

CP-066/010

Callao, 09 de junio de 2010

Señor
Carlos Chirinos
Abogado – APANCON
Presente.

De nuestra consideración:

Por medio de la presente nos dirigimos a usted para transmitir nuestro rechazo y preocupación por las declaraciones dadas a la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental y que han sido publicadas en la página web Actualidad Ambiental de propiedad de esta entidad, en las que brinda una serie de informaciones maliciosamente equivocadas sobre el impacto del proyecto que nuestra representada Santa Sofía Puertos S.A. promueve en el Distrito de Ancón.

Sobre el particular queremos aclarar lo siguiente:

En primer lugar, el proyecto Terminal Portuario de Ancón (TPA) **NO es un megapuerto**. El sobredimensionamiento utilizado por usted, es también una mentira utilizada por los opositores para hacer creer a la opinión pública que el TPA tendrá más servicios y dimensiones que lo indicado por nuestra representada. Debería darse cuenta que si el Proyecto del Terminal Portuario de Ancón es un Megapuerto, como Ud. menciona; entonces que denominación debería tener el Terminal Portuario del Callao, que recibe más de 2.500 embarcaciones al año: Super Híper Megapuerto?

Usted señala: el proyecto "es incompatible con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y los objetivos estratégicos del país en materia de desarrollo de puertos"

Falso. El proyecto nace de una necesidad de infraestructura portuaria que fue hecha explícita en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y en el cual se indica claramente que Ancón es un lugar adecuado para la construcción de un desarrollo portuario, así como otros lugares de la costa peruana. Agradeceremos remitirse al documento y leerlo con detenimiento.

Usted señala: "la obra convertiría la bahía de Ancón en un puerto, ya que dicha infraestructura -por su ubicación y dimensiones- condicionará necesariamente los valores históricos, sociales, ecológicos y de recreación que constituyen la razón de ser del balneario."



Falso. El proyecto ha sido concebido para preservar la naturaleza misma de la bahía ya que se ubica en el límite norte de la bahía y a dos kilómetros de la zona de veraneo, diversión y pesca. Más aún, la empresa se ha comprometido con la población a poner en valor muchas zonas del distrito que hicieron de él un referente en el Pacífico Sur y que lamentablemente sus autoridades y población no apoyaron. Cualquier posible impacto ambiental será oportunamente controlado.

Usted dice: "las buenas prácticas portuarias y la tendencia internacional es a no construir puertos en bahías cerradas con abrigo natural, especialmente existiendo otros lugares en la larga costa de la provincia de Lima."

Falso. Ese argumento no tiene sustento alguno dado que no ha sido oficializado como norma y se está utilizando por los opositores al proyecto para hacer creer a la opinión pública que existe una norma supranacional que impide la ejecución de proyectos portuarios. Los cuidados que incorpora el proyecto del Terminal Portuario de Ancón al lugar permiten asegurar que el ecosistema no será modificado y que el proyecto podrá convivir con el distrito como ocurre con otros puertos en el mundo. Existen numerosos ejemplos de exitosos puertos que se encuentran cerca a bahías, como por ejemplo: Cartagena en Colombia, Barcelona en España, Valparaíso en Chile y el mismo Miami, en EEUU que Ud. y su entorno, estamos seguros, conocerá y muy probablemente, visitan con frecuencia.

Usted dice: "En este Plan está clarísimo que el objetivo estratégico primordial es convertir el puerto del Callao en el principal Puerto HUB de la Costa Oeste del Pacífico Sur. Es sobre este objetivo que se han venido priorizando las grandes decisiones de inversión; me refiero a descontaminar el sistema de traslado de mineral en el Callao, la inversión privada en el Muelle Sur -del orden de los 600 millones de dólares por DP World- y la privatización ya anunciada por el gobierno del Muelle Norte bajo un esquema de competencia con el Muelle Sur -con una inversión prevista del orden de los mil 600 millones de dólares. Entonces, la pregunta que debemos hacernos es: ¿qué sentido tiene hacer un megapuerto a 18 millas de distancia del Callao y en un balneario como Ancón?"

Falso. Debe quedarle claro que el proyecto TPA es COMPLEMENTARIO a los servicios que brindará el Puerto del Callao aún en su etapa completa con los proyectos de los Muelles Norte y Sur listos. El Plan Nacional de Desarrollo Portuario establece un planteamiento estratégico para el 2035 pero lamentablemente usted desconoce que esa proyección está relacionada con el crecimiento del comercio exterior peruano que viene incrementándose de forma evidente y que por lo tanto hace necesario estar preparados para afrontar mayores demandas en el futuro. Si usted espera que ello no sea así, en verdad nos da mucha lástima su falta de optimismo por el crecimiento del Perú; pero, nosotros y la casi totalidad de peruanos creemos que el Perú será un país con un comercio exterior muy superior al actual por



lo que el proyecto de los muelles en el Callao y demás puertos como Ancón serán más que necesarios en el futuro. Pero sobre ello, le reitero que decir que el TPA es un MEGAPUERTO es faltar a la verdad por lo que agradeceremos tomar en cuenta este detalle.

Usted dice: "se salen del esquema de competencia privada promovido para modernizar Callao para irse a Ancón, complicando aún más el esquema de licitación internacional que se viene gestando para el Muelle Norte."

Falso. El proyecto Terminal Portuario de Ancón nace como consecuencia de lo indicado en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Nuestra representada Santa Sofía Puertos S.A. no participo en la licitación por el Muelle Sur. La carencia de infraestructura es explícita en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, la cual se encuentra en déficit por más de 2,000 millones de dólares. Cualquier otra empresa, pudo también haber presentado una iniciativa para ello.

Nuestro proyecto no es un obstáculo para el esquema de competencia para modernizar el Callao que impulsa el Estado Peruano. El Muelle Norte cuenta con empresas interesadas de primer nivel para postular para la licitación de dicho terminal. El TPA ofrecerá conjuntamente con el Puerto del Callao, condiciones insuperables de operatividad y servicio para actuar como centro de trasbordo regional para Chile y Ecuador, sobre todo para las cargas provenientes de Norte América, Asia y Europa.

Usted dice: "un puerto en Ancón compite absurdamente con el Callao pues le quitaría carga con claro perjuicio para el Estado pues se ha garantizado un ingreso mínimo a Dubai Ports."

Falso. El puerto de Ancón no compite con el Callao sino se complementan. Ofreciendo los mismos servicios que en el Callao. Agradeceríamos leer con detenimiento los documentos presentados a las autoridades o asistir a alguno de nuestros periódicos talleres informativos que realizamos en el distrito. El lenguaje y metodología utilizado por nuestro personal es muy sencillo por lo que estamos seguros no tendrá problemas de entender la naturaleza del proyecto y sus características y así transmitirlo a sus clientes de APANCON y evitamos de esta manera los malentendidos y discusiones permanentes sobre temas recurrentes.


Al parecer usted tiene una visión egoísta del tema. Cumpliendo la ley de la oferta y demanda, el comercio exterior se verá favorecido por la competencia de tarifas y servicios que existirá entre los terminales del Muelle Sur, Enapu (Muelle Norte) y un tercero que será decisivo dado que se trata de una iniciativa 100% privada: el terminal portuario que nuestra empresa patrocina en la zona norte del Distrito de Ancón.



El TPA tiene ahora más sentido en la medida que se vuelve una alternativa de entrada y salida de la carga para el comercio exterior peruano sin parar sus actividades como ocurrió frente a la reciente huelga que hizo evidente, una vez más, la carencia de infraestructura y descentralización portuaria adecuada y que conlleva a una mala imagen para nuestro país.

La operación del TPA hubiese permitido que un gran porcentaje de las naves que llegaron al Callao descarguen en nuestro país en vez de irse a puertos de Ecuador o Chile, lo que ha significado una pérdida importante para nuestro país (más de US\$ 700 millones), así como una reducción en los ingresos de las empresas importadoras y exportadoras, además de las implicancias a futuro debido al retraso en el cumplimiento de sus contratos.

Actualmente al ser el Terminal Portuario del Callao el único punto de descarga, una huelga de estibadores allí simplemente no deja opción al Estado y debilita poder de su negociación. Con un puerto adicional y cercano como en Ancón, se facilitaría el proceso y todos los peruanos nos veríamos beneficiados, no sólo los empresarios sino los propios consumidores por la competencia de tarifas y servicios que existirá, a través de la mayor competencia interportuaria que se generará entre los terminales de Ancón, Muelle Sur y Muelle Norte, que es lo más importante.



Usted dice: "Ancón no está clasificado como zona portuaria. En realidad lo que hay en el plan nacional portuario o PNDP es una referencia de áreas acuáticas costeras entre las que se encuentran la Caleta de Máncora, Caleta Los Órganos, Caleta Cabo Blanco, la ensenada de Chorrillos, Ancón y diversos puertos ya establecidos. Esto no significa que, en todos estos lugares se pueda construir un megapuerto, pues se tiene que tener en cuenta las actividades productivas que se realizan en el ámbito acuático y su vocación natural de las áreas acuáticas. Nadie va a aceptar que se haga un gran puerto en Chorrillos o en Máncora. Cualquier decisión que signifique intervenir seriamente en un espacio marino y especialmente en una bahía pasa por variables más complejas que el solo interés particular del inversionista. Resulta inaudito que SSP pretenda vender la idea que un puerto en Ancón es inocuo."

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario señala claramente que Ancón como otros lugares de la costa peruana son aptos para la construcción de desarrollos portuarios. Las características, dimensiones y naturaleza de cada proyecto será materia de evaluación. Si hablamos de construir un proyecto portuario similar al Callao, definitivamente eso no podría hacerse en Ancón o en los otros lugares señalados por usted. Sin embargo, cuando hablamos de puertos nos referimos a diversas categorías que se adecuen al lugar en donde se construirán. Esa es la razón de ser del proyecto Terminal Portuario de Ancón. Nuestra apertura al diálogo es permanente



y hemos recogido los comentarios de la población y adaptado nuestra propuesta para poder lograr que este proyecto conviva con el distrito y brinde los beneficios económicos que una población de escasos recursos necesita para mejorar su calidad de vida y no depender de ingresos limitados provenientes de un turismo y veraneo de tres meses. Creemos que el Distrito de Ancón tiene muchas potencialidades que esperamos impulsar en beneficio de la comunidad.

Usted dice: "La cuestión de fondo es si se justifica cerrar para el uso público una bahía que sirve de esparcimiento para todo el cono norte de Lima y de sustento económico para miles de familias por los supuestos 600 trabajadores que contratará la empresa, si es que los contrata. Para operar un puerto moderno no se necesita mucha gente, se trata de una actividad muy automatizada."

El proyecto NO cerrará para uso público la bahía como usted lo manifiesta, por el contrario generará mayores espacios de esparcimiento y veraneo para todo Lima Norte ya que se ha previsto la construcción de un nuevo malecón y la recuperación de las playas en las zonas aledañas al proyecto, lo que posibilitará que un mayor número de veraneantes provenientes de los distritos vecinos puedan acudir y disfrutar de las playas durante el verano.

La infraestructura planteada en el proyecto es única y no variará sólo porque los opositores al proyecto pretendan imaginar que ello sea así con el fin de hacer creer a la opinión pública que el proyecto es más grande. Santa Sofía Puertos S.A. es una empresa responsable y con años de prestigio en el sector por lo que rechazamos categóricamente cualquier insinuación de haber mentido en este tema. Reiteramos, como lo hemos hecho de forma pública a través de diversos comunicados que le solicitamos leer, que el proyecto está alejado de la zona de diversión, pesca y veraneo. Nuestra empresa ofrece puestos de trabajo en el periodo de construcción y de operación pero lo más importante son los negocios colaterales que se originaran por la actividad misma del TPA

Usted dice: "En realidad, Santa Sofía Puertos no tiene una autorización para construir nada. Ese es un mensaje equivoco propalado por la propia empresa. Lo que tienen es una autorización de Uso Temporal de Área Acuática y Franja Costera para que puedan realizar estudios para su proyecto."

El proyecto está cumpliendo con todos los requerimientos solicitados por las autoridades lo cual se demuestra en las aprobaciones recibidas. En ningún momento el proyecto se hará efectivo hasta que no cumpla con todo los requisitos exigidos por las autoridades competentes.

Usted dice: "Los representantes de la empresa señalaron muy alegremente que el Puerto se ubicará donde actualmente hay un botadero."

Esta lamentable frase fue aclarada adecuadamente y está referida a la zona de playa por donde pasará el viaducto, y no en el área habitada. Un paseo por la playa a la altura donde estará ubicado el proyecto (el cual parece que usted no conoce) le mostrará que es una zona descuidada porque está alejada del lugar donde se ubica el casino y/o el yacht. Ancón es un distrito que anhela el desarrollo y progreso.

Usted dice: "Lo que la gente debe saber es que el proyecto de puerto anula totalmente las playas Las Conchitas y Miramar, que son adyacentes al pretendido puerto y es usada por los habitantes locales, los veraneantes de Carabayllo, Ventanilla y Puente Piedra y, además, tienen un potencial turístico importante como alternativa al sur."

Falso. Nuestro proyecto no anula las playas Las Conchitas y Miramar ni la zona de veraneo, diversión y pesca, ambas playas continuarán recibiendo visitantes de la zona norte de Lima. Creemos que poner en valor toda la zona de playa de Ancón es democratizar el acceso y disfrute de las mismas. Nuestro proyecto considera construir un malecón moderno, vías de acceso adecuadas y apoyar en él mejoramiento de la infraestructura del distrito para beneficio de la población residente y los visitantes. Los visitantes de las playas podrán circular libremente por debajo del acceso que conectará el puerto con las áreas de almacenamiento que se encontrará en tierra. El acceso a las playas es y será siempre libre.

Agradeceré tomar nota de las aclaraciones indicadas en los temas identificados como erróneos en su entrevista y evitar su repetición debido a que genera confusión en la opinión pública acerca del proyecto que nuestra representada patrocina.

Atentamente,

Santa Sofía Puertos S.A.

Guillermo García Castillo
DIRECCIÓN GENERAL

cc: Sociedad Peruana de Derecho Ambiental
Sr. Jorge Caillaux - Presidente
Sr. Luis Eduardo Cisneros - Director de la Oficina de Comunicaciones

