

## **Datos pertinentes sobre la terminal de carbón propuesta en Oakland, California**

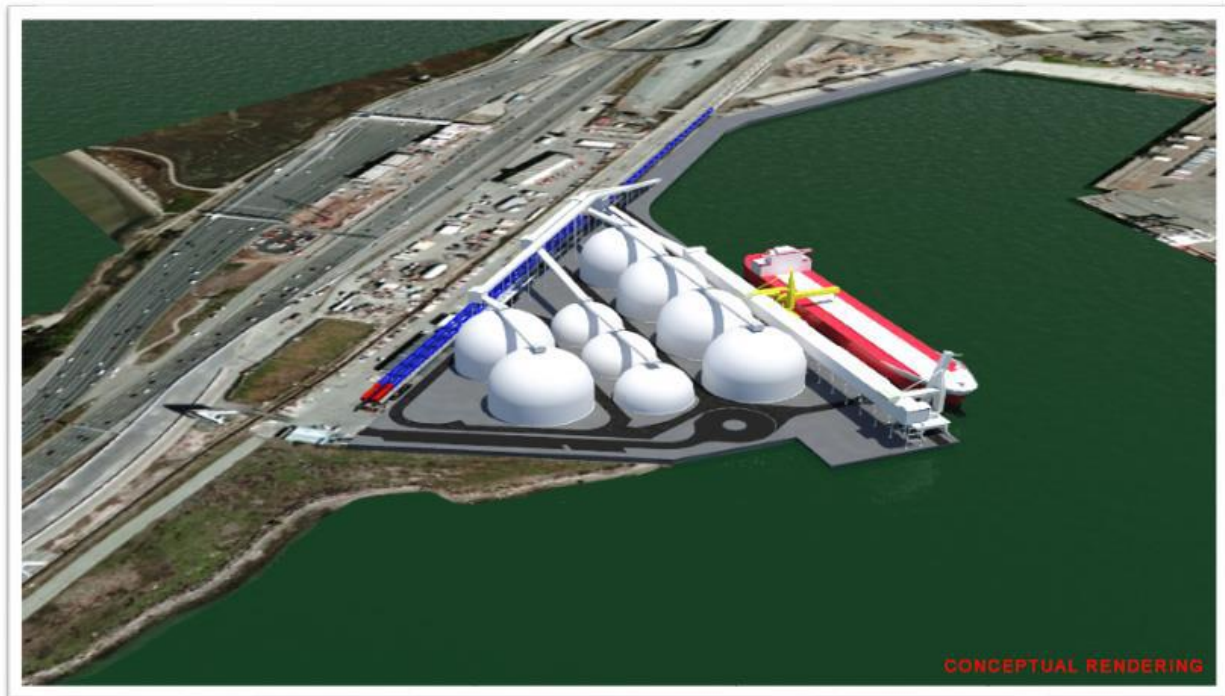
La población de Oakland y una coalición amplia de grupos laborales, medio ambientales, religiosos y comunitarios han estado luchando desde el 2015 para impedir la construcción de una terminal marina dedicada a la exportación de carbón cerca de la plaza de peaje del Bay Bridge (puente de la bahía) en West Oakland. El lugar que se propone para la terminal de carbón es el llamado West Gateway, una esquina de 35 acres de la anterior base militar de Oakland que ahora le pertenece a la Ciudad de Oakland. Los trenes cargados de carbón con destino al nuevo puerto pasarían por comunidades residenciales yendo hacia la terminal de exportación ubicada en West Oakland, un área de población densa.

En el 2013, la Ciudad de Oakland le otorgó al promotor el derecho a construir y operar una terminal marina en dicho lugar. Antes de otorgar la aprobación, la Ciudad llevó a cabo un análisis ambiental tal como lo requieren las leyes de California. En ese entonces, el promotor indicó que iba a reutilizar un almacén ya existente de 146,640 pies cuadrados, una instalación no apta para tratar el carbón, para exportar productos primarios en bulto. El promotor se comunicó con la Ciudad sobre planes para otros productos en la terminal, pero no mencionó ningún plan que tuviera que ver con el carbón.

En diciembre del 2013, Phil Tagami, el promotor principal, declaró públicamente en una página web de la empresa que “cualquier supuesto plan de construir una planta de carbón o un centro de distribución de carbón como parte del proyecto total de desarrollo de Oakland Global” era algo que “sencillamente no es cierto”. El alegó que “las personas que andan difundiendo tales ideas están mal informadas” y dijo que su empresa “ha puesto muy en claro públicamente que no tiene ningún interés ni involucramiento en pos de operaciones relacionadas con el carbón.”.

Dichas garantías públicas resultaron ser falsas. Mientras los funcionarios de Oakland y el público lo ignoraban, el Banco de Montreal, (“BMO”), y la empresa de carbón Bowie Resource Partners, ahora llamado Wolverine Fuels LLC, o sea que Combustibles Glotón, (“Bowie”), y Tagami estaban elaborando un plan que permitiera que Bowie operase la terminal durante los próximos 66 años. En el 2014, Tagami, por medio de su empresa fantasma, Oakland Bulk and Oversized Terminal LLC (“OBOT”), hizo un acuerdo secreto con Terminal Logistics Solutions,

Inc. (“TLS”), una sucursal de propiedad absoluta de Bowie, otorgándole a TLS la opción exclusiva para subarrendar el West Gateway y operar la nueva terminal.



*Concepción artística de una terminal de carbón en bulto completada, uno de varios conceptos propuestos por los promotores. El llamado “The West Gateway” forma parte de la anterior base militar de Oakland que yace a unos 1,500 pies de la plaza de peaje del Bay Bridge. Véase : [www.obotjv.com](http://www.obotjv.com) para mayor información*

### **El involucramiento del Banco de Montreal**

Los documentos públicos han expuesto el involucramiento extenso de BMO Capital Markets, la subsidiaria de inversión bancaria del Banco de Montreal, en el acuerdo OBOT. En este proyecto de \$250 millones, el Banco de Montreal se ha saltado la participación de las partes interesadas de la comunidad de Oakland requerida por el compromiso del Banco con los Principios de Ecuador. En colaboración con Bowie, el más grande productor de carbón de Utah, el director gerente de BMO, Jeffrey Holt, desempeñó un papel central en el arreglo de un acuerdo para construir una terminal de carbón en Oakland. Holt obtuvo un compromiso de \$50 millones del estado de Utah a darse como préstamo a un consorcio de cuatro condados de Utah para ser invertidos en Terminal Logistics Solutions (TLS), una sucursal de propiedad absoluta de Bowie Resources. Holt

también había dejado constancia de que planificaba promocionar otros \$200 millones de deudas no calificadas a inversionistas particulares, enfocándose especialmente en fondos para pensiones.

BMO tenía por lo menos dos formas de sacar ganancias con el acuerdo: la primera, las ganancias al arreglar un préstamo de \$50 millones de fondos públicos de Utah a TLS a través de los cuatro condados, y la segunda las ganancias al colocar \$200 millones de deuda particular no calificada. Por haber cobrado cuotas de ambas fuentes desde el inicio, el Banco sacaría ganancias por facilitar el acuerdo aún si TLS acababa en quiebra en pocos años, dejando a los inversionistas públicos y particulares en la estacada.

No obstante el hecho de que BMO iba a sacar ganancias del trato, Holt logró recibir nombramiento público como “Asesor sobre infraestructura estratégica” para cuatro condados productores de carbón en Utah. Los condados fueron reclutados para servir como conductos para invertir dinero público en TLS por medio de un préstamo administrado por el Consejo de impacto comunitario de Utah (Community Impact Board). El Consejo paga reembolsos de regalías de la minería en terrenos federales a los gobiernos de los condados y municipios en Utah. Dichos fondos se distribuyen a los estados para proyectos con el fin de aminorar los impactos locales de las industrias de extracción que funcionan dentro de sus confines. En este caso, en lugar de usarse para minoración local, los fondos se destinaron para ayudar a Bowie, una empresa privada de extracción de carbón, para que continuara o incluso extendiera sus actividades en los cuatro condados mediante la construcción de una instalación privada de exportación funcionando en California.

La intención era que el plan de Bowie para operar una terminal marina en Oakland pasara inadvertido, sin ser compartido con el público ni en Oakland ni en Utah. “Las instrucciones,” escribió Holt en un correo electrónico a funcionarios del gobierno de Utah y otros individuos, “era de restarle importancia al carbón.”<sup>1</sup> Pero en abril del 2015, el plan para la terminal de carbón salió precipitadamente a la vista pública cuando un periódico pequeño de Utah, Richfield Reaper, que ya tenía cien años de existir, informó que el Utah Community Impact Board había

---

<sup>1</sup> William Yardley, El carbón representa el pasado contaminador— excepto en el interior del Oeste, Los Angeles Times (marzo 16, 2016) <http://www.latimes.com/nation/la-na-sej-west-coal-20160316-story.html>

aprobado provisionalmente un préstamo de \$53 millones de dólares de fondos públicos a los cuatro condados de Utah para ser invertidos en la terminal. Los detalles financieros del plan de exportación de carbón salieron poco a poco a la vista pública. Un periodista investigador para el East Bay Express publicó un artículo detallando el papel de Jeffrey Holt y otro artículo que revelaba que TLS, el representante de la empresa de carbón en Oakland, disfrazada como una empresa local dirigida por afro-americanos, ofrecía sobornos a pastores y a un proyecto ambiental de West Oakland para que apoyaran el proyecto de carbón.<sup>2</sup>

A inicios del 2016, No Coal in Oakland (No al Carbón en Oakland), un grupo político-comunitario que se opone a la terminal, consiguió una copia de un correo electrónico con fecha marzo 25, 2015<sup>3</sup> de Jeffrey Holt a una serie de funcionarios públicos en Utah. Uno de los documentos adjuntos, el contrato preliminar "Preliminary Term Sheet,"<sup>4</sup> presentó la primera hoja de ruta clara del acuerdo.

El contrato especificaba, "TLS será creada como parte del arreglo de negocios entre los condados (los cuatro de Utah), Bowie, y cualquier otro usuario (de OBOT) que pueda ser contratado de antemano (lo cual jamás se hizo realidad), y serán dueños de una concesión de 66 años de la Ciudad de Oakland para operar la terminal."

El contrato también incluía los siguientes puntos:

- Los cuatro condados invertirían \$50 millones y recibirían acciones preferidas (es decir acciones sin derecho al voto) que pagarían rendimientos cada tres meses de las ganancias de TLS.
- Bowie "contribuiría por medio de garantías de producción suficientes como para asegurar \$200 millones en deudas (no calificadas) del proyecto" de fondos de pensiones, a cambio de lo cual Bowie sería "el accionista Serie A," un estatus que sugiere que Bowie poseería acciones de mucho valor en TLS mientras que los fondos de pensiones que habían contribuido la mayoría del dinero no poseerían ninguna.

---

<sup>2</sup> Darwin BondGraham, La Compra de Apoyo para el Carbón, East Bay Express (Septiembre 21, 2015) <https://www.eastbayexpress.com/SevenDays/archives/2015/09/21/buying-support-for-coal>

<sup>3</sup> Correo electrónico de Jeffrey Holt a funcionarios de Utah (March 25, 2015), <http://nocoalinoakland.info/wp-content/uploads/2016/03/Jeff-Holt-Email-with-3-Attachments-3-25-2015.pdf>

<sup>4</sup> Jeffrey Holt, Preliminary Term Sheet, <http://nocoalinoakland.info/wp-content/uploads/2016/03/Jeff-Holt-Preliminary-Term-Sheet-.pdf>

El correo de Holt también contenía un documento adjunto que él describía como un “señuelo” que mostraba cómo BMO promocionaría la oportunidad de inversión a posibles inversionistas privados:

- El señuelo describe la instalación como “una terminal para múltiples productos básicos” y promueve la fuerza económica del proyecto al identificar la existencia de un “inquilino ancla para proveer un compromiso de producción de aproximadamente cuatro millones de toneladas.”<sup>5</sup> El documento omite algo grave ya que no menciona que lo anterior se refiere al compromiso de Bowie de expedir carbón por una terminal que Bowie opera y que le pertenece. Los futuros inversionistas, como la Ciudad de Oakland, iban a ser engañados sobre hechos materiales en cuanto a quién iba a operar la terminal y qué sería expedido por ella.

Después de que No Coal in Oakland publicara un informe sobre el plan de Holt para crear TLS como parte del “arreglo de negocios” entre los condados de Utah y Bowie, el director ejecutivo de Bowie, John Siegel, admitió que Bowie tenía un “interés creado” en TLS.<sup>6</sup> Y solo recientemente se enteró el público en base a presentaciones en la corte que TLS es, de hecho, una subsidiaria de propiedad absoluta de Bowie.

Aparte del estado de Utah, ningún otro inversionista en la terminal ha sido públicamente identificado, pero parece claro que BMO tenía la intención de empujar la oferta de deuda privada hacia fondos de pensiones. En una presentación ante un órgano del gobierno de Utah, los que abogaban a favor de la terminal explicaron que “los \$200 millones necesarios para completar la terminal se obtendrán de entidades prestamistas terceras, probablemente de uno o más fondos de pensiones norteamericanos.”<sup>7</sup> El Salt Lake Tribune informó que BMO “está buscando obtener \$200 millones de inversionistas privados y está

---

<sup>5</sup> Jeffrey Holt, BMO Capital Markets Teaser, <http://nocoalinoakland.info/wp-content/uploads/2016/03/Jeff-Holt-BMO-Capital-Markets-Teaser.pdf>

<sup>6</sup> Véase Brian Maffly, Los proponentes ocultaron el papel del carbón en la terminal de exportación de Oakland; ahora todavía quedan preguntas, Salt Lake Tribune (Marzo 28, 2016) <http://www.sltrib.com/home/3699366-155/proponents-buried-coals-role-in-oakland>

<sup>7</sup> Presentación a la junta Permanent Community Impact Fund Board con Correo electrónico de Casey Hopes (abril 29, 2015) <http://nocoalinoakland.info/wp-content/uploads/2017/04/Casey-Hopes-April-29-2015-email.pdf>

promocionando la oportunidad a fondos de pensiones.”<sup>8</sup> El comisionado de Carbon County, Jae Potter, un proponente clave de la inversión de Utah en el plan de exportación de carbón de Oakland, también confirmó que BMO está “ofreciendo paquetes de inversión privada en deuda no calificada a venderse a fondos de pensiones para obtener los \$200 millones que se necesitan .”<sup>9</sup>



*Felicitemos a Oakland por su lucha contra la demanda legal despreciable para imponer el carbón mataplaneta a nuestra comunidad.*

### **Oposición amplia de la Ciudad de Oakland y sus residentes**

La revelación del plan para expedir carbón de a través Oakland, causó un tumulto inmediato en Oakland.<sup>10</sup> Los grupos ambientalistas construyeron rápidamente una alianza con grupos de trabajadores, congregaciones religiosas, grupos que luchaban por la justicia económica, y otros grupos comunitarios para

<sup>8</sup> Véase Brian Maffly, Los proponentes ocultaron el papel del carbón en la terminal de exportación de Oakland; ahora todavía quedan preguntas, Salt Lake Tribune (marzo 28, 2016) <http://www.sltrib.com/home/3699366-155/proponents-buried-coals-role-in-oakland>

<sup>9</sup> Véase Brian Maffly, El trato de exportación de carbón de Utah todavía enfrenta fuertes obstáculos,, Salt Lake Tribune (marzo 18, 2016) <http://archive.sltrib.com/article.php?id=3633659&itype=CMSID>

<sup>10</sup> Véase Brian Maffly El carbón de Utah: California, ya llega—y no todos están contentos, Salt Lake Tribune (abril 27, 2015) <http://www.sltrib.com/home/2425141-155/utah-coal-california-here-it-comes?fullpage=1>; <http://ww2.kqed.org/news/2015/07/30/a-dust-up-in-oakland-over-plan-to-ship-coal-through-new-terminal>

exigir que el consejo municipal considerara una prohibición contra el carbón. En septiembre del 2015 el consejo llevó a cabo una audiencia pública sobre los impactos sobre la salud y la seguridad de almacenar y manejar grandes cantidades de carbón, lo cual fue un primer paso hacia la aprobación de una ordenanza que prohibiera el uso de la terminal propuesta para tales propósitos. Dicha audiencia pública y los documentos asociados proporcionaron evidencia de las posibles amenazas a la salud y a la seguridad públicas como consecuencia de la ubicación de una instalación de manejo de carbón a gran escala en las cercanías de barrios residenciales y principales vías públicas. Apoyándose en la evidencia considerable de que el proyecto pondría en peligro la salud y la seguridad de la comunidad de West Oakland, la cual ya sufre impactos desiguales de salud debidos a la contaminación ambiental, el consejo municipal de Oakland aprobó por voto unánime en julio del 2016 una prohibición contra el almacenamiento y manejo del carbón y el petrocoque dentro de los confines de la ciudad y específicamente en la terminal propuesta.



En lugar de aceptar la decisión de la comunidad de Oakland, el promotor, financiado por Bowie, entabló una demanda contra la Ciudad de Oakland, alegando violaciones constitucionales y contractuales.<sup>11</sup>



Aunque el litigio en curso pueda durar años antes de resolverse, la comunidad de Oakland sigue oponiéndose con determinación a la construcción de lo que se convertiría en la instalación de exportación de carbón más grande de toda la costa del oeste de este país. Tres informes periciales extensos documentaron el peligro considerable que este proyecto generaría para la salud y la seguridad de los residentes de Oakland: un estudio por un panel consultivo de salud pública independiente formado por médicos y científicos y respaldado por el funcionario de salud pública de mayor rango del condado de Alameda;<sup>12</sup> un segundo estudio hecho por Environmental Science Associates, una empresa de consultoría multi-

---

<sup>11</sup> Véase Darwin BondGraham, Plan de Expedir el Carbón a través de Oakland duró años en ser elaborado,, East Bay Express (diciembre 13, 2017) <https://www.eastbayexpress.com/oakland/plan-to-ship-coal-through-oakland-was-years-in-the-making/Content?oid=11569212>

<sup>12</sup> Public Health Advisory Panel, Una Evaluación de las Consecuencias de Salud y Seguridad del Transporte de Carbón por Oakland junio 14, 2016, <http://www2.oaklandnet.com/w/oak059227>; Dr. Muntu Davis, Alameda County Health Officer, carta expresando su acuerdo con las conclusiones del Public Health Advisory Panel, <http://www2.oaklandnet.com/w/oak059343>



disciplinaria del medio ambiente;<sup>13</sup> y un tercer estudio por la Dra. Zoe Chafe, una epidemióloga.<sup>14</sup>

Además de las advertencias sobre los riesgos para la salud y la seguridad, la Ciudad recibió testimonio sobre la probabilidad de que el proyecto dañara económicamente de manera considerable y continua la ciudad de Oakland. En septiembre del 2015, Tom Sanzillo del Institute for Energy Economics and Financial Analysis (Instituto para la economía de la energía y el análisis financiero) preparó un análisis amplio sobre la economía del proyecto de la terminal de carbón. Su informe fue presentado por Earth Justice en la audiencia pública del consejo municipal de Oakland en septiembre del 2015. El análisis de Sanzillo exploró lo que se conocía públicamente sobre los aspectos financieros de la propuesta de expedir el carbón a través de Oakland, así como también la economía de la industria del carbón, y concluyó , “a partir del primer día el componente de carbón del proyecto [del Oakland Army Base] será una carga financiera para la Ciudad de Oakland y seguirá siendo así en el futuro previsible.”<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Environmental Science Associates Report, Informe sobre los impactos de salud o seguridad asociados con el transporte, almacenamiento y/o manejo del carbón y/o el coque en Oakland, incluyendo en la terminal propuesta en el área de West Gateway de la anterior base militar de Oakland, junio 23, 2016

<http://www2.oaklandnet.com/government/o/CityAdministration/d/NeighborhoodInvestment/OAK059404>

<sup>14</sup> Informe preparado para Kalb, miembro del Consejo Municipal, de Zoe Chafe Ph.D., Análisis de los impactos de salud y seguridad y otros problemas/inquietudes relacionadas con el transporte, el manejo, la transcarra y el almacenamiento de carbón o petrocoque en Oakland y en la terminal propuesta en Oakland

<http://www2.oaklandnet.com/government/o/CityAdministration/d/NeighborhoodInvestment/OAK059408>

<sup>15</sup> Tom Sanzillo, El mercado de carbón y el plan de expedir el carbón a través de la base militar remodelada de Oakland. Testimonio preparado para una audiencia pública en Oakland(septiembre 21, 2015)

<http://nocoalinoakland.info/wp-content/uploads/2016/03/TomSanzilloReport-9-21-2015.pdf>



## La violación documentada de los Principios de Ecuador por parte del Banco de Montreal<sup>16</sup>

Una expansión de la infraestructura con una distribución planificada de hasta 10 millones de toneladas de carbón al año tiene la posibilidad de afectar las vidas de la población de Utah, de California, de los países destinatarios en los cuales se quemará el carbón, y finalmente de la población mundial, debido a los impactos climáticos y de contaminación<sup>17</sup>. Por consiguiente es imprescindible que los financieros y asesores apliquen los Principios de Ecuador en cooperación con sus clientes para identificar, evaluar y manejar los riesgos e impactos de tal proyecto de una manera estructurada. El Banco de Montreal ha sido uno de los signatarios de los Principios de Ecuador desde el 2005. En su propia declaración sobre

<sup>16</sup> La pertenencia del Banco de Montreal a la Asociación de los Principios de Ecuador está documentada en el sitio web de la Asociación en <http://www.equator-principles.com/index.php/members/>

<sup>17</sup> Los científicos han establecido que los contaminantes de la quema del carbón en China cruzan el Océano Pacífico a la deriva creando problemas considerables en California, y probablemente no se detienen allí. <https://www.nytimes.com/2014/01/21/world/asia/china-also-exports-pollution-to-western-us-study-finds.html>

préstamos responsables,<sup>18</sup> BMO manifiesta su intención de “evitar el trato con prestatarios que no tengan buenos antecedentes en cuanto al manejo de riesgos ambientales”.

En su calidad de "banco Ecuador" BMO se ha comprometido a atenerse a los diez principios delineados en el marco de los Principios de Ecuador,<sup>19</sup> los cuales existen para servir como normas mínimas para la diligencia debida. "Project Finance Advisory Services" (Servicios de asesoría sobre financiamiento de proyectos) está entre los productos financieros en los cuales los signatarios tienen la responsabilidad de monitorear su propio cumplimiento con los Principios de Ecuador. A pesar de que BMO se presentaba como asesor para los cuatro condados, su verdadero cliente era Bowie. BMO proporcionaba Project Finance Advisory Services para ayudar a Bowie en un proyecto de un total de costos capitales de más de \$250 millones, sin que hubiera ningún esfuerzo evidente de cumplir con los Principios de Ecuador.

BMO no exigió que su supuesto cliente, ni los cuatro condados, ni su cliente real, Bowie, llevaran a cabo una evaluación ambiental y social para abordar los riesgos e impactos ambientales y sociales de la terminal de carbón propuesta. Bajo el Principio de Ecuador 2, la evaluación tiene que proporcionar una “valoración y presentación adecuadas, precisas, y objetivas de los riesgos e impactos sociales y ambientales preparadas por el cliente, o consultores, o peritos externos.” Ninguna evaluación de dicha índole de la terminal de carbón propuesta fue preparada. Para cualquier proyecto, en cualquier lugar, si la expectativa es que la combinación de emisiones de alcance 1 y 2 excederían 100,000 toneladas de CO<sub>2</sub> anuales, es obligatorio hacer un análisis de las alternativas para buscar alternativas que produzcan menos emisiones de gases con efecto invernadero (GHG). El promotor sostiene que es su derecho expedir por lo menos 9 millones de toneladas de carbón al año, las cuales al ser quemadas producirían emisiones de GHG del equivalente de aproximadamente 15 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> – 150 veces más que el nivel que requiere un análisis de alternativas. No se ha preparado ningún análisis de alternativas.

---

<sup>18</sup> Bank of Montreal, <https://www.bmo.com/home/about/banking/corporate-responsibility/customers/responsible-lending>

<sup>19</sup> Véase Principios de Ecuador, [http://equator-principles.com/wp-content/uploads/2017/03/equator\\_principles\\_III.pdf](http://equator-principles.com/wp-content/uploads/2017/03/equator_principles_III.pdf)

Bajo el Principio 5, BMO tiene que requerir que su cliente demuestre la participación eficaz de las partes interesadas como un proceso continuo de una manera estructurada y culturalmente apropiada con las comunidades afectadas y cuando es pertinente, con otras partes interesadas.

Como se ha mencionado más arriba, tres informes periciales extensos han documentado que la salud y la seguridad de los residentes de West Oakland serían negativamente afectadas por el proyecto. A pesar de eso, la participación de las partes interesadas ha sido nula. Los requisitos del Principio 5 son explícitos: Para los proyectos que impliquen posibles impactos adversos considerables sobre las comunidades afectadas, el cliente llevará a cabo un proceso de consulta y participación informada. El cliente adaptará su proceso de consulta a: los riesgos e impactos del proyecto; la fase de desarrollo del proyecto; las preferencias en cuanto a idioma de las comunidades afectadas; sus procesos de toma de decisiones; y las necesidades de grupos vulnerables y con desventajas. Dicho proceso debe estar libre de manipulación externa, interferencia, coacción, e intimidación.

Para facilitar la participación de las partes interesadas, de manera proporcional con los riesgos e impactos del proyecto, el cliente pondrá la documentación de la evaluación [tal como se explica más arriba con relación al Principio 2] a la disposición accesible e inmediata de las comunidades afectadas, y de otras partes interesadas [una categoría que incluye autoridades locales y organizaciones no-gubernamentales con intereses en el proyecto] cuando es pertinente.

BMO ha hecho caso omiso de impactos adversos posiblemente considerables en Oakland y no ha hecho ningún esfuerzo en absoluto para entablar un proceso de consulta y participación informadas con la comunidad desventajada y vulnerable de West Oakland. BMO no ha proporcionado ninguna documentación de evaluación a las comunidades afectadas, ni a la Ciudad de Oakland, ni a las organizaciones no-gubernamentales con un interés en el proyecto.

## **Conclusión**

No Coal in Oakland y nuestros aliados que nos apoyan estamos haciendo un llamado público al Banco de Montreal y a su subsidiaria BMO Capital Markets para que se comprometan públicamente a abstenerse de dar asesoría o arreglar

financiamiento para la terminal de carbón propuesta en Oakland, California. Una carta que se mandó a Darryl White, el director ejecutivo del Banco de Montreal, fue firmada por las siguientes organizaciones: No Coal in Oakland, el West Oakland Environmental Indicators Project, 350.org, Friends of the Earth Canada Friends of the Earth USA y Rainforest Action Network. La carta que se mandó antes de la reunión general anual del Banco del 5 de abril del 2018, delinea los riesgos financieros y medio ambientales de financiar una terminal para la exportación de carbón en Oakland, California, además de los riesgos para la reputación del Banco.

---