibilidad o de confianza legítima, recogido en el inciso 1.15 del numeral 1 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG²⁷, establece que las actuaciones de la Administración buscan que los administrados puedan tener una comprensión cierta sobre los resultados posibles que se podrían obtener en la tramitación de los procedimientos administrativos.
146. Como se desprende del citado artículo, la intención del legislador al establecer como principio rector del Derecho Administrativo, el de la predictibilidad o confianza legítima, no es otra que la de conseguir que en la relación jurídica surgida entre la Administración y los administrados, se respeten las reglas del principio de buena fe procedimental, dotándola de seguridad jurídica que permita generar certeza en estos últimos que existe una correcta actuación de su potestad administrativa.
147. En ese contexto, dicho principio constituye el reflejo en el ámbito de las relaciones administrativas del principio de seguridad jurídica respecto del cual el Tribunal Constitucional ha señalado lo siguiente²⁸:

“3. El principio de la seguridad jurídica forma parte consubstancial del Estado Constitucional de Derecho. La predictibilidad de las conductas (en especial, las de los poderes públicos) frente a los supuestos previamente determinados por el Derecho, es la garantía que informa

27

TUO de la LPAG

Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo: (...)

1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima. –

La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.

Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.

La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables.

28

Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente N° 0016-2002-AI/TC. Fundamentos jurídicos 3 y 4.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

a todo el ordenamiento jurídico y que consolida la interdicción de la arbitrariedad. Tal como estableciera el Tribunal Constitucional español, la seguridad jurídica supone “la expectativa razonablemente fundada del ciudadano en cuál ha de ser la actuación del poder en aplicación del Derecho” (STCE 36/1991, FJ 5).

(...)

4. Así pues, como se ha dicho, la seguridad jurídica es un principio que transita todo el ordenamiento, incluyendo, desde luego, a la Norma Fundamental que lo preside. (...).”

148. Asimismo, resulta necesario considerar lo señalado por el Tribunal Constitucional²⁹, con referencia al mencionado principio, cuando refiere que:

Ahora bien, la garantía de certeza y predictibilidad del (y en el) comportamiento de los poderes públicos y de los ciudadanos no es lo mismo que inmutabilidad o petrificación del ordenamiento jurídico. El principio de seguridad jurídica no constitucionaliza la estática social. La vida en comunidad está en constante transformación y, con ella, también las reglas que aspiran a disciplinarla. Por ello, constituyendo el nuestro un ordenamiento jurídico esencialmente dinámico, el principio de seguridad jurídica no impide que el legislador pueda modificar el sistema normativo [Cf. STC 0009-2001- AUTC, Fund. N° 18]. En realidad, lo que demanda es que cuando se tenga que modificarlo esta deba necesariamente considerar sus efectos entre sus destinatarios, encontrándose vedado de efectuar cambios irrazonables o arbitrarios.

(Énfasis agregado)

149. En esa medida, deberá entenderse que, siempre que sea posible garantizar la seguridad jurídica, la administración –de contar con las razones explícitas y ciertamente fundamentadas– podrá apártese del criterio, sin que con ello se quebrante la confianza legítima en el ejercicio de su potestad.
150. En el presente caso, de acuerdo con lo establecido en el PAMA del administrado, toda la carga que va hacia la unidad Ilo, la cual incluye “concentrados de cobre”, será transportada a través de la vía férrea implementada, siendo que las carreteras establecidas son usadas para el traslado de personal.
151. Dicho ello, durante la Supervisión Especial 2022 la DSEM evidenció que en el punto con coordenadas WGS 84 187697E 8287101N se produjo la volcadura del camión encapsulado que transportaba concentrado de cobre desde la unidad Cuajone, así de acuerdo a las vistas fotográficas del reporte preliminar de emergencia ambiental se observó que el concentrado entró en contacto con el suelo. Asimismo, de acuerdo a lo observado durante la supervisión aún se realizaban actividades de limpieza y la empresa encargada aún no terminaba de realizar la limpieza del área en donde ocurrió el evento. De igual forma, como parte de las acciones de supervisión, la DSEM realizó el muestreo de suelo en los puntos ESP-SU-1 (punto alejado del área del derrame) y ESP-SU-2 (dentro de la zona del derrame de concentrado), con la finalidad de determinar sus concentraciones metálicas del suelo no afectado y del material en suelo donde se produjo el derrame de concentrado.
152. En atención a lo observado, se concluyó que la actividad de transporte de concentrados de cobre por carretera, al no encontrarse identificada dentro de un instrumento de gestión ambiental aprobado, el administrado no cuenta con actividades para controlar los peligros y riesgos que se desprenden del transporte de concentrados de cobre por carretera, por lo que dicha actividad podría generar en un corto plazo un daño al ambiente o a la población que habita en Moquegua, Ilo, así como al suelo colindante a la carretera en todo el recorrido, pues el transporte de concentrado atraviesa dichas ciudades, por lo que la citada actividad configura un peligro inminente y un alto riesgo de daño grave al ambiente y a la población.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

153. En virtud de ello, se inició el presente PAS, en el que se ha imputado que el administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.
154. Como se advierte, el hecho imputado se sustenta tanto en lo verificado por la DSEM, así como lo establecido en el PAMA, motivo por el cual el administrado se encontraba obligado a efectuar el transporte de concentrado de cobre únicamente por la vía férrea.
155. Ahora bien, cabe reiterar que el principio de predictibilidad o de confianza legítima establece que la autoridad administrativa brinda a los administrados información veraz, completa y confiable de manera tal que se presume su licitud. Lo señalado implica, por tanto, que el administrado obra con la convicción de que su actuación es lícita como consecuencia de las expectativas que le ha generado la actividad de la propia Administración.
156. En ese sentido, se tiene que, en el presente caso, no se advierte una vulneración al principio de predictibilidad o confianza legítima, toda vez que, tanto la Autoridad de Supervisión, como a lo largo del presente PAS, se ha verificado el incumplimiento del administrado a su instrumento de gestión ambiental, quedando claro el compromiso ambiental incumplido, siendo que su conducta pudo generar un daño potencial al ambiente; por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.
157. Por último, respecto a que debe tenerse en cuenta los principios de legalidad y debido procedimiento establecidos en el TUO de la LPAG.
158. Al respecto, el principio de legalidad, establecido en el numeral 1.1 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG³⁰, establece que las autoridades administrativas deben actuar con respecto a la Constitución Política del Perú, a la ley y al derecho, dentro de las facultades que les sean atribuidas y de acuerdo con los fines para los cuales les fueron conferidas.
159. Por su parte, el principio del debido procedimiento establecido en el numeral 2 del artículo 248° del TUO de la LPAG³¹, es recogido como uno de los elementos especiales que rigen el ejercicio de la potestad sancionadora administrativa; ello, al atribuir a la autoridad administrativa la obligación de sujetarse al procedimiento establecido y a respetar las garantías consustanciales a todo procedimiento administrativo.
160. Así, en atención a lo alegado por el administrado correspondería verificar, si en atención al principio de legalidad, en el presente caso, se ha tutelado el debido procedimiento.

³⁰ Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

1.1. Principio de legalidad. - Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.”

³¹ Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS

“Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa. - La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

(...)

2.- Principio del Debido procedimiento. - No se pueden imponer sanciones sin que se haya tramitado el procedimiento respectivo, respetando las garantías del debido procedimiento. Los procedimientos que regulen el ejercicio de la potestad sancionadora deben establecer la debida separación entre la fase instructora y la sancionadora, encomendándolas a autoridades distintas. “



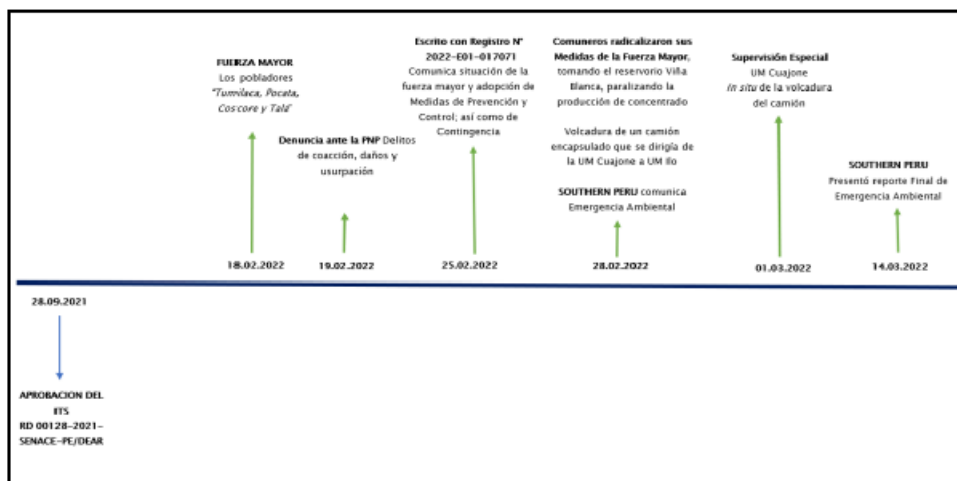
161. En el presente caso, conforme se ha indicado en los párrafos precedentes, la DSEM verificó a través de la Supervisión Especial 2022, que el administrado realizaba el transporte concentrado de cobre a través de camiones, incumpliendo lo establecido en su instrumento de gestión ambiental.
162. Siendo ello así, una vez verificado el hecho constitutivo de infracción, correspondía al administrado, realizar las acciones correspondientes para acreditar que no había incurrido en el incumplimiento imputado, situación que no se ha dado; por tanto, no se advierte que se haya vulnerado el principio de legalidad ni debido procedimiento establecidos en el TUO de la LPAG; por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.

Respecto a la ampliación del stockpile - Cuarto Informe Técnico Sustentatorio de la Unidad Minera Cuajone, aprobado por Resolución Directoral N° 00128-2021-SENACE-PE/DEAR

163. En relación a los puntos (xl) y (xli) alegados por el administrado, cabe aclarar que, la Resolución Subdirectoral no ha realizado una interpretación indicando que el almacenamiento adicional estaba ya implementado; por el contrario, se recogió lo señalado por la DSEM en el Informe de Supervisión, en atención a lo dicho por el administrado donde indicó que, el transporte de concentrado por vía terrestre era una medida que se estableció como fuerza mayor.
164. En ese sentido, la DSEM señaló que en el 4to ITS Cuajone 2021, se había identificado que el administrado contaba con la aprobación para un almacenamiento adicional de 4720 toneladas y un volumen de 2360 m³ adicionales al área establecida para el almacenamiento de concentrados de cobre en la unidad minera Cuajone, por lo que, se verificó que el administrado si contaba con medidas de manejo para el almacenamiento de concentrado en caso de contingencias en la unidad minera Cuajone.
165. Asimismo, respecto a que el administrado indica que es un despropósito pretender que el almacenamiento adicional estuviera operativo en febrero del 2022 desconociendo los plazos que indica la norma; corresponde señalar que el administrado no indica a que norma se refiere, por lo que, al no precisarla no se puede hacer un análisis adecuado, sin perjuicio de ello, lo dicho no sustenta el hecho de que el bloqueo de la vía férrea constituyó un evento de fuerza mayor, debido a que no tenía capacidad para almacenar el concentrado producido.
166. Ahora bien, el administrado presenta la siguiente línea de tiempo donde detalla la aprobación del ITS 2021 y la ocurrencia del evento de fuerza mayor.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



167. Al respecto, de la línea de tiempo se observa que la ampliación del stock pile se aprobó el 28 de setiembre de 2021 con el 4ITS Cuajone 2021; asimismo, se indica que el 18 de febrero de 2022 hubo una situación de “fuerza mayor” y el 19 de febrero de 2022 se interpuso una denuncia ante la Policía Nacional del Perú por los delitos de coacción, daños y usurpación por acciones de los pobladores, luego de ello señala que, el 25 de febrero de 2022 presentó un escrito donde comunica la situación de fuerza mayor, luego de ello señala que el 28 de febrero de 2022 hubo la toma del reservorio Viña Blanca y ese mismo día se produjo la emergencia ambiental (volcadura de camión encapsulado que transportaba concentrado), luego de ello no hay otra referencia a ningún bloqueo o sustento de que la situación de bloqueo haya continuado.
168. Dicho ello, conforme se ha indicado en los párrafos precedentes, respecto a la situación de bloqueo, el administrado solo ha sustentado que se realizó un bloqueo de la línea férrea de la vía que se dirigía de Toquepala a Cuajone los días 18 y 19 de febrero de 2022, a la altura de la Quebrada Cocotea, no obstante, en el presente PAS se analiza el transporte de concentrado de Cuajone hacia la Fundición Ilo; por lo que, el administrado no ha sustentado en primer lugar que el bloqueo de la línea férrea se haya mantenido hasta el 28 de febrero de 2022, día en que sucedió la volcadura del camión que transportaba concentrado y que se encontraba impedido de implementar la ampliación del stock pile; por tanto, se reitera que la situación alegada por el administrado no constituye un caso de fuerza mayor.
169. Respecto al argumento de que se debe tener en cuenta que para la ejecución de un proyecto de la magnitud de la ampliación del stockpile implica un tiempo significativamente mayor, dado que los estudios realizados se hicieron con un desarrollo de ingeniería a nivel factibilidad, lo cual tomó un tiempo para su aprobación, siendo que la siguiente etapa que corresponde es elaborar la ingeniería a nivel de detalle, de ahí recién pasa a un proceso de licitación para que se pueda realizar la construcción.
170. En relación a lo señalado, si bien el administrado hace referencia a distintas etapas del proyecto, no ha presentado documentación técnica o evidencia objetiva que acredite que la ejecución de la ampliación del stockpile no pudo realizarse dentro del plazo de cinco (5) meses, contados desde la aprobación del proyecto en setiembre de 2021 (aprobación del 4to ITS 2021) hasta febrero de 2022, periodo durante el cual el administrado indica haber enfrentado la obstrucción de la vía férrea; por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

171. De otro lado, respecto al punto (xlili) alegado por el administrado, cabe señalar que, de la revisión del 4ITS Cuajone 2021³², se verifica que, en la justificación de la ampliación de dicho componente, el administrado no señala que solo está referido para situaciones de contingencias operativas, llámese, mantenimientos de vías y equipos y otros de carácter rutinario; sino que su justificación indica que el almacenamiento temporal es ante contingencias que impiden su transporte hacia la fundición en Ilo (vía férrea); por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.
172. En relación a los puntos (xlili) al (xliv), el administrado presenta una imagen que muestra la producción de concentrado en la unidad minera Cuajone durante los meses de enero y febrero de 2022, la capacidad de producción del stockpile y el número de días de almacenamiento:



Southern Peru

2/28/2023
4:52:39 pm

Oficializado por :
0000072278 Cortez,
Jose el 3 de Ene del
2023 a las 3:16:06 pm

PRODUCCION REAL 2022 SPCC

		ENERO	FEBRERO	TOTAL
CUAJONE				
CONCENTRADORA				
MOVIMIENTO EN CONTENIDO DE COBRE				
CONCENTRADO PRODUCIDO	TM	52,148	45,695	97,843
CONCENTRADO PRODUCIDO PROMEDIO DIARIO	TM/D	1682.2	1575.7	1630.7

Fuente: Informe anual de producción – SOUTHERN PERÚ. Producción de concentrado de Cu de los meses de enero y febrero 2022 en la Unidad Minera Cuajone

Descripción	Unidad	Cantidad
Capacidad de Stockpile aprobado en el ITS	t	4720
Producción de la UM Cuajone	t/d	1631
Número de días de almacenamiento en stockpile (según capacidad)	d	$4720/1631 = 2.9$

173. Al respecto, si bien el administrado ha presentado una imagen cuya fuente proviene del Informe anual de producción – SOUTHERN PERÚ. Producción de concentrado de Cu de los meses de enero y febrero 2022 en la unidad minera Cuajone, al no contar con registros de la balanza u otros documentos que permitan verificar la producción diaria en febrero de 2022, especialmente los días en que el administrado señala que se produjo los bloqueos que impidieron el transporte por vía férrea, así como al no contar con la capacidad de almacenamiento diario en el mes de febrero de 2022 del almacén de concentrado; no acredita que efectivamente dicha ampliación solo le permitiría almacenar temporalmente 03 días adicionales; por tanto se desvirtúa lo alegado por el administrado.

32

4ITS Cuajone 2021

9.7.7 Ampliación del *stockpile* temporal de concentrado

El *stockpile* temporal de concentrado permite el almacenamiento de concentrado ante contingencias que impiden su transporte hacia la fundición en Ilo; no obstante, dada las condiciones actuales de operación, presenta limitaciones de espacio. Cabe aclarar que la infraestructura de almacenamiento se mantendrá durante la etapa de operación de la U.M. Cuajone, pero el almacenamiento del concentrado se dará temporalmente en tanto este no pueda ser transportado por la vía principal (vía férrea) debido a contingencias.



**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

174. Por último, respecto a los puntos (xlv) al (xlviii) alegados por el administrado, corresponde reiterar lo dicho en los párrafos anteriores, respecto a que el administrado no ha sustentado que el bloqueo de la vía férrea se haya mantenido hasta el 28 de febrero de 2022, día en que sucedió la volcadura del camión que transportaba concentrado y/o haya durado los 53 días que alega y que dicha situación corresponda a un evento de fuerza mayor. Asimismo, es importante indicar que el administrado tampoco ha presentado información que sustente de forma diferenciada una situación y/o diversas situaciones de bloqueo en la ruta de transporte de concentrado en el mes de febrero de 2022, ejemplo de ello, es la imagen presentada en el numeral 80 del escrito de descargo, la cual tiene fecha 22 de febrero de 2022 donde se observa el bloqueo de la vía férrea, sin embargo, no obra medio probatorio de que el bloqueo de dicha vía se mantuvo hasta el 28 de febrero de 2022.
175. Asimismo, conforme ha quedado acreditado a lo largo del presente PAS, el administrado en el ítem 9.7.7 Ampliación del stockpile temporal de concentrado del 4ITS Cuajone 2021, no señala que solo es aplicable para situaciones de contingencias operativas, llámese, mantenimientos de vías y equipos y otros de carácter rutinario; sino que indica que el almacenamiento temporal es ante contingencias que impiden su transporte hacia la fundición en Ilo (vía férrea); por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.

Respecto a que el OEFA excede sus funciones al interpretar erróneamente los alcances de las medidas de contingencia determinadas sus instrumentos de gestión ambiental

176. En relación a los puntos (xlix) al (lv) alegados por el administrado, es preciso señalar que de la revisión del Informe N° 00658-2021-SENACE-PE/DEAR que sustentó la Resolución Directoral N° 00128-2021-SENACE-PE/DEAR, que aprobó el Cuarto Informe Técnico Sustentatorio de la Unidad Minera Cuajone (4ITS Cuajone 2021), se advierte que, en el numeral 2.3.9.2.3, se justificó la ampliación del *stockpile* en caso ocurra alguna contingencia que impida el envío de concentrado a la fundición Ilo, según se muestra a continuación:

2.3.9.2.3 Ampliación del *stockpile* temporal de concentrado

Justificación

Se requiere contar con una mayor capacidad de almacenamiento de concentrado en caso ocurra alguna contingencia que impida su envío a la fundición en Ilo.

Fuente: Página 33 de 143 del Informe N° 00658-2021-SENACE-PE/DEAR

177. Por lo que, si bien dicha ampliación no señala textualmente que es una medida de contingencia ante una manifestación social; sin embargo, se verificó que dicha medida fue contemplada como mecanismo de contingencia asociado al almacenamiento temporal de concentrado de cobre, en el marco de la continuidad de las operaciones mineras ante eventuales interrupciones en el transporte de concentrado hacia la Fundición de Ilo; toda vez que, se advierte que responde a la necesidad de garantizar la gestión ambientalmente segura del concentrado ante cualquier interrupción del transporte, independientemente de su causa o duración.
178. En ese sentido, el citado instrumento de gestión ambiental no limita la aplicación de dicha medida exclusivamente a contingencias rutinarias, sino que reconoce su función como alternativa de manejo temporal ante la imposibilidad de traslado del concentrado.
179. En consecuencia, el 4ITS Cuajone 2021 sí establece la medida técnica de contingencia aplicable al almacenamiento de concentrado ante la imposibilidad de



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

transporte, siendo la ampliación del *stockpile* temporal una acción preventiva y de gestión ambiental aprobada dentro del marco del referido instrumento; por tanto, contrariamente a lo alegado por el administrado, el OEFA no ha realizado una interpretación extensiva de su compromiso ni mucho menos ha excedido sus facultades al pronunciarse respecto a lo establecido en su instrumento de gestión ambiental, pues como se puede observar el 4ITS Cuajone 2021 si contempla una alternativa de manejo temporal ante la imposibilidad de traslado del concentrado.

180. Por lo anteriormente señalado, lo argumentado por el administrado en su escrito de descargos, ha quedado desvirtuado, no advirtiéndose vulneración a los principios citados por el administrado.

Respecto a los alcances de la Resolución N° 458-2022-OEFA/TFA-SE

181. En relación a los puntos (lvi) al (lx) alegados por el administrado, en el cual indica que la SFEM utiliza el pronunciamiento del Tribunal de Fiscalización Ambiental para confirmar que las disposiciones de sus instrumentos de gestión ambiental no regulan la posibilidad de transportar el concentrado mediante camiones encapsulados y que el citado Tribunal no cuenta con facultades para interpretar el alcance técnico de las medidas establecidas en su instrumento de gestión ambiental, siendo dicho pronunciamiento una mera opinión, dado que el ente competente es el SENACE.
182. Al respecto, corresponde señalar que de acuerdo a los artículos 6° y 11° de la Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental (Ley del SINEFA)³³, modificada por la Ley N° 30011, el OEFA es un organismo público técnico especializado, con personería jurídica de derecho público interno, adscrito al Ministerio del Ambiente y encargado de la fiscalización, supervisión, control y sanción en materia ambiental.
183. En ese entendido, el OEFA, en su calidad de autoridad fiscalizadora, únicamente analiza el cumplimiento de los compromisos ambientales, de acuerdo con las condiciones en las que fueron aprobados, así, conforme se ha indicado a lo largo del presente PAS, del análisis realizado a los instrumentos de gestión ambiental con que cuenta el administrado, se concluyó que toda la carga, que va hacia la unidad Ilo, la cual incluye concentrados de cobre será transportada a través de la vía férrea implementada. En ese sentido, se advierte que el administrado se encuentra obligado a transportar concentrados de cobre únicamente por vía férrea.
184. Ahora bien, de la lectura de la Resolución N° 458-2022-OEFA/TFA-SE, se advierte que el Tribunal de Fiscalización Ambiental realizó la revisión de los instrumentos del administrado, a efectos de verificar si se encuentra autorizado para transportar vía carretera el concentrado de cobre haciendo uso de camiones, siendo que de la revisión del PAMA y del Tercer ITS 2020 concluyó lo siguiente:

33

Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, modificada por la Ley N° 30011 “Artículo 6.- Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA)

El Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) es un organismo público técnico especializado, con personería jurídica de derecho público interno, que constituye un pliego presupuestal. Se encuentra adscrito al MINAM, y se encarga de la fiscalización, supervisión, evaluación, control y sanción en materia ambiental, así como de la aplicación de los incentivos, y ejerce las funciones previstas en el Decreto Legislativo N° 1013 y la presente Ley. El OEFA es el ente rector del Sistema de Evaluación y Fiscalización Ambiental.

Artículo 11.- Funciones generales

Son funciones generales del OEFA:

(...)

c) **Función fiscalizadora y sancionadora:** comprende la facultad de investigar la comisión de posibles infracciones administrativas sancionables y la de imponer sanciones por el incumplimiento de obligaciones y compromisos derivados de los instrumentos de gestión ambiental, de las normas ambientales, compromisos ambientales de contratos de concesión y de los mandatos o disposiciones emitidos por el OEFA, en concordancia con lo establecido en el artículo 17. Adicionalmente, comprende la facultad de dictar medidas cautelares y correctivas.”



PERÚ

Ministerio
del AmbienteOrganismo de
Evaluación y
Fiscalización AmbientalDFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

“Revisión del PAMA

(...)

63. De lo anterior se logra apreciar una descripción sobre el ferrocarril industrial y las carreteras:

(i) En relación al **ferrocarril industrial** se señala que *Southern opera trenes para el transporte de mineral en cada locación minera*. Asimismo, los procesos asociados con el Ferrocarril Industrial incluyen el **transporte de carga entre Ilo y las minas** –la carga a las minas incluye nitratos, combustible diésel, reactivos para el concentrado y carga en general. La carga desde las minas a Ilo incluye cátodos de cobre, **concentrados**, sílice para el fundente de la Fundición y carga en general–, **el transporte de carga en el área de Ilo** –conformada por cátodos y ánodos de cobre, molibdeno y ácido sulfúrico hacia el puerto, concentrado importado que es transportado del puerto a la Fundición, combustible de Ilo a Patio Simón, y conchuela de la Planta de Coquina a la Fundición–, **y las operaciones de mantenimiento**.

(ii) En relación a las **carreteras** señala que *principalmente son usados para trasladar el personal desde y hacia las minas*. El camino entre Cuajone y Toquepala es usado para llevar y traer personal y equipo entre las minas para optimizar su uso.

64. En ese sentido, tenemos que, el PAMA no autoriza a las carreteras para realizar el transporte de concentrado

Revisión del Tercer ITS Ilo

65. Luego de analizado el PAMA, de la revisión Tercer ITS Ilo, se aprecia como objetivos específicos –entre otros– al manejo de concentrados en el Patio Puerto que comprende un método de alternativo de embarque propuesto que permitirá continuar con la operación hasta el restablecimiento de los equipos (por mantenimiento preventivo o correctivo), sin afectar el régimen de embarque de concentrado de cobre, conforme se aprecia:

4. OBJETIVO			
El presente ITS (3 ITS Ilo) tiene como objetivo general, realizar el análisis de los cambios propuestos y sus efectos en el entorno ambiental generados por las modificaciones en las zonas de la Fundición, Refinería y Patio Puerto de la U.M. Ilo. Los objetivos específicos de las modificaciones y mejoras de los componentes en el 3 ITS Ilo se presentan en el Cuadro 4-1.			
(...)			
Cuadro 4-1 Objetivo de las modificaciones y mejoras			
Componentes propuestos	Cambio propuesto	Objetivo del cambio	IGA donde fue aprobado el componente
Fundición / Refinería	Realización de canchales Roca	Reducir el área de la canchales Roca hacia la zona Roca 2.	EIA "Canchales de material de construcción, Canchales Roca" aprobado mediante Informe N° 995-98-EM-DGM-DFMDF
	Delimitación de escombros	Delimitar el área de escombros Canchales, escombros R3 y escombros R4. Las cuales permitirán la disposición de residuos de construcción de las actividades de la U.M. Ilo.	Programa de Adquisición y Manejo Ambiental (PAMA) de la U.P. Toquepala, U.P. Cuajone, U.P. Ilo y la Fundición de Ilo R.D. N° 042-97-EM/DGM
Patio Puerto	Manejo de concentrados mediante sistema articulado	El método alternativo de embarque propuesto permitirá continuar con las operaciones hasta el restablecimiento de los equipos (por mantenimiento preventivo o correctivo), sin afectar el régimen de embarque de concentrado de cobre.	Programa de Adquisición y Manejo Ambiental (PAMA) de la U.P. Toquepala, U.P. Cuajone, U.P. Ilo y la Fundición de Ilo R.D. N° 042-97-EM/DGM

Elaboración: JCS, 2020

Fuente: Tercer ITS UM Ilo, pp. 4.1-4.4.

66. De la revisión del cuadro citado no es posible concluir que el Tercer ITS Ilo comprenda algún compromiso relacionado con el transporte de concentrado, pues el objetivo de las modificaciones y mejoras solicitadas se encuentran referidas a actividades distintas a las advertidas durante la Supervisión Especial 2022, es decir, transporte de concentrado por carretera.

67. Ahora bien, en el Capítulo 11 del Tercer ITS Ilo, se menciona que, como medidas de manejo y control para el componente ambiental calidad de aire en la etapa de operación, se utilizarán los accesos y vías declarados en los instrumentos de gestión ambiental de la UF Fundición Ilo

(...)

68. Sin embargo, al igual que en el PAMA, en el Tercer ITS Ilo no existe un compromiso que contemple el transporte de concentrado por las carreteras.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

69. En consecuencia y acorde a lo señalado por la DSEM, es posible concluir que el traslado de concentrado de cobre por carretera no está contemplado en los instrumentos de gestión ambiental de Southern.”

185. Entonces, como se puede apreciar, y contrariamente a lo alegado por el administrado, no se advierte una interpretación del alcance técnico de las medidas establecidas en los instrumentos de gestión ambiental con que cuenta el administrado, pues al igual que lo realizado por esta Autoridad, lo que se verificó, en atención a las facultades con que cuenta el OEFA, es el cumplimiento de las obligaciones y/o compromisos establecidos en sus instrumentos en los términos que fueron aprobados por la Autoridad Certificadora; por tanto, se desvirtúa lo alegado por el administrado.
186. Por lo anterior, esta Dirección ratifica los argumentos y análisis efectuados por la SFEM en la sección II.1 del Informe Final, que forma parte de la motivación en la presente Resolución.
187. Ahora bien, conforme se ha indicado en el acápite II del presente documento, en el escrito de descargos N° 2, el administrado no ha presentado alegatos adicionales destinados a desvirtuar la conducta infractora, siendo que únicamente ha reconocido su responsabilidad de manera precisa, concisa, clara, expresa e incondicional y la oportunidad en que se ha efectuado, *luego de presentados los descargos a la imputación de cargos hasta antes de la emisión de la Resolución Final*, le corresponde un descuento de treinta (30%) en la multa impuesta, cuya aplicación y análisis obra en el informe técnico de cálculo de multa que forma parte del presente documento.
188. De lo expuesto, y a partir de la valoración integral de los medios probatorios se ha logrado acreditar objetivamente que el administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.
189. Por tanto, dicha conducta configura la infracción imputada en el numeral 1 de la Tabla N° 1 de la Resolución Subdirectoral; en consecuencia, **corresponde declarar la responsabilidad administrativa del administrado en el presente extremo del PAS.**

IV. CORRECCIÓN DE LA CONDUCTA INFRACTORA Y/O DICTADO DE MEDIDAS CORRECTIVAS

IV.1. Marco normativo para la emisión de medidas correctivas

190. Conforme al numeral 136.1 del artículo 136° de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente (en adelante, **LGA**), las personas naturales o jurídicas que infrinjan las disposiciones contenidas en la referida Ley y en las disposiciones complementarias y reglamentarias sobre la materia, se harán acreedoras, según la gravedad de la infracción, a sanciones o medidas correctivas³⁴.
191. El numeral 22.1 del artículo 22° de la Ley del Sinefa, establece que para dictar una medida correctiva es necesario que la conducta infractora haya producido un efecto nocivo en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas. Asimismo, el

34

Ley N° 28611, Ley General de Ambiente.

“Artículo 136°.- De las sanciones y medidas correctivas

136.1 Las personas naturales o jurídicas que infrinjan las disposiciones contenidas en la presente Ley y en las disposiciones complementarias y reglamentarias sobre la materia, se harán acreedoras, según la gravedad de la infracción, a sanciones o medidas correctivas.
(...)”.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

literal f) del numeral 22.2 del artículo 22° de la Ley del Sinefa³⁵, establece que se pueden imponer las medidas correctivas que se consideren necesarias para evitar la continuación del efecto nocivo de la conducta infractora en el ambiente, los recursos naturales o la salud de las personas.

192. Adicionalmente, en el numeral 22.3 del artículo 22° de la Ley del Sinefa se señala que las medidas correctivas deben ser adoptadas teniendo en consideración el principio de razonabilidad y estar debidamente fundamentadas.
193. Atendiendo a este marco normativo, los aspectos a considerar para la emisión de una medida correctiva son los siguientes:
- a) Se declare la responsabilidad del administrado por una infracción;
 - b) Que la conducta infractora haya ocasionado efectos nocivos en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas, o dicho efecto continúe; y,
 - c) La medida a imponer permita lograr la reversión, restauración, rehabilitación, reparación o, al menos, la mitigación de la situación alterada por la conducta infractora.
194. En ese sentido, a continuación, se procederá a analizar si corresponde el dictado de una medida correctiva respecto a la conducta infractora.

III.2 Aplicación al caso concreto del marco normativo respecto de si corresponde el dictado de medidas correctivas

Hecho imputado N° 1

195. El hecho imputado está referido a que el administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.
196. En el escrito de descargos 1, el administrado alegó lo siguiente respecto a la limpieza de la zona:
- (i) El Informe de Supervisión muestra las fotografías tomadas durante la supervisión pero no muestra las imágenes después de la labor de limpieza de la zona.

35

Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental.

“Artículo 22°.- Medidas correctivas

22.1 Se podrán ordenar las medidas correctivas necesarias para revertir, o disminuir en lo posible, el efecto nocivo que la conducta infractora hubiera podido producir en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas.

22.2 Entre las medidas que pueden dictarse se encuentran, de manera enunciativa, las siguientes:

El decomiso definitivo de los objetos, instrumentos, artefactos o sustancias empleados para la comisión de la infracción. La paralización o restricción de la actividad causante de la infracción.

El cierre temporal o definitivo, parcial o total, del local o establecimiento donde se lleve a cabo la actividad que ha generado la presunta infracción.

La obligación del responsable del daño a restaurar, rehabilitar o reparar la situación alterada, según sea el caso, y de no ser posible ello, la obligación a compensarla en términos ambientales y/o económica.

Otras que se consideren necesarias para revertir o disminuir en lo posible, el efecto nocivo que la conducta infractora hubiera podido producir en el ambiente, los recursos naturales o la salud de las personas.

Otras que se consideren necesarias para evitar la continuación del efecto nocivo que la conducta infractora produzca o pudiera producir en el ambiente, los recursos naturales o la salud de las personas.

22.3 Las medidas correctivas deben ser adoptadas teniendo en consideración el Principio de Razonabilidad y estar debidamente fundamentadas. La presente norma se rige bajo lo dispuesto por el artículo 146 de la Ley del Procedimiento Administrativo General en lo que resulte aplicable.”



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Fuente: Fotografías después de las labores de limpieza extraídas del informe final de supervisión N° 00183-2022-OEFA/DSEM-CMIN



- (ii) Además, después del evento realizó el monitoreo en ocho (8) puntos cubriendo una malla representativa de cinco (5) puntos que cubre toda la zona donde se presentó la emergencia ambiental además de tres (3) puntos adicionales fuera de la zona donde se presentó la emergencia.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

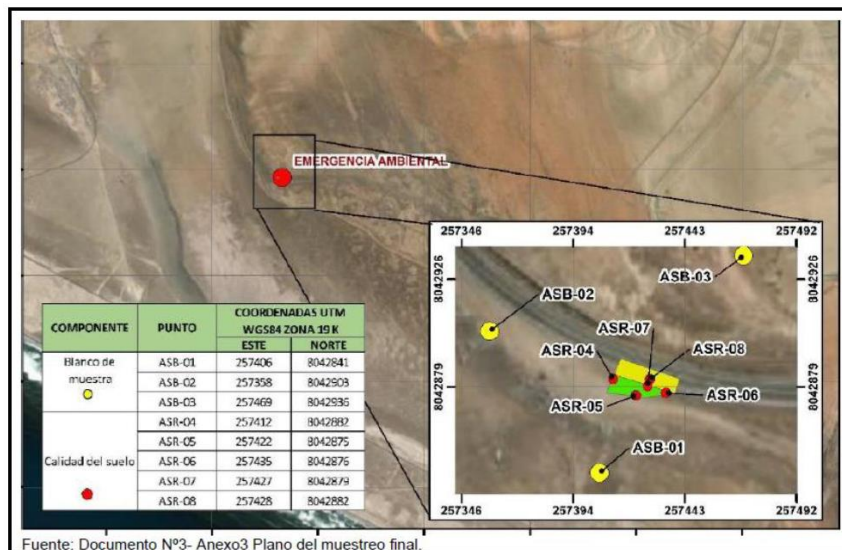
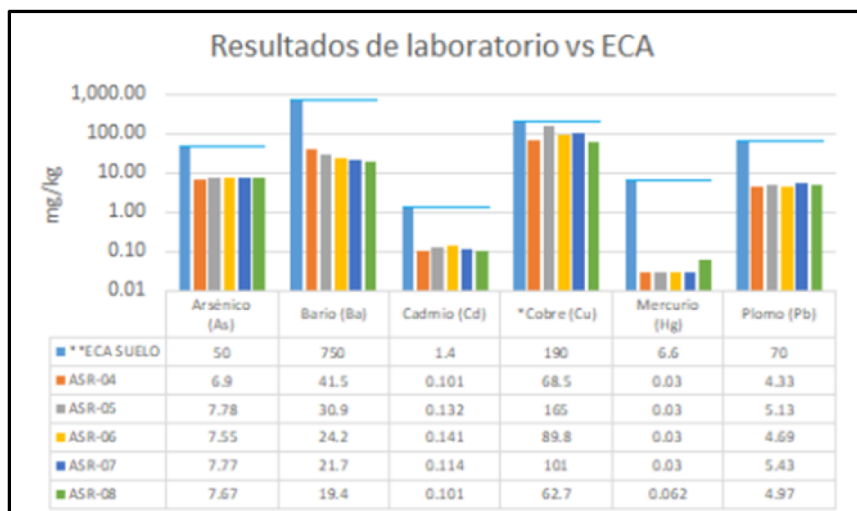


Imagen 01, puntos donde se realizó el muestreo.

- (iii) Respecto al numeral 16 de la Resolución Subdirectoral, en la imagen 01, se puede apreciar con detalle los puntos muestreados después de la tarea de limpieza.
- (iv) En lo referente a lo indicado en el numeral 19 de la Resolución que inicia PAS es importante señalar que la limpieza y retiro de concentrado fue completado en su totalidad el 2 de marzo del año 2022, fecha en que se tomó muestras que confirmaron que el área impactada por el derrame de concentrado de cobre quedó completamente remediada.

Gráfica: Respecto a los valores de cumplimiento de los Estándares de Calidad Ambiental para Suelo se observa el cumplimiento.



Fuente: Resultados de Análisis de Laboratorio Acreditado por INACAL-Muestreo de Suelos: Informe de RV SOLUCIONES AMBIENTALES S.A.C. - SARVPERU

- (v) Por último, conjuntamente con la empresa contratista implementaron su plan de contingencias para recoger el material derramado, quedando la zona limpia y remediada tal y como se muestra en las imágenes anteriores, por lo que los supuestos del OEFA no se han materializado quedando desvirtuados sus argumentos.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

197. Al respecto, en virtud al principio del debido procedimiento establecido en el numeral 1.2 del artículo IV del TUO de la LPAG, se procederá a analizar cada uno de los alegatos señalados anteriormente.
198. En relación a lo alegado por el administrado en los puntos (i) al (v), cabe precisar que, en el Informe de Supervisión (numerales 47 al 52), la DSEM analizó la información proporcionada mediante Carta S/N del 30 de marzo de 2022³⁶, donde la empresa AGZ Transportes S.A.C. presentó al OEFA el informe de remediación ambiental de suelo impactado por derrame de concentrado de cobre.
199. En dicho documento, la empresa AGZ Transportes S.A.C., presentó el informe de remediación ambiental de suelo impactado por el derrame de concentrado de cobre en donde señala que realizó la remediación de la zona, el cual consistió en 3 etapas; así como presentaron registros fotográficos y evidencia de cada una de dichas etapas:
- Etapa 1: (i) Demarcación del área donde se derramó concentrado; (ii) recuperación del concentrado derramado y (iii) carguío y trasladado del concentrado recuperado hacia la fundición de Ilo.

Imagen N° 05, 06, 07, 08, 09, 10: Recuperación del concentrado de cobre derramado

(Previamente Southern Copper Corporation realizó trabajos de recuperación de concentrado derramado en una gran parte, personal de SARV PERÚ continuó la recuperación en sacos big bag)





PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

*Imagen N° 17, 18, 19, 20: Carguío y traslado del concentrado recuperado hacia la fundición en Ilo de Southern Copper Corporation
(Mediante el uso de una grúa, los sacos big bag fueron cargados y trasladados hacia Southern Copper Corporation)*



Fuente: Escrito con registro 2022-E01-028222

- Etapa 2: (i) muestreo inicial, (ii) remoción de suelo contaminado con cobre, (iii) limpieza de la vía y (iv) carguío, traslado y disposición final de suelo contaminado hacia la fundición en Ilo.

*Imagen N° 21, 22, 23, 24, 25, 26: Remoción de suelo contaminado con concentrado
(El personal continuó con la remoción de suelo contaminado, fueron puestos en sacos big bag)*





PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

Imagen N° 27, 28, 29, 30, 31, 32: Remoción de suelo contaminado con concentrado



Imagen N° 33, 34, 35, 36, 37, 38: Limpieza de vía

(El personal realizó la limpieza de la vía, los residuos generados fueron ensacados y derivados a la fundición en Ilo de Southern Copper Corporation)





PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

*Imagen N° 45, 46, 47, 48: Carguío, Traslado y disposición final de suelo contaminado
hacia la fundición en Ilo de Southern Copper Corporation
(Mediante el uso de una grúa, el suelo contaminado en sacos big bag fue cargado, trasladado y dispuesto
hacia Southern Copper Corporation)*



Fuente: Escrito con registro 2022-E01-028222

- Etapa 3: se realizó (i) la reposición del suelo y (ii) el muestreo final.

*Imagen N° 49, 50, 51, 52: Reposición de suelo
(El personal repuso el suelo removido y se perfiló el terreno)*





PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

Imagen N° 55, 56, 57, 58, 59, 60: Muestreo final

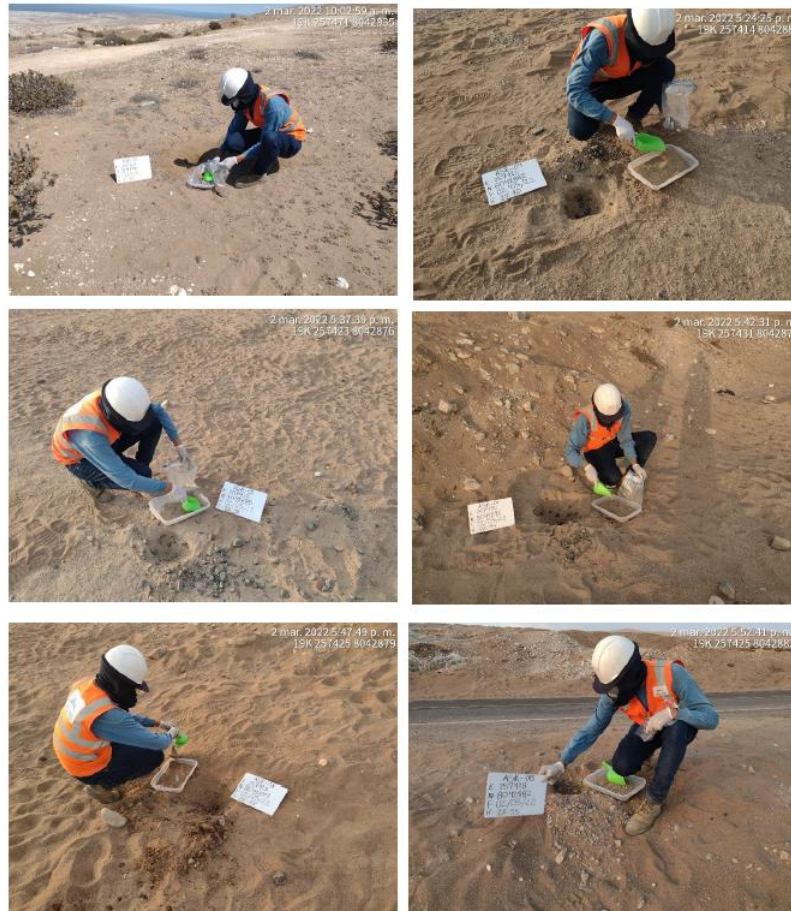


Imagen N° 61, 62, 63, 64: Estado final del área remediada



Fuente: Escrito con registro 2022-E01-028222



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Tabla A.2: Informe de ensayo de laboratorio 2-00552/22 – muestreo final

CÓDIGO DEL CLIENTE:			*CA SUELO	ASB-01	ASB-02	ASB-03	ASR-04	ASR-05	ASR-06	ASR-07	ASR-08
MATRIZ:				SUELO	SUELO	SUELO	SUELO	SUELO	SUELO	SUELO	SUELO
FECHA				3/2/2022	3/2/2022	3/2/2022	3/2/2022	3/2/2022	3/2/2022	3/2/2022	3/2/2022
HORA DE MUESTREO:				9:35	9:45	10:00	17:20	17:35	17:44	17:47	17:55
ENSAYO	UNIDAD	L.D.		RESULTADOS	RESULTADOS	RESULTADOS	RESULTADOS	RESULTADOS	RESULTADOS	RESULTADOS	RESULTADOS
Arsénico (As)	mg/kg	0.02	50	7.55	7.13	6.81	6.9	7.78	7.55	7.77	7.67
Bario (Ba)	mg/kg	0.04	750	21.3	27.7	28.7	41.5	30.9	24.2	21.7	19.4
Cadmio (Cd)	mg/kg	0.02	1.4	0.119	0.052	0.058	0.101	0.132	0.141	0.114	0.101
**Cobre (Cu)	mg/kg	0.02		82.7	7.62	7.21	68.5	165	89.8	101	62.7
Mercurio (Hg)	mg/kg	0.03	6.6	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.062
Plomo (Pb)	mg/kg	0.02	70	5.49	4.7	4.51	4.33	5.13	4.69	5.43	4.97

*Se usó el estándar de calidad de suelo del Perú “Decreto Supremo N° 011-2017-MINAM” para un tipo de suelo agrícola.

**El estándar de calidad de suelo en el Perú no tiene un valor para cobre.

L.D.: Límite de detección

Fuente: Escrito con registro 2022-E01-028222

200. De la revisión y evaluación de la información presentada por el administrado se verificó que cumplió con las labores de limpieza y remediación de la zona afectada. Lo señalado se encuentra en concordancia con la conclusión de emitida por la DSEM en el numeral 52 del Informe de Supervisión, donde concluyó que, *“el titular ha realizado la limpieza de la zona, la cual está conformada y nivelada de acuerdo al entorno y visualmente no se observa la presencia de concentrado; así como la reposición del suelo y el monitoreo del material; indicando que los resultados de laboratorio y las concentraciones de metales, cumplen con la normativa ambiental utilizada en el presente informe”*.
201. En ese sentido, por todo lo expuesto, a la fecha no existen actividades de limpieza que realizar en el área afectada por la presencia de concentrado, por tanto, no amerita el dictado de una medida correctiva, en estricto cumplimiento del artículo 22° de la Ley del SINEFA.
202. Sin perjuicio de lo indicado, cabe señalar que el hecho de no imponer medidas correctivas en este extremo no exime al administrado de cumplir con sus obligaciones ambientales establecidas en sus compromisos o en la normativa correspondiente. Por ello, dicho hecho puede ser materia de futuras supervisiones por la Autoridad Supervisora.

V. SANCIÓN A IMPONER

203. Habiéndose declarado la existencia de responsabilidad del administrado respecto de la infracción indicada en la Tabla N° 1 de la Resolución Subdirectoral, de acuerdo a los considerandos precedentes, corresponde que se sancione al administrado con una multa total de **2.125 UIT**, de acuerdo con el siguiente detalle:

Tabla N° 1: Multa

N°	Conducta infractora	Multa calculada	Multa final [Incluye el -30% respecto al único hecho imputado]
1	El administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.	3.036 UIT	2.125 UIT
Multa total		3.036 UIT	2.125 UIT



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

204. El sustento y motivación de la mencionada multa se ha efectuado en el Informe N° 02954-2025-OEFA/DFAI-SSAG del 20 de noviembre de 2025 (en adelante, **Informe de Cálculo de Multa**), por la Subdirección de Sanción y Gestión Incentivos de la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos, el cual forma parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con el artículo 6° del TUO de la LPAG³⁷ y se adjunta.
205. Finalmente, es preciso señalar, que la multa aplicable en el presente caso ha sido evaluada en función a 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 Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 035-2013-OEFA/PCD y modificada por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2017-OEFA/CD (en adelante, **Metodología para el Cálculo de las Multas**).

VI. RESUMEN VISUAL DE LO ACTUADO EN EL EXPEDIENTE

206. Esta sección tiene el especial propósito de resumir el contenido del documento antes referido, para un mejor entendimiento de quien lo lee.
207. El OEFA se encuentra comprometido con la búsqueda de la corrección o adecuación³⁸ de las infracciones ambientales cometidas por los administrados durante el desarrollo de sus actividades económicas; por ello usted encontrará en la siguiente tabla un resumen de los aspectos de mayor relevancia, destacándose si las conductas fueron o no corregidas.

Tabla N° 2: Resumen de lo actuado en el expediente

N°	RESUMEN DEL HECHO	A	RA	CA	M	RR ³⁹	MC
1	El administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.	NO	SI	-	SI	NO	NO

208. Recuerde que la corrección, cese, adecuación o subsanación de las infracciones ambientales demostrará su **genuino interés con la protección ambiental**.

En uso de las facultades conferidas en el literal c) del numeral 11.1 del artículo 11° de la Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, modificado por la Ley N° 30011, los literales a), b) y o) del artículo 60° del Reglamento de Organización y Funciones del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA, aprobado

37

TUO de la LPAG

“Artículo 6.- Motivación del acto administrativo

(...)

6.2 Puede motivarse mediante la declaración de conformidad con los fundamentos y conclusiones de anteriores dictámenes, decisiones o informes obrantes en el expediente, a condición de que se les identifique de modo certero, y que por esta situación constituyan parte integrante del respectivo acto. Los informes, dictámenes o similares que sirvan de fundamento a la decisión, deben ser notificados al administrado conjuntamente con el acto administrativo. (...).”

38

También incluye la subsanación y el cese de la conducta infractora.

39

En función al momento en el que se reconoce la oportunidad es posible: i) acceder a un descuento de 50% si se reconoce la responsabilidad antes de la emisión del Informe Final de Instrucción y ii) acceder a un descuento de 30% si se reconoce la responsabilidad antes de la emisión de la Resolución Directoral. (Artículo 13° del Reglamento del procedimiento administrativo sancionador del OEFA, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 027-2017-OEFA/CD).



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

mediante Decreto Supremo N° 013-2017-MINAM y de lo dispuesto en el artículo 4° del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del OEFA, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 027-2017-OEFA/CD

SE RESUELVE:

Artículo 1°. - Declarar la existencia de responsabilidad administrativa de **SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORATION, SUCURSAL DEL PERÚ**, por la comisión del hecho imputado N° 1 del numeral N° 1 de la Tabla N° 1 de la Resolución Subdirectoral N° 00297-2025-OEFA/DFAI-SFEM y, en consecuencia, sancionar con una multa de **2.125 UIT**, de acuerdo con el siguiente detalle:

N°	Conducta infractora	Multa calculada	Multa final [Incluye el -30% respecto al único hecho imputado]
1	El administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.	3.036 UIT	2.125 UIT
Multa total		3.036 UIT	2.125 UIT

Artículo 2°. - Declarar que no corresponde ordenar a **SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORATION, SUCURSAL DEL PERÚ** medidas correctivas respecto al hecho imputado N° 1 de la Tabla N° 1 de la Resolución Subdirectoral N° 00297-2025-OEFA/DFAI-SFEM, por los fundamentos indicados en la presente Resolución.

Artículo 3°. - Informar a **SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORATION, SUCURSAL DEL PERÚ** que transcurridos los quince (15) días hábiles, computados desde la notificación de la Resolución que impone una sanción de multa, la mora en que se incurra a partir de ese momento hasta su cancelación total, generará intereses legales.

Artículo 4°. - Disponer que el monto de la multa sea depositado a través de los medios de pago señalados en el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/84379>, debiendo indicar al momento de la cancelación el Código Único de Multa (CUM) para realizar el pago por cada infracción detallada en el Anexo 1 de la presente resolución o el Código Acumulador de Multa (CAM) para realizar el pago total de la deuda, según corresponda. Se precisa que el pago podrá ser efectuado a partir del día hábil siguiente de notificada la presente Resolución.

Artículo 5°. - Informar a **SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORATION, SUCURSAL DEL PERÚ**, que el monto de la multa será rebajada en un diez por ciento (10%) si procede a cancelar la multa dentro del plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados a partir del día siguiente de notificada la presente Resolución y si no impugna el presente acto administrativo, conforme a lo establecido en el artículo 14° del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 027-2017-OEFA/CD⁴⁰.

Artículo 6°. - Informar a **SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORATION, SUCURSAL DEL PERÚ** que, de acuerdo a los artículos 28° y 29° del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del OEFA, aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N°

40

Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA, aprobado por la Resolución del Consejo Directivo N° 027-2017-OEFA/CD.

“Artículo 14°. - Reducción de la multa por pronto pago

El monto de la multa impuesta será reducido en un diez por ciento (10%) si el administrado la cancela dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados desde el día siguiente de la notificación del acto que contiene la sanción. Dicha reducción resulta aplicable si el administrado no impugna el acto administrativo que impone la sanción; caso contrario, la Autoridad Decisora ordenará al administrado el pago del monto correspondiente al porcentaje de reducción de la multa.”



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

027-2017-OEFA/CD, en caso el extremo que declara la existencia de responsabilidad administrativa adquiera firmeza, ello será tomado en cuenta para determinar la reincidencia del administrado y la correspondiente inscripción en el Registro de Infractores Ambientales (RINA), así como su inscripción en el Registro de Actos Administrativos (RAA).

Artículo 7°.- Informar a **SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORATION, SUCURSAL DEL PERÚ**, que contra lo resuelto en la presente resolución es posible la interposición del recurso de reconsideración o apelación ante la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos del OEFA, dentro del plazo de quince (15) días hábiles contado a partir del día siguiente de su notificación, de acuerdo a lo establecido en el artículo 218° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

Artículo 8°. - Notificar a **SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORATION, SUCURSAL DEL PERÚ** la presente Resolución y el Informe de Cálculo de Multa, el cual forma parte integrante de la motivación de la presente Resolución, de conformidad con el artículo 6° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

Regístrese y comuníquese,

[JMALCA]

JWMS/CE3



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

DFAI: Dirección de Fiscalización
y Aplicación de Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

ANEXO 1

CAM: 20251100076 El Código Acumulador de Multas (CAM) se utilizará para el pago de la totalidad de las multas impuestas en la presente resolución			
N°	Infracción	Código Único de Multas (CUM)	Multa
1	El administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone	00041272512	2.125 UIT
Multa total CAM: 20251100076			2.125 UIT



"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: 08450091"



08450091



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFA

SSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

2022-I01-018639

INFORME n.º 02954-2025-OEFA/DFAI-SSAG

A : **Mercedes Patricia Aguilar Ramos**
Directora de Fiscalización y Aplicación de Incentivos

DE : **Econ. Ricardo Oswaldo Machuca Breña**
Subdirector (e) de Sanción y Gestión de Incentivo
Registro Profesional CE Callao n.º 0419

Econ. Ener Henry Chuquisengo Picon
Especialista de Gestión de Incentivos
Registro Profesional CEL n.º 09484

Econ. Melbin Diego Gárate Cjuno
Tercero Fiscalizador IV
Registro Profesional CEA n.º 2215

ASUNTO : Cálculo de multa

REFERENCIA : Expediente n.º 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS

ADMINISTRADO: Southern Perú Copper Corporation, Sucursal del Perú

FECHA : Jesús María, 20 de noviembre de 2025

I. Antecedentes

Mediante la Resolución Subdirectoral n.º 00297-2025-OEFA/DFAI-SFEM, emitida el 04 de abril de 2025 (en adelante, **la Resolución Subdirectoral**); la Subdirección de Fiscalización en Energía y Minas (en adelante, **la SFEM**) de la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos (en adelante, **la DFAI**) del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (en adelante, **el OEFA**), inició el Procedimiento Administrativo Sancionador (en adelante, **el PAS**) a la empresa Southern Perú Copper Corporation, Sucursal del Perú (en adelante, **el administrado**) por el incumplimiento de la única (1) infracción administrativa.

Con fecha 26 de octubre de 2025, el OEFA emitió el Informe Final de Instrucción n.º 00702-2025-OEFA/DFAI-SFEM (en adelante, **el IFI**), donde se recomienda declarar la responsabilidad un (1) hecho imputado, así como la imposición de una multa total de **2.794 UIT**, sustentada en el Informe de Cálculo de Multa n.º 02426-2025-OEFA/DFAI-SSAG (en adelante, **el ICM**).

En ese sentido, y en base a la información que obra en el Expediente n.º 0956-2023-OEFA/DFAI/PAS, la Subdirección de Sanción y Gestión de Incentivos (en adelante, **la SSAG**), a través del presente informe desarrollará el cálculo de multa del hecho imputado referido en la Resolución Subdirectoral:

- **Hecho imputado n.º 1:** El administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.

Finalmente, con fecha 17 de noviembre se emitió el Memorando n.º 02604-2025-OEFA/DFAI, a través del cual se informó a esta subdirección que el administrado reconoció su responsabilidad por la comisión del hecho imputado, dicho reconocimiento fue realizado después de la notificación del Informe Final de Instrucción n.º 00702-2025-OEFA/DFAI-SFEM del 23 de octubre de 2025, es decir, luego de presentados los descargos a la imputación de cargos hasta antes de la emisión de la Resolución Final. Correspondiendo entonces una reducción de multa del 30% al hecho imputado en análisis.

II. Objeto

El presente informe tiene como objeto, realizar el cálculo de multa correspondiente al hecho imputado mencionado en el numeral anterior.

III. Fórmula para el cálculo de multa

III.1. Fórmula

La multa se calcula al amparo del principio de razonabilidad que rige la potestad sancionadora de la administración, de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del artículo 248º del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General – TUO de la LPAG¹.

¹

Decreto Supremo n.º 004-2019-JUS, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley n.º 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General. Procedimiento Sancionador

Artículo 248º. - Principios de la potestad sancionadora administrativa

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

3. Razonabilidad. - Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, 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 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. (...)

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

La fórmula para el cálculo de la multa a ser aplicada considera el beneficio ilícito (B), dividido entre la probabilidad de detección (p); este resultado es multiplicado por un factor F, cuyo valor considera los factores para la graduación de sanciones establecidos en la metodología de cálculo de multas (en adelante, **la MCM**) del OEFA². La fórmula es la siguiente:

Cuadro n.º 1: Fórmula para el Cálculo de Multa

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

Donde:

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

p = Probabilidad de Detección

F = Factores para la Graduación de Sanciones (1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión Incentivos (SSAG) – DFAI.

III.2. Criterios

Mediante la Resolución de Presidencia del Consejo Directivo n.º 00083-2022-OEFA/PCD, 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 OEFA.

Asimismo, los conceptos o criterios contenidos en el Manual Explicativo de la Metodología del Cálculo de Multas del OEFA aprobado por el artículo 3º de la Resolución de Presidencia de Consejo Directivo del OEFA n.º 035-2013-OEFA/PCD (actualmente derogado), son utilizados en el presente análisis, de manera referencial, y, en tanto no se opongan a los criterios de graduación de multas vigentes, aprobados por la Ley n.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, en concordancia con la Resolución de Presidencia de Consejo Directivo del OEFA n.º 035-2013-OEFA/PCD, modificada con Resolución de Consejo Directivo n.º 024-2017-OEFA/CD.

IV. Determinación de la sanción

IV.1. Consideraciones generales en los cálculos de multa

A. Sobre los costos de mercado en la determinación del beneficio ilícito

²

La Metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores de gradualidad a utilizar en la graduación de sanciones fue aprobada mediante Resolución de Presidencia del Consejo Directivo n.º 035-2013-OEFA/PCD y modificada por Resolución de Consejo Directivo n.º 024-2017-OEFA/CD.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Desde un punto de vista económico, ante una multa, el administrado infractor y la ciudadanía en general deberían estar convencidos de que dicha multa posiciona al infractor en una situación desfavorable frente a aquellos administrados que cumplieron diligentemente sus obligaciones. Asimismo, lo opuesto ocurriría si se permitiera que el administrado infractor obtenga un beneficio como resultado del no cumplimiento y de la información imperfecta existente producto de las asimetrías entre los administrados y la Autoridad (problema del principal-agente), posicionando a los administrados diligentes en una desventaja competitiva y creando un desincentivo al cumplimiento.

Al respecto, cabe que recordar que esta subdirección resuelve el cálculo de multas en un contexto de información asimétrica y para ello, se aproxima a los costos de mercado, cuyas fuentes y procesos de cálculos satisfacen un estándar de fundamentación superior al de cualquier otro regulador y se encuentran a disposición del administrado, observando el debido procedimiento (notificando al administrado los informes de multas, incluyendo el detalle de los componentes de la metodología correspondiente), dotando de razonabilidad (con el uso de costos de mercado), celeridad (ejecutando los cálculos de multas expeditivamente), con participación del administrado (requiriendo comprobantes de pago asociados a realidad y actividad económica); así como la simplicidad (desarrollando un proceso técnico que permite al administrado conocer de qué forma se arribó a la multa).

De otro lado, frente a circunstancias ajenas al genuino espíritu de esta subdirección, como, por ejemplo, la no apertura de un enlace web o la omisión involuntaria de una captura de pantalla de una fuente; el administrado –o la Autoridad correspondiente– podría corroborar fácilmente, a través de la abundante información web, que el costo imputado no escapa a los rangos de costos de mercado; lo cual, de ninguna manera, debería invalidar los cálculos efectuados.

Así, en la búsqueda de la disuasión y la maximización del bienestar social, el cual comprende no solo a la empresa (administrado) sino también a los demás agentes que componen la sociedad, y en línea con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo n.º 001-2024-OEFA/CD³; que declara precedente administrativo de observancia obligatoria la Resolución n.º 543-2023-OEFA/TFA-SE, para acreditar el costo evitado el administrado podría encontrarse en dos situaciones diferenciadas:

3

Resolución de consejo directivo n.º 00001-2024-OEFA/CD, publicado el 6 de febrero de 2024.

*“(…) Artículo 1º.- Disponer la **publicación** de los precedentes administrativos de observancia obligatoria contenidos en las Resoluciones N.os 543-2023-OEFA/TFA-SE y 551-2023-OEFA/TFA-SE del 21 de noviembre de 2023, en el diario oficial El Peruano, en el Portal de Transparencia Estándar y en la sede digital del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental-OEFA (<https://www.gob.pe/oefa>) en el plazo de dos (2) días hábiles contado desde su emisión. (...)”*

- a) Escenario 1: Previo a la fecha de cálculo de multa, el administrado **no ha realizado actividades iguales o semejantes** al costo evitado asociadas a la obligación incumplida. Motivo por el cual resulta pertinente tomar en cuenta cotizaciones o presupuestos presentados por el administrado para acreditar el costo evitado.
- b) Escenario 2: Previo a la fecha de cálculo de multa, el administrado **ha realizado actividades iguales o semejantes** al costo evitado asociado a la obligación incumplida. Motivo por el cual resulta razonable asumir que el administrado cuenta con comprobantes de pago debidamente sustentados y por lo tanto es pertinente que presente dichos documentos contables a fin.

En relación con lo anterior, cabe destacar que las infracciones analizadas en este informe contemplan como costo evitado las acciones necesarias para que el administrado cumpla con sus obligaciones fiscalizables, en línea con los fundamentos expuestos en el apartado de las conductas infractoras desarrolladas en el presente informe. Tras revisar la documentación disponible en el PAS, se ha determinado que el administrado ha llevado a cabo actividades similares a los costos evitados asociados a las obligaciones incumplidas (en periodos anteriores) con respecto a las conductas en análisis, lo que lo sitúa en el Escenario 2. Sin embargo, a la fecha de emisión de este informe, no se han presentado los comprobantes de pago necesarios para su evaluación o inclusión en el cálculo de la multa.

Finalmente, esta subdirección considera que la introducción de costos no asociados a comprobantes de pago por parte del administrado, refuerza la información asimétrica, toda vez que este último no revela su propia información de costos incurridos y, a su vez, redundante en una incorrecta señal de disuasión frente a los demás administrados, lo que refleja un escenario no razonable de búsqueda de costos más económicos a favor del administrado infractor, sin que este haya destinado efectivamente un presupuesto para tal fin; configurándose un posible incentivo perverso en el uso de cotizaciones de menor costo con el fin de reducir la sanción.

B. Sobre la promoción del cumplimiento en el cálculo de multas

La legitimidad de las multas impuestas por el OEFA se fortalece a partir de una aplicación justa y razonable de las herramientas regulatorias y normativas disponibles para la protección del bien público ambiental, fuente de la vida y de los negocios. Un pronunciamiento legítimo en la cuantificación de una multa ya sea esta por una imputación muy grave o leve, incrementa la seguridad de los administrados, en lo referido al amparo de sus garantías conforme a derecho.

Este despacho, en aras de la mejora continua, es consciente de la necesidad de seguir fortaleciendo la legitimidad en la imposición de las multas y su adecuada

dosimetría; principalmente, en aquellos escenarios donde los administrados hayan cesado, adecuado o corregido sus actos u omisiones imputadas como constitutivo de alguna infracción administrativa, a partir de las inversiones efectivas realizadas con retraso o postergación.

Lo antes mencionado, si bien podrían tener una naturaleza insubsanable, por la tardanza de su implementación; debe ser analizado en forma conjunta con el set de herramientas con que cuenta el fiscalizador ambiental para promover el cumplimiento (medidas administrativas, multas coercitivas, ejecución subsidiaria, entre otros), toda vez que existen diversas opciones diferentes a la multa (sanción) para garantizar el cumplimiento. De esta manera, se evitaría dilatar la ejecución de inversiones orientadas a regularizar un comportamiento empresarial no deseado.

En un escenario donde un administrado venció la renuencia al cumplimiento, logrando evitar que el riesgo generado al ambiente continúe, producto de la inejecución de una acción asumida como compromiso u ordenada por la autoridad; se ve pertinente incentivar que los administrados ejecuten las inversiones que correspondan, pese a que estas sean tardías, siempre que exista la conformidad técnica de la autoridad.

Así, con la finalidad de dotar de una real legitimidad al tratamiento de aquellos administrados que nunca ejecutaron las acciones necesarias, de aquellos que las ejecutaron tardíamente y/o de forma parcial; se ha contemplado la necesidad de incidir razonablemente sobre el componente “T” (tiempo) hasta la fecha de cese, adecuación o corrección y no hasta el momento del cálculo de la multa; así como reconocer las inversiones tardías realizadas por los administrados en aquellos casos donde se acredite el cese, adecuación o corrección en infracciones distintas a las asociadas a mandatos de carácter particular, medidas preventivas, medidas de prevención, control y mitigación, las cuales por su naturaleza debieron ser adoptadas de forma oportuna.

Además, al haberse extinguido de forma efectiva y concreta el beneficio ilícito, comprobado por el área técnica de la autoridad, a través de la materialización de las inversiones efectuadas tardíamente y/o de forma parcial; es razonable considerar el dinero asociado a la capitalización del costo evitado desde la comisión del acto u omisión imputada hasta la fecha de cese, adecuación o corrección, toda vez que la ventaja económica real obtenida por el administrado mediante el beneficio ilícito ya no existe. Así como, la activación de los factores atenuantes para la graduación, según corresponda.

De otro lado, siguiendo el mismo criterio de razonabilidad, cuando se presenten circunstancias donde la autoridad haya verificado el incumplimiento parcial de lo imputado, se procederá a un tratamiento por extremos: uno vinculado al cumplimiento parcial y el otro al incumplimiento. Este enfoque requerirá un mayor esfuerzo operativo para el cálculo de las multas, debido a la

desagregación correspondiente; sin embargo, dicho esfuerzo será proporcional a la ganancia en legitimidad institucional.

Finalmente, lo expuesto en los párrafos precedentes, será analizado junto con los medios probatorios para acreditar los costos evitados por los administrados, en estricto cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo n.º 001-2024-OEFA/CD; que declara como precedente administrativo de observancia obligatoria a la Resolución n.º 543-2023-OEFA/TFA-SE, del 21 de noviembre de 2023.

C. Sobre los insumos para el cálculo de multas

Para la elaboración del presente informe, se considera el MAPRO PM5, en lo referido a las solicitudes de multa, aprobado mediante Resolución de Presidencia de Consejo Directivo n.º 00061-2022-OEFA/PCD del 04 de noviembre de 2022.

Asimismo, las estimaciones económicas asociadas al expediente bajo análisis se encuentran motivadas a partir de los insumos provistos por parte de los equipos técnicos, en lo referido a las actividades vinculadas al costo evitado y a los factores de graduación f1, f3, f5, f6; y legales, en lo referido a los factores de graduación f4 y f7; quienes, a partir de los medios probatorios que obran en el presente expediente y al *expertise* profesional correspondiente, considerando las asimetrías de información, efectúan una aproximación de los aspectos mínimos indispensables requeridos para el cálculo de la sanción de las conductas infractoras bajo análisis.

D. Otras consideraciones:

En atención a la solicitud de cálculo de multa formulada por la Autoridad Decisora para la emisión de la Resolución Directoral, esta subdirección procedió a revisar la propuesta de sanción desarrollada en el **IFI**.

Ahora bien, teniendo en cuenta lo expuesto, corresponde indicar que, conforme con el artículo 4º del RPAS, la Autoridad Instructora y la Autoridad Decisora son autoridades distintas, pues la primera es, para el caso en concreto, la SFEM; mientras que la segunda es la DFAI.

Del mismo modo, las funciones de cada una son distintas, en tanto que la Autoridad Instructora se encuentra facultada para desarrollar las acciones de instrucción y actuación de pruebas, imputar cargos y emitir el IFI; por su parte, la DFAI constituye la primera instancia y es competente para determinar la existencia de responsabilidad administrativa, imponer sanciones, dictar medidas cautelares y correctivas, así como para resolver el recurso de reconsideración interpuesto contra sus resoluciones.

Ahora bien, en el **IFI**, la Autoridad Instructora recomendó la declaración de existencia de responsabilidad administrativa y su sanción correspondiente, a

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

través de una multa, siendo la misma debidamente sustentada mediante el Informe de propuesta de multa.

En tal sentido, se concluye que, con la recomendación de responsabilidad realizada por la Autoridad Instructora mediante el *IFI*, la Autoridad Decisora puede disponer de actuaciones complementarias que considere indispensables para resolver el procedimiento. Por lo tanto, se concluye que el *IFI* no tiene carácter resolutivo.

En relación con lo anterior, es con la emisión de la Resolución Directoral donde se declaran los incumplimientos, se ordenan medidas a tomar por el administrado y se imponen sanciones, las cuales pueden variar en relación con lo propuesto por el *IFI*.

En atención a lo expuesto, en el presente caso, el cálculo de multa se encuentra conforme a los principios de verdad material, debido procedimiento y razonabilidad.

Por lo tanto, del análisis técnico en coordinación con esta subdirección, se debe precisar algunos ajustes a los factores de graduación, para el siguiente hecho imputado:

-Hecho imputado n.º 1: El valor correspondiente al ítem 1.3 del factor f1, le corresponde un valor del 20% ,dado que, el sustento precisado en el *IFI* indica que el incumplimiento se ha dado fuera del área de influencia directa, dicho cambio se verá implementado en el desarrollo del presente informe.

Bajo las consideraciones antes mencionadas, procederemos a la estimación de la multa para las infracciones bajo análisis.

IV.2. Hecho imputado n.º 1: El administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.

i) Beneficio Ilícito (B)

El beneficio ilícito proviene del costo evitado del administrado por no cumplir con la normativa ambiental y/o sus obligaciones fiscalizables. En este caso, el administrado no realizó lo precisado en el hecho imputado n.º 1.

Al respecto se advierte que, de acuerdo al Programa de Adecuación y Manejo Ambiental que fue aprobado mediante Resolución Directoral n.º 042-97-EM/DGM del 31 de enero de 1997, se advierte que el administrado se comprometió a realizar el transporte de concentrados de Cobre a través de las vías ferroviarias que unen las unidades mineras de Cuajone, Toquepala y la Fundición Ilo.

No obstante, la DSEM verificó que el administrado venía realizando el transporte de concentrado de la unidad minera Cuajone hacia la Fundición Ilo a través de la carretera; toda vez que tomó conocimiento, el 28 de febrero de 2022, a través del sistema de Gestión de Emergencias Ambientales que se produjo una emergencia ambiental (código EA-22-00228) ese mismo día, debido a la volcadura de un camión, de propiedad de la empresa Transportes AZG S.A.C., que transportaba concentrados, a la altura del km 34 de la carretera Interoceánica Sur Ilo- Cuajone.

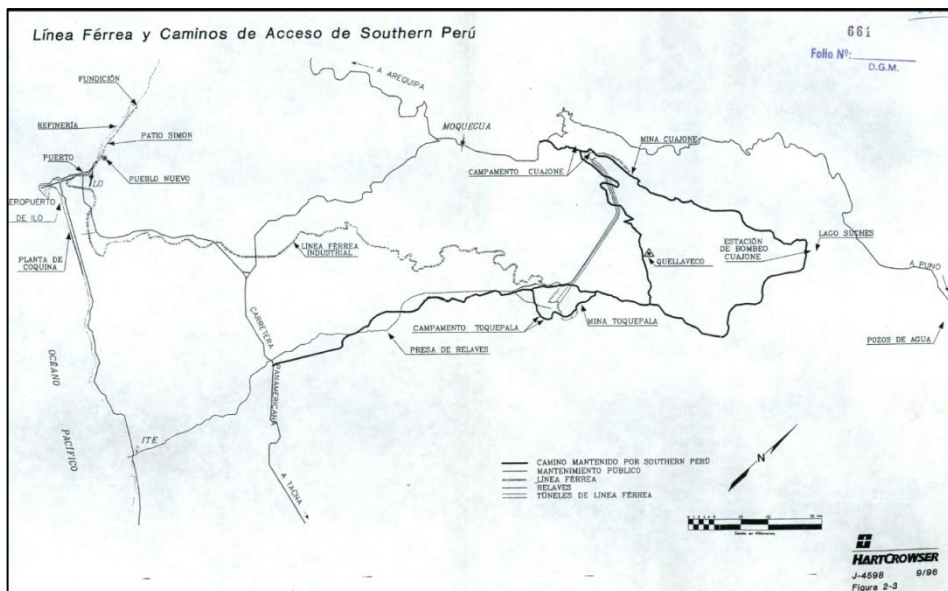
En atención a ello, la DSEM en el marco de sus funciones, realizó una acción de supervisión in situ el 01 de marzo de 2022 a la unidad fiscalizable Cuajone de titularidad del administrado, verificando que a la altura del punto con coordenadas UTM Datum WGS 84: 8042886 N; 257422 E, había personal de la empresa SARV PERU, contratada por AGZ Transportes S.A.C. (empresa que estaba realizando el transporte de concentrado), realizando la limpieza de la zona donde se produjo la volcadura del volquete que transportaba concentrado de mineral de cobre.

Por lo que, con ello, se verificó que el administrado estaba incumpliendo el Programa de Adecuación y Manejo Ambiental que fue aprobado mediante Resolución Directoral n.º 042-97-EM/DGM del 31 de enero de 1997, respecto al transporte de concentrado por vía férrea.

Cabe señalar que, en el presente caso, de acuerdo al compromiso del PAMA Cuajone, se conoce que el administrado debía realizar el transporte de concentrado desde la unidad minera Cuajone hacia la fundición Ilo por la vía férrea que esta demarcada en la Figura 2-3: Línea Férrea y Caminos de Acceso Southern del PAMA, que se muestra a continuación:

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Imagen n.º 1: Línea férrea y caminos de acceso



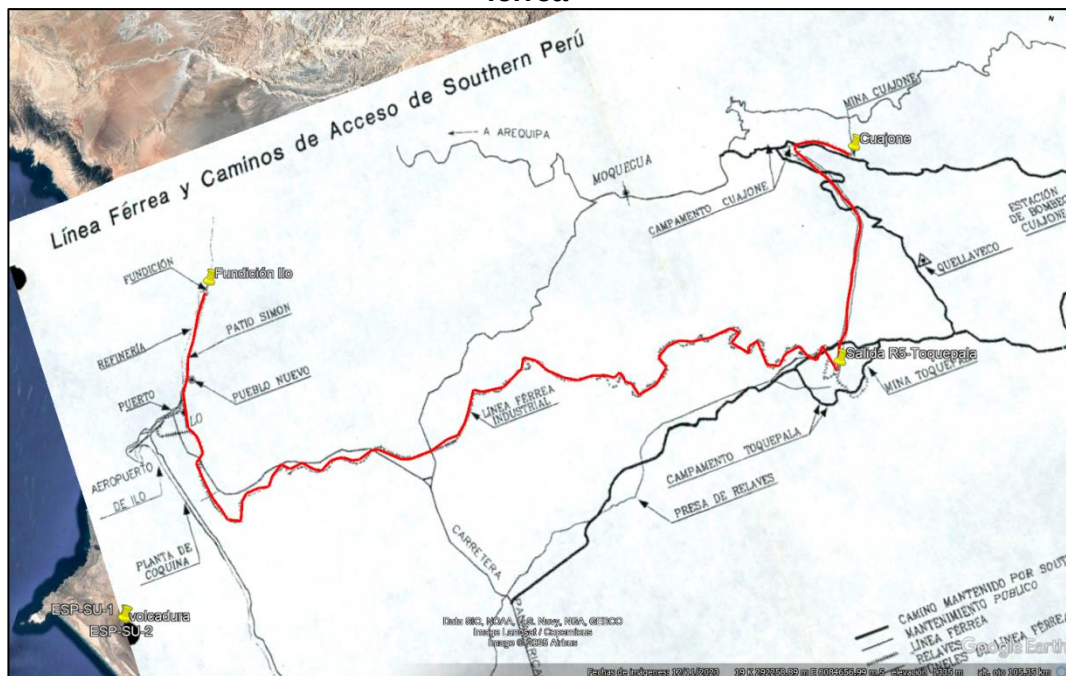
Fuente: Folio 661 del PAMA Cuajone

Asimismo, se advierte que en el PAMA se menciona que, los trenes que generalmente transitan entre Ilo y las minas están formados de 80 vagones, incluyendo 50 vagones para el concentrado y el fundente, 4 a 6 vagones con tanques de combustible y 6 locomotoras. Por lo que, en función de dicha información, se procederá a estimar la distancia que debe recorrer el tren para el transporte de concentrado de la unidad minera Cuajone hacia la Fundición Ilo; así como se estima que para dicho transporte se utilizará una locomotora con vagones llevando el concentrado.

A continuación, se muestra en la siguiente imagen la ruta en color rojo del tren que transporta concentrado desde Cuajone hacia la Fundición Ilo, a través de la herramienta “regla” del programa informático “Google Earth” se ha calculado la distancia de la línea férrea en base a la Figura 2-3: Línea Férrea y Caminos de Acceso Southern del PAMA, obteniéndose 157.6 kilómetros:

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Imagen n.º 2: Distancia entre la UM Cuajone y la Fundición Ilo por la vía férrea



Fuente: Imagen de Google Earth y Figura 2-3: Línea Férrea del PAMA.

Por otro lado, teniendo en cuenta que el incumplimiento del compromiso se debió al reporte de una emergencia ambiental por la volcadura de un camión que transportaba concentrado por la carretera, se estimará la cantidad de concentrado que debió transportarse por vía férrea es la cantidad que transportaba el camión de concentrado que se volcó en la carretera.

Por lo que, al solo contar con la información del Reporte Preliminar de Emergencia Ambiental que señalaba que el camión que se volcó corresponde a semitrailer de placa V8B-831 con semiremolque encapsulado de placa, se estima que, trasportaba 36 toneladas de concentrado; toda vez que, un semirremolque puede transportar entre 36 y 40 toneladas de concentrado de cobre en Perú, aunque el peso exacto puede variar según la configuración específica del vehículo (como la cantidad de ejes) y las regulaciones de peso bruto máximo (MMA) vigentes. Por ejemplo, los semirremolques de 3 ejes suelen transportar 36 toneladas, mientras que los de 5 ejes pueden llegar hasta 40 toneladas.

En ese sentido, en base al análisis técnico, corresponde considerar la siguiente actividad:

CE: Realizar el transporte por vía férrea de concentrado de cobre. Al respecto, durante la supervisión ni el administrado han proporcionado información específica de la actividad de transporte de concentrado por vía férrea en sus IGAs; por lo que, no se cuenta con información acerca del personal que participa en el carguío de concentrado en los vagones de la línea férrea,

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

tampoco las horas hombre requeridas, tipo y gasto de combustible que se requiere para el transporte desde la unidad minera Cuajone hasta la Fundición Ilo, ni tampoco el peso en toneladas de concentrado de cobre. Por lo que, se estimarán dichos insumos para el cálculo del costo evitado del presente hecho imputado, con la salvedad de que el administrado como conoce bien su operación minera pueda presentar información más acertada que esté debidamente sustentada. En ese sentido, en base al análisis técnico, corresponde considerar la siguiente estructura de costos, el detalle es el siguiente:

Respecto al perfil de trabajadores para el transporte por vía férrea:

Cuadro n.º 2: Perfil de trabajadores

Personal	Perfil	Horas de trabajo	Justificación
01	Supervisor	08	Supervisara la operación de Carguío hacia los vagones del tren, así como de las guías de remisión, pesaje y despacho.
02	Operadores de carguío	08	Manejo del sistema de Carguío hacia los vagones del tren
01	Operador de maniobras ferroviarias	08	acoplamiento/desacoplamiento de vagones, supervisión en patio de carga
02	Conductores de locomotora	08	Maquinistas que operaran el tren

Elaboración por la SFEM.

Asimismo, el personal debe contar con Equipo de Protección del Personal (EPP): guantes, lentes de seguridad, respirador, casco de seguridad, overol y zapato de seguridad punta de acero; el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (SCTR), el Curso de Seguridad y Salud en el Trabajo (CSST) y el Examen Médico Ocupacional (EMO) correspondiente para cada trabajador.

En relación a los materiales y equipos:

- Combustible para locomotoras (diésel).

El consumo de una locomotora diésel para transportar mineral es variable, pero un dato de referencia del fabricante de trenes CSX⁴ indica que pueden transportar 1 tonelada de carga por 1 galón (aproximadamente 4 litros) de combustible cada 492 millas (791 km), lo que se traduce en un consumo de aproximadamente 0.005 litros por tonelada-kilómetro. Este valor puede cambiar según el tipo de locomotora, el terreno, el peso de la carga y la cantidad de locomotoras utilizadas, ya que los trenes se adaptan quitando o añadiendo locomotoras según sea necesario. Para el presente caso, se tiene los siguientes datos:

4

<https://science.howstuffworks.com/transport/engines-equipment/diesel-locomotive.htm#:~:text=Train%20manufacturer%20CSX%20estimates%20that,as%20moving%20goods%20on%20roadways.>

1. **Dato de consumo específico:** 0.005 L/(Tn-km)
2. **Carga transportada:** 36 toneladas (Tn) aproximadamente
3. **Distancia:** 157.6 km
4. **Toneladas-kilómetro (t-km):** $36 \times 157.6 = 5673.6$ Tn-km
5. **Consumo total de combustible:** $5673.6 \text{ Tn-km} \times 0.005 \text{ litros/Tn-km} =$
28.368 litros.

Respecto al cese de la conducta infractora, corresponde señalar que, mediante Resolución Directoral n.º 0044-2022-OEFA/DSEM, notificada el 16 de marzo del 2022, se ordenó a SPCC una medida preventiva consistente en paralizar inmediatamente después de la fecha de notificación, el transporte de concentrados de Cobre por carretera desde la unidad fiscalizable Cuajone, con la finalidad de prevenir los daños sobre el ambiente y a la salud de las personas que podrían generarse por el transporte de concentrados de cobre por carretera a través de camiones, como se muestra a continuación:

“(…)

SE RESUELVE

Artículo 1º.- Ordenar como **MEDIDA PREVENTIVA** a Southern Perú Copper Corporation Sucursal del Perú lo siguiente:

Medida Administrativa		
Obligación	Plazo de cumplimiento	Forma para acreditar el cumplimiento
Paralizar el transporte de concentrados de Cobre por carretera desde la unidad fiscalizable Cuajone	Inmediato desde la fecha de notificación de la presente resolución.	A fin de verificar el cumplimiento de la presente medida preventiva, SPCC deberá presentar a partir de la notificación de la presente resolución, un informe semanal que contenga los registros diarios del ingreso y salida de camiones que tengan como mínimo 20Tn de capacidad, la placa de la unidad y los datos del material transportado. La información deberá ser presentada vía mesa de partes virtual (https://sistemas.oefa.gob.pe/mpv/#tramite).

Fuente: Informe Final de Supervisión n.º 0262-2022-OEFA/DSEM-CMIN

En atención a ello, la DSEM, en el Informe Final de Supervisión n.º 262-2022-OEFA/DSEM-CMIN emitido el 25 de julio de 2022, analizó los informes presentados por el administrado, señalando que, de los registros presentados por SPCC desde el 16 de marzo al 29 de mayo de 2022 se observa que, los camiones transportaban diversos materiales y dentro de los materiales y/o elementos transportados no se observó la presencia de concentrados de cobre. Asimismo, se observa que en el área de almacenamiento de concentrado no se observó la presencia de concentrado y que a la fecha de la elaboración del Informe Final de Supervisión se hace el transporte de concentrado por la vía férrea.

Por tanto, concluyeron que de la información contenida en los reportes semanales presentados por SPCC, los cuales fueron ordenados a través de la Resolución Directoral n.º 044-2022, respecto al ingreso y salida de los camiones, que no se está realizando el transporte de concentrados en camiones encapsulados desde la unidad fiscalizable Cuajone. En ese sentido, el titular minero cumple con la paralización del transporte de concentrado de mineral por carretera.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

En ese sentido se verifica que la fecha del cese de la conducta infractora (incumplimiento de compromiso del PAMA) **fue el 29 de mayo de 2022.**

Una vez estimado el CE, este monto será capitalizado aplicando el Costo de Oportunidad Sectorial (en adelante, el COS⁵) desde la fecha de inicio del incumplimiento hasta la fecha de cese (CEC). Dicho valor es actualizado mediante un ajuste inflacionario hasta la fecha de cálculo de multa. Finalmente, el resultado es expresado en la Unidad Impositiva Tributaria (en adelante, la UIT vigente). El detalle del cálculo del beneficio ilícito se presenta en el cuadro n.º 3.

Cuadro n.º 3: Cálculo del Beneficio Ilícito

Descripción	Monto
CE: El administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone. ^(a)	US\$ 2,293.261
COS (anual) ^(b)	15.748%
COS _m (mensual)	1.226%
T: meses transcurridos durante el periodo de incumplimiento hasta la fecha de cese ^(c)	3.033
Costo evitado ajustado a la fecha de cese $[CE \cdot (1 + COS_m)^T]$	US\$ 2,379.602
Tipo de cambio promedio de los últimos 12 meses ^(d)	3.689
Beneficio ilícito (S/) ^(e)	S/. 8,777.649
Ajuste inflacionario desde la fecha de cese de conducta infractora hasta la fecha de cálculo de multa	1.119
Beneficio ilícito ajustado por inflación desde el cese de conducta infractora hasta el cálculo de multa(S/) ^(f)	S/. 9,822.189
Unidad Impositiva Tributaria al año 2025 - UIT ₂₀₂₅ ^(g)	S/. 5,350.00
Beneficio Ilícito (UIT)	1.836 UIT

Fuente:

- (a) El costo evitado se estimó en un escenario de incumplimiento según el periodo correspondiente, con sus factores de ajuste respectivos (IPC y tipo de cambio). Ver Anexo n.º 1.
- (b) Costo de Oportunidad del Capital (COK) para el sector de Minería, estimado a partir del valor promedio de los costos de capital del subsector de Polimetálicos⁶ (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 – Osinergmin, Perú.
- (c) El periodo de capitalización es contabilizado a partir de la detección de la infracción⁷ (28 de febrero de 2022) hasta la fecha de cese (29 de mayo de 2022).
- (d) Banco Central de Reserva del Perú (BCRP), 2025. Series Estadísticas. Tipo de Cambio Nominal Bancario-Promedio de los últimos 12 meses. Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2025.
<https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/resultados/PN01210PM/html/2024-4/2025-3/>

⁵ El COS es la rentabilidad obtenida por los recursos no invertidos en el cumplimiento de la legislación ambiental y que, por tanto, están disponibles para otras actividades alternativas que incrementan el flujo de caja del infractor.

⁶ Según el EIA Cuajone de 1995, las actividades del administrado están destinada a la producción de cobre, cabe precisar que es un yacimiento polimetálico.

⁷ Es preciso señalar que, para el presente caso a continuación, se indica la fecha de la detección de la conducta infractora, es decir la fecha de la fotografía que sustenta el hecho detectado, que corresponde el 28 de febrero de 2022; toda vez que, el administrado reportó la emergencia ambiental con código EA-22-00228 a través del sistema de Gestión de Emergencias Ambientales, mediante el cual se señaló la volcadura de un camión, de propiedad de la empresa Transportes AZG S.A.C

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

- (e) Este ajuste se aplica por el efecto inflacionario, considerando los Índice de Precios al Consumidor (IPC) de cada periodo bajo análisis: $F = \text{IPC disponible a la fecha de emisión del informe} / \text{IPC a la fecha de corrección de la conducta} = \text{IPC}_{\text{octubre-2025}} / \text{IPC}_{\text{mayo-2022}}$, equivalente a $F = 115.484549 / 103.2110720$. Se considera el redondeo a 3 decimales.
- (f) Cabe señalar que, aunque la fecha de emisión del informe corresponde a noviembre de 2025, la fecha considerada para el TC e IPC es octubre de 2025, ya que dicho periodo es el disponible en la fuente consultada.
- (g) SUNAT - Índices y tasas. Disponible en: <http://www.sunat.gob.pe/indicestasa/uit.html>
Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión Incentivos (SSAG) – DFAI.

De acuerdo con lo anterior, el beneficio ilícito estimado para esta infracción asciende a **1.836 UIT**.

ii) Probabilidad de Detección (p)

Se considera una probabilidad de detección alta⁸ (0.75), debido a que la infracción fue detectada mediante una supervisión especial in situ, realizada por la DSEM del OEFA, el 1 de marzo de 2022.

iii) Factores para la Graduación de Sanciones (F)

La determinación de los factores para la graduación de sanciones sigue lo establecido en la MCM del OEFA; por ello, de acuerdo a la información disponible en el presente expediente, se ha estimado pertinente aplicar cinco (5) de los siete (7) factores para la graduación de sanciones: (a) f1: gravedad del daño al ambiente, (b) f2: el perjuicio económico causado, (c) f3: aspectos ambientales o fuentes de contaminación, (d) f5: corrección de la conducta infractora y (e) f6: adopción de medidas necesarias para revertir las consecuencias de la conducta infractora. El detalle y la motivación es el siguiente:

Factor F1

1.1 Componentes ambientales involucrados

En el presente caso, de acuerdo a los hechos recogidos por la DSEM, se verificó que el administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone, cuando debía realizarlo a través de la vía férrea.

Al respecto, corresponde indicar que, de acuerdo a la supervisión del 01 de marzo del 2022, la DSEM verificó impactos adversos generados al ambiente por la volcadura de un camión encapsulado que transportaba concentrado de cobre por carretera incumpliendo lo establecido en su PAMA, produciendo un derrame

⁸

Conforme con la tabla n.º 1 del Anexo II de la Metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores de gradualidad a utilizar en la graduación de sanciones, aprobada mediante la Resolución de Presidencia del Consejo Directivo n.º 035-2013-OEFA/PCD y modificada por la Resolución de Consejo Directivo n.º 024-2017-OEFA/CD.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

de dicho concentrado que abarcó un área de aproximadamente 163 m² en suelo desértico costero, en el cual la vegetación aparece de manera esporádica y en baja densidad.

En este punto es importante señalar que, dentro de su composición química, el concentrado de cobre está conformado por otros elementos como Arsénico, Plomo y Selenio, tal como lo señala la tabla 2.1 "Ensayos Mensuales Compósitos, enero 1996" detallada en el PAMA, tal como se indica a continuación:

Descripción	Cu%	(...)	S%	(...)	Pb %	As%
(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Conc. Cu	28,1900	(...)	31,2200	(...)	0,0800	0,0750

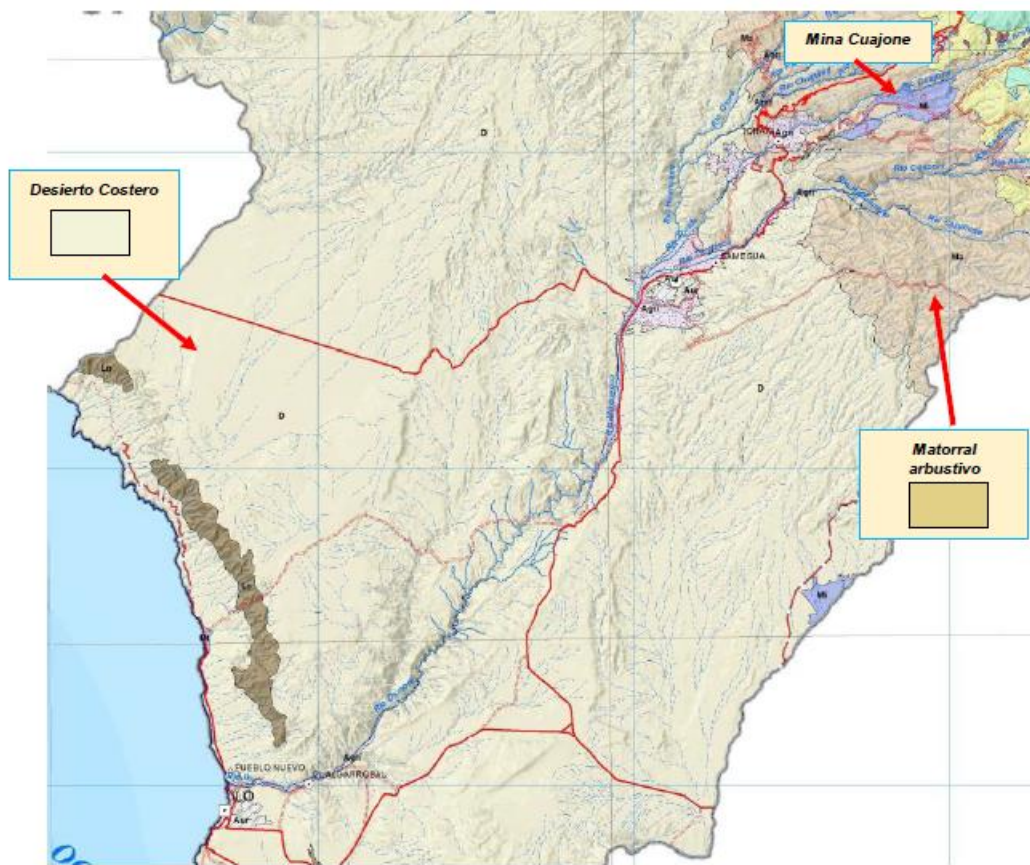
Fuente: Tabla2-1: Ensayos Mensuales Compósitos (enero 1996)

En el cuadro antes presentado se observa que, en su composición, el concentrado presenta principalmente cobre (Cu) y otros compuestos contaminantes como el Azufre (S), Plomo (Pb) y Arsénico (As), por lo que, de entrar el concentrado en contacto con la flora y el suelo, podría afectar su calidad y el desarrollo de las especies.⁹

Asimismo, respecto de la presencia de vegetación en la vía terrestre (carretera) de transporte de concentrado que el Mapa de “Coberturas Vegetales y Uso de Suelos” del INGEMMET, identifica 2 unidades de suelo¹⁰: (i) Matorral arbustivo y (ii) Desierto costero. En tal sentido, se desprende que al producirse una volcadura de camión y por consiguiente, un derrame sobre el suelo podría afectar a la vegetación que se desarrolla en cada unidad de suelo. A continuación, se describe la presencia de la cobertura vegetal que se desarrolla en cada unidad de suelo y se muestra el Mapa de “Coberturas Vegetales y Uso de Suelos” del INGEMMET:

⁹ De acuerdo al numeral 41 y 42 de la medida preventiva (Resolución Directoral n.º 0044-2022-OEFA/DSEM), respecto a las características y posibles afectaciones que puede producir el Cobre se precisa que, no se degrada en el medio ambiente; el cobre liberado al ambiente generalmente se adhiere a partículas de materia orgánica como arcilla tierra o arena y por la acción del viento puede que sean transportados a distancias considerables, tanto por el aire como por el agua. Uno de los resultados más graves es la amplificación biológica de la concentración de los metales y alcanzar valores mucho más elevados, lo que puede ocasionar un peligro para las plantas. Asimismo, la presencia de plomo en el suelo puede afectar a la flora, alterando los procesos de fotosíntesis y respiración, impidiendo la penetración de luz a la célula y perturbando el proceso de intercambio de CO₂ con la atmósfera; así como los síntomas de toxicidad del arsénico se describen de variadas formas, como hojas marchitas, coloración violeta, y decoloración de las raíces. Sin embargo, el síntoma más común es la reducción del crecimiento.

¹⁰ De acuerdo al mapa de Cobertura vegetales y Uso de Suelo del INGEMMET:
file:///G:/1.%20OEFA/2022/3.%20Marzo/1.%20Sup%20EA/5.%20Acta%20N%C2%BA2/C075-Mapa_1.pdf



Fuente: Pág. 11 de la Resolución n.º 044-2022-OEFA/DSEM

- **Matorral arbustivo:** Se encuentra distribuido regularmente en la región 1 en el lado central de la región hasta el límite de los pajonales naturales. Ocupa principalmente la vertiente del valle del río Tambo. Conformado por el desarrollo de asociaciones arbustivas que pierden totalmente su follaje durante el periodo seco del año mezcladas con suculentas y herbáceas de vida efímera. Se incluyen arbolillos
- **Desierto costero:** (...) La vegetación existente aparece de manera esporádica y en baja densidad. Al margen de las lomas, es común observar en los años con fuertes neblinas, la presencia de un diminuto y efímero tapiz herbáceo de unos pocos centímetros

De lo antes expuesto, se identifica que en el trayecto existen diferentes unidades de suelo con cobertura vegetal desarrollada, por lo que la vegetación presente o que se pueda desarrollar podrían resultar afectadas en caso de presentarse algún evento como el ocurrido.

Por lo que, en este caso como la posible afectación sería al suelo y la flora, corresponde aplicar una calificación de 20% al ítem 1.1 del factor f1.

1.2 Grado de incidencia en la calidad del ambiente

En el presente caso, de acuerdo a lo establecido en el ítem 1.1 existen componente ambiental que podría verse afectado (en el presente caso suelo y flora) por la conducta infractora, el ítem evalúa el grado de incidencia que tienen

los daños potenciales sobre los componentes ambientales identificados en el ítem 1.1.

Cabe indicar que de acuerdo al PAMA el concentrado de Cobre contiene entre cobre principalmente otros parámetros al Arsénico y plomo, por lo que, ante un evento de derrame de concentrado durante su transporte por carretera genera un impacto en la calidad del ambiente del suelo, modificando las condiciones naturales y por ende alteración en los procesos de fotosíntesis y respiración, impidiendo la penetración de luz a la célula y perturbando el proceso de intercambio de CO₂ con la atmósfera; así como la presencia de arsénico puede generar hojas marchitas, coloración violeta, y decoloración de las raíces. Sin embargo, el síntoma más común es la reducción del crecimiento.

Por lo tanto, corresponde aplicar una calificación de 12% respecto al ítem 1.2 del factor f1.

1.3 Según la extensión geográfica

Para el presente caso, el incumplimiento corresponde el transporte de concentrado desde la unidad minera Cuajone hasta Fundición Ilo, por lo que, se encuentra fuera del área de influencia directa. Así, corresponde aplicar una calificación de 20% respecto al ítem 1.3 del factor f1.

1.4 Sobre la reversibilidad/recuperabilidad

En el presente caso, como el impacto negativo no puede ser asimilado por el entorno natural, toda vez que, es necesario ejecutar acciones de limpieza y remediación de la zona afectada por la volcadura del camión y posterior derrame de concentrado; por ende, la recuperación del componente podría darse en un corto plazo. Por lo que, corresponde aplicar un valor de 12% respecto al ítem 1.4 del factor f1

En consecuencia, el factor para la graduación de sanciones f1 asciende a 64%.

Factor F2

En este caso, dada la ubicación de la unidad fiscalizable, la cual se encuentra en el distrito de Torata, provincia de Mariscal Nieto y departamento de Moquegua; corresponde un nivel de pobreza total ascendente a 6.052%, según la información del Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI – Mapa de Pobreza Monetaria Provincial y Distrital.¹¹

11

Documento publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI): “Mapa de pobreza provincial y distrital 2018”. Referencia:

a) Oficio n.º 197-2020-INEI/DTDIS, dirigido al Tribunal de Fiscalización Ambiental (TFA) del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA), el 24 de agosto de 2020.

En tal sentido, de acuerdo con la MCM, se considera que el impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total hasta 19.6%; así, corresponde aplicar una calificación de 4% al factor f2.

Factor F3

Asimismo, se ha identificado un aspecto ambiental, como es involucra al transporte de concentrado de cobre vía carretera, en ese sentido se identifica una fuente de contaminación. Por lo tanto, corresponde aplicar una calificación de 6% respecto al factor f3.

Factor F5

Respecto al factor F5, se advierte que según Resolución de Consejo Directivo n.º 024-2017-OEFA/CD del 11 de setiembre de 2017, se modificaron los Ítems f4, f5. y f7. de la Tabla N° 3 del Anexo 11 de la Metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores para la graduación de sanciones, se establece que, en el caso de que el administrado, a requerimiento de la autoridad, corrige el acto u omisión imputada como constitutivo de infracción administrativa calificada como incumplimiento trascendente, se le otorgue un valor atenuante, cuyo valor dependerá si se verifica que la corrección se hizo antes de iniciar el PAS o después del inicio del PAS pero antes de que se emita la resolución final de primera instancia.

En relación a ello, para el presente caso, se advierte que, en el Informe Final de Supervisión n.º 262-2022-OEFA/DSEM-CMIN emitido el 25 de julio de 2022, analizó los informes presentados por el administrado respecto al cumplimiento de la medida preventiva dictada a través de la Resolución Directoral n.º 0044-2022-OEFA/DSEM, notificada el 16 de marzo del 2022, donde se le ordenó a SPCC paralizar inmediatamente después de la fecha de notificación, el transporte de concentrados de Cobre por carretera desde la unidad fiscalizable Cuajone.

De los registros presentados por SPCC desde el 16 de marzo al 29 de mayo de 2022, la DSEM verificó que, los camiones transportaban diversos materiales y dentro de los materiales y/o elementos transportados no se observó la presencia de concentrados de cobre. Asimismo, observó que en el área de almacenamiento de concentrado no había presencia de concentrado y que a la fecha de la elaboración del Informe Final de Supervisión, el administrado hacía el transporte de concentrado por la vía férrea.

b) Oficio n.º 086-2020-INEI/DTDIS, dirigido a la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos (DFAI) del OEFA, el 17 de febrero de 2020. mediante HT n.º 2020-E01-018852.

Link: <https://drive.google.com/drive/folders/17VnHv-8wBbsqSnuQNi-5nSiLr3bWGKH-?usp=sharing>

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Por tanto, concluyeron que de la información contenida en los reportes semanales presentados por SPCC, los cuales fueron ordenados a través de la RD-044-2022, respecto al ingreso y salida de los camiones, que no se está realizando el transporte de concentrados en camiones encapsulados desde la unidad fiscalizable Cuajone. En ese sentido, el titular minero cumple con la paralización del transporte de concentrado de mineral por carretera. Es decir, antes del inicio del PAS (RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL n.º 00297-2025-OEFA/DFAI-SFEM del 04 de abril de 2025).

Al respecto, el Artículo 20º del Reglamento de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.º 006-2019-OEFA/CD, estableció que los requerimientos efectuados por el supervisor mediante los cuales disponga una actuación vinculada al incumplimiento de una obligación, acarrea la pérdida del carácter voluntario de la subsanación, para lo cual dispone que, siempre y cuando se produzca antes del inicio de un procedimiento administrativo sancionador y el incumplimiento califique como leve, la autoridad de supervisión puede disponer el archivo del expediente de supervisión en ese extremo.

Se precisa que, conforme a lo establecido en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de Supervisión, mientras no se apruebe la “Metodología para la estimación del nivel de riesgo que genera el incumplimiento de las obligaciones fiscalizables”, resulta aplicable el Anexo 4 del Reglamento de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.º 005-2017-OEFA/CD.

Ahora bien, en el presente caso, la subsanación del incumplimiento bajo análisis ocurrió con fecha posterior al requerimiento efectuado por la DSEM; por lo que, esta no califica como voluntaria y con la finalidad de determinar si corresponde disponer el archivo del expediente de supervisión en este extremo, se debe aplicar la Metodología para la estimación del riesgo ambiental para determinar si el incumplimiento bajo análisis califica como leve o trascendente.

A continuación, se muestra el análisis de la metodología de riesgo y el sustento de los valores de la estimación de la probabilidad de ocurrencia y de la gravedad de la consecuencia:

Cuadro n.º 4. Análisis de la Metodología para la estimación del Riesgo¹²

Incumplimiento	Estimación del Nivel de Riesgo			Justificación
	Estimación de la	Valor		
El administrado incumplió lo establecido en su instrumento de gestión		5		Se estableció el valor de “5” debido a que se estima que la probabilidad de ocurrencia de la afectación pueda de
		Probabilidad	Posible	

¹²

Para el presente caso se considera que la probabilidad de ocurrencia de una consecuencia negativa a consecuencia de la conducta infractora se dará sobre el entorno natural.

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

Incumplimiento	Estimación del Nivel de Riesgo			Justificación
ambiental debido a que realizó el transporte de concentrado de cobre por la vía terrestre a través de camiones encapsulados por la carretera Interoceánica Sur Ilo – Cuajone.	Proabilidad de Ocurrencia	Descripción	Se estima que pueda suceder de manera continua	manera diaria, porque el transporte de concentrado por carretera lo venía realizando de manera continua.
	Estimación de la Gravedad de la Consecuencia en el entorno natural	Cantidad	4	Se calificó con el valor de “4” aplicando el indicador “Porcentaje de incumplimiento de la obligación fiscalizable”, correspondiente a un nivel de incumplimiento “Desde 50% hasta 100%”; toda vez que, el administrado incumplió el 100% de lo señalado en el PAMA, toda vez que no realizó el transporte de concentrado por vía férrea.
		Peligrosidad	3	Se aplicó el valor de “3” considerando que, dentro de su composición química, el concentrado de cobre está conformado principalmente por cobre y por otros elementos como Arsénico, Plomo y Selenio, tal como lo señala la tabla 2.1 “Ensayos Mensuales Compósitos, enero 1996” detallada en el PAMA.
		Extensión	1	Se otorgó un valor de “1”; toda vez que, el área afectada por el derrame de concentrado fue de 163 m ² , es decir un área de riesgo de menos de 500m ² .
		Medio potencialmente afectado	3	De acuerdo al Mapa de “Coberturas Vegetales y Uso de Suelos” del INGEMMET, identifica 2 unidades de suelo: (i) Matorral arbustivo y (ii) Desierto costero.

Ahora bien, con los valores obtenidos, se procederá a calcular el nivel de riesgo, ingresando dichos valores al Formulario para la Estimación del Nivel de Riesgo que genera el incumplimiento de las Obligaciones Fiscalizables, ubicado en el link (<https://www.oefa.gob.pe/metodologia-para-la-estimacion-del-riesgo-ambiental/>); obteniéndose el siguiente resultado:

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

FORMULARIO PARA LA ESTIMACIÓN DEL NIVEL DE RIESGO QUE GENERA EL INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES FISCALIZABLES

✓ GRAVEDAD DE LA CONSECUENCIA

Gravedad

3

Entorno Natural

✓ PROBABILIDAD DE OCURRENCIA

Probabilidad

5

Muy Probable: Se estima que ocurra de manera continua o diaria

✓ RIESGO AMBIENTAL

Riesgo

15

Riesgo moderado

Incumplimiento Trascendente

INICIO

Cantidad				
Valor	Tn	m3	Porcentaje de exceso de la normativa aprobada o referencial	Porcentaje de incumplimiento de la obligación fiscalizable
4	>=5	>=50	Desde 100% a más	Desde 50% hasta 100%

Peligrosidad			
Valor	Característica intrínseca del material	Grado de afectación	
3	Peligrosa	Alto (irreversible y de media magnitud)	

Extensión			
Valor	Descripción	m2	Km
1	Puntual	< 500	Radio hasta 0.1 km

Medio potencialmente afectado	
Valor	Medio
3	Área fuera del ANP de administración nacional, regional y privada, o de zonas de amortiguamiento o ecosistemas frágiles

Fuente: <https://publico.oefa.gob.pe/sisriam/>.

Del análisis efectuado, se observa que el riesgo del presunto incumplimiento califica como Trascendente y, en consecuencia, este calificaría como un incumplimiento leve, de acuerdo a lo establecido en el Literal a) del Numeral 20.4 del Artículo 20° del Reglamento de Supervisión.

En relación a ello, para el presente caso, cabe otorgar el valor de -40% al factor F5; toda vez que, el administrado acredita la corrección de la conducta, antes del inicio del Proceso Sancionador Administrativo.

Factor F6

Al respecto, en los numerales 46 al 52 del Informe Final de Supervisión n.º183-2022-OEFA/DSEM-CMIN, se advierte que la DSEM realizó la evaluación de los descargos del administrado presentados mediante Carta S/N del 30 de marzo de 2022, donde reportó el informe de remediación ambiental de suelo impactado por derrame de concentrado de Cobre.

Al respecto concluyó que, el titular ha realizado la limpieza de la zona, la cual está conformada y nivelada de acuerdo al entorno y visualmente no se observa la presencia de concentrado; así como la reposición del suelo y el monitoreo del material; indicando que los resultados de laboratorio y las concentraciones de metales, cumplen con la normativa ambiental utilizada en el presente informe.

Por tanto, en este caso, corresponde otorgar una calificación de -10% al factor F6, por haber ejecutado medidas necesarias e inmediatas para remediar los efectos de la conducta infractora.

Otros factores

De otro lado, de la revisión del Expediente se advierte que, con la información disponible los factores f4 (reincidencia), y f7 (intencionalidad) tienen una calificación de 0%.

Total de factores (F)

En total, los factores para la graduación de sanciones resultan en 1.24 (124%)¹³. El detalle es el siguiente:

Cuadro n.º 5: Factores para la Graduación de Sanciones

Factores	Calificación
f1. Gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido	64%
f2. El perjuicio económico causado	4%
f3. Aspectos ambientales o fuentes de contaminación	6%
f4. Reincidencia en la comisión de la infracción	0%
f5. Corrección de la conducta infractora	-40%
f6. Adopción de las medidas necesarias para revertir las consecuencias de la conducta infractora	-10%
f7. Intencionalidad en la conducta del infractor	0%
(f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	24%
Factores: F = (1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	124%

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión de Incentivos (SSAG) – DFAI.

iv) Multa Calculada

Luego de aplicar la fórmula para el cálculo de la multa, ésta asciende a **3.036 UIT**. El resumen y sus componentes se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro n.º 6: Multa Calculada

Componentes	Multa
Beneficio Ilícito (B)	1.836 UIT
Probabilidad de Detección (p)	0.75
Factores (F) = (1+f1+f2+f3+f4+f5+f6+f7)	124%
Multa en UIT (B/p)*(F)	3.036 UIT

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión Incentivos (SSAG) – DFAI.

v) Reducción de la multa por reconocimiento de responsabilidad, en aplicación del RPAS¹⁴

¹³ Para mayor detalle, ver Anexo n.º 2.

¹⁴ Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del OEFA, aprobado por Resolución de Consejo Directivo n.º 027-2017-OEFA/CD.
“Artículo 13°. - Reducción de la multa por reconocimiento de responsabilidad

De acuerdo con el memorando n.º 02604-2025-OEFA/DAFI de fecha 17 de noviembre de 2025, se informó a esta subdirección que el administrado reconoció la responsabilidad administrativa del presente hecho imputado, es preciso indicar que dicho reconocimiento fue realizado después de la notificación del Informe Final de Instrucción n.º 00702-2025-OEFA/DAFI-SFEM del 23 de octubre de 2025, es decir, luego de presentados los descargos a la imputación de cargos hasta antes de la emisión de la Resolución Final.

En tal sentido, de acuerdo con el artículo 13º del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del OEFA (en adelante, **el RPAS**), corresponde la aplicación del descuento del 30% de la multa calculada de la presente infracción. Por lo tanto, la multa pasa de **3.036 UIT** a **2.125 UIT** por dicho reconocimiento.

vi) Aplicación de los Principios: Tipificación de Infracciones y Razonabilidad

En aplicación con lo previsto en el numeral 3.1 del Cuadro de Tipificación de Infracciones Administrativas y Escala de Sanciones relacionadas con los Instrumentos de Gestión Ambiental, aplicables a los administrados que se encuentran bajo el ámbito de competencia del OEFA, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.º 006-2018-OEFA/CD; se dispuso que el monto aplicable para una infracción de este tipo está en el rango de **15 000 UIT**.

Con relación al principio de razonabilidad, y en línea con lo aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.º 001-2020-OEFA/CD¹⁵, se verifica que, al encontrarse la multa calculada por debajo del rango normativo vigente, corresponde sancionar al administrado con dicho monto, el cual asciende a **2.125 UIT**.

13.1 En aplicación del numeral 2 del artículo 255º del texto Único Ordenado de la Ley n.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo n.º 006-2017-JUS, el reconocimiento de responsabilidad en forma expresa y por escrito por parte del administrado sobre la comisión de la infracción conlleva a la reducción de la multa

13.2 El reconocimiento de responsabilidad por parte del administrado debe efectuarse de forma precisa, clara, expresa e incondicional, y no debe contener expresiones ambiguas, poco claras o contradicciones al reconocimiento mismo; caso contrario, no se entenderá como reconocimiento.

13.3 El porcentaje de reducción de la multa se otorgará de acuerdo con un criterio de oportunidad en la formulación del reconocimiento de responsabilidad, según el siguiente cuadro:

50% Desde el inicio del procedimiento administrativo sancionador hasta la presentación de los descargos a la imputación de cargos

30% Luego de presentados los descargos a la imputación de cargos hasta antes de la emisión de la Resolución Final.

15

El OEFA dispuso que la multa determinada con la metodología de cálculo de multas base y la aplicación de los factores para la graduación de sanciones, constituye la sanción monetaria correspondiente, prevaleciendo este monto sobre el valor del tope mínimo previsto para el respectivo tipo infractor.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFA

SSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

V. Análisis de no Confiscatoriedad

De acuerdo con lo establecido en el numeral 12.2 del artículo 12° del RPAS¹⁶, la multa a imponerse por las infracciones analizadas, la cual asciende a **2.125 UIT**, no puede ser mayor al diez por ciento (10 %) del ingreso bruto anual percibido por el infractor en el año anterior a la fecha en que ha cometido la infracción. Asimismo, los ingresos deberán ser debidamente acreditados por el administrado.

Para tal efecto, a través de la Resolución Subdirectoral, la SFEM del OEFA solicitó al administrado la remisión de sus ingresos brutos correspondiente al año 2021 presentados ante SUNAT¹⁷. En atención a ello, el administrado remitió sus ingresos correspondientes al año 2021, mediante el escrito de descargo con registro n.° 2025-E01-071840 del 28 de mayo de 2025, los cuales ascienden a [REDACTED] **UIT**. En tal sentido, la multa calculada resulta no confiscatoria.

16

Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del OEFA, aprobado por Resolución de Presidencia de Consejo Directivo n.° 027-2017-OEFA/CD.

“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.”

17

Cabe señalar que de acuerdo con el literal b) del artículo 180° del Código Tributario para el caso de los contribuyentes que se encuentren en el Régimen General, se considerará como ingreso a la información contenida en los campos o casillas de la Declaración Jurada Anual en las que se consignan los conceptos de Ventas Netas y/o Ingresos por Servicios y otros ingresos gravables y no gravables de acuerdo a la Ley del Impuesto a la Renta.

VI. Conclusiones

En base al principio de razonabilidad que rige la potestad sancionadora del OEFA, luego de aplicar la metodología para el cálculo de multas, sus criterios objetivos, el análisis de tope de multas por tipificación de infracciones, el descuento en 30% por reconocimiento de responsabilidad en aplicación del RPAS, para el hecho en análisis y el análisis de no confiscatoriedad; se determinó una sanción de **2.125 UIT** por el incumplimiento materia de análisis, de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro n.º 7: Resumen de Multas

Numeral	Infracciones	Multa
IV.2	Hecho imputado n.º 1	2.125 UIT
Total		2.125 UIT

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión Incentivos (SSAG) – DFAI.

[RMACHUCA]

ROMB/EHCP/mdgc



PERÚ

Ministerio
del AmbienteOrganismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFASSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Anexo n. 1**Hecho imputado n.º 1****1. Costo de Transporte por vía férrea de concentrado de cobre - CE**

Descripción	Unidad	Cantidad	Precio unitario	Factor de ajuste 8/	Monto (*) (S/)	Monto (*) (US\$) 9/
Personal1/	Horas					
Supervisor	8	1	S/. 34.563	1.036	S/. 286.458	US\$ 75.567
Operadores carguío	8	2	S/. 27.092	1.036	S/. 449.077	US\$ 118.465
operador maniobras	8	1	S/. 27.092	1.036	S/. 224.538	US\$ 59.232
conductores locomotora	8	2	S/. 27.092	1.036	S/. 449.077	US\$ 118.465
Seguro y certificaciones						
Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (SCTR) 2/	und	6	S/. 123.900	1.097	S/. 815.510	US\$ 215.129
Curso de Seguridad y Salud en el Trabajo3/	und	6	S/. 118.000	0.895	S/. 633.660	US\$ 167.157
Examen Médico Ocupacional4/	und	6	S/. 181.720	0.895	S/. 975.836	US\$ 257.422
Equipo de protección personal 5/ 6/						
Guante	und	6	S/. 10.620	1.074	S/. 68.435	US\$ 18.053
Respirador con cartucho	und	6	S/. 106.200	1.074	S/. 684.353	US\$ 180.530
Lente de seguridad	und	6	S/. 53.100	1.074	S/. 342.176	US\$ 90.265
Casco de seguridad	und	6	S/. 44.500	1.074	S/. 286.758	US\$ 75.646
Overol	und	6	S/. 330.400	1.074	S/. 2,129.098	US\$ 561.649
Zapato de seguridad punta de acero	und	6	S/. 194.700	1.074	S/. 1,254.647	US\$ 330.972
Materiales, herramientas, equipos y/o maquinarias 7/						
Combustible para locomotora*	litros	28.368	S/. 3.804	0.868	S/. 93.668	US\$ 24.709
Total					S/. 8,693.291	US\$ 2,293.261

Fuente:

1/ Los salarios asignados al personal fueron obtenidos del informe “Demanda de Ocupaciones a Nivel Nacional 2021”, realizado por el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MTPE, para el año 2021. Cabe precisar que, para el factor de ajuste, se considera el promedio de IPC de los meses de enero a diciembre de 2021.

Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1732256/Nacional.pdf>

Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2025.

a) La remuneración equivalente por hora es estimada a partir de la remuneración promedio mensual del grupo ocupacional “Profesionales científicos e intelectuales” del sector Minería, el cual asciende a S/ 8,295.00.

b) La remuneración equivalente por hora es estimada a partir de la remuneración promedio mensual del grupo ocupacional “Profesionales técnicos” del sector Minería, el cual asciende a S/ 6,502.00.

c) La remuneración equivalente por hora es estimada a partir de la remuneración promedio mensual del grupo ocupacional “Ocupaciones elementales” del sector Minería, el cual asciende a S/ 1,472.00.

d) De acuerdo con el artículo 8 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo n.º 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral, la remuneración se entiende como un pago convenido por mes, salvo que se acuerde expresamente por semana, día u hora. En este contexto, para calcular la remuneración diaria, el salario mensual empleado como referencia se dividirá entre 30 días, independientemente de la cantidad de días que tenga el mes. Posteriormente, para estimar el salario por hora, se dividirá el salario diario obtenido anteriormente entre 8, el cual corresponde a la duración de una jornada laboral estándar, conforme a lo establecido en el artículo 2 del Convenio 001 de la Organización Internacional del Trabajo. El cálculo anterior asegura la proporcionalidad y razonabilidad en la determinación de las remuneraciones, tomando en consideración el tiempo efectivamente trabajado.

Nota:

Con esta determinación de los salarios se busca estimar la remuneración efectiva por hora trabajada, sin perder de vista la razonabilidad de los cálculos. Ello en virtud de que en un escenario de información asimétrica – el administrado, por la envergadura de sus actividades, a pesar de contar con información de comprobantes de pago, no la revela a la autoridad – este despacho no tiene acceso a los salarios reales en que incurre el administrado, cuyos rubros pueden



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFA

SSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

incluir: remuneración básica, asignación familiar, vacaciones, otras bonificaciones extraordinarias, catorce sueldos al año, bonos por sindicato, entre otros.

Es importante resaltar que, sin salir de la razonabilidad que ya implica la consideración de una fuente especializada como el MTPE, es que se considera válido el empleo de la remuneración efectiva. Adicionalmente, para invalidar este criterio, el administrado tendría que remitir información que acredite que los costos diarios empleados en el presente informe se encuentran fuera del valor de mercado.

2/ El costo de SCTR se obtuvo de La Positiva Seguros y Reaseguros S. A. A. (Ver Anexo n.º 3)

3/ Cotización s/n de fecha 26 de setiembre de 2023, elaborada por IPSST SSMA Perú E. I. R. L. Se incluyó IGV. (Ver Anexo n.º 3)

4/ Cotización n.º 2023. 1616.COPAL Obras y Servicios S.A.C.0 de fecha 4 de setiembre de 2023, elaborada por Medicina Empresarial de Prevención en Salud Ocupacional - MEPSO S. A. C. Se incluyó IGV. (Ver Anexo n.º 3)

5/ Cotización n.º 3162- 2020 de fecha 2 de setiembre de 2020, elaborada por World Safety Peru S. R. L. Los precios incluyen IGV. (Ver Anexo n.º 3)

6/ Cotización n.º AMO-000623 de fecha 3 de setiembre de 2020, elaborada por Ambar Age S. A. C. Los precios incluyen IGV. (Ver Anexo n.º 3)

7/ Para mayor detalle de los materiales, herramientas, equipos y/o maquinarias, ver Anexo n.º 3.

*Nota: Al respecto, para la determinación del precio de diesel, se tiene que el precio por galón es de S/14.40 soles, para el caso en análisis se requiere 28.368 litros de dicho combustible, en ese sentido se procedió a determinar el precio unitario por litro $((14.4/3785)*1000)$, obteniendo el valor de S/ 3.804 por litro de combustible.

8/ 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) de fecha de incumplimiento (Febrero 2022, IPC=100.348840) entre el IPC a fecha de costeo. A continuación, se detallan los IPC empleados:

- Referencia 1/: Promedio 2021, IPC=96.8718808954817.

- Referencia 2/: Junio 2019, IPC= 91.493350335306.

- Referencia 3 y 4/: Setiembre 2023, IPC= 112.061363.

- Referencia 5/ y 6/: Setiembre 2020, IPC= 93.4104286127018.

- Referencia 7/: Agosto 2025, IPC= 115.586828.

El resultado final fue expresado en tres decimales como se aprecia en la tabla.

Nota: Índice de precios Lima Metropolitana (índice Dic.2021 = 100).

9/ Banco Central de Reserva del Perú (BCRP), 2025. Series Estadísticas. Tipo de Cambio Nominal Bancario – Promedio a la fecha de incumplimiento (Febrero 2022, TC=3.79080).

Disponible en: <https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/resultados/PN01210PM/html/>

Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2025.

(*) A fecha de incumplimiento. Cabe mencionar que, para el presente caso, el IPC y el TC empleados en el cálculo corresponden al mes de la fecha de incumplimiento.

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión de Incentivos (SSAG)-DFAI.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Anexo n.º 2

Hecho imputado n.º 1

Factores para la Graduación de las Sanciones

(Tabla n.º 2)

ÍTE M	CRITERIOS	CALIFICACIÓN	SUBTOTA L
		DAÑO POTENCIAL	
f1	GRAVEDAD DEL DAÑO AL AMBIENTE		
1.1	<i>El daño involucra uno o más de los siguientes Componentes Ambientales: a) Agua, b) Suelo, c) Aire, d) Flora y e) Fauna.</i>		
	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	<i>Grado de incidencia en la calidad del ambiente.</i>		
	Impacto mínimo.	6%	12%
	Impacto regular.	12%	
	Impacto alto.	18%	
	Impacto total.	24%	
1.3	<i>Según la extensión geográfica.</i>		
	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	<i>Sobre la reversibilidad/recuperabilidad.</i>		
	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	<i>Afectación sobre recursos naturales, área natural protegida o zona de amortiguamiento.</i>		
	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	<i>Afectación a comunidades nativas o campesinas.</i>		
	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	<i>Afectación a la salud de las personas</i>		
	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.	<i>PERJUICIO ECONÓMICO CAUSADO: El perjuicio económico causado es mayor en una población más desprotegida, lo que se refleja en la incidencia de pobreza total.</i>		
	<i>Incidencia de pobreza total</i>		
	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total hasta 19,6%.	4%	4%
	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%	
	El impacto ocurre en una zona con incidencia de pobreza total mayor a 78,2%.	20%	

**PERÚ****Ministerio
del Ambiente****Organismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFA****SSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos**

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

(Tabla n.º 03)

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.	REINCIDENCIA 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 sanción 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.	Eximente	-40%
	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	Eximente	
	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%	-10%
	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)			124%

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión de Incentivos (SSAG)-DFAI.

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”**

Anexo n.º 3

Costos de remuneración mensual

CUADRO N° 2 PERÚ: REMUNERACIÓN PROMEDIO MENSUAL DEL PERSONAL A CONTRATAR POR PRINCIPALES SECTORES ECONÓMICOS, SEGÚN GRUPO OCUPACIONAL, 2021 (Soles)										
Grupo ocupacional	Total	Sectores								
		Servicios prestados a empresas 1/	Comercio	Agricultura, ganadería y silvicultura	Servicios sociales, comunales y de recreación 2/	Industria	Minería	Establecimientos financieros, seguros	Transportes y comunicaciones	Restaurantes y hoteles
Total sector	1 880	1 498	1 404	1 216	1 575	1 490	6 321	2 779	1 967	1 060
Personal directivo	12 314	26 800	9 773	18 250	5 009	18 357	21 708	7 692	44 500	1 800
Profesionales científicos e intelectuales	4 201	3 697	2 926	3 589	3 231	5 186	8 295	4 924	2 952	2 014
Profesionales técnicos	2 358	2 786	1 700	1 426	1 518	2 423	6 502	1 959	3 766	1 232
Operadores de maquinaria industrial 3/	2 056	1 981	1 208	1 446	980	1 072	4 209	-	1 651	1 125
Jefes y empleados administrativos	1 461	1 023	1 711	2 450	1 332	1 924	8 016	1 536	1 860	1 110
Trabajadores de la construcción 4/	1 393	1 061	1 435	-	1 045	1 264	5 750	-	1 343	1 500
Ocupaciones elementales 5/	1 130	945	2 297	1 175	1 011	997	1 472	-	1 174	960
Agricultores 6/	1 116	-	-	1 130	-	-	-	-	1 095	-
Trabajadores de los servicios 7/	1 075	1 223	967	1 175	1 106	936	-	980	1 352	993

Nota: Clasificación de sector económico basado en el CIIU Rev. 4. Se excluye a los casos menores de S/. 930.

1/ Considera alquiler de maquinaria y equipo; servicios de informática; servicios de vigilancia; servicios de limpieza; servicios de envase y empaque; otras actividades empresariales (actividades jurídicas y contables).

2/ Considera actividades de asociaciones; actividades de esparcimiento; actividades culturales y deportivas; actividades de hospitales; investigación y desarrollo; entre otros.

3/ Incluye a ensambladores y conductores de transporte.

4/ Incluye a trabajadores de edificación, productos artesanales, electricidad y telecomunicaciones.

5/ Comprende a limpiadores domésticos de hoteles y oficinas; peones agropecuarios, pesqueros y forestales; peones de la minería y la construcción; peones de la industria manufacturera; peones del transporte y carga; cocineros y ayudantes de preparación de alimentos; otras ocupaciones elementales.

6/ Incluye trabajadores calificados agropecuarios, forestales y pesqueros.

7/ Incluye a vendedores de comercio y mercados.

Fuente: MTPE - DGPE - Encuesta de Demanda Ocupacional a empresas de 20 a más trabajadores.

Elaboración: MTPE - DGPE - Dirección de Investigación Socio Económico Laboral (DISE)

Fuente: Cuadro n.º 2 del Informe “Demanda de Ocupaciones a Nivel Nacional 2021”, realizado por el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MTPE.

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión de Incentivos (SSAG) – DFAI.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Costos de equipo de personal de trabajo (EPP)



miércoles, 2 de Setiembre de 2020

CTZ N° 3162- 2020
Señores: OEFA
Atencion: Jose Izquieta

Estimado Señores:
Por medio de la presente les hacemos llegar un cordial saludo, así mismo le remitimos la cotización solicitada :

Item	Cant	Und	Producto	Imagen referencial	Precio Unitario	Subtotal
2	10	PAR	Guante DRIVER STEELPRO en base a cuero badana y descarme que permite confort y maniobrabilidad en el uso, ideal para el trabajo de maquinistas y mantenimiento en general donde se requiera proteger de riesgos mecánicos medios y bajos. Elástico en el dorso para una mejor sujeción. Largo del guante 24cm, ancho del puño 12 cm (+/- 5%). Cuero badana color blanco o Amarillo, Cuero descarme natural en la parte del puño Ribete de poliéster color azul. Dedo pulgar tipo ala que permite mejor maniobrabilidad. COLOR BLANCO o AMARILLO		S/10.62	S/106.20
3	10	UND	GAFAS/ANTEOJOS DE SEGURIDAD MSA, ALTIMETER, LUNA CLARA (ANTI FOG EXTREMO). Mecanismo de fácil intercambio entre patillas o banda elástica. Su banda elástica es de enganche y liberación rápida. Diseño liviano y seguro, con marcos de ventilación indirecta que permiten la circulación de aire y al mismo tiempo manteniendo una seguridad integral a la zona ocular contra salpicaduras, líquidos y polvo. Tiene una montura blanda para un completo aislamiento del ojo y una en la parte superior para absorción de impactos.		S/53.10	S/531.00
4C	10	UND	Overol Termico, confeccionado en hipora impermeable , modelo clasico, modelo con dos bolsillos superiores y 2 inferiores, relleno THINSULATE (protege hasta -20°C) y forro interior de Polar liso. Cierre Plástico Rey, C/cuello camisero, C/ elastico en la cintura. Logo (1) bordado en pecho. Con cinta reflectiva 3M de 2" en H, brazos, piernas, pecho y espalda (1 vuelta). BAJO CONFECCION		S/330.40	S/3,304.00
5	10	PAR	BOTA CAMPERA C/PUNTA DE ACERO 595-WELCO. - Cuero: Hidrofugado Marrón de 2.0mm +/- 0.2mm. -Forro: Badana Natural (Capellada y Talón). - Puntera: Acero Importada. - Jaladores: Cintas de Alta Resistencia. - Plantilla: Acolchada de Eva. - Falsa: Strobell. - Entre Suela: Poliuretano Expanso Ligero. - Suela: Caucho Nitrilo. -Construcción: Inyección Directa al Corte. -Huella: RAT - Altura: 30cm Aprox - Incluida la Planta.		S/194.70	S/1,947.00

Precio unitario incluye IGV

Condiciones generales:

Forma de Pago : Previa conformidad
Cta. Cte. : BCP Cta. Soles 194-2541225-0-38
Cod. Interbancario : 002-194-0025412250-38-90
Tiempo de entrega : 10-12 días luego de recibida la OC (ROPA BAJO CONFECCION)
Lugar de entrega : En sus almacenes-Jesus Maria
Validez de oferta : 01 días

Atentamente,

WORLD SAFETY PERU SRL
RUC: 20515560115

Atendido Por:
Ing. Maria Fernanda Diaz P.

Fuente: Cotización n.º 3162- 2020 de fecha 2 de setiembre del año 2020, elaborada por World Safety Peru S. R. L.

Los precios incluyen IGV.

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión de Incentivos (SSAG)-DFAI.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFA

SSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Costos de equipo de personal de trabajo (EPP)

 www.ambarprotection.com	AMBAR AGE S.A.C. ☎ Teléfono: 999 690 257 / 938 245 595 ✉ Correo: ventas@ambarprotection.com www.coresafetyperu.com	 International Safety Company	COTIZACIÓN AMO-000623 RUC: 20601617286 03/09/2020		
📍 Dirección: Av. Argentina N° 339 Pab. K1 Puesto #13 Centro Comercial "La Bellota" - Lima Industrial - Lima					
SEÑORES : CLIENTE OCASIONAL		VARIOS : 1			
DIRECCIÓN : -		TELÉFONO :			
ATENCIÓN :		SUCURSAL : PRINCIPAL			
CORREO :		REFERENCIA :			
Por la presente nos es grato hacerles llegar nuestra cotización por el siguiente material:					
ITEM	DESCRIPCIÓN	UM	CANT.	PRECIO	TOTAL
10	CASCO DE SEGURIDAD RACHET NYLON H700 : 3M	UN	1.00	44.50	44.50
12	RESPIRADOR DE MEDIA CARA SILICONA 7502 : 3M	UN	1.00	219.80	219.80
13	CARTUCHO CONTRA GASES Y VAPORES 6003 : 3M	UN	1.00	54.60	54.60
Condiciones generales :					
Lugar de entrega En el domicilio del cliente		Moneda : Soles		Alexandra Marrufo ASESORA DE VENTAS ventas@ambarprotection.com 999690257	
Tiempo de entrega : Entre 3 a 5 días calendario		Forma de pago Transferencia			
Validez de la oferta 7 días					
Los precio unitarios de los productos INCLUYEN IGV					
Observaciones :					
Se coordina una vez verificado el depósito.					
		Distribuidor Oficial			

Fuente: Cotización n.º AMO-000623 de fecha 3 de setiembre de 2020, elaborada por Ambar Age S. A. C. Los precios incluyen IGV.

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión de Incentivos (SSAG)-DFAI.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFA

SSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Costos de seguro complementario de trabajo de riesgo (SCTR)

La Positiva
Vida

Proforma de Cobertura (Cobro)

Número de Proforma	[REDACTED]	Emisión :	13/06/2019
R.U.C.:	[REDACTED]	Nro. Trámite :	0

DATOS DEL RECIBO

Oficina :	Premium/Empresarial	Moneda :	Soles
Póliza Nro :	30041567	Ramo :	SCTR PENSION
Vigencia Desde	[REDACTED]	:	14/07/2019
Contratante	[REDACTED]		
Asegurado	[REDACTED]	ATANTE	
Dirección	[REDACTED]		
Distrito	DE SURCO (LIMA 33)	Localidad :	LIMA
Teléfonos	[REDACTED]	Sede(s) :	Detallada(s) en Anexo de la Póliza
Intermediario	DIRECTOS		

CONCEPTOS DE FACTURACIÓN

Descripción		Importes
Sobrevivencia	S/	100.00
Costos de Emisión	S/	5.00
Impuesto General a las Ventas	S/	18.90
Prima Comercial + IGV	S/	123.90

Referencia:

Girar cheque a la orden de: LA POSITIVA VIDA SEGUROS Y REASEGUROS:

MUY IMPORTANTE
Estimado(s) Cliente(s):
La cancelación de esta Proforma deberá efectuarse en un plazo máximo de 15 días, contados desde la fecha de recepción del presente documento y de acuerdo a las condiciones estipuladas en el "Convenio de Pago de Primas de Seguros" correspondiente.

CLIENTE

Fuente: Proforma de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (SCTR), La Positiva Seguros y Reaseguros S. A. A. Junio 2019.

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión Incentivos (SSAG) – DFAI.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFA

SSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Costos de curso en normas de seguridad y salud en el trabajo

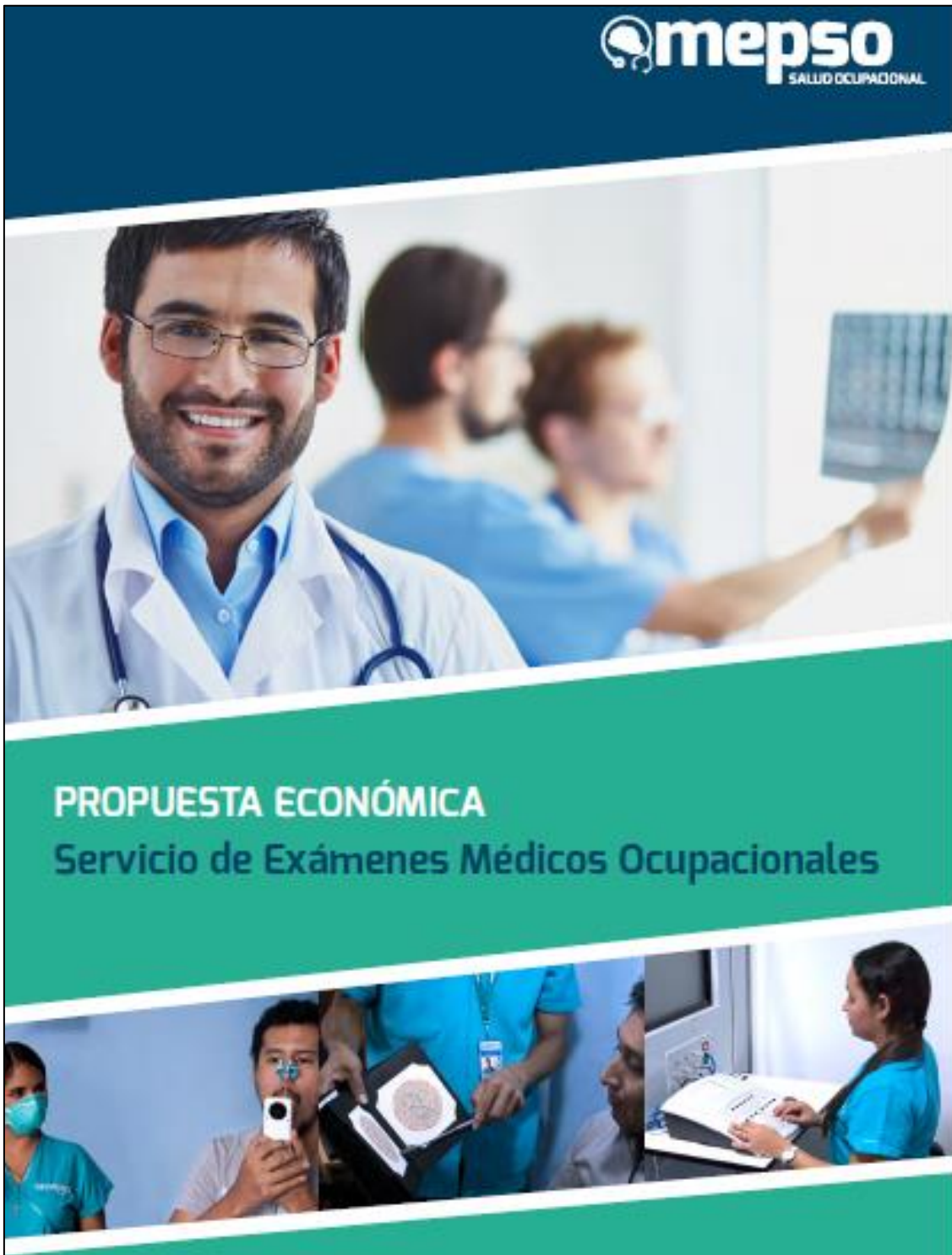
COTIZACIÓN / IPSST SSMA Perú 2023				
CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO				
FECHA		26/09/2023		
CONTACTO / SSMA		CLIENTE		
NOMBRE:		Ing. CIP., Flavio Josefo Ventura Silva		
DIRECCIÓN:		Av. José Gálvez N° 1557 Dpto. N° 09, Lince, Lima		
E-MAIL:		perencia@ipsstssma.com.pe flavio.ventura22@gmail.com		
TELÉFONO:		950096371		
INSTITUCIÓN:		Empresa: Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA / Coordinación de Incentivos Sub Dirección de Sanción y Gestión de Incentivos		
RUC:		20521286769		
E-MAIL:				
TELÉFONO:				
ITEM	TEMA DE CAPACITACIÓN VIRTUAL	HORAS	N° DE PARTICIPANTES	INVERSIÓN
1	CURSO ESPECIALIZADO DE ACTUALIZACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	20	1	100.00
TOTAL SIN IGV				100.00
IGV				18.00
COSTO POR EL SERVICIO INCLUIDO IGV Y OTROS (TRASLADO, ALOJAMIENTO, ESTADÍA, ETC)				118.00
EL IPSST SSMA PERÚ, PROPORCIONARÁ:				
- PONENTE EXPERTO EN EL TEMA A TRATAR				
- DOCUMENTOS DE ESTUDIO				
- CERTIFICADO EN ELECTRÓNICO PARA EL PARTICIPANTE				
				
RAZÓN SOCIAL	INSTITUTO PERUANO DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SSMA PERÚ EIRL - IPSST SSMA Perú EIRL			
RUC N°	20554779141			
CTA, CTE, BCP	193-9839354-0-12			
CTA, CTE, DETRACCIÓN SIN	002-193-009839354012-19			
DOMICILIO FISCAL	Av. José Gálvez N° 1557 Dpto. N° 09, Lince, Lima, Lima			

Fuente: Cotización s/n de fecha 26 de setiembre de 2023, elaborada por IPSST SSMA Perú E. I. R. L.

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión Incentivos (SSAG) – DFAI

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Costo examen médico ocupacional



mepso
SALUD OCUPACIONAL

PROPUESTA ECONÓMICA
Servicio de Exámenes Médicos Ocupacionales



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFA

SSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

SERVICIO DE EXÁMENES MÉDICOS OCUPACIONALES

Medicina Empresarial de Prevención en Salud Ocupacional - MEPSO S.A.C nace en el 2013 como respuesta a la necesidad de realizar los exámenes médicos ocupacionales, asegurando tanto a las empresas como a sus colaboradores un servicio de calidad.

Contamos con acreditación de DIGESA, certificación en calidad ISO 9001:2015 y hemos sido premiados por cuarto año consecutivo (2014 – 2015 – 2016 - 2017) con la cinta roja y blanca por Peruana de Opinión Pública.

Nuestras sedes están ubicadas en San Miguel, Surquillo y próximamente en Lurin, así mismo tenemos alianzas estratégicas con clínicas a nivel nacional.

Nuestro compromiso es brindar calidad en nuestros resultados y en la atención a sus colaboradores, a base de un servicio personalizado de acuerdo a las exigencias de cada uno de nuestros clientes.

Para ello contamos con equipos de última generación y ambientes adecuados donde brindamos precisión y comodidad en la realización de los exámenes médicos ocupacionales, además de un sistema en línea que permite a nuestros clientes acceder a los resultados digitales el mismo día de las evaluaciones.

Nuestra plana profesional está altamente capacitada y comprometida con la empresa y con nuestros clientes, quienes brindarán el apoyo necesario para poder direccionar a los colaboradores de sus empresas dentro de nuestras instalaciones y resolver cualquier duda.

MEPSO es una empresa de capitales peruanos, que, apuesta por el crecimiento de la economía de nuestro país, comprometida con la calidad, excelencia de su servicio, innovación y la mejora continua de nuestros procesos, para satisfacer las necesidades de las empresas y de sus colaboradores.

Mepso es atención personalizada, calidad de resultados, tecnología de punta, personal altamente capacitado, innovación, confianza y liderazgo en la salud ocupacional.



PERÚ

Ministerio
del AmbienteOrganismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFASSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

SERVICIO DE EXÁMENES MÉDICOS OCUPACIONALES

COTIZACION N° 2023.1616.COPAL OBRAS Y SERVICIOS S.A.C.0

04 de Setiembre del 2023

Estimados,

EXAMENES MEDICOS OCUPACIONALES		PREOCUPACIONAL	OCUPACIONAL-ANUAL
Evaluacion Clinica		OPERATIVO	OPERATIVO
1	Anamnesis Ocupacional Anexo + Evaluacion Clinica Ocupacional	S/ 15.00	S/ 15.00
2	Evaluacion musculoesqueletica	S/ 7.00	S/ 7.00
3	Certificado de aptitud para trabajos en altura mayor 1.8m.	S/ 7.00	S/ 7.00
4	Evaluación Psicología Ocupacional	S/ 14.00	S/ 14.00
Evaluaciones Ocupacionales			
1	Oftalmologico: Agudeza Visual de Lejos y Cerca, Test de Colores (Ishihara), Test de Profundidad (Test de Anillos)	S/ 12.00	S/ 12.00
2	Espirometría según criterio NIOSH	S/ 14.00	S/ 14.00
3	Radiografía de tórax (según criterio OIT)	S/ 18.00	S/ 18.00
4	Audiometria	S/ 13.00	S/ 13.00
5	Electrocardiograma	S/ 12.00	S/ 12.00
Laboratorio			
1	Grupo Sanguíneo y Factor RH	S/ 6.00	
2	Hemograma Completo (Inlcuye Hb y Hto)	S/ 9.00	S/ 9.00
3	Glucosa en ayunas	S/ 6.00	S/ 6.00
4	Examen de orina	S/ 7.00	S/ 7.00
5	Colesterol y Triglicéridos	S/ 14.00	S/ 14.00
SUB TOTAL SIN IGV		S/154.00	S/148.00

*Precio NO INC IGV

COTIZACIÓN INCLUYE

1. Aptitudes a través de nuestro software digital a las 24 horas de atención en nuestras sedes y previa coordinación en campañas InHouse
2. Envío de Reporte de Aptitud a las 24 horas de la atención en nuestras sedes.
3. Acceso al certificado de aptitud, previa firma del compromiso de confidencialidad, para personal responsable de Recursos Humanos y personal de Salud
4. Acceso a la historia completa, previa firma del compromiso de confidencialidad, para personal de salud.
5. Evaluación psicológica orientada a tipo de evaluación y grupos ocupacionales.

VALORES AGREGADOS

1. Break luego de las atenciones médicas
2. Envío de confirmación de cita por mensaje de texto al colaborador
3. Envío de mensajes de texto a personal observado para comunicar el status de su EMO
4. Flyer informativo de salud mensual
5. Flyer informativo en temas de Salud Ocupacional mensual
6. Flash legal de actuación en temas relacionados a Salud Ocupacional
7. Acceso a capacitación en línea mensual para soporte de plan de Salud Mental con acceso al video por Mepsopedia (plataforma educativa)

Fuente: Cotización n.º 2023. 1616.COPAL Obras y Servicios S.A.C.0 de fecha 4 de setiembre de 2023, elaborada por Medicina Empresarial de Prevención en Salud Ocupacional - MEPSO S. A. C.
Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión de Incentivos (SSAG) – DFAI.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental - OEFA

SSAG: Subdirección de
Sanción y Gestión de
Incentivos

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Costo de combustible para locomotora



[Diesel y Gasolina](#)[Gas Natural Vehicular](#)[GLP Automotor](#)[GLP Envasado](#)



Diesel y Gasolina[Inicio](#) / [Gasolina y Diesel](#)

Precio Reportado por los operadores de las Estaciones de Servicio y Grifos

Consultar Precios de los
Distribuidores Minoristas

MOQUEGUA

MARISCAL NIETO

MOQUEGUA

DB5 S-50 UV

Ver 10 registros

Buscar:

Distrito	Establecimiento	Dirección	Teléfono	Precio de Venta (Soles por galón)
MOQUEGUA	ESTACION DE SERVICIOS SEÑOR DE LOCUMBA E.I.R.L.	CARRETERA PANAMERICANA S/N, FUNDO EL MONO, PARCELA 01	996301679	14.40

Fuente:

Empresa: Osinerning

Fecha de costeo: agosto 2025.

Disponible en:

<https://www.facilito.gob.pe/facilito/actions/PreciosCombustibleAutomotorAction.do>

Elaboración: Subdirección de Sanción y Gestión de Incentivos (SSAG)-DFAI.



"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://sisistemas.oefa.gob.pe/verifica> e ingresando la siguiente clave: 03612900"



03612900