



MEGAPUERTO DE CHANCAY:

Análisis legal ambiental

MEGAPUERTO DE CHANCAY:

Análisis legal
ambiental



Autoras:

Diana Suárez, Pámela Ramírez, Diana Ramires y Joyce Rázuri

Colaboración: Grecia Medina

Edición: Carol Mora, Percy Grandez y Jean Pierre Araujo

Diagramación: Graffer.pe

Corrección de estilo: Mariella Laos

Cita sugerida:

Sociedad Peruana de Derecho Ambiental [SPDA]. (2023).

Megapuerto de Chancay: Análisis legal ambiental.

Lima: SPDA.

Se prohíbe la venta total o parcial de esta publicación; sin embargo, puede hacer uso de ella siempre y cuando cite correctamente a los autores.

Sociedad Peruana de Derecho Ambiental

Presidente: Jorge Caillaux

Directora ejecutiva: Isabel Calle

Directora de Política y Gobernanza Ambiental: Carol Mora

Director de Gobernanza Marina: Bruno Monteferri

Av. Prolongación Arenales 437, San Isidro, Lima, Perú

Teléfono: (+51) 612-4700

www.spda.org.pe

Primera edición digital, octubre 2023

La Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA) es una asociación civil sin fines de lucro que –desde su fundación en el año 1986– ha trabajado de manera ininterrumpida en la promoción de políticas y legislación ambiental y en el diseño e implementación de instrumentos que favorezcan el desarrollo sostenible bajo principios de gobernanza, equidad y justicia.

ÍNDICE

1.	Resumen ejecutivo	4
2.	Introducción.....	6
3.	Análisis de los instrumentos de gestión ambiental aprobados en favor del proyecto de inversión megapuerto de Chancay.....	12
	3.1 Puntos controvertidos por posibles afectaciones.....	25
	ambientales y sociales	
4.	Conclusiones	70
5.	Anexo I	79
6.	Referencias bibliográficas	90

1. Resumen Ejecutivo

El proyecto para la construcción del megapuerto de Chancay se ubica en la bahía de Chancay, en el distrito de Chancay, provincia de Huaral. La construcción del megapuerto de Chancay plantea la salida de las materias primas que el país exporta a China, con la expectativa de que, por la magnitud de su construcción, se convierta en un hub que redistribuirá la carga de los países de la región (Chile, Ecuador, Colombia) hacia China y otros países asiáticos.

Si bien este megaproyecto promete diversos impactos positivos de índole económico y social, también va a generar impactos ambientales vinculados a los componentes aire, agua y suelo, lo cual, además, repercutirá en el ámbito social. Ello ha quedado evidenciado en los últimos meses, en los que han surgido distintos cuestionamientos por parte de la ciudadanía sobre algunos impactos negativos en las viviendas, en el humedal Santa Rosa y las aves que habitan en este ecosistema frágil, así como en la zona marino-costera del área de influencia del proyecto.

El presente informe legal analiza, entre otros puntos, los siguientes aspectos:

Sobre el instrumento técnico sustentatorio (ITS) como herramienta excepcional de modificación o mejora ambiental

- El ITS se enmarca en el supuesto de mejoras tecnológicas en las operaciones, se encuentra regulado por el Decreto Supremo 054-2013-PCM; sin embargo, consideramos que el cambio del trazo y diseño del viaducto no sería una mejora tecnológica, sino una modificación considerable sobre un componente importante del megapuerto de Chancay; por lo que este cambio debió ser aprobado mediante una modificación detallada del Estudio de Impacto Ambiental.
- Asimismo, se advierte que a la fecha no se han aprobado criterios o lineamientos técnicos específicos para la presentación de los ITS para proyectos del sector transportes que permitan establecer mayores consideraciones técnicas. Esta falta de regulación, a diferencia de lo que sí se ha dado en otros sectores, amplía los supuestos para lo que debería ser abordado como un régimen excepcional.
- Adicionalmente, corresponde señalar que uno de los argumentos que sustenta la empresa es la imposibilidad de que la construcción del túnel profundo pudiera causar da-

ños a las edificaciones existentes. Sin embargo, en mayo de este año, se reportó el hundimiento del suelo y la afectación de viviendas producto de la construcción del túnel. Ante ello, corresponde reflexionar sobre los términos en que se da la evaluación del ITS, sobre todo si las medidas fueron las más idóneas para prevenir y mitigar los impactos ambientales y sociales negativos.

Sobre la compatibilidad del proyecto con el humedal Santa Rosa

- La Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado (MEIA-d) del Proyecto “Ampliación de la Zona Operativa Portuaria-Etapa 1 del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay” (Resolución Directoral 158-2020-SENACE-PE/DEIN) es el único instrumento que ahonda en la caracterización del Humedal Santa Rosa en el área de influencia indirecta ambiental, e identifica los impactos ambientales producto de la actividad y las respectivas medidas de manejo ambiental.
- Esto se debe a que hubo un avance normativo en materia ambiental sectorial y específicamente sobre los humedales, a la fecha de aprobación de la MEIA-d. Este instrumento se basó en la Estrategia Nacional de Humedales y se tuvo en cuenta consideraciones ambientales para que los proyectos del sector transportes garanticen la protección de humedales, como el humedal Santa Rosa. Sin embargo, aún queda pendiente la incorporación de mejores estándares que garanticen la protección de estos ecosistemas frágiles.
- Cabe precisar que cualquier modificación que se disponga respecto al humedal, que permita su afectación, debe darse en el marco de la normativa vigente, como lo son las Disposiciones generales para la gestión multisectorial y descentralizada de los humedales, aprobada mediante Decreto Supremo 006-2021-MINAM.

Sobre los vacíos en los mecanismos de participación ciudadana empleados

- En el sector de transportes, las disposiciones sobre los procedimientos de participación ciudadana para el proceso de evaluación ambiental se encuentran dispersas en diversas normas, las que no han sido modificadas hace más de 20 años, por lo que ameritaría una revisión y eventual actualización de estas normas, para establecer mayores estándares para el ejercicio efectivo del derecho de participación ciudadana a lo largo del ciclo de vida de los proyectos de inversión.
- Este último estándar se visibiliza específicamente en el caso del megapuerto de Chancay, en la medida que en el EIA-d y MEIA-d se lograron identificar distintas preocupaciones de la ciudadanía como: la contaminación del ambiente, la afectación al humedal

Santa Rosa, cuestionamiento sobre si el trazo del viaducto es la alternativa de menor impacto ambiental, entre otros. Esta situación nos obliga a reflexionar sobre la necesidad de contar con mayores e innovadores estándares sobre participación ciudadana que garanticen que todos los aportes se tomen en cuenta en el diseño y ejecución de los proyectos de inversión.

Sobre la compensación ambiental en proyectos de inversión del sector Transportes y Comunicaciones

- Tanto en el EIA-d como en la MEIA-d advertimos que, si bien se ha considerado medidas de compensación netamente económicas frente a determinados impactos ambientales y sociales, no se tuvieron en cuenta medidas de compensación destinadas a recuperar elementos o funciones de un ecosistema alterado por las actividades del proyecto que no se pudo prevenir ni evitar. Asimismo, tampoco se consideró que la ausencia de estas medidas de compensación ambiental pueda advertirlas la autoridad certificadora en alguno de los instrumentos de gestión ambiental revisados.
- Resulta alarmante la ausencia de un Plan de Compensación Ambiental de un proyecto de inversión de tan alta envergadura, inclusive si se cuenta con un marco normativo que dispone de su consideración en el instrumento de gestión ambiental correspondiente.
- Además, se encuentra pendiente la elaboración de Guías de Compensación Ambiental para Proyectos del Sector Transportes y Comunicaciones que hasta la fecha se espera su presentación y posterior aprobación.
- Sobre la erosión de las costas y el retiro del mar que generan impactos en el ecosistema y en la fauna marina
- La MEIA-d contempla nuevos componentes como la construcción de Rompeolas e instalación de geotubos. Sin embargo, la construcción de esa infraestructura podría generar erosión en la franja costera, razón por la cual se instalarán geotubos en las playas Chancay y Chorrillos.
- La preocupación que se genera por la colocación de un rompeolas y un sistema de bypass artificial por la erosión que puede causar en las playas de Chancay no solo perjudicaría las actividades turísticas, recreacionales y económicas, también afectaría a los recursos hidrobiológicos que habitan en el fondo marino y puedan verse afectados por la actividad.

- Un punto medular que se encuentra bajo la competencia del Imarpe y sobre la cual no se hace mención en el informe de dicha entidad es la posible afectación que se podría producir en los recursos hidrobiológicos y las medidas que la empresa debería adoptar para evitar que dichos impactos ocurran.

Sobre la contaminación de las playas de Chancay por la descarga de aguas residuales sin tratamiento alguno

- Actualmente, el distrito de Chancay no cuenta con una Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Domésticas, lo cual genera que todo el desagüe que genera la población de Chancay se vierta directamente en el mar, sin tratamiento alguno, provocando la afectación del medio marino y poniendo en riesgo la salud de los bañistas que ingresan a las playas.
- Resulta clave que la Municipalidad de Chancay construya con prontitud una planta de tratamiento de aguas residuales domésticas y que la empresa administradora del megapuerto pueda colaborar en esta tarea. La construcción del megapuerto ha generado un acelerado crecimiento inmobiliario durante los últimos 10 años, sin ninguna planificación urbana, por tanto, se han incrementado las invasiones de espacios públicos, entre otros. De tal manera que, a mayor población, se produce mayor cantidad de aguas residuales.

Algunos impactos sociales que traería consigo el megapuerto

- La empresa ha afirmado que no provocaría impactos en las viviendas de las personas; sin embargo, el 16 de mayo del 2023, una variedad de viviendas se vieron afectadas por el hundimiento del suelo, debido a la construcción del túnel del futuro puerto multi-propósito de Chancay.
- Asimismo, la población tiene la preocupación de que la delincuencia y el tráfico de terrenos se siga incrementando en Chancay. La necesidad de que existan grandes almacenes y viviendas para trabajadores y personas que vayan a realizar actividades económicas vinculadas con el terminal portuario, ha generado que exista una alta demanda para ubicar viviendas.
- Otra preocupación que se ha originado en la ciudadanía es la congestión vehicular que se ocasionará en las rutas de la pequeña ciudad de Chancay.

Sobre los impactos en la actividad pesquera artesanal y turística

- Las observaciones consideradas y realizadas ya subsanadas por el Ministerio de la Producción (Produce) son tres (3) principalmente: el impacto de la construcción de la zona de DMD3 sobre recursos hidrobiológicos que no fueron analizados por el titular (principalmente anchoveta), la exclusión de Ospas que no se consideraron en las evaluaciones de campo y el posible impacto del vertimiento de aguas domésticas, de sentinas y otras emisiones sobre el Humedal Santa Rosa.
- En primer lugar, sobre la construcción de estructuras que impactarían a los recursos hidrobiológico se observa que, de la información brindada por Produce, no incluyó en su análisis la construcción de rompeolas; el cual, según el informe de la ONG Mundo Azul, tendrá un “impacto indirecto, en un cambio de la fauna bentónica frente a la playa, cambio en la presencia de aves y cambios en la presencia de peces”, subsecuentemente afecta uno de los recursos para el ejercicio de la actividad pesquera. En segundo lugar, en el análisis de grupos de interés realizado por el titular, Produce brinda un listado de Ospas que no se incluyeron. Asimismo, Produce da por subsanada la posible afectación del Humedal Santa Rosa, pero no consideró el impacto a largo plazo que ocasionará la acumulación de estas partículas (en la etapa de construcción) en el suelo, el cuerpo de agua y en los organismos habitantes del humedal.



1. Introducción

El proyecto para la construcción del megapuerto de Chancay se lleva a cabo en la bahía de Chancay, contigua a la punta Oyague, en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, departamento de Lima, a 56 km al norte de Lima.

La construcción del megapuerto de Chancay plantea la salida de las materias primas que el país exporta a China con la expectativa de que, por la magnitud de esta infraestructura, se convierta en un hub que redistribuirá la carga de los países de la región (Chile, Ecuador, Colombia) hacia China y otros países asiáticos.

De acuerdo con lo señalado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2022), “El puerto de Chancay convertirá al Perú en el primer centro logístico del Pacífico en Latinoamérica, lo que dinamizará la economía, impulsará las exportaciones y generará nuevas oportunidades comerciales. Además, este megaproyecto está generando miles de empleos para la población local”¹.

De acuerdo con la información oficial del Gobierno peruano, esta obra de ingeniería demanda una inversión de USD 3 600 millones de dólares con la cual se espera descongestionar las vías de acceso al puerto del Callao, generando oportunidades para aquella carga que proviene del oriente y sierra central. Ello contribuirá a mejorar la competitividad del país frente a otros mercados. En términos sociales, el proyecto estima generar más de 7 500 empleos directos e indirectos.

Si bien este megaproyecto promete diversos impactos positivos de índole económico y social; también generará impactos ambientales vinculados a los componentes aire, agua y suelo que, además, repercuten en el ámbito social. Ello habría quedado evidenciado en los últimos meses, al surgir distintos cuestionamientos por parte de la ciudadanía sobre algunas afectaciones que el proyecto

1 Ver en: Puerto Multipropósito de Chancay impulsará la economía y su construcción generará 7500 empleos directos e indirectos.

tendría en las viviendas, el humedal Santa Rosa, la avifauna que habita en este ecosistema frágil, así como en la zona marino-costera de su área de influencia. En ese contexto, el presente informe legal describe los principales impactos ambientales y sociales que generaría —y los que ya está generando— este proyecto, las medidas de manejo ambiental contempladas en los instrumentos de gestión ambiental respectivo y se realiza una evaluación sobre el cumplimiento de dichas medidas. Además, sobre la base de este análisis, se reflexiona sobre la necesidad de fortalecer la institucionalidad ambiental en el país a fin de asegurar que proyectos económicos de gran envergadura, como el megapuerto de Chancay, se realicen en armonía con la protección ambiental y sin afectar la calidad de vida de las personas que habitan el lugar.

En suma, este informe evidencia que aún existen desafíos respecto de que exista mayor claridad y precisión en la normativa ambiental, la necesidad de actualizar e incorporar mejores estándares ambientales que permitan fortalecer la gestión ambiental en nuestro país, lo cual involucra al Estado, actores privados y la sociedad civil. En ese sentido, nos invita a reflexionar sobre la necesidad de continuar trabajando en el fortalecimiento y no regresión de la institucionalidad ambiental.

Finalmente, corresponde señalar que este informe se realizó como resultado de la revisión de documentos recabados de entidades administrativas con competencias ambientales, a través de la formulación de solicitudes de acceso a la información pública, así como de la revisión de portales en línea, notas periodísticas y otras fuentes abiertas revisadas entre los meses de junio y septiembre de 2023. Por tanto, se debe considerar que el informe contiene un análisis de la situación del proyecto a dicho momento, siendo que esta podría haber variado luego de dicho periodo.



3. Análisis de los instrumentos de gestión ambiental aprobados en favor del proyecto de inversión megapuerto de Chancay

Antes de brindar los alcances acerca de los instrumentos de gestión ambiental que han sido aprobados a lo largo de la construcción del megapuerto de Chancay, es importante dar algunas precisiones sobre la complejidad de la figura de los puertos según lo regulado en la normativa nacional y cómo la titularidad y sus usos abarcan aspectos prioritarios para el presente análisis legal ambiental.

Existe un abanico de posibilidades para administrar un terminal portuario. La elección de una de ellas dependerá exclusivamente de la decisión del Estado o del privado. De acuerdo con un estudio publicado en el año 2020 por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la red portuaria peruana está compuesta por 87 instalaciones portuarias, de las cuales 29 son públicas y 58 privadas (Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Lima, 2022).²

Cabe indicar que los terminales, independientemente de su titularidad, podrán ser clasificados como de uso público o privado. Según la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, LSPN), los terminales se clasifican según el siguiente detalle: i. titularidad de sus instalaciones (públicas o privadas), ii. ocupación y uso (uso general o público y de uso exclusivo o privado), iii. actividad que desarrollan y iv. ubicación.

Respecto a la titularidad

La titularidad de un terminal portuario podrá ser público y privado. Respecto a la titularidad pública, esta responde a un concepto de dominio público portuario que, en línea general, refiere que es aquel conjunto de bienes estatales afectados para las actividades portuarias. En cambio, la titularidad privada responde a un conjunto de bienes e infraestructura netamente privado (Cubas, 2019).³

Respecto al tipo de uso

Según la LSPN, existen dos tipos: i) general o público y ii) exclusivo o privado. Los terminales portuarios de uso público son aquellos con infraestructura y equipamiento preparados para la atención de diversos tipos de carga de terceros, teniendo como obligación brindar servicios portuarios al público en general (a todos los usuarios que así lo requieran). Por su parte, los terminales portuarios privados que, si bien poseen una infraestructura y equipamientos esbozados para la carga y descarga, están destinados a brindar servicios a su propia empresa o empresas vinculadas (Cubas, 2019).⁴

2 Análisis del Sector Portuario en Perú. (2022), p. 5. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Lima.

3 Cubas, A. (2019). Las modalidades de inversión privada aplicables a la infraestructura portuaria de uso público en el Perú [Tesis de posgrado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio Digital de Tesis y Trabajos de Investigación PUCP. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/16090>

4 Cubas, A. (2019). Las modalidades de inversión privada aplicables a la infraestructura portuaria de uso público en el Perú [Tesis de posgrado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio Digital de Tesis y Trabajos de Investigación PUCP. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/16090>



En esa línea, es importante resaltar que, conforme lo dispone la normativa, los puertos privados deben de desarrollar informes de ingeniería de sus obras en áreas acuáticas y de tierras, estudios técnicos distintos —de hidrología, geología, hidro-oceanográfico, maniobras, vientos, etc.—, estudio de impacto ambiental, entre otras exigencias técnicas y legales.

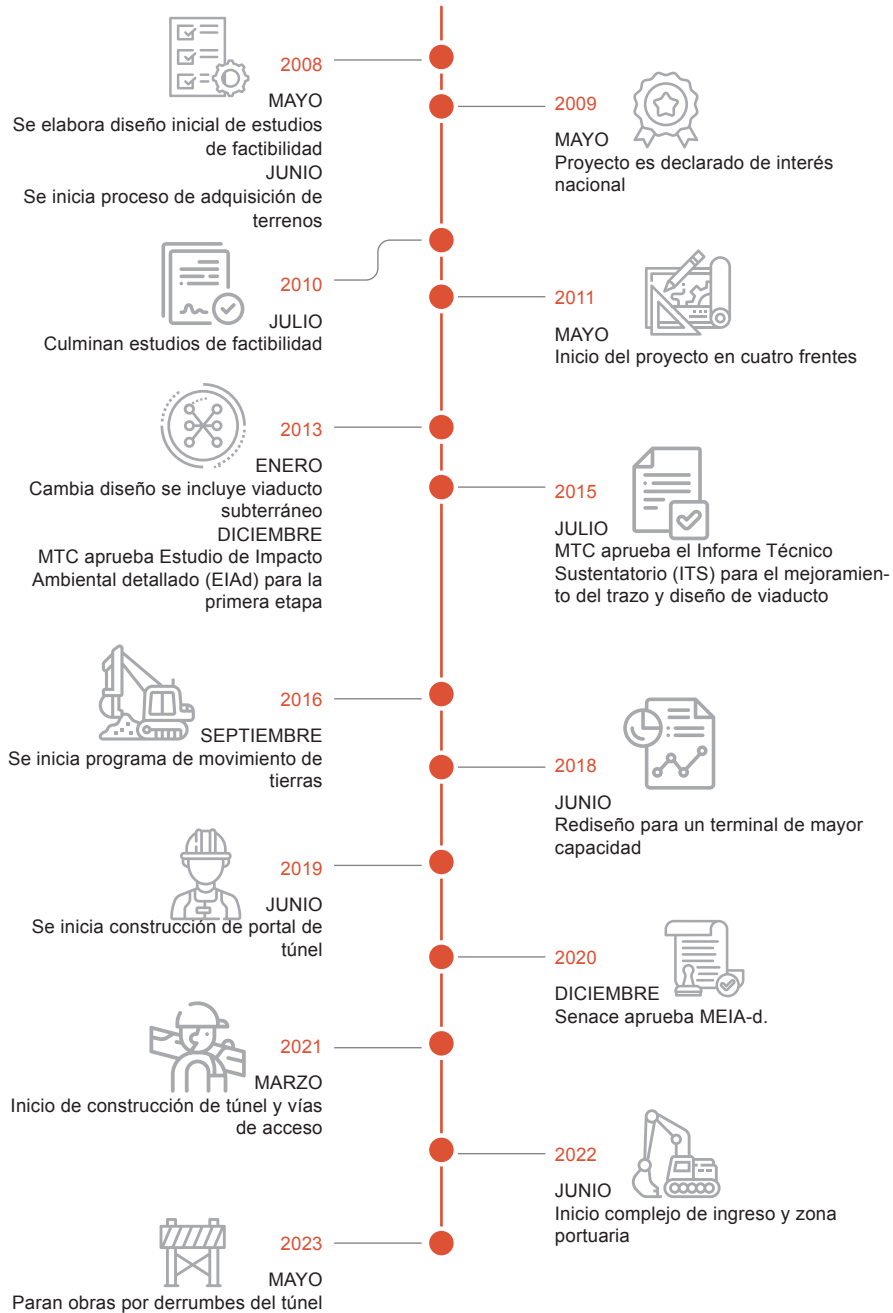
La importancia de estos alcances radica en que el megapuerto de Chancay nació bajo la clasificación de uso público, previendo desarrollar una infraestructura portuaria con una alta inversión divididas en etapas con gatillos de demanda, como usualmente se estructuran las concesiones portuarias.

El terminal portuario de Chancay espera ser un puerto multipropósito que movilizará carga en contenedores, carga general, carga a granel no mineral, carga líquida y carga rodante. Está constituido por tres grandes componentes: 1) Zona operativa portuaria, 2) Complejo de ingreso y; 3) Túnel viaducto subterráneo.

A continuación, se presenta una línea de tiempo con los principales acontecimientos acerca del proyecto:

LINEA DE TIEMPO

MEGAPUERTO DE CHANCAY





Cabe mencionar que en el año 2011 se crea la empresa Terminales Portuarios Chancay S. A. (TPCH) y, en el 2016, Volcan Compañía Minera S. A. A. adquiere el 100% de sus acciones. Posteriormente, en el 2019, la empresa Cosco Shipping Ports Limited (CSPL) se incorporó como accionista mayoritario de TPCH.

Como se aprecia, la titularidad del megapuerto de Chancay ha pasado por diversos accionistas y ello explica que el estudio de impacto ambiental detallado (EIA-d), y el Informe técnico sustentatorio (ITS) fueran aprobados en favor de la empresa TPCH y que, siete (7) años después, el MEIA-d se aprobara a favor de la empresa CSPL.

A la fecha de realizado el informe se han aprobado tres instrumentos de gestión ambiental:

- Estudio de impacto ambiental detallado (EIA-d) del Proyecto terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay;
- Informe técnico sustentatorio (ITS): Componente auxiliar mejoramiento del trazado del eje del túnel viaducto del estudio de impacto ambiental detallado del Proyecto terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay; y
- Modificación del estudio de impacto ambiental detallado (MEIA-d) del proyecto Ampliación de la zona operativa portuaria - Etapa 1 del terminal portuario multipropósito de Chancay.



A continuación, se explican cada uno de estos:

a. Estudio de impacto ambiental detallado (EIA-d)

El Estudio de impacto ambiental detallado del Proyecto terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay fue aprobado el 13 de diciembre de 2013, mediante Resolución Directoral 535-2013-MTC/16 de la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Este EIA-d cuenta con opinión técnica favorable del Ministerio de la Producción (Produce), mediante Informe técnico 1185-2013-PRODUCE/DGCHD-DEPCHD. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (Dicapi), mediante carta V.200-1044, otorgó su opinión técnica favorable respecto del componente marítimo del EIA-d; y, de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), con Informe técnico 026-2013-APN/DOM-Medio Ambiente señala que se encuentra de acuerdo con las medidas planteadas en el plan del manejo ambiental del EIA-d.

Adicionalmente, mediante Resolución Directoral 043-2014-MPG/DGGG, Dicapi otorgó el uso de área acuática de 424 200.190 m² a la empresa Terminales Portuarios Chancay por un periodo de 30 años.

A través del Acuerdo de Directorio 046-2014-APN/DIR, la Autoridad Portuaria Nacional otorgó la habilitación para el desarrollo del Proyecto terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay de la empresa Terminales Portuarios Chancay S. A.

Corresponde señalar que el EIA-d presentado por el titular precisó que el megapuerto multipropósito comprendía dos terminales: Terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario y el Terminal especializado de contenedores (importación y exportación); así como las siguientes tres zonas:

- **Zona operativa (ZOP):** se realizan actividades portuarias propiamente dichas, abarcando muelles, espigones, canales de ingreso marítimo, áreas de almacenamiento, áreas de mantenimiento y talleres.
- **Zona del complejo de ingresos (ZCI):** incluye el antepuerto vehicular, puertas de ingreso al terminal, área de inspecciones de aduanas, oficinas administrativas y áreas de servicios logísticos y de apoyo.
- **Zona de actividades logísticas (ZAL):** destinada al desarrollo de actividades y servicios de valor agregado en apoyo a las empresas importadoras y exportadoras.

Cabe indicar que el EIA-d comprendió únicamente la evaluación de la primera etapa de inversión del proyecto, correspondiente al terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante. Este comprende, a su vez, la construcción y operación de un terminal especializado de graneles sólidos, líquidos y de carga rodante, que incluye el equipamiento de carga, descarga, transferencia y almacenamiento de carga general y rodante; estimándose un período de construcción de 24 meses y una vida útil de 50 años.

b. Instrumento técnico sustentatorio (ITS)

El Instrumento técnico sustentatorio: componente auxiliar mejoramiento del trazado del eje del túnel viaducto del estudio de impacto ambiental detallado del Proyecto terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay fue aprobado el 10 de julio de 2015, mediante Resolución Directoral 459-2015-MTC/16 por la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales del MTC, sustentándose en los informes 314-2015-MTC/16.VDZR, 019-2015-MTC/16.01.ETMA y 026-2015-MTC/16.03.DDFA.

Conforme se indicó en el punto anterior, el proyecto inicial abarcó la primera etapa, que comprende la construcción y operación de un terminal especializado de graneles sólidos, líquidos y carga rodante (importación y exportación), así como el equipamiento de carga, descarga, transferencia y almacenamiento de carga general y rodante. Así, como parte de

los componentes, se definió la disposición de un viaducto subterráneo que permita el acceso desde el complejo de ingreso a la zona de operaciones del futuro terminal.

No obstante, el ITS propuso la modificación del trazado del viaducto, es decir, el cambio de un viaducto subterráneo a un túnel profundo que pase por debajo del cerro Trinidad para reducir y minimizar los impactos ambientales y sociales identificados en el EIA-d aprobado.

De acuerdo con lo señalado por el titular, el componente de mejoramiento del trazo del viaducto subterráneo constituye una mejora tecnológica de las operaciones de una de las obras civiles de acceso al puerto, que conecta el complejo de ingreso con la zona operativa del terminal portuario considerado en el EIA-d aprobado.

En cuanto a la justificación del ITS, dicho instrumento precisa que el trazo y diseño inicial del viaducto subterráneo presentaban la posibilidad potencial de perjuicio o daño a las edificaciones existentes, por la alta densidad, excavaciones muy próximas a las viviendas (2 metros o menos), rajaduras, fallas estructurales, entre otras.

c. Modificación del Estudio de impacto ambiental detallado (MEIA-d)

La Modificación del estudio de impacto ambiental detallado del proyecto Ampliación de la zona operativa portuaria - Etapa 1 del terminal portuario multipropósito de Chancay fue aprobado el 22 de diciembre de 2020, mediante Resolución Directoral 158-2020-SENA-CE-PE/DEIN.

Previo a la aprobación del MEIA-d, se obtuvo la opinión técnica vinculante de la Autoridad Nacional del Agua (ANA), así como opiniones técnicas no vinculantes de las siguientes entidades: Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (Serfor), Autoridad Nacional Portuaria (APN), Ministerio de la Producción (Produce), Instituto del Mar del Perú (Imarpe), Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur) y Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Dicapi).

Asimismo, en el marco del procedimiento “IntegrAmbiente” —regulado por la Ley 30327, que aprueba el procedimiento de Certificación Ambiental Global— también se aprobaron los siguientes títulos habilitantes: a) autorización de vertimientos de aguas residuales industriales, municipales y domésticas tratadas; b) autorización para ejecución de obras de aprovechamiento hídrico; ambos en base a los informes técnicos emitidos por la Dirección de Calidad y Evaluación de Recursos Hídricos del ANA; y c) derecho de uso de área acuática, en base a la evaluación técnica de la Dirección del Ambiente Acuático de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.



Es así como, el objetivo del MEIA-d es realizar modificaciones al componente: zona operativa portuaria (ZOP), en el sentido de modificar su planeamiento constructivo y operativo, que contempla actividades relacionadas a la modificación de componentes aprobados e inclusión de nuevas instalaciones para el embarque y descarga de contenedores, ampliando la ZOP de uno a cuatro muelles.

A continuación, se detallan las actividades previstas para el componente ZOP:

- Implementación adicional de tres muelles, consiguiendo un total cuatro muelles para el atraque y amarre de embarcaciones. Dos muelles estarán destinados al embarque y desembarque de contenedores, un muelle al embarque y desembarque de carga a granel agroalimentaria, carga general y carga rodante y un muelle al embarque y desembarque de carga general y carga rodante.
- Implementación de un patio de contenedores con una capacidad estimada de 1.5 millones de TEU/año.
- Construcción de dos rompeolas: uno principal de abrigo que proteja de las condiciones de oleaje a las operaciones de atraque en los muelles y un muelle secundario que resguarde las operaciones del muelle 1.
- Implementación de instalaciones auxiliares como: talleres, oficinas, comedor, planta de tratamiento de agua residual doméstica (PTAR), planta de tratamiento de agua potable (PTAP), entre otros.
- Complementario a ello, se ha proyectado realizar obras de dragado a una profundidad suficiente para recibir naves de contenedores y carga general.



Por su parte, cabe señalar que la denominación inicial del proyecto en el EIA-d fue: Terminal de gránulos sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay. No obstante, en el MEIA-d también se consideró el cambio de denominación del proyecto a la de Terminal portuario multipropósito de Chancay, ya que se incorporó dentro del proyecto la construcción de un terminal especializado de contenedores para importación y exportación, así como de áreas para el almacenamiento de todo tipo de carga: granel agroalimentaria, contenerizada, general, de proyecto y rodante, correspondiéndole así la categoría de multipropósito.

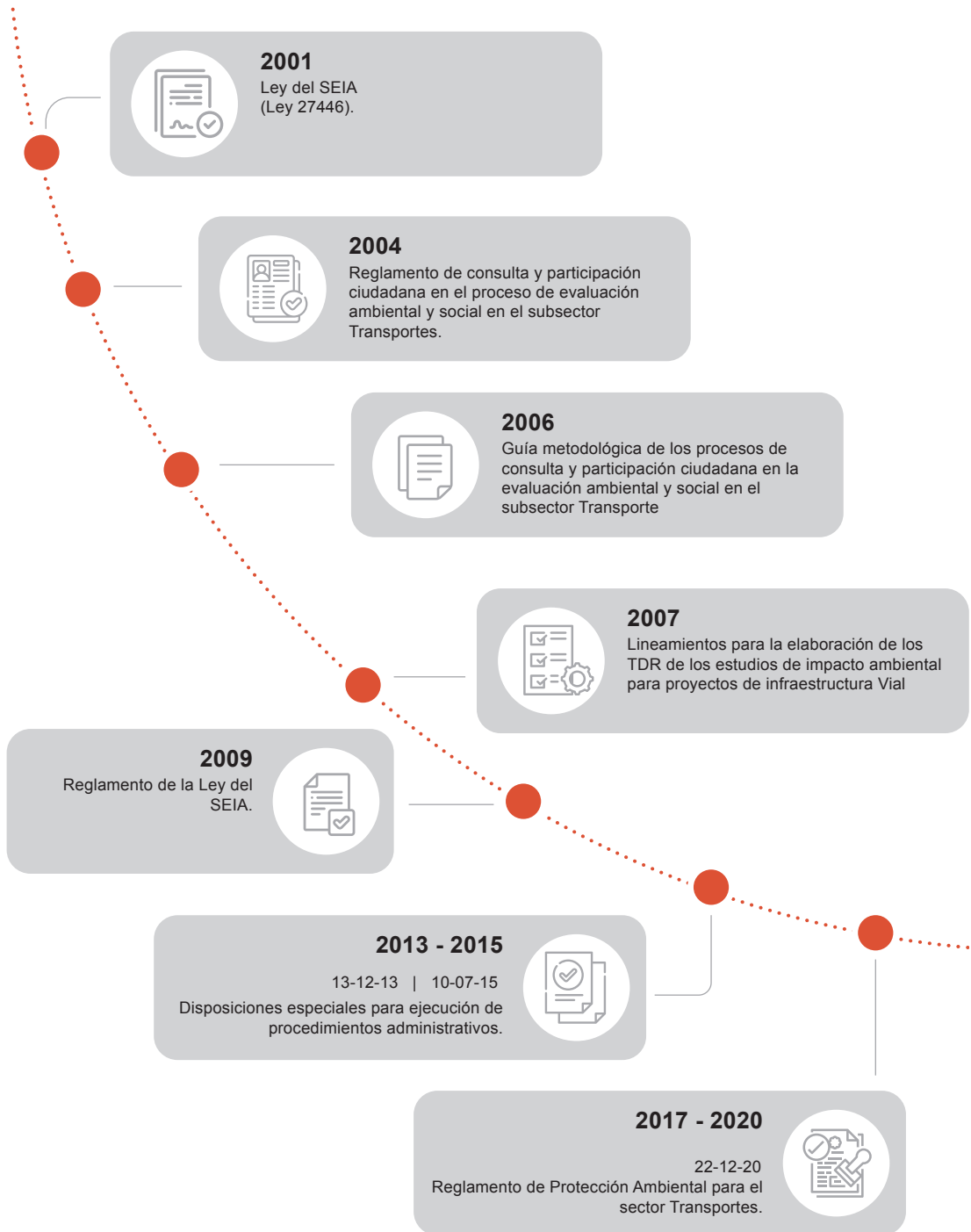
Si bien la evaluación del MEIA-d utilizó como marco jurídico la Ley 30327, Ley de Promoción de las Inversiones para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Sostenible; se utilizó de manera supletoria las disposiciones de la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y normas reglamentarias; así como el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo 004-2017-MTC. Ello, en virtud de que la Décima Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo 005-2016-MINAM, que aprueba el Reglamento del Título II de la Ley 30327, establece que, es de aplicación supletoria a dicha norma, las disposiciones de la Ley 27446, Ley del SEIA y normas reglamentarias, así como los reglamentos de protección o gestión ambiental que se encuentren adecuados a dicha ley.

A continuación, se presenta un cuadro resumen de estos tres instrumentos, que detalla, entre otros, la fecha de aprobación, objetivos y componentes evaluados en cada uno de ellos:

INSTRUMENTO DE GESTIÓN AMBIENTAL	FECHA DE APROBACIÓN	NOMBRE DEL PROYECTO	COMPONENTES EVALUADOS
EIA-d	13/12/13	Proyecto terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay de la empresa Terminales Portuarios Chancay S. A.	<ul style="list-style-type: none"> • Zona de complejo de ingreso (CI) • Zona operativa portuaria (ZOP) • Túnel viaducto subterráneo • Ejes viales de acceso al CI
ITS	10/07/15	Componente auxiliar: Mejoramiento del trazado del eje del túnel viaducto del estudio de impacto ambiental detallado del proyecto Terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay.	Túnel viaducto subterráneo
MEIA-d	22/12/20	Ampliación de la zona operativa portuaria - Etapa 1 del terminal portuario multipropósito de Chancay de la empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú S. A.	Zona operativa portuaria (ZOP) Ejes viales de acceso al CI

OBJETIVO	AUTORIDAD AMBIENTAL COMPETENTE	OPINIONES TÉCNICAS	NORMATIVA AMBIENTAL APLICABLE
Evaluación de la primera etapa de inversión del proyecto, correspondiente al terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante.	MTC	Produce Dicapi APN	<ul style="list-style-type: none"> • Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, Ley 27446. • Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, Decreto Supremo 019-2009-MINAM. • Reglamento de consulta y participación ciudadana en el proceso de evaluación ambiental y social en el subsector Transportes, Resolución Directoral 006-2004-MTC. • Guía metodológica de los procesos de consulta y participación ciudadana en la evaluación ambiental y social en el subsector Transportes, Resolución Directoral 030-2006-MTC. • Lineamientos para la elaboración de los TdR de los estudios de impacto ambiental para proyectos de infraestructura vial, aprobado mediante Resolución Viceministerial 1079-2007-MTC/.
Realizar el mejoramiento del trazo y diseño.	MTC	No corresponde	Disposiciones especiales para ejecución de procedimientos administrativos, Decreto Supremo 054-2013-PCM.
Construcción y operación de un terminal portuario multipropósito, que implica la modificación del diseño y planteamiento constructivo y operativo de la zona operativa portuaria (ZOP) y de los ejes viales de acceso al complejo de ingreso (CI), aprobados en su EIA-d.	Senace	ANA Serfor AP Produce Imarpe Mincetur Dicapi	<ul style="list-style-type: none"> • Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo 004-2017-MTC. • Reglamento de consulta y participación ciudadana en el proceso de evaluación ambiental y social en el subsector Transportes, Resolución Directoral 006-2004-MTC. • Guía metodológica de los procesos de consulta y participación ciudadana en la evaluación ambiental y social en el subsector Transportes, Resolución Directoral 030-2006-MTC. • Lineamientos para la elaboración de los TdR de los estudios de impacto ambiental para proyectos de infraestructura vial, aprobado mediante Resolución Viceministerial 1079-2007-MTC/.

A partir del cuadro precedente, presentamos la siguiente línea de tiempo donde se detalla la cronología de los instrumentos de gestión ambiental del megapuerto de Chancay y normativos correspondientes a sus aprobaciones:



3.1. Puntos controvertidos por posibles afectaciones ambientales y sociales

a. El ITS como herramienta excepcional de modificación o mejora ambiental

En mayo del 2013, mediante Decreto Supremo 054-2013-PCM, se aprobaron disposiciones especiales para la ejecución de procedimientos administrativos de autorizaciones o certificaciones para los proyectos de inversión en el territorio nacional, con la finalidad de acelerar los trámites administrativos para contribuir con la promoción de la inversión privada en el país.

Una de las disposiciones que recoge es sobre las modificaciones o mejoras ambientales, de acuerdo con los siguientes términos:

Artículo 4.- Disposiciones ambientales para los proyectos de inversión

En los casos en que sea necesario modificar componentes auxiliares o hacer ampliaciones en proyectos de inversión con certificación ambiental aprobada que tienen **impacto ambiental no significativo** o se pretendan hacer **mejoras tecnológicas en las operaciones**, no se requerirá un procedimiento de modificación del instrumento de gestión ambiental.

El titular del Proyecto está obligado a hacer un informe técnico sustentando estar en dichos supuestos ante la autoridad sectorial ambiental competente antes de su implementación. Dicha autoridad emitirá su conformidad en el plazo máximo de 15 días hábiles. En caso de que la actividad propuesta modifique considerablemente aspectos tales como, la magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o de las medidas de mitigación o recuperación aprobadas, dichas modificaciones se deberán evaluar a través del procedimiento de modificación.

De esta forma, el Decreto Supremo 054-2013-PCM creó la figura del ITS como **herramienta excepcional y simplificada** que reemplaza, en determinados casos, la modificación regular del estudio de impacto ambiental y tiene como objetivo que en un breve plazo se declare la viabilidad ambiental de una modificación o mejora ambiental formulada por el titular de un proyecto de inversión con certificación ambiental, en alguno de los siguientes supuestos:⁵

⁵ Evaluación de impacto ambiental: los ITS de proyectos de inversión en sectores estratégicos. Página 5.

- Cuando sea necesario modificar componentes auxiliares en proyectos de inversión con certificación ambiental aprobada que representan un impacto ambiental no significativo.
- Cuando se realicen ampliaciones en proyectos de inversión con certificación ambiental aprobada que representan impacto ambiental no significativo.
- Cuando se pretendan hacer mejoras tecnológicas en las operaciones.

El procedimiento para la evaluación y aprobación del ITS considera una significativa reducción de los plazos legales previstos, así como la simplificación de los requisitos exigibles para su tramitación. De la revisión de los supuestos en los que se admite el ITS, tenemos que se debe aplicar para ajustes al diseño inicial de los proyectos que implican una mejora o un riesgo ambientales mínimo lo suficientemente evidente como para ser acreditado en el breve plazo que se ofrece de 15 días hábiles.

Sobre la reducción de plazos, en el Decreto Supremo se establece que los ITS deberán ser evaluados en un plazo máximo de 15 días hábiles mientras que, el plazo legal previsto para las evaluaciones de los instrumentos de gestión ambiental va desde los 30 hasta los ciento 120 días hábiles, de acuerdo con la Ley del SEIA y su reglamento.

Por otro lado, una modificación regular de un estudio ambiental aprobado exige mayores requisitos, que podrían variar de acuerdo con la significancia ambiental de la modificación propuesta.

Sin perjuicio de lo anterior, consideramos que la reducción de requisitos exigibles y de los plazos legales no debe comprometer la calidad del procedimiento de evaluación de impacto ambiental materializado en el ITS.⁶

De lo anterior, podemos señalar lo siguiente:

- El ITS es un mecanismo que debe operar de manera **excepcional** en base a los supuestos generales establecidos en el Decreto Supremo 054-2013-PCM.
- El ITS se enmarca en el ámbito del SEIA y está sujeto a un procedimiento de evaluación previa, por lo que queda descartado que el ITS pueda ser formulado respecto de modificaciones o mejoras ya ejecutadas por los titulares. El ITS **no es un instrumento correctivo**.
- El ITS procede respecto de un proyecto de inversión con **certificación ambiental aprobada**.

6 Evaluación de impacto ambiental: los ITS de proyectos de inversión en sectores estratégicos. Página 6.

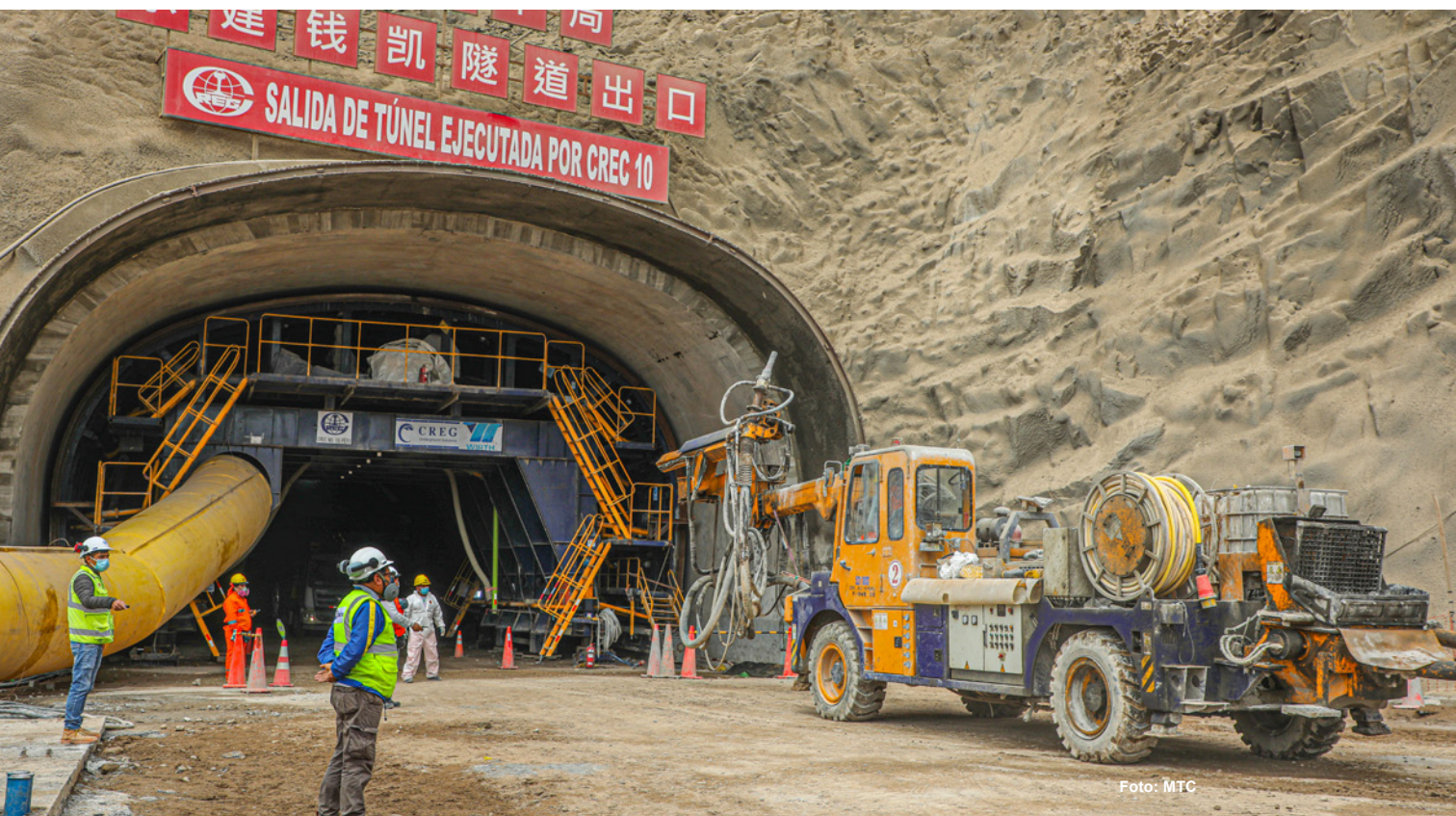


Foto: MTC

Ahora bien, sobre el caso específico del megapuerto Chancay, en julio de 2015 mediante Resolución Directoral 459-2015-MTC/16, el MTC aprobó el ITS : Componente auxiliar mejoramiento del trazado del eje del túnel viaducto del estudio de impacto ambiental detallado del proyecto Terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay de la empresa Terminales Portuarios Chancay S. A.

El titular, a través del ITS, tomó la decisión de mejorar el trazo del viaducto subterráneo y reemplazarlo por la construcción de un túnel con el cual, según afirmaron, reducirían y minimizarían los impactos ambientales y sociales identificados en el EIA-d aprobado, modificando su trazo y diseño.

Asimismo, de acuerdo con lo señalado en el ITS, esto se enmarca en lo regulado por el Decreto Supremo 054-2013-PCM, en la medida que el componente de mejoramiento de trazo del viaducto subterráneo sería una mejora tecnológica de las operaciones de una de las obras civiles de acceso al puerto que conecta el complejo de ingreso con la zona operativa del terminal portuario considerado en el EIA-d aprobado.

Del análisis realizado al ITS, presentamos los argumentos que lo sustentaron:

Viaducto subterráneo aprobado en el EIA-d

El trazo y diseño inicial del viaducto subterráneo presenta riesgo de producir:

- **Posibles daños a las edificaciones existentes**, por la alta densidad, excavaciones muy próximas a las viviendas (2 metros o menos), rajaduras, fallas estructurales, etc.
- Severas molestias debido a cortes temporales e interferencias de servicios básicos (luz, agua, desagüe y telecomunicaciones).
- Congestión vehicular y peatonal por cierre total de vías a lo largo del viaducto.
- Cierre de accesos a cocheras particulares.
- Riesgo de accidentes por tránsito vehicular y peatonal.
- **Afectación por ruido, vibración y polución** por las actividades de retiro de asfalto previo al hincado de pilotes y tablestacas, movimiento de tierras masivos y obras estructurales.
- Alto riesgo arqueológico por la probabilidad de encontrar restos arqueológicos en las excavaciones superficiales a lo largo del viaducto subterráneo.

Túnel profundo aprobado en el ITS

El túnel, permitirá:

- **La nula posibilidad de daños a las edificaciones existentes** por el mejoramiento en el trazado.
- Por la mayor profundidad del túnel, no generará interferencias. Por lo tanto, no afectará ningún servicio básico de la población y se **minimizarán considerablemente los efectos por ruido y vibración**.
- No se producirán interferencias con el tránsito vehicular y peatonal en la ciudad, al no intervenir las vías públicas.
- La eliminación de material excedente se realizará dentro de la propiedad del titular.
- Las obras civiles y electromecánicas se realizarán en el subsuelo, de forma que durante su ejecución, **la población no se verá afectada por emisiones de material particulado, gases de combustión, polvo, etc.**
- Se elimina totalmente el riesgo arqueológico.

Fuente: Informe Técnico 019-2015-MTC/16.01.ETMA de la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales del MTC (2015).

De lo señalado hasta aquí, hay dos puntos que deben ser analizados con mayor detalle. El primero es que, de acuerdo con lo señalado en el ITS, supone mejoras tecnológicas en las operaciones bajo regulación del Decreto Supremo 054-2013-PCM. Sin embargo, consideramos que el cambio del trazo y diseño del viaducto no constituye una mejora tecnológica, sino una modificación considerable sobre un componente importante del megapuerto de Chancay. Por lo tanto, necesitaba ser ponderado con un mejor análisis al que se ofrece a través de un procedimiento simplificado, necesitándose valorar las externalidades e impactos indirectos de la nueva opción.

Sobre ello, es preciso indicar que, a la fecha, no se han aprobado criterios o lineamientos técnicos específicos para la presentación de los ITS para proyectos del sector Transportes que permitan establecer mayores consideraciones; y delimitar una modificación o mejora podría calzar en los tres supuestos establecidos en el Decreto Supremo 054-2013-PCM para la aprobación de un ITS.⁷ Esta falta de regulación, a diferencia de lo que sí se ha dado en otros sectores, amplía los supuestos para lo que debería ser abordado como un régimen excepcional; pues el proceso para la certificación ambiental debe ser una actividad altamente reglada justo por la trascendencia de los bienes jurídicos que compromete.

Adicionalmente, corresponde señalar que en el artículo 20 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo 004-2017-MTC, se señala que la autoridad competente está facultada para aprobar los criterios técnicos para la procedencia y evaluación del ITS, previa opinión favorable del Minam, con el objetivo de orientar a los administrados y generar predictibilidad sobre sus decisiones. Sin embargo, hasta la fecha no contamos con dichos criterios técnicos.

El segundo punto está relacionado con uno de los argumentos que sustentan el ITS: eliminar todas las posibilidades que pudieran causar daños a las edificaciones existentes por la construcción del túnel profundo. Sin embargo, en mayo de este año, tal como consta en diversos medios periodísticos,^{8 9} se reportó el hundimiento del suelo y la afectación de viviendas producto de la construcción del túnel. Entonces, corresponde reflexionar sobre los términos en que se da la evaluación del ITS, el cumplimiento de sus objetivos de riesgo mínimo e impacto no significativo, pero sobre todo si los compromisos que asumieron en

7 Cuando sea necesario modificar componentes auxiliares en proyectos de inversión con certificación ambiental aprobada que representan un impacto ambiental no significativo; cuando se realicen ampliaciones en proyectos de inversión con certificación ambiental aprobada que representan impacto ambiental no significativo; y, cuando se pretendan hacer mejoras tecnológicas en las operaciones.

8 Ver: Puerto de Chancay: MTC espera informe pericial tras hundimiento del suelo.

9 Ver: Cosco Shipping paraliza construcción de megapuerto de Chancay tras hundimiento en obras de túnel y colapso de casas.

su instrumento de gestión ambiental fueron cumplidos, y si las medidas de manejo ambiental propuestas fueron las más idóneas para prevenir y mitigar los impactos ambientales negativos.

Compatibilidad del proyecto con el humedal Santa Rosa

A continuación, se desarrolla el tratamiento que le dan los instrumentos de gestión ambiental aprobados al humedal Santa Rosa:

Estudio de impacto ambiental detallado (EIA-d)

El EIA-d describe el potencial del patrimonio ecológico del humedal Santa Rosa —de aproximadamente 40 hectáreas, ubicado en el sector Cascajo— al que identifica como un ecosistema frágil dentro del área de influencia indirecta (AII) del proyecto.

En efecto, en el EIA-d se identificaron áreas sensibles que se ubican en dirección sur de las instalaciones del proyecto, en la que se encuentra el humedal Santa Rosa y áreas agrícolas, áreas que colindan con el sector Santa Rosa Bajo.

No obstante, el EIA-d no contempla impactos ambientales al Humedal de Santa Rosa; por ende, tampoco plantea medidas de manejo ambiental para mitigar los posibles impactos sobre este ecosistema frágil.

Informe Técnico Sustentario (ITS)

No contempla al humedal Santa Rosa, ya que el componente modificado no se encuentra dentro de su ámbito de influencia.

Modificación del estudio de impacto ambiental detallado (MEIA-d)

Al igual que el EIA-d, el MEIA-d ubicó al humedal Santa Rosa como parte del área de influencia ambiental indirecta (AII) del proyecto. Además, se realizó una evaluación más detallada de este ecosistema frágil, en comparación con el anterior instrumento aprobado en el año 2013.

Es así como, en el capítulo de línea de base, se desarrolla la caracterización de la calidad de agua superficial en el humedal, realizando el muestreo en cuatro estaciones durante dos temporadas: verano e invierno. Las estaciones de muestreo fueron clasificadas en una subcategoría del ECA para Agua, de acuerdo con el Decreto Supremo 004-2017-MINAM, la Categoría 4: Conservación del ambiente acuático.



Resultado de ello, se constata el cumplimiento de los ECA sobre parámetros físicos-químicos, microbiológico, inorgánicos y pesticidas. No obstante, en el caso del plomo, los muestreos realizados por el titular determinaron que en todas las estaciones de muestreo se presentaban concentraciones que superan los ECA para Agua, puntualizando que ello podría ser efecto de condiciones naturales del área o aportes externos al humedal.

De acuerdo con el estudio realizado por el titular, en el humedal Santa Rosa se registró un total de 97 especies de plantas, 65 especies de aves, 3 especies de reptiles y 8 especies de peces.

En cuanto a los ecosistemas que brindan servicios ecosistémicos a la población como al ambiente, se identificaron el ecosistema marino, el litoral terrestre y el humedal Santa Rosa, señalándose sobre este último, lo siguiente:

CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO	SERVICIO ECOSISTÉMICO	PROCESOS ECOSISTÉMICOS O ACTORES BIOLÓGICOS	ACTIVIDADES HUMANAS EN BENEFICIO
Servicios de provisión	Materia prima de fibra vegetal	Presencia de especies con uso potencial para materia prima de fibra vegetal	Producción de artesanías para la población cercana

Fuente: Informe 00997-2020-SENACE-PE/DEIN (2020).

Sobre los impactos ambientales identificados en la MEIA-d y los compromisos asumidos, estos son de tipo biológico sobre los factores ambientales: fauna humedal Santa Rosa; fauna litoral terrestre; fauna marina y servicios ecosistémicos. En la siguiente tabla, se sintetizan las principales medidas ambientales frente a los impactos identificados dentro del factor: humedal Santa Rosa.

IMPACTO AMBIENTAL	ACTIVIDAD IMPACTANTE	MEDIDAS
Alejamiento temporal de ornitofauna y especies sensibles	Voladuras en zonas de extracción de material	<p>Señalización con letreros que indiquen las especies protegidas en estado crítico que se encuentran a lo largo de las áreas de las operaciones.</p> <p>Reducir al mínimo el uso de las sirenas y bocinas de los vehículos.</p>
Alejamiento temporal de ornitofauna y especies sensibles	Excavaciones	<p>Restringir las actividades a las zonas donde se realizarán, para no generar perturbación sobre especies en estado de conservación que pudieran utilizar el humedal como zona de alimentación, refugio y anidamiento.</p> <p>Restringir el movimiento de vehículos pesados a fin de evitar la generación de ruidos innecesarios.</p>
Alejamiento temporal de ornitofauna y especies sensibles	Desmontaje de estructuras metálicas y de madera	<p>Manejo adecuado de los residuos sólidos generados, a fin de evitar el contacto o su ingesta por parte de la fauna presente.</p> <p>Realizar un registro de hallazgos por individuos muertos y heridos dentro de las instalaciones del TPMCH como parte del reporte ambiental.</p>
Alejamiento temporal de ornitofauna y especies sensibles	Cierre de instalaciones auxiliares: planta de chancado, planta de concreto, campamento, polvorín, etc.	<p>Respecto a las especies en estado de conservación: Sula variegata o piquero peruano (EN), Phalacrocorax gaimardi o chuita (EN), Pelecanus thagus o pelícano peruano (EN) y Larosterna inca o gaviotín zarcillo (VU):</p> <p>Capacitación al personal y subcontratistas en temas de conservación de la fauna local con énfasis en las especies protegidas, endémicas, residentes y migratorias.</p> <p>Tránsito de vehículos dentro con límites de velocidad para evitar atropellos o colisiones con las aves.</p> <p>Implementar monitoreo de fauna durante la fase de construcción del proyecto.</p>

Fuente: Anexo 6: cuadro resumen de compromisos del MEIA-d.

Conforme se aprecia, a diferencia del EIA-d, la MEIA-d ahonda en la caracterización del humedal Santa Rosa, no obstante, lo mantiene dentro del área de influencia indirecta ambiental. Asimismo, identifica los impactos ambientales producto de la actividad y medidas de manejo ambiental.

Una de las razones que puede explicar esta diferencia de información sobre el humedal Santa Rosa entre el EIA-d y la MEIA-d, es el avance normativo que en ambos momentos se produjo en materia ambiental sectorial y, específicamente, sobre los humedales.

Por un lado, cuando se aprobó el EIA-d no existía un reglamento ambiental sectorial enfocado en el sector Transportes y Comunicaciones. Por lo tanto, este instrumento se aprobó teniendo en consideración las disposiciones de la Ley del SEIA y su reglamento (normas generales y transversales a todos los sectores).

Caso contrario, fue el de la MEIA-d, para cuyo momento no solo existía el Reglamento de Protección Ambiental para el sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo 004-2017-MTC (en adelante, RPAST), que recogía la particularidad del sector, sino que también contábamos con una Estrategia Nacional de Humedales, la cual es citada por el RPAST cuando remite la definición de humedal a la estrategia, toda vez que el reglamento desarrolla consideraciones ambientales a tener en cuenta cuando un proyecto del sector abarca un humedal para garantizar su protección.

En esa línea, el artículo 37 del RPAST también establece medidas para la protección y conservación de los ecosistemas frágiles, como el humedal Santa Rosa, en el marco del diseño, aprobación y ejecución de proyectos de inversión:

Artículo 37.- Plan de compensación ambiental

Cuando se identifique impactos ambientales negativos significativos previstos por la ejecución u operación del proyecto sobre áreas de importancia ecológica, tales como bofedales, lagunas, ríos, manantiales, humedales, bosques primarios, ecosistemas frágiles o áreas de alta biodiversidad, siempre que no se puedan adoptar medidas de prevención, corrección, mitigación, recuperación y/o restauración eficaces establecidas por la autoridad, se deberá incluir dentro del estudio ambiental, un Plan de Compensación Ambiental.

(...)"

Así, con la finalidad de velar por la protección de los humedales, los proyectos de inversión en el sector de Transportes y Comunicaciones durante la etapa de diseño deben identificar todos los impactos ambientales que pudieran afectar a estos ecosistemas, con la finalidad de establecer las medidas de prevención, corrección, mitigación, recuperación o restauración detalladas en su plan de compensación.

Es un aspecto positivo que el RPAST haya contemplado la protección de humedales en el diseño de proyectos. De hecho, cabe resaltar que nuestra legislación ha ido incorporando mayores estándares que aseguren que todos los sectores consideren en sus reglamentos sectoriales de protección o gestión ambiental la conservación de los humedales, con la finalidad de mitigar los impactos ambientales negativos que pueda implicar un proyecto.

En efecto, en mayo de 2021 —cuando la MEIA-d ya contaba con aprobación por el Senace—, el Ministerio del Ambiente, mediante el Decreto Supremo 006-2021-MINAM, aprobó las Disposiciones Generales para la Gestión Multisectorial y Descentralizada de los Humedales, norma histórica que tiene como objetivo proteger los humedales del país.

Esta norma regula varias disposiciones vinculadas a la gestión sostenible de los humedales, tales como las intervenciones en estos ecosistemas, las instancias de gestión en humedales priorizados, el plan de gestión sostenible para los humedales priorizados, los mecanismos de gobernanza, la participación ciudadana, el Inventario Nacional de Humedales, la inversión pública y privada para su conservación, el aprovechamiento de recursos forestales y de fauna silvestre con fines de subsistencia, autoconsumo y domésticos en humedales, la conservación de las turberas, proyectos y actividades en humedales, y la prohibición de actividades en los humedales que alteren su funcionalidad esencial.

Precisamente, en el artículo 35 se enfatiza que la ejecución de los proyectos de inversión de todos los sectores y el desarrollo de cualquier actividad en el ámbito de un humedal debe ceñirse a la normativa ambiental general y sectorial, con el fin de identificar los impactos que un proyecto específico pueda generar y las medidas ambientales que eviten, prevengan, mitiguen, restauren y —en última instancia— compensen los impactos sobre el humedal, según corresponda:

Artículo 35.- Proyectos y actividades en humedales

Los proyectos, actividades y/o servicios **en cuyas áreas de influencia se ubique un humedal y que puedan generar impactos ambientales negativos significativos** deben cumplir con lo dispuesto en la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental - SEIA, su Reglamento y normas complementarias, así como con lo establecido en los Reglamentos de Protección y/o Gestión Ambiental de los sectores, según corresponda. En dicho marco, **durante el diseño, formulación y/o desarrollo de las inversiones, el titular debe adoptar las medidas para evitar, prevenir, mitigar, restaurar y en última instancia compensar, según corresponda, los impactos sobre el humedal**, cautelando la conservación de su integridad ecológica y de las especies categorizadas como amenazadas o endémicas que habitan en dicho ecosistema, así como la provisión de los servicios ecosistémicos del humedal.

Como se advierte del artículo precedente, es importante que el tratamiento de los impactos ambientales considere la jerarquía de mitigación para evitar que se afecte la integridad ecológica del humedal, la provisión de los servicios ecosistémicos y la conservación de las especies que habitan en dicho ecosistema.

En este sentido, cualquier modificación a futuro que pudiera alterar las características esenciales o funcionalidad del humedal deberá considerar el nuevo marco regulatorio y el emergente, en tanto la norma señalada líneas arriba propone la aprobación de normas técnicas futuras que amplían el marco de protección jurídica de los humedales y que, también, deberán ser cumplidas por el titular del megapuerto, pues al igual que los instrumentos de gestión ambiental, estas disposiciones constituyen fuente de obligaciones fiscalizables .

C. Los vacíos en los mecanismos de participación ciudadana empleados¹⁰

La participación ciudadana, en el marco del SEIA, es promovida a través de mecanismos establecidos en el marco legal competente para la creación de políticas públicas, normas y leyes con relevancia ambiental y en la aprobación de proyectos de inversión, con el principal objetivo de evitar conflictos y lograr la toma de decisiones de manera consensuada con la ciudadanía.

Para ello, mediante la Ley del SEIA, se estableció que dichos procedimientos deben realizarse antes, durante y después de la elaboración de los estudios ambientales, así como del proceso de evaluación de impacto ambiental.

En el sector de Transportes, las disposiciones sobre procedimientos de participación ciudadana para el proceso de evaluación ambiental se encuentran dispersas en diversas normas que orientan la elaboración del estudio de impacto ambiental para los proyectos de infraestructura vial de carreteras.

En ese sentido, el marco legal específico sobre participación ciudadana de dicho sector está conformado por las siguientes normas, las que, a su vez, desarrollan los distintos mecanismos de participación ciudadana, así como su oportunidad en la elaboración según la etapa del proyecto en que el titular se encuentre (ver Anexo I):

- Reglamento de consulta y participación ciudadana en el proceso de evaluación ambiental y social en el subsector Transportes, aprobado mediante Resolución Directoral 06-2004-MTC (enero, 2004).

¹⁰ Hasta la fecha contamos con un marco actualizado, desfasado 19 años. Hay que tener en cuenta que, mediante Resolución Directoral 00046-2020-SENACE-PE/DEIN, de fecha 26 de mayo de 2020, la DEIN Senace aprueba la adecuación de los mecanismos de participación ciudadana a lo dispuesto en el Decreto Legislativo 1500, a través de la modificación del PPC de la MEIA-d del proyecto, conforme a los fundamentos y conclusiones del Informe 00320-2020-SENACE-PE/DEIN. Ello fue considerado en la evaluación del MEIA-d.

En conclusión, si se contara con mejores mecanismos se habrían evitado conflictos sociales.

- Guía metodológica de los procesos de consulta y participación ciudadana en la evaluación ambiental en la evaluación ambiental y social en el subsector Transportes, aprobado mediante Resolución Directoral 030-2006-MTC (abril, 2006).
- Lineamientos para la elaboración de los TdR de los estudios de impacto ambiental para proyectos de infraestructura vial, aprobado mediante Resolución Viceministerial 1079-2007-MTC/02 (diciembre, 2007).

Conforme se aprecia, el régimen de participación ciudadana en el sector Transportes y Comunicaciones se encuentra vigente desde casi 20 años atrás, lo que amerita su revisión y eventual actualización, con la finalidad de estandarizar las obligaciones y los mecanismos de participación pública que son requeridos en los procesos de toma de decisiones del sector, más aún cuando en el caso peruano la regulación sobre la implementación del derecho de participación ciudadana es asimétrico.

Mientras algunos sectores han aprobado en los últimos cinco años reglamentos específicos sobre la participación ciudadana para sus procedimientos de evaluación de impacto ambiental, como el Reglamento de participación ciudadana del subsector Hidrocarburos, aprobado mediante el Decreto Supremo 002-2019-EM; también existen sectores que no cuentan con un reglamento, que están desfasados (como en Transportes y Comunicaciones) o que se encuentran en proceso de actualización, como el Reglamento del subsector Electricidad y el sector de Vivienda, Construcción y Saneamiento. En resumen, esta es una oportunidad para consolidar los estándares de participación ciudadana en procedimientos de evaluación ambiental de distintos sectores estratégicos.

Como señalamos antes, el marco normativo sobre participación ciudadana del sector Transportes no ha sido modificado desde hace 20 años; sin embargo, otros sectores cuentan con un conjunto de normas que establecen mayores estándares para el ejercicio efectivo del derecho de participación ciudadana a lo largo del ciclo de vida de los proyectos de inversión. Algunas de estos estándares son los siguientes:

- Establecen las etapas de la participación ciudadana de acuerdo con los proyectos de inversión del sector.
- Establecen los roles de las entidades competentes en los procesos de participación ciudadana.
- Priorizan la participación desde etapas tempranas como el diseño de los procesos de inversión.
- Establecen reglas claras para la realización de los mecanismos para garantizar el objetivo y su eficacia.

- Garantizan la colaboración entre entidades públicas que participan en el proceso de participación ciudadana.
- Establecen mecanismos obligatorios de acuerdo con la naturaleza e impacto de los proyectos de inversión.
- Garantizan que todos los aportes sean tomados en cuenta en el diseño y ejecución de los proyectos de inversión.

Sobre este último punto, en el caso específico del megapuerto de Chancay, se aprecia que varios temas de preocupación que tuvo la ciudadanía antes del inicio del proyecto —y que fueron recogidos en diferentes mecanismos de participación ciudadana— se han mantenido a la fecha en la etapa de construcción, tales como: contaminación del aire, ruido, afectación de las viviendas, etc.

En esa línea, de la revisión de los instrumentos de gestión ambiental aprobados, se advierte que los mecanismos de participación ciudadana empleados en EIA-d y MEIA-d permitieron identificar distintas preocupaciones de la ciudadanía tales como:

- La posible afectación que el proyecto generaría a la pesca artesanal y al ecosistema marino en cuanto a la alteración de las especies que habitan en él.
- El desacuerdo en la ubicación del proyecto por la posible afectación que las obras pudieran generar sobre viviendas.
- La posible contaminación del ambiente en caso se realice transporte de minerales.
- La posible afectación del humedal Santa Rosa.
- Cuestionamiento sobre el trazo del viaducto y si realmente es la alternativa de menor impacto ambiental sobre el área de influencia del proyecto.
- Los posibles impactos generados por el tránsito de vehículos.
- Los posibles impactos que serían generados por el dragado.
- Los posibles impactos que generaría la emisión de gases de las actividades de construcción.

Esta situación nos obliga a reflexionar sobre la necesidad de contar con mayores e innovadores estándares sobre participación ciudadana que garanticen que todos los aportes sean tomados en cuenta en el diseño y ejecución de los proyectos de inversión, debiendo priorizarse la actualización y adecuación de las normas de participación ciudadana sectoriales. Además, consideramos que procesos de participación ciudadana más efectivos, que respondan expresamente a las preocupaciones y dudas ciudadanas, asegurarán el respeto de la participación ciudadana desde el enfoque de derechos humanos y, a su vez, como trámite

y procedimiento integrado al proceso de evaluación de impacto ambiental. Todo lo anterior, también podrá contribuir favorablemente a la disminución de conflictos socioambientales por la construcción de proyectos de inversión de alta envergadura.

Finalmente, el titular del proyecto y el MTC deben tener claridad de que la participación ciudadana no se agota en la fase de diseño y construcción del proyecto; pues la implementación y a lo largo de todo el ciclo de vida del proyecto deben contemplarse mecanismos sólidos de participación pública. Asimismo, cualquier modificación a través de procesos regulares o simplificados también deberá considerar mecanismos de participación ciudadana sustantivos.

d. Compensación ambiental en proyectos de inversión del sector Transportes y Comunicaciones

Para abordar la compensación ambiental corresponde analizar la normativa ambiental nacional en la materia. Conforme establecen los Lineamientos para la Compensación Ambiental en el Marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobados por Resolución Ministerial 398-2014-MINAM, así como en la Guía para el Plan de Compensación Ambiental, aprobada por Resolución Ministerial 066-2016-MINAM, las medidas de compensación se proponen sobre aquellos impactos ambientales negativos con un nivel de aceptación tolerable que no pudieron ser prevenidos o mitigados, es decir, los residuales.

Es importante mencionar que la compensación ambiental busca cerrar la cadena de gestión de impactos, por lo que tiene un carácter excepcional. En efecto, la compensación ambiental forma parte de la aplicación del principio de jerarquía de mitigación, de manera que las acciones deben ser ejecutadas secuencialmente de la siguiente manera:

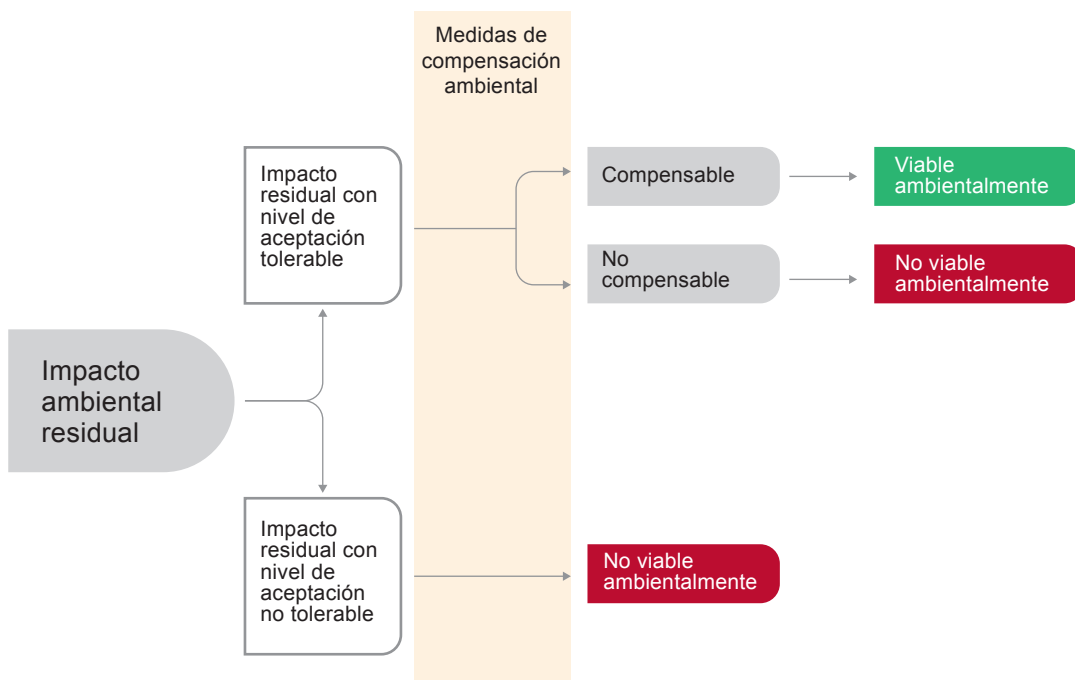
- **Medidas de prevención:** evitan y previenen los impactos ambientales negativos de un proyecto.
- **Medidas de minimización:** reducen, mitigan o corrigen la duración, intensidad o grado de los impactos ambientales negativos que no pudieron ser prevenidos o evitados.
- **Medidas de rehabilitación:** recuperan uno o varios elementos o funciones del ecosistema que fue alterado por las actividades del proyecto y que no pudieron prevenirse ni evitado.

Ahora bien, aunque las normas de compensación ambiental hacen referencia al carácter voluntario de esta herramienta, tenemos que las fases de la compensación son parte de las normas del SEIA vigentes desde el 2001.

Entonces, los estudios ambientales deben contener una propuesta de compensación ambiental en caso resulte necesario. Y, bajo ningún supuesto, la compensación ambiental debe entenderse como una habilitación para intervenir o afectar espacios, recursos ni funcionalidades ecosistémicas.

Desde nuestro punto de vista, en determinados supuestos, un proyecto de inversión podría no ser viable, atendiendo a las características especiales y únicas en términos de valores ambientales. Esta viabilidad ambiental ha sido esquematizada según las normas del Ministerio del Ambiente (Minam), como se muestra a continuación:¹¹

Esquema para determinar la viabilidad ambiental para implementar la compensación ambiental



Por tanto, en aquellos casos en que los impactos residuales generados por un proyecto de inversión no resulten tolerables o, incluso, cuando siendo estos tolerables, las medidas de compensación ambiental no lleguen a ser compensables, los proyectos de inversión no

11 Análisis de la situación jurídica ambiental de los proyectos de centrales hidroeléctricas Veracruz y Chadín 2 en el río Marañón. Página 33.

resultarían ambientalmente viables. Y, si un proyecto es ambientalmente inviable, no debe encontrarse habilitado para iniciar actividades.

A fin de determinar si un impacto ambiental residual tolerable es compensable o no, la Guía General para el Plan de Compensación Ambiental, aprobada mediante la Resolución Ministerial 066-2016-MINAM, ha determinado que se podrán considerar los siguientes aspectos de forma conjunta:

- El riesgo de pérdida del ecosistema, así como su fragilidad antes del impacto evaluado con un análisis cualitativo conjunto de la categoría de amenaza de las especies de flora y fauna presentes en el área antes del impacto: los conceptos de rareza, vulnerabilidad, imposibilidad de reemplazo, complejidad y fragilidad del ecosistema.
- Los indicadores de éxito de la compensación ambiental están relacionados con la significancia del impacto, disponibilidad de áreas a compensar y factibilidad de la compensación.

Por lo tanto, si se concluye que existe un riesgo inaceptable de pérdida permanente e insustituible del valor ecológico existente en el área sujeta al impacto ambiental residual, los proyectos de inversión no serán viables ambientalmente, al menos con su diseño actual. Esto se complementa con los alcances de la Política de la Unión para la Conservación de la Naturaleza sobre Compensaciones de Biodiversidad (UICN, 2012), en la que se establecen límites a las compensaciones:

- Cuando sea probable que los impactos suponen un elevado riesgo para una o más especies o ecosistemas que no estaban previamente amenazados en las categorías: vulnerable, en peligro, en peligro crítico, extinto en estado silvestre o extinto de la Lista Roja de la UICN; o para una o más especies o ecosistemas ya amenazados con riesgo de subir a categorías de mayor amenaza de la Lista Roja de la UICN.
- Cuando el éxito de la medida de compensación sea muy incierto debido a una falta de conocimiento.
- Cuando exista un riesgo considerable de que las inversiones generadas por las compensaciones reemplacen a otras inversiones en conservación, en vez de sumarse a ellas.
- Cuando los intercambios asociados a las pérdidas residuales del proyecto y las ganancias previstas de la compensación sean consideradas social o culturalmente inaceptables para las partes interesadas pertinentes.
- Cuando los valores que se perderán sean específicos de un lugar concreto y, por lo tanto, no se puedan encontrar en otro sitio ni proteger o recrear adecuadamente.

En cuanto a la normativa ambiental sectorial en materia de compensación ambiental, tenemos el artículo 37 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo 004-2017-MTC que señala lo siguiente:

Artículo 37.- Plan de compensación ambiental

Cuando se identifiquen impactos ambientales negativos significativos previstos por la ejecución u operación del proyecto sobre áreas de importancia ecológica, tales como bofedales, lagunas, ríos, manantiales, humedales, bosques primarios, ecosistemas frágiles o áreas de alta biodiversidad, siempre que no se puedan adoptar medidas de prevención, corrección, mitigación, recuperación y/o restauración eficaces establecidas por la autoridad, se deberá incluir dentro del estudio ambiental, un plan de compensación ambiental.

El plan de compensación ambiental se ejecutará durante toda la vida del proyecto y se extenderá hasta el cierre del mismo o hasta que se verifique por la autoridad competente que se ha cumplido con sus objetivos.

La autoridad sectorial nacional elaborará y aprobará guías de compensación ambiental para proyectos del sector Transportes, concordados con los lineamientos aprobados por el Minam, con la finalidad de orientar y afianzar criterios de compensación ambiental, teniendo en cuenta la experiencia del propio sector y de otros sectores al respecto. Para la aprobación de dicha guía se debe contar con la opinión previa favorable del Minam.

La autoridad ambiental sectorial competente, proveerá de instrumentos técnico-normativos como pautas, protocolos, guías u otros para proyectos del sector Transportes, con la finalidad de orientar y afianzar criterios socio ambiental, teniendo en cuenta la experiencia del propio sector y de otros sectores.

Este artículo, además de pronunciarse sobre medidas para la protección de áreas de importancia ecológica, precisa que siempre que en un proyecto se identifiquen impactos ambientales negativos significativos en áreas de importancia ecológica, el titular deberá elaborar un plan de compensación ambiental, siempre y cuando no se puedan adoptar medidas de prevención, corrección, mitigación, recuperación o restauración eficaces establecidas por la autoridad.

Asimismo, y con la finalidad de brindar mayor predictibilidad y desarrollo a los criterios de compensación ambiental, se dispone que la autoridad sectorial nacional apruebe guías de compensación ambiental para proyectos del sector Transportes, de acuerdo con los lineamientos aprobados por el Minam, institución que deberá emitir opinión previa favorable a estas guías.

Por lo expuesto, se advierte que la norma sectorial ambiental contempla los planes de compensación ambiental desde su naturaleza, es decir, entendiéndose como medidas destinadas a recuperar elementos o funciones de un ecosistema alterado por las actividades del proyecto que no pudieron ser prevenidas, por lo que tienen además carácter residual, lo cual está alineado a la normativa nacional desarrollada al inicio de este acápite.

Ahora bien, de la revisión de los instrumentos de gestión ambiental aprobados para la ejecución del megapuerto Chancay, se desprenden las siguientes medidas de compensación:

Estudio de impacto ambiental detallado - (EIA-d)

De la revisión del EIA-d en su totalidad no se ha identificado un plan de compensación que establezca medidas para evitar, prevenir, mitigar, restaurar y, en última instancia, compensar, los impactos sobre una determinada área, según corresponda. Sin embargo, sí se encontró un plan de compensación en términos económicos, de acuerdo con lo señalado en el artículo 3.3 del Reglamento de consulta y participación ciudadana en el proceso de evaluación ambiental y social en el subsector Transportes.

En este plan de compensación, aprobado como parte del EIA-d, si bien se señaló que el proyecto no ocasionará afectaciones prediales a terceros (ni de terrenos, ni de viviendas), se identificó también la posibilidad de que 210 predios puedan sufrir una afectación a lo largo de la obra, para lo cual se firmaron cartas notariales donde TPCH se comprometía a reparar de inmediato cualquier daño que causaran a las viviendas y a establecer un fondo de S/ 300 000.00 como garantía, el cual sería distribuido a los afectados cuando concluyeran las obras del proyecto a modo de indemnización por las molestias causadas.

También se firmó un convenio económico y de apoyo en educación e infraestructura entre TPCH y cinco asociaciones —la Asociación Sindicato de Pescadores Artesanales del Puerto de Chancay, Asociación Pescadores Artesanales de Rivera de Chancay Virgen de Covadonga, Asociación de Armadores y Pescadores Artesanales Puerto de Chancay y Asociación San Pedro Patrón de los Pescadores Artesanales Activos de la Costa de Chancay— por un monto global aproximado de S/ 3 000 000.00 para cubrir las expectativas por el impacto social a causa del mayor esfuerzo en sus faenas de pesca.

Modificación del estudio de impacto ambiental detallado (MEIA-d)

De la revisión de la MEIA-d, tampoco se ha identificado un plan de compensación que establezca medidas para evitar, prevenir, mitigar, restaurar y, en última instancia, compensar los impactos ambientales sobre una determinada área, según corresponda. En efecto, y al igual que el EIA-d, cuentan con un plan de compensación en términos económicos.

Al respecto, en el expediente de la MEIA-d se aprecia que Senace formuló algunas observaciones en torno a las compensaciones planteadas por el titular del proyecto, con la finalidad de que se presente un plan de compensación que incluya criterios claros para identificar a los actores afectados con la actividad y las medidas de gestión social a adoptarse, tomando como sustento el artículo 34 del Reglamento de la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental¹² que desarrolla las medidas para prevenir, mitigar y compensar, en última instancia, los impactos sociales de los proyectos de inversión.

En la documentación complementaria presentada por el titular, contenida en el Anexo 2: Matriz de requerimiento de información complementaria a la MEIA-d del proyecto Ampliación de la zona operativa portuaria - Etapa 1, del Terminal Portuario Multipropósito Chancay, del Informe 00997-2020-SENACE-PE/DEIN, observación 81, se presentó:

Procedimiento y criterios para el reconocimiento de Asociaciones Compensables a priori (antes del inicio de la construcción del Proyecto) (...). Sin embargo, el Titular no presenta el plan de compensación de las afectaciones a los pescadores, tal como se indica en el artículo 34 del Decreto Supremo 019-2009-MINAM que indica que los impactos (...) se deben considerar las medidas necesarias (...) de modo que se asegure una gestión social adecuada, la transparencia de los procesos, la prevención de conflictos, así como la prevención, control, mitigación y eventual compensación e indemnización por los impactos sociales (...). Por ello, el Senace requiere que el contenido del plan de compensaciones contemple los objetivos, la población beneficiaria estimada, el método de compensación y el cronograma, como contenido mínimo.

De acuerdo con el expediente de la MEIA-d, las observaciones formuladas por el Senace quedaron absueltas por el titular, al incluir dentro del plan de compensación a la población beneficiaria, que estrictamente son las asociaciones de pescadores que se ubican en los alrededores del proyecto, así como los procedimientos y criterios para el reconocimiento de las asociaciones de pescadores que formarán parte del plan de compensación, el método

12 Tal como señala el Reglamento de la Ley del SEIA, en su artículo 34, sobre impactos sociales en el ámbito del SEIA.

y tres tipos de compensación:

1. Compensación económica directa para cada pescador artesanal pagado a través de su asociación.
2. Monto orientado al fortalecimiento organizacional de cada asociación.
3. Becas completas para estudios superiores o técnicos para los hijos y nietos de los pescadores artesanales en universidades públicas y privadas.

Finalmente, de la revisión del EIA-d y la MEIA-d, se aprecia que en ambos casos se han contemplado medidas de compensación netamente económicas frente a determinados impactos ambientales y sociales, pero no aquellas destinadas a recuperar elementos o funciones de un ecosistema alterado por las actividades del proyecto que no pudieron ser prevenidos ni evitados, es decir por la ocurrencia de impactos ambientales inevitables. Tampoco se aprecia que la ausencia de estas medidas de compensación ambiental hayan sido advertidas por la autoridad certificadora en ninguno de los instrumentos de gestión ambiental revisados.

En ese sentido, es preciso poner sobre la mesa de discusión que el artículo 37 del RPAST, aprobado en el año 2017, dispuso la elaboración de guías de compensación ambiental para proyectos del sector Transportes y Comunicaciones, sin embargo, hasta la fecha no contamos con esta herramienta normativa.

Por ello, consideramos clave la aprobación del marco normativo específico sobre compensaciones ambientales, tal como las guías de compensación ambiental para proyectos del sector Transportes y Comunicaciones, para contar con criterios de compensación ambiental que permitan, en primer lugar, adoptar medidas de prevención, corrección, mitigación, recuperación o restauración antes de que el proyecto de inversión genere impactos ambientales negativos significativos. Desde la SPDA, consideramos que la compensación ambiental no debe entenderse como una fase elegible de la gestión de impactos. De hecho, su consideración es obligatoria y no facultativa ni solo deseable.

e. La contaminación del aire por voladuras y la contaminación sonora

A lo largo de la vida del proyecto, desde su diseño a la actual etapa de construcción, se han advertido diversos cuestionamientos y preocupaciones por parte de la ciudadanía en general y organizaciones civiles sobre los impactos ambientales negativos que el proyecto generaría. Algunos de ellos fueron advertidos en el literal c) del presente documento cuando abordamos el tema de participación ciudadana.

Otras preocupaciones han sido manifestadas a través de investigaciones más técnicas, como el Informe de la ONG Mundo Azul, que formuló casi 50 observaciones a la MEIA-d, siendo algunas de ellas las siguientes:

- Contaminación del casco urbano y del humedal con materia particulada tóxica.
- Impactos negativos sobre la salud pública de la población y de los trabajadores al reducir el análisis del cumplimiento con los ECA, los cuales son valores máximos para contaminación temporal pero no garantizan seguridad en caso de una imputación a largo plazo y de forma acumulativa.
- Evalúa a todo tipo de material particulado (PM) por igual sin considerar los diferentes niveles de peligrosidad que causa cada tipo de PM; descarta posibles efectos por PM2.5; realiza solo un modelamiento para PM10 arrojando así un análisis incompleto para estas dos categorías de tamaño.
- No evalúa el impacto ambiental negativo y el riesgo para la salud pública causado por la acumulación de estas sustancias tóxicas como la materia particulada (polvo), siendo esto un impacto directo, sinérgico, permanente y acumulativo de una gran extensión geográfica.
- Aunque admite que la reducción de la barrera natural del cerro Cascajo aumentará la distribución de gases y PM, no toma en cuenta este hecho, por el contrario, calcula únicamente un escenario donde existe la barrera natural del cerro.

Existen cuestionamientos técnicos sobre los impactos ambientales y sociales que involucran a este proyecto de gran envergadura, muchos de los cuales han quedado evidenciados en lamentables sucesos como en mayo de 2023, cuando se registró un hundimiento de la Panamericana Norte que habría sido generado por la construcción del túnel modificado mediante ITS, y que no solo afectó viviendas, sino que llevó a la paralización de la obra¹³.

Más allá del pronunciamiento que el titular del proyecto y las autoridades puedan realizar en su oportunidad, este caso nos obliga a repensar la necesidad de fortalecer a nivel institucional la gestión ambiental sectorial, tanto en materia de protección ambiental como en favor de garantizar la participación ciudadana, la transparencia y el acceso a la información que tiene todo ciudadano.

Como lo hemos evidenciado a lo largo del presente informe, existen brechas sobre la claridad y precisión de la normativa ambiental, lo que resalta la necesidad de actualizar e incorporar mejores estándares ambientales que brinden mayor predictibilidad y seguridad al administrado, al funcionario público y a la ciudadanía sobre la formulación de

13 Ver: <https://portalportuario.cl/retomaran-construccion-de-tunel-del-megapuerto-de-chancay-en-un-mes/>



los instrumentos de gestión ambiental y, de esta manera, contribuir al fortalecimiento de la institucionalidad ambiental.

f. La erosión de las costas y el retiro del mar que generan impactos en el ecosistema y en la fauna marina

La MEIA-d contempla nuevos componentes en el proyecto. Entre estos, la construcción de rompeolas y la instalación de geotubos. El rompeolas servirá de abrigo de los muelles 2, 3 y 4, y también protegerá de las fuertes olas y mareas antes de llegar a las costas. Sin embargo, la construcción de esa infraestructura podría generar erosión en la franja costera, razón por la cual se instalarán geotubos en la playa Chancay y Chorrillos.

Según el Programa de Control de Arenamiento y Erosión, que forma parte de la MEIA-d, antes de la construcción del rompeolas principal se implementará un sistema de bypass artificial que se utilizará para pasar los sedimentos producidos por el rompeolas. Asimismo, en caso de que se genere una erosión extrema, los geotubos tendrán la función de proteger a las playas de los sedimentos acumulados.

Para la instalación de los geotubos en las playas Chancay y Chorrillos, se tendrán que realizar trazos y excavaciones de zanjas, además ya se han colocado geotubos y el relleno, donde ambas actividades podrían causar riesgos ambientales que han sido identificadas

en la MEIA-d, como los conflictos sociales y el derrame de combustible o sustancias peligrasas en tierra. La colocación de los geotubos en las playas al norte de Chancay se usa para interrumpir el transporte transversal de los sedimentos que servirán para aminorar los efectos de las erosiones.

Sobre el particular, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), a solicitud del Senace, ha emitido opinión técnica y formulado observaciones, las cuales han sido contestadas por la empresa, según el siguiente detalle:

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	RESPUESTA Y MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN AL MEIA-D
<p>Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur)</p>	<p>Antes de la construcción del rompeolas principal se instalará un geoducto para evitar la erosión en la zona norte del proyecto para proteger las playas de Chancay. Sin embargo, en la etapa de operación se señala como un impacto la “incomodidad a los visitantes por la erosión de las zonas de playas”. El Mincetur pide aclarar esa contradicción y, en caso exista erosión que llegue a deteriorar el recurso turístico, deben proponer medidas de manejo ambiental y de contingencia.</p>	<p>El titular del proyecto ha planteado dos medidas para controlar la erosión de las playas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La implementación del sistema de bypass artificial, que se encargará de traspasar desde la acreción que se formará en el arranque del rompeolas, al sur de este hacia las playas del norte, esta medida es considerada como una acción de recuperación periódica de la erosión de la gradiente marina. Asimismo, para este sistema se requiere un dragado que se va a distribuir dentro de cada año. • La segunda medida está dirigida a la instalación del sistema de geotubos que se realizará previamente a la construcción del rompeolas y tendrá la función de moderar eventos de erosión extrema, evitando que la línea costera se erosione más allá de un cierto punto definido en la playa. • Asimismo, cuando mencionan la “incomodidad de los visitantes por la erosión de las zonas de playas” se refieren a que se evaluó el impacto o incomodidad que puedan generar las medidas de control de la erosión. Además, aclaran que la única actividad que puede generar molestias sería el trasvase de sedimentos en los puntos de vertimiento cercano a las playas, sin embargo, estos puntos se ubicaran en -3 m y -4 m.

La preocupación que genera la colocación de un rompeolas y un sistema de bypass artificial es la erosión que puede causar en las playas de Chancay, perjudicando no solo las actividades turísticas, recreacionales y económicas, también a los recursos hidrobiológicos que habitan en el fondo marino.

Al respecto, en el 2019 se realizó un estudio a cargo del biólogo Carlos Bocanegra García sobre los impactos negativos que se tendría en la franja costera de Chancay. Ahí se demostró con imágenes satelitales de la franja del litoral, una acreción en las playas y la aparición de una pendiente que aumenta al acercarse al mar. Asimismo, Bocanegra señala en su investigación que la pendiente se alteró por el aumento de sedimentos (relleno) y que los recursos hidrobiológicos se han visto impactados negativamente. Además, precisa que se ha percibido la afectación de los hábitats de los recursos hidrobiológicos, por lo tanto, concluye que la transformación de las costas muestra la pérdida de las playas como espacio recreativo y como un hábitat de los recursos hidrobiológicos como resultado de la construcción de instrumentos que alteran la naturaleza de la franja litoral (Bocanegra, 2021).¹⁴

Cabe advertir que el proyecto también contempla la construcción de un sistema de bypass artificial en el que se implementará un dragado que se distribuirá cada año, durante 9 días al mes. Además, contará con dos puestos de vertimiento para el material dragado. Uno se encontrará al norte del terminal portuario y el otro a 900 m de distancia. La distribución del vertido será a lo largo de la playa.

Sobre el particular, la ONG Mundo Azul ha publicado un informe técnico en el que advierte que las actividades de dragado tendrán un impacto negativo en las playas y en el fondo marino (ONG Mundo Azul, 2021)¹⁵. Mundo Azul señala que la MEIA-d no reconoce y encubre los graves impactos del dragado y la descarga de sedimentos dragados sobre la fauna marina, afirmando lo siguiente:

- La MEIA-d **ignora** la destrucción completa de la fauna bentónica en el área de dragado, del mismo modo que la actividad de dragado, al ser frecuente, hace irrecuperables los hábitats de las especies.
- La MEIA-d **no dimensiona e ignora** la muerte masiva de la fauna marina al ser tapada con los sedimentos descargados en el área de deposición. Asimismo, ignora el efecto acumulativo de las descargas por mantenimiento de profundidad en el puerto.
- La MEIA-d **no analiza** los impactos directos e indirectos asociados a la actividad de dragado y a la deposición del material dragado.
- La MEIA-d **subvalúa** los impactos de dragado y deposición como supuestamente “leves”, cuando, en realidad, son impactos de gravedad “muy alta”.

14 BOCANEGRA, Carlos (2021). "Impacto por obras del complejo portuario en la franja costera de la Bahía de Chancay (Perú)". En Revista Gaceta Científica. Consulta: <https://revistas.unheval.edu.pe/index.php/gacien/article/view/1101/927>

15 ONG MUNDO AZUL (2021). Análisis de las respuestas de ECSA a las observaciones de Mundo Azul con respecto a la modificación del estudio de impacto ambiental detallado (MEIA-d) del proyecto "AMPLIACIÓN DE LA ZONA OPERATIVA PORTUARIA – ETAPA 1 DEL TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE CHANCAY".

El informe también advierte que el fondo marino se verá gravemente afectado por las actividades de dragado, debido a que existe un ecosistema acuático que es habitado por fauna bentónica submarina como peces, crustáceos, moluscos, entre otras especies. El fondo marino, al ser un hábitat vivo y hogar de muchas especies, se verá completamente destruido por el proceso de dragado generando un impacto negativo ambiental que la MEIA-d no evalúa ni toma en cuenta. El informe detalla las siguientes falencias en la MEIA-d:

- La MEIA-d no especifica qué especies de macroinvertebrados se encontraron en el muestreo biológico.
- No explica si se encontraron las mismas especies o especies diferentes en los diferentes puntos de muestreo.
- No demuestra datos detallados de abundancia de cada especie para cada estación.
- No especifica si se encontraron especies de valor comercial. No hay una descripción de las diferentes comunidades encontradas ni de los hábitats submarinos encontrados.

Además, el informe de la ONG Mundo Azul señala que no se ha formulado la línea de base para el área a ser dragada, el área de deposición de sedimento dragado y el área de control. Al ser un impacto negativo ambiental en los hábitats marinos, existe la posibilidad de que sea el impacto ambiental más importante y relevante, siendo incomprensible que la línea de base no considere el área de dragado.

De otro lado, mediante Oficio 366-2018-SENACE-JEF/DEIN, Senace solicitó al Imarpe que, en virtud de sus competencias, emita opinión técnica sobre la propuesta de términos de referencia específicos para la modificatoria de evaluación de impacto ambiental de la Ampliación de la zona operativa portuaria - Etapa 2 del terminal portuario multipropósito de Chancay. Es así que la opinión fue enviada mediante Oficio 204-2018-IMARPE/CD con ciertas observaciones, sin embargo, fueron subsanadas por parte de la empresa CSP mediante Oficio 013-2019-IMARPE/CD:

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	SUBSANACIÓN
Instituto del Mar del Perú (Imarpe)	Línea base ambiental: para elaborar los TdR específicos, que son necesarios para la MEIA-d, debido a que se amplía la infraestructura a tres muelles, se recomienda detallar los alcances de la zona de influencia que consideren su mayor impacto. Del mismo modo, se sugiere que durante la recopilación de la información se debe tener en cuenta lo anteriormente mencionado.	Subsanada
	Bioacumulación: se recomienda cambiar esta terminología por "Determinación de la presencia de metales pesados en organismos marinos", debido a que el proceso de acumulación de sustancias químicas en los tejidos de los organismos vivos, en relación con las concentraciones en el medio o en los alimentos. Analizar la presencia de metales en organismos acuáticos solamente no puede ser catalogado como estudios de bioacumulación.	Subsanada

A principios del año 2020, la empresa CSP solicita ante el Ministerio de la Producción una ampliación de la autorización al plan de investigación hidrobiológica, que fue aprobado por Resolución Directoral 244-2019-PRODUCE/DECHDI¹⁶, considerando la extensión requerida con el objeto de evaluar una tercera alternativa para el depósito de material dragado.

Mediante Oficio 3027-2019-PRODUCE/DECHDI se remite al Imarpe la propuesta de pesquisa formulada por la empresa CSP para su revisión y se emiten observaciones a través de Oficio 10006-2019-IMARPE/DEC. Asimismo, se traslada al Imarpe el levantamiento

¹⁶ Resolución Directoral que otorga a la empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú S. A. la ampliación de la autorización para efectuar investigación pesquera con extracción de muestras de especímenes hidrobiológicos, sin valor comercial y con uso de embarcación pesquera.

de observaciones formuladas en el Plan de investigación, por lo tanto, mediante Oficio 024-2020-IMARPE/DEC remite la respectiva conformidad:

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	SUBSANACIÓN
<p>Instituto del Mar del Perú (Imarpe)</p>	<p>2.1. Del ítem 8.1.2.- Mastofauna. A. Metodología. Se indica que para la evaluación de la fauna marina se realizará aplicando el método de transepto (1.4 millas de longitud) a bordo de una embarcación a una velocidad constante de 2 millas náuticas por hora. Sin embargo, en la sección B (Estaciones de evaluación) se comunica que la velocidad estimada para las evaluaciones sería de dos nudos¹⁷ por hora; recomendándose revisar la metodología propuesta a fin de estandarizar los procedimientos.</p>	<p>Subsanada</p>
	<p>3.2.- Del ítem 8.3.4. Necton. C. Número de muestras. La administrada indica a través del Cuadro 20 el número de muestras hidrobiológicas que serán obtenidas en el humedal Santa Rosa, precisando que estas comprenden a los organismos planctónicos y macroinvertebrados bentónicos y especímenes ícticos. Sin embargo, se sugiere el desarrollo de una sección que describa la metodología de colecta y procesamientos de las comunidades hidrobiológicas presentes en este cuerpo de agua léntico. Del mismo modo, deberán incluirse herramientas de análisis como: el índice diatómico general y el índice de eutrofización, al indicarse en el apartado 5 (Planteamiento y formulación del problema) que los cuerpos de agua presentes en el área de estudio se encuentran impactadas por las actividades antrópicas.</p>	<p>Subsanada</p>
	<p>3.3.- Del ítem 12. Bibliografía. La administrada cita publicaciones que fueron empleadas para el desarrollo del plan de investigación; sin embargo, en la presente sección se encuentran ausentes, siendo necesario se precisen qué documentos se emplearon para sustentar la propuesta metodológica de BACI.</p>	<p>Subsanada</p>

Por último, un punto medular que se encuentra bajo la competencia del Imarpe y que no se menciona en el informe de la entidad es la posible afectación a los recursos hidrobiológicos y las medidas que la empresa debería adoptar para evitar que dichos impactos ocurran. En ese sentido, hubiera sido clave que el Imarpe se pronuncie sobre cuál es el nivel de impacto en los recursos hidrobiológicos que podrían generar las actividades de dragado, a fin de

17 Un nudo es equivalente a 1.15 millas.



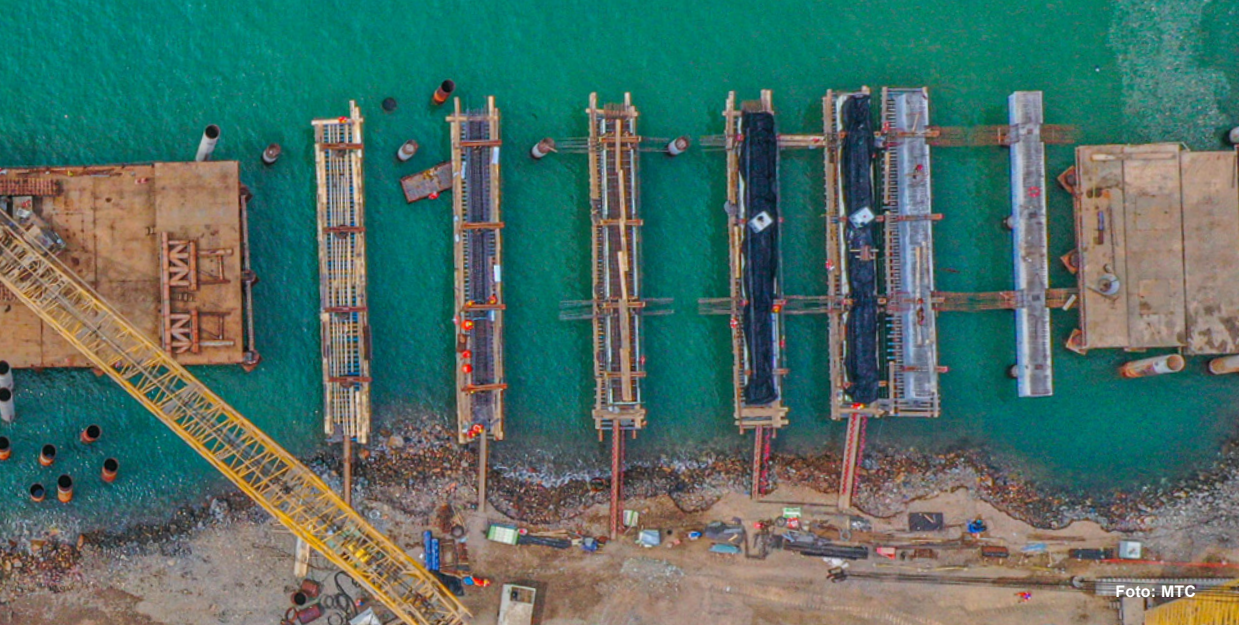
que, en su rol de entidad científica en materia pesquera, advierta o recomienda medidas adecuadas de mitigación de impactos.

Contaminación de las playas de Chancay por la descarga de aguas residuales sin tratamiento alguno

El servicio de agua y alcantarillado del distrito de Chancay se encuentra a cargo de la Empresa Municipal de Agua Potable y Alcantarillado (Emapa) Chancay S. A. C., de titularidad de la Municipalidad de Chancay. Sin embargo, en la actualidad el distrito no cuenta con una planta de tratamiento de aguas residuales domésticas. Esto lleva a que todo el desagüe que genera la población de Chancay se vierta directamente en el mar y sin tratamiento alguno, provocando la afectación del medio marino y poniendo en riesgo la salud de los bañistas que ingresan a las playas.

A la fecha, este hecho no ha sido corregido ni sancionado por parte de las entidades competentes en materia de saneamiento. Ni por la Superintendencia Nacional de Servicios de Saneamiento (Sunass), que se encarga de fiscalizar a las empresas prestadoras de servicios de saneamiento a nivel urbano y rural, ni por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS) que se encarga de fiscalizar el cumplimiento de los límites máximos permisibles para efluentes de plantas de tratamiento de agua residuales. Pese a ello, Emapa Chancay S. A. C. sí ha sido sancionada por la ANA por verter aguas residuales a un cuerpo hídrico sin contar con la autorización respectiva¹⁸.

¹⁸ Resolución Directoral 031-2014-ANA-AAA-CAÑETE-FORTALEZA que sanciona a la empresa municipal Emapa Chancay S. A. C. por la comisión de la infracción tipificada en el literal del artículo 277 del reglamento de la Ley 29338, por verter aguas no tratadas sin autorización de la ANA al mar de Chancay.



El Plan Estratégico Institucional 2020-2022 realizado por la empresa Emapa Chancay S. A. C., consigna una variedad de proyectos que se llevarán a cabo para la mejora del servicio de saneamiento en el distrito de Chancay. Entre ellas, se encuentra la construcción de la planta de tratamiento de aguas residuales domésticas, que beneficiará a 12 500 familias, sin embargo, a la fecha no hay información actualizada sobre el cumplimiento de ese compromiso¹⁹.

Al respecto, resulta clave que la Municipalidad de Chancay construya con prontitud una planta de tratamiento de aguas residuales domésticas y que la empresa administradora del megapuerto pueda colaborar en esta tarea. La construcción del megapuerto está generando que exista un acelerado crecimiento inmobiliario durante los últimos 10 años y sin ninguna planificación urbana, incrementándose las invasiones de espacios públicos. Las zonas agrícolas están siendo lotizadas y vendidas para proyectos inmobiliarios o como terrenos de amplias dimensiones para ser utilizadas como almacenes o para los contenedores y productos que deberán almacenarse, una vez que entre en operación el megapuerto. Además, a mayor población, mayor será la cantidad de aguas residuales que se generará.

En suma, Chancay está viviendo una especulación inmobiliaria a raíz de las expectativas económicas que motiva la futura operación del megapuerto. Esto ha generado que Chancay se esté sobrepoblando y, por lo tanto, se esté produciendo una mayor cantidad de aguas residuales. Como consecuencia de ello, el mar está recibiendo una mayor carga contaminante. Este fenómeno seguirá ocurriendo y se agravará la situación una vez que entre en operación el megapuerto. La empresa a cargo del megapuerto de Chancay debe asumir

19 Tal como se puede comprobar al revisar el Plan Estratégico Institucional Emapa Chancay S. A. C. 2020-2022 en https://emapachancay.com/uploads/pdf/PEI_EMAPACH_2020_2022.pdf.

esas externalidades negativas que, de manera indirecta, está causando. De ahí la importancia, recalcamos, de que ante el sobrepoblamiento visible, la Municipalidad de Chanchay, con el apoyo financiero de la empresa, puedan construir una planta de tratamiento de aguas residuales. De lo contrario, la contaminación del mar de Chanchay se agravará como consecuencia del incremento del volumen de las aguas residuales domésticas que, hoy en día, no tienen ningún tratamiento, y se vierten directamente en el medio marino, afectando la calidad de sus aguas.

Algunos impactos sociales que traería consigo el megapuerto

El proyecto del megapuerto de Chanchay no solo ha originado preocupación por los impactos ambientales que provocaría durante la fase de construcción y operación, sino también por los impactos sociales que ya está generando. En su instrumento de gestión ambiental, la empresa afirmó, por ejemplo, que no provocaría impactos en las viviendas de las personas; sin embargo, el 16 de mayo del 2023, un conjunto de viviendas se vieron afectadas por el hundimiento del suelo, debido a la construcción del túnel del futuro puerto multipropósito de Chanchay²⁰.

Al respecto, entidades como el MTC y la APN se presentaron en el lugar de los hechos para constatar el grado de afectación y buscar que la empresa Cosco Shipping Ports Chanchay S. A. se haga responsable y tome acciones para salvaguardar las viviendas de las 14 familias perjudicadas. Sobre el particular, la empresa decidió adoptar las siguientes medidas:

- La obra de construcción del túnel inicialmente fue paralizada, pero posteriormente se restableció la ejecución de obras.
- La empresa se hará cargo de la reconstrucción o reparación de las viviendas afectadas. Los trabajos se realizarán con la conformidad del propietario y bajo la verificación del Colegio de Ingenieros del Perú.
- Se implementará el plan de compensaciones descrito en la MEIA-d que, en el caso de la reubicación temporal, incluirá a los afectados y a la organización vecinal. Asimismo, se precisará un acuerdo compensatorio con las familias durante el desarrollo de las actividades de construcción del túnel.

De otro lado, la población tiene la preocupación en que la delincuencia y el tráfico de terrenos siga incrementándose en Chanchay. La necesidad de que existan grandes almacenes y viviendas para trabajadores y personas que vayan a realizar actividades económicas vinculadas con el terminal portuario ha provocado que exista una alta demanda por ubicar viviendas; y el precio de las casas y terrenos se ha incrementado exponencialmente.

²⁰ Ver en: <https://gestion.pe/economia/hundimiento-de-suelo-mtc-espera-informe-pericial-sobre-puerto-de-chanchay-para-tomar-medidas-noticia/?ref=gesr>.

En paralelo, los cerros de Chancay y Huaral se han visto poblados de invasiones en los últimos cinco años. También se ha incrementado la delincuencia, el sicariato y el cobro de cupos, en un lugar en el que hasta hace cinco años era muy tranquilo y seguro, y donde la población se dedicaba en gran parte a la agricultura. A pesar del incremento excesivo de la delincuencia en los últimos años, las comisarías cuentan con pocas unidades vehiculares y reducido personal policial. Se ha incrementado exponencialmente la delincuencia, pero no ha ocurrido lo mismo con la seguridad policial.

Otra preocupación de la ciudadanía es la congestión vehicular en la pequeña ciudad de Chancay. Se teme que la ruta de salida de los vehículos de carga pesada que salen y entran al megapuerto de Chancay se convierta en el penoso escenario que se vive a diario en el puerto del Callao, donde la avenida Néstor Gambeta luce como una vía oscura y desierta, con demasiado tráfico de vehículos de carga pesada y en el que solo se aprecia a delincuentes que rompen las lunas de los vehículos particulares que circulan por la zona para robarles sus pertenencias. Por eso, resulta clave que el MTC destine mayores esfuerzos para que las vías de Chancay y alrededores no repitan la experiencia de las vías terrestres por las que se accede al puerto del Callao.

g. Los impactos en la actividad pesquera artesanal y turística

El 21 de octubre de 2020, la Dirección de Asuntos Ambientales Pesqueros y Acuícolas del Ministerio de la Producción (Produce) remitió el Informe Técnico 000000035-2020-ENACA-YAURI²¹ mediante el cual emite su opinión técnica a la MEIA-d, tras verificar el levantamiento de observaciones por parte de CSPL como se detallada en el siguiente cuadro:

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	RESPUESTA Y MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN AL MEIA-D
<p>Ministerio de la Producción (Produce)</p>	<p>Con respecto a la zona de depósito de material dragado 3 (DMD 3), la empresa deberá implementar medidas específicas para evitar que se presente algún tipo de afectación durante el desove o reproducción de anchoveta. Deberá incluir la especie “anchoveta” en la estrategia de manejo ambiental.</p>	<p>En base a un estudio de Buitrón y Perea en el año 2000, señalan que el área principal de desove en el centro del mar peruano ocurre entre 12°-13° S, zona ubicada al sur del proyecto, pero que ocupa un porcentaje ínfimo de lo que representa la zona de desove.</p> <p>Esta afirmación es respaldada con los estudios elaborados por el Instituto del Mar del Perú (Imarpe) sobre las densidades de larvas de anchoveta durante el período 2015-2018.</p> <p>Del análisis de ambos documentos, CSPL, concluye que el área de proyecto “no es una zona de gran concentración de huevos y larvas de peces (...) por lo que no se han considerado medidas específicas dentro de la estrategia de manejo ambiental”.</p> <p>De otro lado, CSPL señala que en el ítem 6.3.3.3. Aspectos económicos (actividad pesquera) del MEIA-d describen los recursos hidrobiológicos capturados por pescadores artesanales embarcados y no embarcados, resultando que ni Imarpe ni en el trabajo contrastado en campo evidenciaron a la anchoveta como un recurso capturado.</p> <p>La respuesta se complementa con la afirmación de que en la estrategia de manejo ambiental sí se proponen medidas de manejo tanto para la comunidad íctica como para el ecosistema marino, en las etapas de construcción y operación, respectivamente, considerando como comunidades hidrobiológicas monitoreables: fitoplancton, zooplancton y macroinvertebrados bentónicos.</p>

21 Obtenido mediante acceso a la información pública en la Carta 00001756-2023-PRODUCE/FUN.RES.ACC.INF.

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	RESPUESTA Y MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN AL MEIA-D
	<p>Con respecto a la zona DMD 3, considerando que se ubica a 5 millas náuticas de la línea costera donde se desarrolla la pesca de altura, se deberán identificar los efectos sobre esta actividad y las medidas de manejo necesarias.</p>	<p>CSPL confirma que, en 2019, por medio de entrevistas a pescadores, identificó nueve zonas de pesca de altura localizadas entre 6 y 33 millas fuera del área de influencia del proyecto.</p> <p>De ahí, el titular señala que no se prevé que las actividades del DMD 3 generen una afectación o interrupción en las actividades de pesca de altura.</p>
	<p>En los aspectos organizativos del MEIA-d no han considerado a diez organizaciones sociales pesqueras artesanales (Ospas) y dos organizaciones de pescadores dedicados a la pesca de orilla.</p> <p>Las organizaciones señaladas deben ser incluidas en la línea de base social, en el numeral sobre Grupos de interés y análisis de grupos de interés.</p>	<p>El titular señala que, del listado de diez Ospas, cinco de ellas se encontraban caracterizadas en la línea de base social. Las cinco restantes no fueron identificadas en las evaluaciones de campo realizadas en el Desembarcadero Pesquero Artesanal, La Punta Chancay y la Bajada Paraíso. De la información recabada detalla que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dos²² están fuera de la influencia del proyecto (Pampa Libre y Chancayllo-Hatillo). • Dos²³ no figuraban en la lista del Produce durante el período en que se realizaron las evaluaciones. • Una²⁴ no existe debido a que cambió de denominación. <p>De otro lado, del listado de dos Ospas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una²⁵ no se incluyó porque la agrupación se constituyó con el único objetivo de obtener una compensación infundada, lo cual se comprueba en las declaraciones juradas presentadas. • Una²⁶ sí se incluyó en los Grupos de interés del proyecto y en el literal análisis de grupos de interés.

22 Asociación de Pescadores Artesanales del Norte Chico Pampa Libre y Asociación de Pescadores Artesanales Pinteros, Cordel Chancayllo-Hatillo.

23 Asociación de Pescadores Artesanales de la Viña de Chancay y Asociación de Armadores y Pescadores Artesanales Miguel Grau Puerto Chancay.

24 Agrupación de Pescadores de Red Rodante de Peralvillo, actualmente, Agrupación de Pescadores de Peralvillo.

25 Agrupación de Pescadores de Peralvillo.

26 Asociación Pescadores José Olaya del Puerto Chancay.

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	RESPUESTA Y MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN AL MEIA-D
	<p>Sobre las “zonas de pesca” directamente impactadas por la construcción y operación del proyecto se debe indicar qué acciones tomarán.</p>	<p>El titular señala que, mediante el Programa de apoyo al desarrollo local de la estrategia de manejo ambiental, se propone una serie de medidas para prevenir y mitigar la afectación de las actividades pesqueras que consisten en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apoyo a la pesca artesanal. Anualmente se elaborará un plan de capacitación para: <ul style="list-style-type: none"> » Empadronamiento de pescadores de ribera y embarcados de la zona; » Charlas sobre las restricciones de acceso en las etapas de construcción y operación y sobre salud y seguridad; » Apoyo en las actividades de revisiones y mantenimiento técnico anual de embarcaciones y equipos de pesca; » Monitoreo ambiental, que se realizará con la participación de las Ospas y el Comité de Monitoreo Participativo y Vigilancia Ciudadana. » Capacitaciones técnicas semestrales sobre aprovechamiento sostenible y tecnificación de la pesca artesanal, en lo posible, a todos los miembros de las Ospas que deseen. » Capacitaciones orientadas al emprendimiento de negocios familiares u otros con asesoramiento de Produce. • Mejora y equipamiento del desembarcadero pesquero artesanal (DPA): <ul style="list-style-type: none"> » A partir de reuniones semestrales con las Ospas que hacen uso del DPA se elaborará un plan de acción enfocado en organizar las actividades para su mejoramiento e implementación. » Compra de insumos y algunos equipos para el mantenimiento y apoyo en las gestiones para la ampliación del desembarcadero.
	<p>Sobre la planta de tratamiento de agua potable (PTAP) que proveerá de agua para la ejecución de las actividades portuarias durante la etapa de operación y mantenimiento.</p>	<p>El titular señala que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • “El agua de rechazo (salmuera) generado en la PTAP, luego de pasar por el recuperador de energía, el efluente será mezclado con el agua residual tratada proveniente de la PTAR y finalmente vertida al mar a través de un emisario submarino”. El tiempo de vertimiento será de aproximadamente 1.5 horas al día.

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	RESPUESTA Y MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN AL MEIA-D
	<p>Se debe describir cómo se realizará el manejo del agua de rechazo (salmuera) previo a su vertimiento y su cronograma.</p> <p>Además, incluir su impacto en la “Identificación de matriz de impactos” y proponer puntos de monitoreo ambiental. Considerar los parámetros propios del proceso de desalinización e incluirlos en el monitoreo del cuerpo marino y monitoreo biológico; y proponer un LMP o valor de comparación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Su impacto está descrito en el ítem sobre “calidad de agua de mar-IOFW-04”. • Se realizaron modelamientos de la salmuera y agua residual donde las aguas a verter tendrán una concentración de pH 8 que ayudará a reducir la alcalinidad de aguas en la zona (pH 8.5). • Impacto de intensidad alta: sobre los parámetros DBO5 de sólidos suspendidos totales y aceites y grasas se estima su dilución por debajo del 20% de concentración a los 5 metros de distancia. • El diseño de la PTAR tratará las aguas residuales para su adecuado vertimiento, donde se espera que se cumpla con los ECA de agua de la zona. • Sobre los parámetros a monitorear se encuentran detallados en el ítem “Monitoreo de la calidad de agua de mar de Chancay” de la estrategia de manejo ambiental. • Sobre las comunidades hidrobiológicas, considera que por la ubicación del submarino a 17 metros de profundidad y que la salmuera se diluye hasta los 3 metros, la perturbación a la comunidad de peces sería mínima. Además, las especies más abundantes (pejerrey y anchoveta) se desplazan lejos de la zona de mezcla, lugar donde además la comunidad de plancton y de macroinvertebrados bentónicos podría tener contacto, pero mínimo. • Las especies registradas, son especies con amplia distribución geográfica por lo que tienen tolerancia a variaciones de salinidad.
	<p>Sobre el mapa de áreas de influencia ambiental, evaluar el riesgo sobre el humedal Santa Rosa (se encuentra en el All) frente al vertimiento de aguas domésticas tratadas y las emisiones generadas por la construcción.</p>	<p>El titular señala que el vertimiento no tendrá interacción con el humedal ya que las aguas domésticas tratadas serán diluidas y vertidas en el emisor submarino que se localiza en un área con corrientes que tienen dirección de sur a norte.</p> <p>Además, el impacto de las emisiones generadas por la construcción de polvorín, planta de concreto, planta chancadora, planta de asfalto, la construcción y uso de dichas plantas y polvorín ha sido descrito en el ítem 8.5.1.3 Calidad de aire ICFA.</p>

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	RESPUESTA Y MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN AL MEIA-D
		<p>Señala que, en el ítem con los resultados de monitoreo de calidad de aire, 6.1.3.1. Calidad de aire, únicamente la estación CA-06 ubicada al sureste del TPMCH supera el ECA con una concentración 133.84 µg/m³ en la temporada de verano. Sin embargo, del resultado de modelamiento de aire y considerando que la reducción de la altura del cerro Cascajo (80 a 4 metros) conforme avance la obra permitirá el dinamismo de los vientos, las partículas no se dispersan hacia el humedal.</p> <p>De la evaluación de los receptores puntos cercanos al humedal y a los otros parámetros del ECA aire, están por debajo de los límites y estándares, respectivamente. De igual manera el ECA suelo cumple con el estándar.</p> <p>“Se contempla la evaluación de dos (2) estaciones de monitoreo de calidad de agua en el humedal para las etapas de construcción y operación.”²⁷</p>
	<p>Sobre el agua de sentina²⁸, indicar si la regula alguna normativa internacional donde estipule un parámetro de ppm de aceite residual.</p> <p>Sobre el control del vertimiento del agua de lastre de buques, solicita que precise si se realiza dentro o fuera de la concesión y si se encuentra normado por algún convenio internacional.</p>	<p>El titular señala que</p> <p>“i) en el TPMCH las mezcla oleosas y aguas de sentinas generadas por los buques, serán recolectadas y dispuestas a través de una EORS, autorizadas por Minam, previa autorización de la Autoridad Portuaria Nacional, de conformidad con la RAD 140-2019-APN/DIR; ii) en el TPMCH no se realizará el cambio de agua de lastre.”²⁹</p> <p>Además, señala que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se incluyó un sub-ítem 9.1.2.4 sobre mezclas oleosas, aguas sucias y basuras donde indica que: <ul style="list-style-type: none"> » <u>Durante la fase de operación y mantenimiento</u> los residuos efluentes serán manejados de acuerdo con el plan integral de gestión de residuos: mezclas oleosas, aguas sucias y basuras.

27 Informe Técnico 000000035-2020-ENACAYAURI. Pág 32.

28 Agua negra que contiene agua de mar, hidrocarburos, aceites, etc.

29 Informe Técnico 000000035-2020-ENACAYAURI. Pág 33.

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	RESPUESTA Y MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN AL MEIA-D
		<ul style="list-style-type: none"> » <u>La disposición final de efluentes</u> (mezclas oleosas y aguas sentinas) <u>provenientes de buques serán retiradas por camiones cisterna de EO-RS</u>, autorizadas por Minam, que se encargará de su recolección, transporte y valorización en centros o plantas de tratamiento o disposición final. » El capitán del buque mantendrá a una persona en la zona de operaciones. » Se detalló el procedimiento para el recojo de mezclas oleosas y aguas sucias. » <u>El procedimiento de manejo de aguas sentina</u> se realiza de acuerdo con lo especificado en el convenio MARPOL. El TPMCH facilitará los servicios para la recepción y transporte. » Procedimiento de manejo de aguas de lastre, no se realizará en el TPMCH. Es competencia de Dicapi realizar las supervisiones e inspecciones de las naves conforme la R.D. 072-2006/DCG. » Concluye que en el estudio no se involucran los trámites o autorizaciones referidos al manejo del agua de lastre ya que es competencia de Dicapi otorgar los permisos. CSPCP no tramitará dichas autorizaciones.
	<p>Sobre la ampliación del derecho de uso de área acuática a cargo de CSPCP en donde existen tuberías y emisores submarinos de seis establecimientos industriales pesqueros (EIP) que realizan el procesamiento de harina y aceite de pescado.</p>	<p>El titular señala que se ha incluido el subítem 4.11.1.3 Emisores submarinos existentes en la bahía de Chancay. Así mismo, en el Anexo 4 se adjunta Mapa de ubicación de los emisores existentes y proyectados.</p> <p>Además, señala que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El área de interferencia de los emisores submarinos mencionados se encuentra en el área de operaciones del muelle 1 del TPMCH, el cual cuenta con EIA-d y no forma parte de la MEIA-d en evaluación. • El TPMCH cuenta con todas las autorizaciones de área acuática definitiva otorgada por la Dicapi y de habilitación portuaria otorgada por la APN, para el área en mención. • En el año 2015 la Dicapi conformó el Comité de reordenamiento de los emisores submarinos de las plantas pesqueras. • Cada planta pesquera está gestionando el correspondiente ITS ante Produce.

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	RESPUESTA Y MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN AL MEIA-D
	<p>Solicita que indique las medidas que se implementarán para no interferir con los componentes que tienen por función el vertimiento de efluentes industriales pesqueros tratados al cuerpo marino receptor.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Dicha reubicación se realiza de acuerdo con la R.D. 0854-2015-MGP/DGCG (Ver Anexo 6), de fecha 12 de noviembre de 2015, que nombró el Comité técnico para el reordenamiento de la bahía del Puerto de Chancay, presidido por el jefe del Departamento de Protección del Medio Ambiente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Este comité tiene como finalidad evaluar la situación actual de las concesiones otorgadas en la bahía de Chancay, cuyas estructuras existentes se encuentren dentro del área acuática otorgada en concesión para el Proyecto del TPMCH e identificar alternativas viables para su reubicación.
	<p>Sobre el Plan de manejo de asuntos sociales se recomienda incluir proyectos específicos para beneficio de los actores que podrían verse vulnerados ante impactos que se generen en la etapa de construcción y operación.</p>	<p>El titular señala que se incluyó como parte del Programa de apoyo al desarrollo local del capítulo 9 de la Estrategia de manejo ambiental.</p> <p>Las actividades son las mismas que las señaladas en respuesta a la cuarta observación.</p>
	<p>Sobre el transporte a la zona DMD3, determinar qué medidas se implementarán para evitar que pueda darse alguna interferencia con la actividad de pesca artesanal.</p>	<p>El titular señala que:</p> <ul style="list-style-type: none"> “Se utilizará una draga de tipo succión por arrastre THSD y una draga de corte y succión CSD, la cual verterá el material dragado en gánguiles de acarreo (3).”³⁰ Durante la etapa de construcción, la medida de manejo para el tráfico marítimo es la comunicación a los gremios de pescadores artesanales sobre las cantidades y programación de las actividades que pudieran afectar a la actividad pesquera.

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	RESPUESTA Y MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN AL MEIA-D
	<p>Recomienda la emisión de avisos de capitánías. Además, debe indicar la frecuencia del tráfico marino de los buques y las medidas de manejo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sobre el tráfico marítimo de los buques, señalan que el primer año de operaciones será con una frecuencia de tres naves por semana, el segundo año subirá a cuatro naves por semana, dos a tres naves por día en su máxima capacidad operativa al año 2031 y, para el 2034, recibirá una nave cada 17 horas. • Para el ingreso de embarcaciones se contará con canales de navegación previamente aprobados por Dicapi y APN. • Como medida preventiva propone que se realicen coordinaciones con Dicapi y los actores sociales clave del gobierno local y pesca artesanal.

Conforme se aprecia, las observaciones realizadas y consideradas subsanadas por Produce serían tres (3) principalmente:

- El impacto de la construcción de la zona DMD3 sobre recursos hidrobiológicos que no fueron analizados por el titular (principalmente anchoveta).
- La exclusión de Ospas que no fueron consideradas en las evaluaciones de campo.
- El posible impacto del vertimiento de aguas domésticas, sentinas y otras emisiones sobre el humedal Santa Rosa.

Sin embargo, de acuerdo con el estudio elaborado por la ONG Mundo Azul, Produce no observó condiciones como la temporalidad y la eficiencia de los mecanismos propuestos por el titular para determinar si, efectivamente, las medidas planteadas por CSPL mitigarán los impactos en los recursos hidrobiológicos.

En primer lugar, sobre la construcción de estructuras que impactarían a los recursos hidrobiológico se observa que, de la información brindada por Produce, no se incluyó en el análisis de impactos la construcción del rompeolas, el cual, según el informe de Mundo Azul, tendrá un impacto indirecto, en un cambio de la fauna bentónica frente a la playa, como en la presencia de aves y de peces, afectando así uno de los recursos para el ejercicio de la actividad pesquera.

En segundo lugar, en el análisis de grupos de interés realizado por el titular, Produce brinda un listado de Ospas que no fueron incluidas. Si bien CSPL subsana la observación en base al listado, Produce no exige que establezca, como medida, monitoreos periódicos u otro que permita actualizar la lista de actores dedicados a la pesca artesanal, a pesar de que la misma autoridad reconoce el carácter discontinuo y aleatorio de esta actividad.



Por último, se observa que Produce da por subsanada la posible afectación del humedal Santa Rosa, en tanto, el titular señala que, como resultado del modelamiento de aire, las partículas no se dispersarán hacia el humedal y los receptores localizados en puntos cercanos a este están por debajo de los límites y estándares. Sin embargo, no considera el impacto a largo plazo que ocasionará — en la etapa de construcción— la acumulación de estas partículas en el suelo, el cuerpo de agua y en los organismos habitantes del humedal.

De otro lado, es preciso revisar el impacto del proyecto “Ampliación de la zona operativa portuaria – Etapa 1 del terminal portuario multipropósito de Chancay” (TPMCH) en el sector turismo. Al respecto, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur) evaluó y emitió opinión técnica sobre la MEIA-d e identificó que el área de ejecución del proyecto de ampliación está cerca a la playa Puerto Chancay, lugar donde se desarrollan diversas actividades turísticas como el disfrute de paisaje, observación de la biodiversidad marina, actividades de pesca, deportes acuáticos, entre otros (Mincetur, 2020)³¹.

Es así como, el 20 de octubre de 2020, la Dirección de Asuntos Ambientales Turísticos del Mincetur remitió el informe 0031-2020-MINCETUR/VMT/DGPDT/DAAT-MCY, mediante el cual revisó el levantamiento de sus siete observaciones identificadas en el MEIA-d elaborado por CSPL. En su informe concluyeron que persistían tres observaciones técnicas a ser absueltas. De este modo, luego de que CSPL envió la información complementaria de su MEIA-d, el 01 de diciembre de 2020, el Mincetur emitió el Informe 0036-2020-MINCETUR/VMT/DGPDT/DAAT-MCY, donde concluye que se subsanaron todas las observaciones realizadas. A continuación, en el siguiente cuadro señalamos las siete observaciones y la respuesta brindada por CSPL.

31 Informe 0031-2020-MINCETUR/VMT/DGPDT/DAAT-MCY. Ítem IV. Obtenido a través de acceso a la información pública en la carta N° 443-2023-MINCETUR/SG/OGA/LEY27806.

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN
Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur)	<p>Sobre el embarque y desembarque de pasajeros de cruceros, se debe precisar si será considerada en las operaciones del TPMCH.</p>	<p>El titular señala que brindará facilidades logísticas para las agencias que ofrezcan servicios turísticos. Además, señala que se coordinó con Aduanas y Migraciones³² para dotar al puerto con buses que trasladarán a los turistas a las zonas de control establecidas; para lo cual, ha designado una zona habilitada para buses, adyacente al muelle, señalización y un límite de velocidad al interior de la zona operativa del puerto.</p>
	<p>Sobre el humedal Santa Rosa como recurso turístico (brinda los servicios ecosistémicos de recreación y ecoturismo), se debe incorporar el monitoreo de las aves de importancia turística y elaborar medidas de manejo ambiental y su eficiencia en cada etapa del proyecto.</p>	<p>El titular señala que: Incorporó en el ítem 6.2.18 el listado de 29 especies de aves con valor turístico a partir de los criterios establecidos por Pedreros (2010). En el Capítulo IX de su Estrategia de manejo ambiental precisa que se realizará el monitoreo biológico marino y terrestre durante las etapas de construcción y operación para garantizar el registro de las especies de aves identificadas y la presencia de nuevas. Se han establecido medidas de manejo ambiental específicas con su respectivo indicador y medio de verificación (cuadro 9.2-38) y, estaciones de monitoreo en el humedal. El monitoreo en las estaciones será comparado con los valores obtenidos en la línea base biológica de las aves identificadas.</p>
	<p>Sobre las medidas de manejo y contingencia que implementará para cada etapa del proyecto para evitar los impactos a la actividad turística en la temporada de verano y en épocas festivas.</p>	<p>El titular señala que el incremento temporal de tráfico vehicular generará un impacto negativo de importancia leve (-25) en la actividad turística.</p> <p>Por ello, las medidas de manejo que implementará son: Movilización del personal en dos momentos (mañana y tarde). Incrementar el control con personal de seguridad y otros para agilizar el tránsito. Cubierta de los vehículos que transportan materiales que puedan generar la emisión de partículas.</p>

32 De la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (Sunat) y la Superintendencia Nacional de Migraciones, respectivamente.

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN
<p>Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur)</p>	<p>Sobre identificar los recursos y rutas turísticos (terrestres y marítimas) en un mapa georreferenciado a una escala visible para identificar y evaluar los impactos en las actividades turísticas.</p> <p>Sobre la afectación al flujo turístico y temporalidad de llegada de asistentes, posibles impactos en cada etapa del proyecto.</p>	<p>El titular del proyecto ha elaborado e incluido un mapa donde se identificaron:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capilla Virgen de los Dolores • Plaza de Armas de Chancay • Museo Municipal de Chancay • Iglesia Matriz de la Inmaculada Concepción • Mirador Pringles • Playa Chorrillos • Mirador La Covadonga • Castillo de Chancay • Playa Puerto de Chancay (malecón de Chancay, desembarcadero pesquero artesanal (DPA), muelle viejo) • Humedal Santa Rosa <p>El titular señala que los paseos en lancha se realizan hacia el norte desde el desembarcadero pesquero artesanal, determinando que el proyecto no interferirá con las actividades de paseo marítimo.</p> <p>El titular señala que identificaron las temporadas de mayor afluencia de visitantes a los balnearios del puerto Chancay.</p> <p>Además; en el ítem 6.3.3.3 sobre aspectos económicos del capítulo VI de la Línea de base ambiental: medio socioeconómico y cultural; el titular complementa la información sobre la actividad turística y recreativa identificando en el área de influencia del proyecto lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Playa Puerto Chancay • Playa Chorrillos • Plaza de Armas de Chancay • Iglesia Matriz de la Inmaculada Concepción • Capilla de la Virgen de los Dolores • Humedal Santa Rosa • Castillo de Chancay <p>Finalmente, se corrobora que en el ítem 9.1.1. del capítulo IX de la estrategia de manejo ambiental se incluyeron las medidas de manejo durante las etapas de construcción y operaciones.</p>

ENTIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES	MEDIDAS APLICADAS POR CSPL PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN
	<p>Aclarar contradicción sobre la erosión o no de las zonas de playa por la construcción del rompeolas principal.</p> <p>En caso exista erosión que deteriore el recurso turístico deberán proponer medidas de manejo ambiental y de contingencia.</p>	<p>El titular propuso dos medidas que permitirán el control de la erosión y así evitar la pérdida de playas. Las medidas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementación de un sistema de bypass artificial. • Instalación del sistema de geotubos previo a la construcción del rompeolas, que moderará la erosión extrema. <p>Afirman que no existiría ningún impacto derivado de la pérdida de este recurso, e indican tener en cuenta que el efecto global de estas medidas será positivo pues buscan mantener en equilibrio las playas.</p>
	<p>Incluir a los actores vinculados con el desarrollo de la actividad turística en el cuadro N°11.7-1 como parte de los grupos de interés.</p>	<p>El titular incluyó a los actores relacionados con la actividad turística del ámbito del proyecto en el marco de los mecanismos de participación ciudadana, específicamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ven a Mi Tours • Castillo de Chancay

Se verifica, principalmente, que el Mincetur observa la falta de precisión sobre el impacto del proyecto en el sector Turismo durante las etapas de construcción y operaciones. Además, exige que se identifiquen de forma clara y en un mapa, los recursos y rutas turísticas que se verían afectadas considerando los períodos de mayor afluencia turística, enfatizando en el impacto en el humedal Santa Rosa.

Si bien el Serfor es la entidad competente para emitir opiniones técnicas previas, sobre los instrumentos de gestión ambiental de proyectos que puedan generar impactos sobre los humedales³³ y sobre materias comprendidas en el ámbito del Sistema Nacional de Gestión Forestal y de Fauna Silvestre³⁴; el Mincetur debe evaluar los instrumentos de gestión ambiental

33 Decreto Supremo 006-2021-MINAM, que aprueban las disposiciones generales para la gestión multisectorial y descentralizada de los humedales. artículo 11 literal c.

34 Ley 29763, Ley Forestal y de Fauna Silvestre, artículo 14 literal q.



de proyectos de inversión³⁵ en el marco de sus competencias como órgano supervisor de la política de comercio exterior y turismo, en armonía con la política general del Estado.

La Ley 29408 precisa que un recurso turístico es una “expresión de la naturaleza, (...) de gran tradición y valor que constituye la base del producto turístico”³⁶. Considerando esto, **el humedal Santa Rosa es reconocido por el Mincetur como parte de su inventario de recursos turísticos**³⁷ y uno de sus principales atractivos turísticos para el avistamiento de aves, por ello, resulta relevante para el análisis de impactos realizado por el Mincetur.

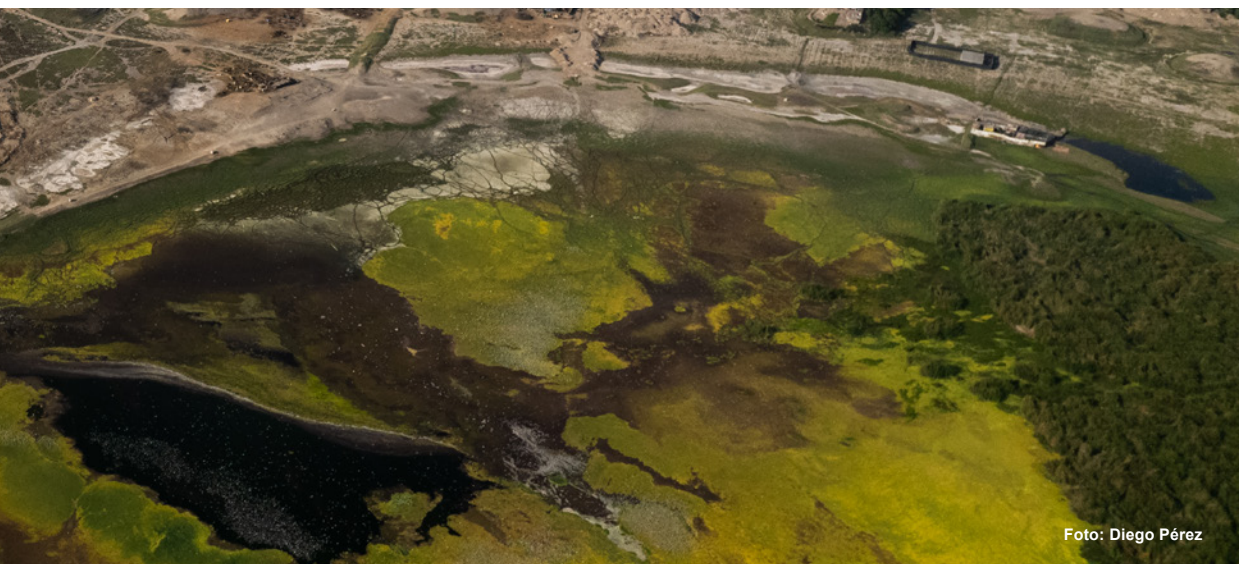
En ese contexto, se debe tener en cuenta la importancia del humedal Santa Rosa en el desarrollo del sector Turismo; toda vez que, tiene una gran afluencia de visitantes (solo en el 2019 recibió un total de 25 417 turistas)³⁸. Además, no se puede dejar de lado que fue declara de necesidad, utilidad pública y preferente interés distrital su preservación, conservación y restauración ambiental, a través de la Ordenanza Municipal 009-2020-MDCH de fecha 27 de febrero de 2020; y, el 25 de setiembre del mismo año, se aprueba la creación

35 Decreto Supremo 005-2002-MINCETUR, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Mincetur, modificado por el Decreto Supremo 002-2015-MINCETUR, artículo 72 literal c.

36 Ley 29408. Ley General de Turismo. Anexo N° 2, punto 7.

37 Afirmación conforme la información pública del portal del Mincetur a constatar en el siguiente enlace https://consultasenlinea.mincetur.gob.pe/fichalinventario/index.aspx?cod_Ficha=5531

38 Información obtenida del portal de Mincetur en el enlace: https://consultasenlinea.mincetur.gob.pe/fichalinventario/index.aspx?cod_Ficha=5531



del Área de Conservación Ambiental Humedal Santa Rosa Chancay, mediante Ordenanza Municipal 013-2020-MPCH-CM.

Ahora bien, en el informe 0031, el Mincetur observó que el titular no identificó las especies de aves en un listado que permita tener una guía para el monitoreo. Ante ello, el titular ab-suelve la observación e incluye en su MEIA-d el listado de aves y precisa que establecerán estaciones de monitoreo y que no se perjudicará la actividad turística en el humedal debido a la ubicación y distancia del proyecto.

Si bien la observación del Mincetur obligó al titular a crear un registro de las especies de aves existentes, se ha podido comprobar —a través de los estudios técnicos realizados por Mundo Azul— que el impacto negativo que el ruido en las diversas etapas del proyecto tendrá en la ornitofauna, será lamentablemente irreversible.

El 17 de agosto de 2022, el biólogo Juan Carlos Riveros³⁹ declaró que existe evidencia del desplazamiento de las aves porque “efectivamente , las medidas de contención que ha propuesto la compañía para hacer frente al ruido, la perturbación, no son suficientes”, esto coincide con el informe elaborado por Mundo Azul de agosto de 2020, donde afirmaron que frente a la MEIA-d “el alejamiento de las aves de las fuentes de ruido no es una salvación del impacto ambiental” y que “el alejamiento es el impacto ambiental”.

39 Ver en: <https://larepublica.pe/sociedad/2022/09/14/megapuerto-en-chancay-destruir-humedales-y-otros-danos-ambientales-valen-la-pena-por-reactivar-la-economia>



4. Conclusiones

Sobre el ITS como herramienta excepcional de modificación o mejora ambiental

- TPCH cuenta con el Informe técnico sustentatorio: Componente auxiliar mejoramiento del trazado del eje del túnel viaducto del estudio de impacto ambiental detallado del Proyecto terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay, aprobado mediante la Resolución Directoral 459-2015-MTC/16 por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Ello se enmarca en lo regulado por el Decreto Supremo 054-2013-PCM, que aprueba las disposiciones especiales para la ejecución de procedimientos administrativos de autorizaciones o certificaciones para

los proyectos de inversión en el territorio nacional, con la finalidad de acelerar los trámites administrativos para contribuir con la promoción de la inversión privada en el país.

- De acuerdo con lo señalado en el ITS, este se enmarca en el supuesto de mejoras tecnológicas en las operaciones regulado por el Decreto Supremo 054-2013-PCM. Sin embargo, consideramos que el cambio del trazo y diseño del viaducto no sería una mejora tecnológica, sino una modificación considerable sobre un componente importante del megapuerto de Chancay que necesitaba ser ponderado con un mejor análisis al que se ofrece a través de un procedimiento simplificado. Por lo tanto, el trazo y diseño del viaducto no debió ser aprobado por medio de un ITS, sino mediante una modificación del estudio de impacto ambiental detallado. Así también, advertimos que a la fecha no se han aprobado criterios o lineamientos técnicos específicos para la presentación de los ITS de proyectos del sector Transportes que permitan establecer mayores consideraciones y delimitar una modificación o mejora. Esta falta de regulación, a diferencia de lo que sí se ha dado en otros sectores, amplía los supuestos para lo que debería ser abordado como un régimen excepcional.
- Adicionalmente, corresponde señalar que uno de los argumentos que sustenta la empresa mediante el ITS es que no existe posibilidad de que pudieran causar daños a las edificaciones existentes por la construcción del túnel profundo. No obstante, en mayo de este año, tal como consta en diversos medios periodísticos, se reportó el hundimiento del suelo y la afectación de viviendas producto de la construcción de este túnel. Dicho esto, corresponde reflexionar sobre los términos en que se da la evaluación del ITS, el cumplimiento de sus objetivos de riesgo mínimo e impacto no significativo, pero sobre todo si las medidas propuestas por la empresa fueron las más idóneas para prevenir y mitigar los impactos ambientales y sociales negativos.

Sobre la compatibilidad del proyecto con el humedal Santa Rosa

- A diferencia del EIA-d del proyecto, la Modificación del estudio de impacto ambiental detallado (MEIA-d) del proyecto Ampliación de la zona operativa portuaria – Etapa 1 del terminal portuario multipropósito de Chancay (Resolución Directoral 158-2020-SE-NACE-PE/DEIN) ahonda en la caracterización del humedal Santa Rosa en el área de influencia indirecta ambiental, identificando los impactos ambientales producto de la actividad y las respectivas medidas de manejo ambiental.
- Esta diferenciación radica en el avance normativo en materia ambiental sectorial y, específicamente, sobre los humedales a la fecha de aprobación de ambos instrumentos de gestión ambiental. La aprobación del EIA-d fue en el marco de lo dispuesto en la Ley del SEIA y su reglamento, dado que no existía un reglamento ambiental sectorial en-

focado en el sector de Transportes y Comunicaciones. Sin embargo, la aprobación de la MEIA-d no solo tuvo como referencia el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, pues además contábamos con una Estrategia Nacional de Humedales, teniendo así consideraciones ambientales para que los proyectos del sector Transportes garanticen la protección de humedales como el Santa Rosa.

- Tal como se evidencia en la MEIA-d, si bien es un aspecto positivo que el RPAST haya contemplado la protección de humedales en el diseño de proyectos, aún queda pendiente la incorporación de mejores estándares que garanticen la protección de estos ecosistemas frágiles.
- La necesidad de contar con un marco normativo ambiental con mayores estándares para la protección de humedales se materializa con la aprobación de las Disposiciones Generales para la Gestión Multisectorial y Descentralizada de los Humedales, mediante Decreto Supremo 006-2021-MINAM, cuando la MEIA-d ya contaba con aprobación del Senace. Esta norma histórica ha significado un gran avance para la gestión sostenible de los humedales. Sin embargo, a pesar del escalamiento notorio hacia la protección de estos ecosistemas, aún queda pendiente poner en marcha la hoja de ruta para implementar el Decreto Supremo tales como establecer los criterios de priorización de humedales y lineamientos para su gobernanza.
- En esa línea, se debe considerar que cualquier modificación que se disponga respecto al humedal, que permita su afectación, debe darse en el marco de la normativa vigente para su protección y que deberá ser cumplida por las autoridades del megapuerto para su implementación. Cabe recordar que estas disposiciones sobre los humedales sí son fiscalizables por parte de las autoridades competentes para salvaguardarles.

Sobre los vacíos en los mecanismos de participación ciudadana empleados

- En el sector de Transportes, las disposiciones sobre los procedimientos de participación ciudadana para el proceso de evaluación ambiental se encuentran dispersas en diversas normas que orientan la elaboración del estudio de impacto ambiental para los proyectos de infraestructura vial de carreteras. Este régimen se encuentra vigente desde hace casi 20 años atrás, por lo que ameritaría una revisión y eventual actualización, con la finalidad de estandarizar las obligaciones y los mecanismos de participación pública que son requeridos en los procesos de toma de decisiones del sector Transportes y Comunicaciones, más aún cuando en el caso peruano la regulación sobre la implementación del derecho de participación ciudadana es asimétrico.

- Contar con un marco normativo que establezca mayores estándares para el ejercicio efectivo del derecho de participación ciudadana a lo largo del ciclo de vida de los proyectos de inversión es fundamental para poder contar con reglas claras para la realización de los mecanismos de participación ciudadana, establecer los roles de las autoridades en estos procesos, garantizan que todos los aportes sean tomados en cuenta en el diseño y ejecución de los proyectos de inversión, entre otros.
- Este último estándar se visibiliza específicamente en el caso del megapuerto de Chancay, en la medida que en el EIA-d y MEIA-d se lograron identificar distintas preocupaciones de la ciudadanía como la contaminación del ambiente, la afectación al humedal Santa Rosa, cuestionamiento sobre si el trazo del viaducto es la alternativa de menor impacto ambiental, entre otras. Esta situación nos obliga a reflexionar sobre la necesidad de contar con mayores e innovadores estándares sobre participación ciudadana que garanticen que todos los aportes sean tomados en cuenta en el diseño y ejecución de los proyectos de inversión.
- En esa línea, debe darse como un tema prioritario la adecuación y actualización de las normas de participación ciudadana sectoriales. Asimismo, se debe responder a las preocupaciones y dudas que tenga la ciudadanía durante el proceso, pues de esa manera se asegura la participación ciudadana desde un enfoque de derechos humanos. Es necesario que se construyan mecanismos de participación ciudadana sólidos durante toda la vida del proyecto.

Sobre la compensación ambiental en proyectos de inversión del sector Transportes y Comunicaciones

- Tanto el EIA-d del proyecto Terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante del terminal portuario de Chancay (Resolución Directoral 535-2013-MTC/16) como la MEIA-d del proyecto Ampliación de la zona operativa portuaria - Etapa 1 del terminal portuario multipropósito de Chancay (Resolución Directoral 158-2020-SENACE-PE/DEIN) advertimos que, si bien se han contemplado medidas de compensación netamente económicas frente a determinados impactos ambientales y sociales, no se consideraron medidas de compensación destinadas a recuperar elementos o funciones de un ecosistema alterado por las actividades del proyecto que no pudieran ser prevenidos ni evitados. Tampoco se aprecia que la ausencia de estas medidas de compensación ambiental hayan sido advertidas por la autoridad certificadora en alguno de los instrumentos de gestión ambiental revisados.

- Resulta alarmante la ausencia de un plan de compensación ambiental de un proyecto de inversión de tan alta envergadura, aun contando con un marco normativo que dispone de su consideración en el instrumento de gestión ambiental correspondiente. Ahora bien, es importante señalar que el artículo 37 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado en el año 2017, dispuso la elaboración de guías de compensación ambiental para proyectos del sector Transportes y Comunicaciones que hasta la fecha están pendientes de aprobación.
- Consideramos clave la aprobación del marco normativo específico sobre compensaciones ambientales con la finalidad de contar con criterios de compensación ambiental que permitan adoptar medidas de prevención, corrección, mitigación, recuperación o restauración antes de que el proyecto de inversión genere impactos ambientales negativos significativos.

Sobre la contaminación del aire por voladuras y la contaminación sonora

- Desde su diseño a la actual etapa de construcción del megapuerto Chancay se han advertido diversos cuestionamientos técnicos y preocupaciones por parte de la ciudadanía y organizaciones civiles sobre los impactos ambientales y sociales que involucran a este proyecto. Mucho de esto ha quedado evidenciado en lamentables sucesos como el de mayo de 2023, cuando se registró un hundimiento de la Panamericana Norte, que habría sido producido por la construcción del túnel modificado mediante ITS, y que no solo afectó viviendas, sino que llevó a la paralización de la obra.
- Más allá del pronunciamiento que el titular del proyecto y las autoridades puedan realizar en su oportunidad, este caso nos obliga a reflexionar sobre la necesidad de fortalecer a nivel institucional la gestión ambiental sectorial, tanto en materia de protección ambiental como en materia de participación ciudadana, transparencia y el acceso a la información.
- Como lo hemos evidenciado a lo largo del presente informe, existen brechas sobre la claridad y precisión en la normativa ambiental, lo que resalta la necesidad de actualizar e incorporar mejores estándares ambientales que brinden mayor predictibilidad y seguridad al administrado, al funcionario público y a la ciudadanía sobre la formulación de los instrumentos de gestión ambientales y, de esta manera, contribuir al fortalecimiento de la institucionalidad ambiental.

Sobre la erosión de las costas y el retiro del mar que generan impactos en el ecosistema y en la fauna marina

- La MEIA-d contempla nuevos componentes en el proyecto. Entre estos, la construcción de rompeolas e instalación de geotubos. El Rompeolas servirá de abrigo de los muelles 2, 3 y 4, y también protegerá de las fuertes olas y mareas antes de llegar a las costas. Sin embargo, la construcción de esa infraestructura podría generar erosión en la franja costera, razón por la cual se instalarán geotubos en la playa Chancay y Chorrillos.
- La preocupación que genera la colocación de un rompeolas y un sistema de bypass artificial por la erosión que puede causar en las playas de Chancay, no solo perjudicaría las actividades turísticas, recreacionales y económicas, sino también a los recursos hidrobiológicos que habitan en el fondo marino.
- Al respecto, en el 2019, se realizó un estudio por parte del biólogo Carlos Bocanegra García sobre los impactos negativos sobre la franja costera de Chancay, demostrando con imágenes satelitales del litoral, una acreción en las playas y la aparición de una pendiente que aumenta al acercarse al mar. Asimismo, Bocanegra señala en su investigación que la pendiente se alteró por el aumento de sedimentos (relleno) y que los recursos hidrobiológicos se han visto perjudicados. Además, precisa que se ha percibido la afectación de los hábitats de los recursos hidrobiológicos, por lo tanto, se llega a la conclusión de que la transformación de las costas se refleja en la pérdida de playa como espacio recreativo y como un hábitat de los recursos hidrobiológicos.
- Un punto medular que se encuentra bajo la competencia del Imarpe y sobre el cual no se hace mención en el informe de dicha entidad, es la posible afectación a los recursos hidrobiológicos y las medidas que la empresa debería adoptar para evitar que esto ocurra. En ese sentido, hubiera sido clave que el Imarpe se pronuncie sobre cuál es el nivel de impacto en los recursos hidrobiológicos que podrían generar las actividades de dragado, a fin de que, en su rol de entidad científica en materia pesquera, advierta o recomiende medidas adecuadas para asegurar que su mitigación.

Sobre la contaminación de las playas de Chancay por la descarga de aguas residuales sin tratamiento alguno

- El servicio de agua y alcantarillado del distrito de Chancay se encuentra a cargo de la Empresa Municipal de Agua Potable y Alcantarillado (Emapa) Chancay S. A. C., de titu-

laridad de la Municipalidad de Chancay. Sin embargo, actualmente el distrito no cuenta con una planta de tratamiento de aguas residuales domésticas. Esto hace que todo el desagüe que genera la población de Chancay se vierta directamente en el mar, sin tratamiento alguno, provocando la afectación del medio marino y poniendo en riesgo la salud de los bañistas que ingresan a las playas.

- Resulta clave que la Municipalidad de Chancay construya con prontitud una planta de tratamiento de aguas residuales domésticas y que la empresa administradora del megapuerto pueda colaborar en esta tarea. La construcción del megapuerto ha motivado un acelerado crecimiento inmobiliario durante los últimos 10 años, pero sin ninguna planificación urbana. Han incrementado las invasiones de espacios públicos; y las zonas agrícolas están siendo lotizadas y vendidas para proyectos inmobiliarios o como terrenos de amplias dimensiones para ser utilizadas como almacenes una vez que entre en operación el megapuerto. A mayor población, mayor cantidad de aguas residuales son las que se producirán.
- En suma, Chancay está viviendo una especulación inmobiliaria a raíz de las expectativas económicas que crea la futura operación del megapuerto. Esto ha hecho que Chancay se esté sobrepoblando y, por lo tanto, concentre una mayor cantidad de aguas residuales. Como consecuencia de ello, el mar está recibiendo una mayor carga contaminante. Este fenómeno seguirá ocurriendo y se agravará la situación una vez que entre en operación el megapuerto. La empresa a cargo del megapuerto de Chancay debe asumir esas externalidades negativas que, de manera indirecta, está ocasionando. De ahí la importancia, recalamos, de que ante el sobrepoblamiento que se está dando en Chancay, la Municipalidad, con el apoyo financiero de la empresa, puedan construir una planta de tratamiento de aguas residuales. De lo contrario, la contaminación del mar de Chancay se agravará, afectando la calidad de sus aguas.

Algunos impactos sociales que traería consigo el megapuerto

- El proyecto de megapuerto de Chancay no solo ha creado preocupación por los impactos ambientales que tendría durante la fase de construcción y operación, sino también por los impactos sociales que ya está generando. En su instrumento de gestión ambiental, la empresa afirmó, por ejemplo, que no provocaría impactos en las viviendas de las personas; sin embargo, en mayo del 2023, un grupo de viviendas se vieron afectadas por el hundimiento del suelo, producto de la construcción del túnel del futuro puerto.
- La población también tiene la preocupación de que la delincuencia y el tráfico de terrenos se sigan incrementando en Chancay. La necesidad de que existan grandes al-

macenes y viviendas para trabajadores y personas que vayan a realizar actividades económicas vinculadas con el terminal portuario, ha aumentado la demanda por ubicar viviendas y el precio de las casas y terrenos se ha incrementado exponencialmente. En paralelo, los cerros de Chancay y Huaral se han visto poblados de invasiones en los últimos 5 años. Se ha incrementado la delincuencia, el sicariato y el cobro de cupos. A pesar del incremento excesivo de la delincuencia en los últimos años, no ha ocurrido lo mismo con la seguridad policial.

- Otra preocupación que se ha generado en la ciudadanía es la congestión vehicular. Se teme que la ruta de salida de los vehículos de carga pesada que salen y entran al megapuerto de Chancay se convierta en el penoso escenario que se vive a diario en el puerto del Callao, cuya vía principal produce demasiado tráfico de vehículos de carga pesada y aumento de la delincuencia. Resulta clave que el MTC destine mayores esfuerzos para que las vías de Chancay y alrededores no repitan la experiencia de las vías terrestres por las que se accede al puerto del Callao.

Sobre los impactos en la actividad pesquera artesanal y turística

- Las observaciones realizadas y consideradas subsanadas por Produce al instrumento de gestión ambiental de la empresa son tres principalmente: el impacto de la construcción de la zona DMD3 sobre recursos hidrobiológicos que no fueron analizados por el titular (principalmente anchoveta), la exclusión de Ospas durante las evaluaciones de campo y el posible impacto del vertimiento de aguas domésticas, sentinas y otras emisiones sobre el humedal Santa Rosa.
- Sobre la construcción de estructuras que impactarían en los recursos hidrobiológicos se observa que, de la información brindada por Produce, no se incluyó en su análisis de impactos, la construcción del rompeolas. Según el informe de Mundo Azul, este tendrá un impacto indirecto, motivando un cambio de la fauna bentónica frente a la playa en la presencia de aves y la presencia de peces, afectando los recursos de la actividad pesquera.
- En el análisis de grupos de interés realizado por el titular, Produce brinda un listado de Ospas que no fueron incluidas. Si bien CSPL subsana la observación en base al listado, el Produce no exige que establezca, como medida, monitoreos periódicos ni otras acciones para actualizar el listado de actores dedicados a la pesca artesanal, a pesar de que la misma autoridad reconoce el carácter discontinuo y aleatorio de esta actividad.
- Se observa que el Produce da por subsanada la posible afectación del humedal Santa

Rosa en tanto el titular señala que, como resultado del modelamiento de aire, las partículas no se dispersarán hacia él y los receptores localizados en puntos cercanos al humedal están por debajo de los límites y estándares. Sin embargo, no considera el impacto a largo plazo que la acumulación de estas partículas ocasionará en el suelo, el cuerpo de agua y en los organismos habitantes del humedal.

- Es preciso revisar el impacto del Proyecto “Ampliación de la zona operativa portuaria - Etapa 1 del terminal portuario multipropósito de Chancay” (TPMCH) en el sector turismo. El Mincetur evaluó y emitió su opinión técnica sobre la MEIA-d e identificó que el área de ejecución del proyecto de ampliación está cerca a la Playa Puerto Chancay, lugar donde se desarrollan diversas actividades turísticas. El humedal Santa Rosa tiene una gran afluencia de visitantes y fue declarado como de necesidad, utilidad pública y preferente interés distrital su preservación, conservación y restauración ambiental, en febrero del 2020. En setiembre del mismo año se aprueba la creación del Área de Conservación Ambiental Humedal Santa Rosa Chancay, y el humedal es reconocido por Mincetur como un recurso turístico que tiene entre sus principales atractivos el avistamiento de aves. Por eso, el Mincetur observó que el titular no haya identificado un listado de especies de aves que sirva de guía para el monitoreo.

Anexo I

Marco legal específico sobre participación ciudadana en el sector Transportes y Comunicaciones

Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en el Proceso de Evaluación Ambiental y Social en el Subsector Transportes (2004)				
Objetivo	Establece pautas para la participación de las personas naturales, organizaciones sociales, titulares de proyectos de infraestructura de transportes y autoridades en el procedimiento por el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, subsector Transporte, desarrolla actividades de información y diálogo con la población involucrada en proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación; así como en el procedimiento de DIA, EIA-sd y EIA-d, con la finalidad de mejorar el proceso de toma de decisiones en relación a los proyectos.			
	Mecanismo	Definición	Oportunidad	Carácter
Procedimientos de consulta	Consulta previa	Se prevé esta modalidad de consulta en el caso de: a) proyectos de construcción de nueva infraestructura de transporte; b) proyectos que prevén la rehabilitación de infraestructura que constituirá ejes multimodales de integración, al verse modificado el tránsito, tanto cuantitativamente como cualitativamente; c) para todo tipo de proyecto que pueda significar alteración permanente en la forma de vida de la población local.	Antes de la ejecución de los estudios de impacto ambiental.	Obligatorio

	<p>Se desarrollará con modalidad de talleres participativos, convocados por la DGASA-MTC, en coordinación con la Unidad Ejecutora del MTC a cargo del proyecto y sus autoridades regionales.</p>		
<p>Consulta pública general</p>	<p>Es un acto público que se llevará a cabo para todo tipo de proyecto, tanto para aquellos que necesiten de una DIA, EIA-sd y EIA-d. Está a cargo de la DGASA-MTC, en coordinación con la Unidad Ejecutora del proyecto y la entidad que elabora el estudio.</p>	<p>Durante la ejecución del proyecto.</p>	<p>Obligatorio</p>
<p>Consultas específicas a propiedad afectada por el proyecto</p>	<p>Esta consulta es de carácter específico y orientada solamente a aquella población o propiedad privada o comunal, que se encuentre afectada por la realización de un proyecto. Se deberán ubicar con exactitud las afectaciones de manera temprana y en etapa de estudios. Se definirá de manera precisa: La condición de la propiedad.</p>	<p>Antes de la ejecución de los estudios de impacto ambiental.</p>	<p>Obligatorio cuando exista afectación a propiedades ocasionada por el proyecto.</p>

El perfil socioeconómico de los propietarios, a través de encuestas que serán coordinadas con la DGASA-MTC. Se definirá la problemática de la afectación. Se definirá un plan de compensación, relocalización temporal, o reasentamiento, con la finalidad de mantener o mejorar las condiciones de vida de quienes se encuentran afectados por el proyecto. Este plan consta de medidas específicas, organizadas en programas, que brindarán respuestas específicas para cada situación.

Guía metodológica de los procesos de consulta y participación ciudadana en la evaluación ambiental en la evaluación ambiental y social en el subsector Transportes (2006)

Objetivo

Proporcionar a los responsables y especialistas en el diseño y conducción técnica de los procesos participativos un sistema semejante de conceptos e instrumentos metodológicos que permitan cumplir tanto con las exigencias de las normas legales como su aplicación en las condiciones reales.

Mecanismo

Definición

Oportunidad

Carácter

No recoge ningún mecanismo

No recoge ningún mecanismo

No corresponde

No corresponde

No corresponde

Lineamientos para la elaboración de los TdR de los estudios de impacto ambiental para proyectos de infraestructura vial (2007)

<p>Objetivo</p>	<p>Proporcionar a los proponentes de proyectos las bases para que elaboren términos de referencia (TdR) de estudios de impacto ambiental de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Adicionalmente, destaca el Enfoque Participativo, que consiste en la intervención activa de la ciudadanía, en especial de las personas que potencialmente podrían ser impactadas por el proyecto de infraestructura para la elaboración del estudio de impacto ambiental. Además, para la aplicación se deberán utilizar técnicas flexibles en su organización, duración, ubicación y periodicidad, en concordancia con las agendas locales.</p>			
	<p align="center">Mecanismo</p>	<p align="center">Definición</p>	<p align="center">Oportunidad</p>	<p align="center">Carácter</p>
<p>Talleres para la elaboración de diagnóstico participativo</p>	<p>Talleres de evaluación participativa</p>	<p>Actividad donde se informa a los actores involucrados acerca de los aspectos básicos del proyecto y los avances del estudio.</p> <p>Además, se aplican herramientas para el recojo sistemático de información, con el fin de elaborar un diagnóstico de la población objetivo e identificar posibles impactos del proyecto de infraestructura, de acuerdo con la percepción de los actores sociales.</p>	<p>Antes y durante el proceso de elaboración del instrumento de gestión ambiental.</p>	<p>Mecanismos participativos no formales, que serán definidos y aprobados en el plan de trabajo.</p>

Consultas

<p>Talleres de validación técnica</p>	<p>Actividad donde se recogen los aportes hechos por profesionales que conozcan el área de influencia, centrándose en la identificación de impactos y los planes de manejo ambiental desarrollados por los consultores encargados de realizar el EIA.</p>		
<p>Consultas públicas</p>	<p>Acto público que se desarrolla en los casos de proyectos de construcción de nueva infraestructura, ejes multimodales o cambio de categoría de la vía que suponga la alteración permanente en la forma de vida de la población.</p>	<p>En las primeras etapas de preinversión.</p>	<p>Mecanismos participativos formales que serán definidos y aprobados en el plan de trabajo.</p>
<p>Consulta previa</p>	<p>Acto público orientado a presentar ante la población involucrada los resultados preliminares o finales del estudio de impacto ambiental. Se lleva a cabo en todo tipo de proyecto de infraestructura y se encuentra dirigido a la población en general.</p>	<p>Al finalizar la elaboración del instrumento de gestión ambiental.</p>	

<p>Consulta general</p>	<p>Acto público orientado a brindar información sobre las medidas de compensación o reasentamiento de aquella población con propiedad o tenencia, tanto privada como comunal, que se encuentre afectada por la realización de un proyecto.</p>	<p>En la etapa de estudio definitivo.</p>	
<p>Audiencias</p>	<p>Acto público orientado a brindar información sobre los resultados de los estudios de impacto ambiental en etapa definitiva, y cuyo borrador de informe final se encuentra aprobado por la DGASA-MTC. Se desarrollará en los casos de proyectos de construcción de nueva infraestructura. Concluye en un acta de consenso sobre los temas trascendentales que se hayan debatido. Se realiza en las capitales regionales concernientes al proyecto de infraestructura. Es lo mismo que la consulta general.</p>	<p>En la etapa de estudio definitivo.</p>	<p>Mecanismo participativo formal que será definido y aprobado en el plan de trabajo.</p>

Referencias bibliográficas

BBC News Mundo. (2022, 8 de septiembre). *Chancay, el megapuerto estratégico para el comercio con Asia que China construye en Perú (y el impacto que ya genera)*.

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62746144>

Bocanegra, C. (2021). Impacto por obras del complejo portuario en la franja costera de la Bahía de Chancay (Perú). En *Revista Gaceta Científica*, 7 (2), 51-57.

Consulta: <https://revistas.unheval.edu.pe/index.php/gacien/article/view/1101/927>

Calle, I. & Mora, C. (2016). *Evaluación de impacto ambiental: los ITS de proyectos de inversión en sectores estratégicos*. Sociedad Peruana de Derecho Ambiental.

<https://spda.org.pe/wpfb-file/evaluacion-de-impacto-ambiental-los-its-de-proyectos-de-inversion-en-sectores-estrategicos-pdf/>

Convoca. (2020, 15 de agosto). *Alertan sobre graves omisiones en el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Megapuerto en Chancay*.

<https://convoca.pe/agenda-propia/alertan-sobre-graves-omisiones-en-el-estudio-de-impacto-ambiental-del-proyecto-de-Convoca>

CooperAcción. (2021, 19 de enero). *Sociedad civil pide anular MEIA de megapuerto de Chancay*. CooperAcción Informa.

<https://cooperaccion.org.pe/sociedad-civil-pide-anular-meia-de-megapuerto-de-chancay/>

CooperAcción. (2022, 18 de febrero). *Chancay: protestan contra empresa Cosco Shipping Ports y minera Volcan*. CooperAcción Informa. <https://cooperaccion.org.pe/chancay-protestan-contra-empresa-cosco-shipping-ports-y-minera-volcan/>

CooperAcción. (2023, 18 de mayo). *Chancay: otra vez los ITS como causa de problemas ambientales*.

<https://cooperaccion.org.pe/opinion/chancay-otra-vez-los-its-como-causa-de-problemas-ambientales/>

Cubas, A. (2019). Las modalidades de inversión privada aplicables a la infraestructura portuaria de uso público en el Perú [Tesis de posgrado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio Digital de Tesis y Trabajos de Investigación PUCP.

<https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/16090>

Grandez, P., Mora, C., Ramírez, P., Palao, L. & Monteferri, B. (2020) *Análisis de la situación jurídica ambiental de los proyectos de centrales hidroeléctricas Veracruz y Chadín 2 en el río Marañón*. Sociedad Peruana de Derecho Ambiental.

https://spda.org.pe/wpfb-file/informe-juridico-maranon_spda-pdf/

Guardia, K. (2023, 25 de mayo). *Puerto de Chancay: MTC espera informe pericial tras hundimiento del suelo*. Diario Gestión.

<https://gestion.pe/economia/hundimiento-de-suelo-mtc-espera-informe-pericial-sobre-puerto-de-chancay-para-tomar-medidas-noticia/?ref=gesr>

Huaral TV. (2021, 16 de noviembre). *Humedal Santa Rosa viene sufriendo afectaciones tras construcción del Mega Puerto de Chancay*. Huaral en Línea.

<https://hualalenlinea.com/2021/11/16/humedal-santa-rosa-viene-sufriendo-afectaciones-tras-construccion-del-mega-puerto-de-chancay/>

Infobae. (2023, 16 de mayo). *Cosco Shipping paraliza construcción de megapuerto de Chancay tras hundimiento en obras de túnel y colapso de casas*.

<https://www.infobae.com/peru/2023/05/17/chancay-cosco-shipping-paraliza-construccion-de-megapuerto-tras-hundimiento-en-obras-de-tunel-y-colapso-de-casas/>

Informe 0031-2020-MINCETUR/VTM/DGPDT/DAAT-MCY (2020, 20 de octubre). Obtenido a través de acceso a la información pública en la carta N.º 443-2023-MINCETUR/SG/OGA/LEY27806

Informe Técnico 00000035-2020-ENACAYAURI (2020, 21 de octubre). Obtenido a través de acceso a la información pública en la Carta N.º 00001756-2023-PRODUCE/FUN.RES.ACC.INF

La República. (2022, 17 de septiembre). *Megapuerto en Chancay: vecinos denuncian que obras destruyen humedales y causan daños ambientales*.

<https://larepublica.pe/sociedad/2022/09/14/megapuerto-en-chancay-destruir-humedales-y-otros-danos-ambientales-valen-la-pena-por-reactivar-la-economia>

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. (2023, 17 de mayo). *Chancay: Defensa Pública brinda asistencia legal a familias afectadas por el hundimiento de tierra en la zona de Peralvillo*.

<https://www.gob.pe/institucion/minjus/noticias/759342-chancay-defensa-publica-brinda-asistencia-legal-a-familias-afectadas-por-el-hundimiento-de-tierra-en-la-zona-de-peralvillo>

Moreno, L. (2021, 20 de mayo). *Chancay: El megapuerto peruano que sacude a un pueblo*. *Diálogo Chino*.

<https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/43228-chancay-el-megapuerto-peruano-que-hace-temblar-a-un-pueblo/>

Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Lima. (2022). Análisis del sector Portuario en Perú. ICEX España

ONG Mundo Azul (2021). Análisis de las respuestas de ECSA a las observaciones de Mundo Azul con respecto a la modificación del estudio de impacto ambiental detallado (MEIA-d) del proyecto “Ampliación de la Zona Operativa Portuaria-Etapa 1 del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay”

Pelcastre, J. (2022, 16 de marzo). *Impactos negativos de China en el puerto de Chancay, Perú*. *Diálogo Américas*.

<https://dialogo-americas.com/es/articulos/impactos-negativos-de-china-en-el-puerto-de-chancay-peru/>

Redacción Gestión. (2023, 16 de mayo). *MTC: Panamericana Norte se reabrirla en las próximas horas tras hundimiento en Chancay*.

<https://gestion.pe/peru/megapuerto-chancay-mtc-anuncia-que-carretera-panamericana-norte-se-reabrira-en-las-proximas-horas-hundimiento-de-terreno-noticia/>

Redacción Gestión. (2023, 17 de mayo). *Empresa sobre obras del puerto de Chancay: afectados directos por hundimiento son atendidos*.

<https://gestion.pe/peru/empresa-sobre-obras-del-puerto-de-chancay-afectados-directos-por-hundimiento-son-atendidos-peralvillo-cosco-shipping-ports-chancay-peru-s-a-noticia/>

Redacción PortalPortuario. (2023, 29 de junio). *Retomarán construcción de túnel del megapuerto de Chancay en un mes*.

<https://portalportuario.cl/retomaran-construccion-de-tunel-del-megapuerto-de-chancay-en-un-mes/>

