

PROGRAMA DE RESPALDO A LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR PORTUARIO

(TC/FOMIN-99-06-01-0)

RESUMEN EJECUTIVO

| | | |
|---|--|--|
| Beneficiario: | Los beneficiarios directos serán el Gobierno de Belice y la Autoridad Portuaria de Belice (BCP). Los beneficiarios indirectos serán los importadores y los exportadores y, por medio de ellos, la economía de Belice y sus consumidores. | |
| Organismo ejecutor: | El Ministerio de Servicios Públicos, Transporte y Comunicaciones (MPUTC) que establecerá un Comité Directivo (CD) y una Unidad de Ejecución del Proyecto (UEP). | |
| Costo y financiamiento del proyecto: | Modalidad: | Donación por conducto de la Facilidad de Cooperación Técnica |
| | Receptor (Gobierno de Belice): | US\$ 250,000 |
| | FOMIN: | US\$1,050,000 |
| | Total: | US\$1,300,000 |
| Calendario de ejecución: | Período de ejecución: | 30 meses |
| | Período de desembolso: | 36 meses |
| Objetivos específicos: | El objetivo general del proyecto propuesto es respaldar al gobierno en la reforma del sector portuario con el fin de aumentar su eficacia por medio de la liberalización, la participación privada en el sector, y la reglamentación adecuada. El proyecto buscará en forma más específica: i) separar las responsabilidades reglamentaria y operativa, reestructurar la BPA como una agencia reguladora y establecer un marco reglamentario adecuado; ii) mayor participación del sector privado en las operaciones e inversiones portuarias; iii) posibilitar el acceso libre y liberalizar las condiciones bajo las cuales opera el sector portuario, resultando en la eliminación de las rentas monopólicas existentes que afectan las tarifas, la mano de obra y el tráfico de terceros y permitir el mejor uso de toda la capacidad disponible y, iv) poner en práctica controles ambientales. | |
| Descripción: | Por medio de la CT propuesta se financiará las actividades que respaldarán al Gobierno de Belice en la ejecución de los cuatro componentes del programa de modernización portuaria, incluidos: 1) la coordinación y supervisión de la ejecución; 2) la formulación | |

de un diagnóstico, la presentación de alternativas viables y la preparación de una estrategia para la reforma, sobre la base de una opción viable escogida por el gobierno; 3) la formulación e implementación de un marco reglamentario, institucional y legal; 4) la puesta en marcha de la participación del sector privado (preparación de los documentos de privatización, comercialización, solicitud de propuestas, y cierre de la venta o de la concesión).

Efecto ambiental:

El Grupo de Revisión Técnica en una reunión el 16 de julio de 1999 revisó el proyecto y sugirió modificaciones al texto en el resumen, las cuales han sido tomadas en cuenta en este documento.

Beneficios y riesgos:

El proyecto proporcionará el ambiente para la creciente competencia en el abastecimiento de servicios portuarios y estimulará la inversión privada en el sector. Como una consecuencia de la reforma, el sector ganará en eficiencia y efectividad, y esto traerá, a su vez, beneficios al comercio (incluido al turismo) y a los consumidores en general.

El principal riesgo es que el gobierno no escoja una de las opciones sugeridas de reforma que serán recomendadas en el documento de alternativas (componente 2.1, Anexo I). Para minimizar ese riesgo, los desembolsos de los componentes 3 y 4 y para la actividad 2 del componente 2 (Anexo I) estarán condicionadas a que el gobierno haya informado oficialmente al Banco de que ha escogido una alternativa entre aquellas recomendadas en el documento de opciones. Otro riesgo es que el Parlamento fracase en aprobar la legislación que puede ser necesaria, pero se reduce por el hecho de que el gobierno actual dispondrá de una mayoría amplia en el Parlamento durante los próximos cuatro años.

Condiciones contractuales especiales:

Antes del primer desembolso de fondos, el gobierno presentará pruebas satisfactorias para el Banco de que: i) ha formalizado la creación del Comité Directivo y de la UEP; y ii) ha escogido al supervisor del programa de acuerdo con los términos de referencia convenidos previamente con el Banco.

Antes del desembolso de los fondos para la actividad 2 del Componente 2 (formulación de una estrategia de reforma, párrafo 3.7) y para el Componente 3, el gobierno presentará pruebas satisfactorias para el Banco de su decisión de adoptar una opción de reforma sobre la base del documento de opciones descrito en el párrafo 3.6. Si no se cumpliera esta condición dentro de los dos meses siguientes a la presentación del documento de opciones al gobierno, el Banco podrá retener los desembolsos o cancelar la operación.

Antes del desembolso de los fondos para la actividad 2 del Componente 4 (ejecución del plan de modernización, párrafo 3.15) el gobierno presentará prueba satisfactoria para el Banco de que ha sido aprobada la legislación necesaria para el establecimiento del órgano regulador descrito en el párrafo 3.9.

**Adquisición de
bienes y servicios:**

La adquisición de bienes y servicios se hará de acuerdo con los procedimientos de adquisición del Banco. Se empleará la licitación pública internacional para contratar a los consultores que llevarán a cabo los estudios necesarios.

I. ELEGIBILIDAD DE PAÍS

- 1.1 Belice fue declarado elegible para todas las modalidades de financiamiento del FOMIN por el Comité de Donantes el 1 de junio de 1999.
- 1.2 El proyecto propuesto está de acuerdo con los criterios para el financiamiento por donaciones mediante el Mecanismo de Cooperación Técnica, artículo II, sección 2 del Convenio Constitutivo del FOMIN, que establece que se proporcionará donaciones a los gobiernos, como sea apropiado, para financiar el desarrollo de los programas nacionales del país para una amplia reforma de políticas y del ambiente legal para las inversiones en forma simultánea y complementaria a, los programas del Banco en el país y a los servicios de asesoría para poner en ejecución estos planes.

II. ANTECEDENTES

A. Situación actual

- 2.1 En la actualidad el sector portuario en Belice es, en su mayoría, de propiedad y administrado por el gobierno. La Autoridad Portuaria de Belice (BPA) posee y administra dos de los tres puertos comerciales: el Puerto de la Ciudad de Belice (BPC), con el 77% del total de la carga a nivel nacional, que llegó a 651.000 toneladas en 1998) y el Puerto Commerce Bight (con el 2% del total de carga), y también regula el Puerto Big Creek (con el 21% de la carga), que es de propiedad y operado por la Asociación de Productores de Banano bajo una licencia del Gobierno de Belice¹. En consecuencia, la BPA, que es responsable del sector portuario por el Ministerio de Servicios Públicos, Transporte y Comunicaciones (MPUTC), actúa como propietario administrador y operador principal de los puertos de Belice, a la vez que desempeña las funciones reglamentarias. La BPA ha utilizado este poder para dar a su puerto principal, el BPC, el monopolio sobre todas las importaciones y exportaciones, con excepción del banano y de los cítricos. El tráfico de mercaderías en el puerto Big Creek está limitado al poseedor de la licencia, impidiendo el uso económico de la capacidad sobrante en ese puerto, pese a que su ocupación es de sólo el 29% y los barcos que cargan banano llegan vacíos.
- 2.2 Como operador de puertos, la BPA proporciona mano de obra para el manejo de carga en tierra, equipo y servicios de almacenaje en instalaciones fijas del BCP. Este puerto también tiene procedimientos anticuados e instalaciones limitadas, mientras que las instalaciones del Commerce Bight, el otro puerto de propiedad de la BPA, están en una situación peligrosa y deficiente como consecuencia del mantenimiento deficiente, lo que restringe el uso eficiente de este puerto.

¹ En los últimos tiempos ha cobrado importancia Punta Gorda, un pequeño puerto del sur que se usa, principalmente, para el despacho de exportaciones de dolomita.

- 2.3 En el BCP, el sindicato de trabajadores tiene el monopolio del trabajo de estibadores (a bordo de los barcos), del manejo de carga en tierra y del personal de las oficinas de la BPA, regidos por tres Acuerdos Colectivos. Estos acuerdos son entre el sindicato de trabajadores y la BPA para el manejo de carga en tierra (trabajadores portuarios) y el personal de oficinas, y entre el sindicato y los empleadores privados (la Asociación de Empleadores de la Zona Portuaria de Belice, o (BWEA) para el trabajo de los estibadores. Esto conduce a prácticas restrictivas, dotación en exceso, productividad reducida y baja eficiencia. Los altos costos resultantes² son pagados con parte de los ingresos del monopolio obtenidos por la BPA por medio de sus prácticas restrictivas. La posición financiera de la BPA es sólida a pesar de su baja eficiencia y altos costos, con ganancias estimadas para el año 1999-2000 después de la depreciación, pero antes de la Contribución al gobierno, del 15% de los ingresos brutos. Esta situación satisfactoria surge debido a que los pagos por carga recaudados en las instalaciones proporcionadas y operadas por el sector privado, tanto en el BCP y en el Big Creek, son elevados. En términos más generales, las tarifas portuarias son establecidas con criterios fiscales, no como tarifas que reflejan los costos, y los niveles en los cuales son establecidas están muy por encima de los costos (en la actualidad poco eficientes) de las operaciones portuarias.
- 2.4 El transporte de mercancías en los puertos de Belice se ha mantenido estacionario en los años recientes, con una disminución en las importaciones y un aumento en las exportaciones, principalmente de banano. El tráfico de contenedores ha disminuido, en parte debido al retiro de las tropas británicas y también como resultado del creciente tráfico por tierra desde puertos mexicanos. Esto se refleja en los altos costos mencionados anteriormente y en la consiguiente falta de competitividad, y puede tener un efecto negativo sobre el desempeño financiero de la BPA.
- 2.5 A corto plazo se requiere inversiones para el mantenimiento postergado, la provisión de mejores instalaciones para los pasajeros de las embarcaciones de crucero y, a medida que aumenta el tráfico portuario en el país, para capacidad adicional de manejo de la carga. La situación financiera de la BPA puede también ser afectada en forma negativa por el costo de la depreciación del nuevo embarcadero de bajo nivel para el tráfico costero, construido con el apoyo de un préstamo del Banco de Desarrollo del Caribe (BDC). Los usuarios de estas instalaciones están siendo trasladados desde embarcaderos rudimentarios en otros lugares de la ciudad, por cuyo uso ellos no pagan.
- 2.6 En resumen, el sector portuario presenta problemas de normas inadecuadas que restringen el libre acceso y crean (por mandato) una posición dominante para el

² El manejo de contenedores cuesta entre US\$420-620 por contenedor de 20 pies, entre dos y tres veces los costos en los puertos vecinos.

BCP, al margen del mercado; el exceso de mano de obra y los arreglos inadecuados que permiten que los trabajadores capturen parte de los ingresos del monopolio extraídos por la BPA; el uso deficiente de las instalaciones; el pésimo mantenimiento y las bajas inversiones; y los consiguientes altos costos y baja competitividad. Todo esto se refleja a su vez en altos costos para las mercancías e impide el crecimiento de las exportaciones y del tránsito de mercancías a los países vecinos.

B. Principios de la reforma propuesta

- 2.7 Los principios de la reforma propuesta son: el establecer un régimen más liberal para el sector portuario, incluidos la separación de las funciones normativas de las operativas, la creación de las condiciones para que el sector privado asuma la responsabilidad de las operaciones y de las inversiones en el sector, y para maximizar el uso de la capacidad disponible, ya sea de propiedad pública o privada.

C. La reforma portuaria y el programa de inversiones del Banco.

- 2.8 El Banco ha apoyado los programas gubernamentales de privatización portuaria en varios países. Dos ejemplos, con aspectos similares a lo que se planea para Belice, incluyen el financiamiento de asistencia técnica en Panamá en el contexto de la reforma del sector público, donde los dos puertos públicos principales son operados ahora por el sector privado bajo concesiones de 30 años, y la asistencia técnica al gobierno de la Argentina como parte de la reforma de las instituciones del sector público, donde el puerto de Buenos Aires opera ahora bajo cuatro concesiones independientes.

III. EL PROYECTO

A. Objetivos

- 3.1 El objetivo general del proyecto propuesto es respaldar al gobierno en la reforma del sector portuario con el fin de aumentar su eficacia por medio de la liberalización, la participación privada en el sector, y la reglamentación adecuada. El proyecto buscará en forma más específica: i) separar las responsabilidades reglamentaria y operativa, reestructurar la BPA como una agencia reguladora y establecer un marco reglamentario adecuado; ii) mayor participación del sector privado en las operaciones e inversiones portuarias; iii) posibilitar el acceso libre y liberalizar las condiciones bajo las cuales opera el sector portuario, resultando en la eliminación de las rentas monopólicas existentes que afectan las tarifas, la mano de obra y el tráfico de terceros y permitir el mejor uso de toda la capacidad disponible y, iv) poner en práctica controles ambientales.

B. Componentes

- 3.2 Las obras comprenderán cuatro componentes principales, que son: 1) coordinación y supervisión de la ejecución; 2) diagnóstico, opciones y estrategia para la reforma; 3) marco reglamentario, institucional y legal; y 4) participación privada. El desembolso de los recursos del FOMIN para los componentes 3 y 4 , para la actividad 2 del componente 1 y para la actividad 2 del componente 2, como se explica más adelante, estará condicionado a que el gobierno haya escogido una opción para la reforma entre las recomendadas en un documento de alternativas a ser preparado en el componente 2.

Componente 1: Coordinación y supervisión de la ejecución

- 3.3 Con el fin de fortalecer la capacidad del gobierno para conducir la reforma y reglamentar el sector, el gobierno contratará a un consultor a largo plazo con experiencia práctica en reformas portuarias y participación privada como coordinador del programa, para dar apoyo al Comité Directivo y a la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP) responsable por la puesta en práctica del programa de reformas (ver la ejecución del proyecto más adelante), en todas las actividades relacionadas con la reorganización del sector, y en la supervisión técnica de la operación. El coordinador puede ser un funcionario internacional o nacional adecuado, en este último caso con la posibilidad de contar con el apoyo de un consultor o consultores internacionales sobre temas específicos. Los términos de referencia y el contrato serán revisados previamente por el Banco.
- 3.4 El coordinador del programa organizará a todos los otros consultores en todas las actividades del proyecto descritas a continuación y también asegurará que las operaciones funcionen en tal forma como para que resulten en la transferencia de todo el conocimiento relevante al gobierno. El coordinador será contratado por 18 meses/persona (ver el Anexo I) para participar en el componente 2, con la posibilidad de que su contrato termine en forma anticipada si el Banco suspendiera los desembolsos por cualquier razón. El supervisor del programa será financiado por el FOMIN (12 meses) y por el gobierno (6 meses).

Componente 2: Visión general del diagnóstico, las opciones y la estrategia para la reforma

- 3.5 Este componente estará compuesto de dos actividades principales: i) una visión general de diagnóstico del sector con conclusiones y recomendaciones presentadas en un documento de alternativas; ii) una estrategia para la reforma y la participación privada.
- 3.6 La visión general de diagnóstico consistirá en una evaluación rápida del sector y una presentación de las alternativas de reforma sobre la base de esa evaluación. En esta etapa, la colección y el análisis de la información se concentrará en aquello que

se necesite para efectuar la rápida evaluación y para formular las opciones. La evaluación se hará sobre la base de consideraciones económicas (tales como la demanda, el tamaño del mercado actual y futuro, y la estructura y las consecuencias de la competencia y la reglamentación), de consideraciones financieras (la viabilidad financiera de la participación privada y el efecto sobre las modalidades de la privatización), de aspectos ambientales, de un análisis detallado de experiencias comparables en otros países y sus lecciones, y de la aplicación de los principios establecidos en la reestructuración, haciendo uso del mercado, la reglamentación y la privatización en la reforma de la infraestructura pública. Una revisión de la estructura legal relevante será hecha con el fin de evaluar el grado en el cual se requieran modificaciones para alcanzar los objetivos de las reformas. Las principales conclusiones y recomendaciones de esta visión general serán presentadas en un documento de alternativas que será sometido, después de la revisión y aprobación por el Banco, a consideración del gobierno por medio de uno o más “talleres de trabajo” para los funcionarios principales. El documento presentará, en forma concisa pero completa, las diferentes opciones y métodos para la reforma y la participación privada que sean factibles y adecuados para Belice y aceptables para el Banco. Conforme al procedimiento descrito, el gobierno escogerá una de las opciones recomendadas. Se espera que esto sea hecho dentro de uno o dos meses y será una condición para la continuación de los desembolsos.

- 3.7 **Estrategia para la reforma y la participación privada.** Una vez que el gobierno haya escogido una opción, la operación continuará con la formulación de una estrategia para la reforma y la participación privada. Ésta incluirá también una estrategia para el medio ambiente, sobre la base de una evaluación preliminar y contendrá términos de referencia detallados para el trabajo ambiental a ser hecho en las actividades 3 y 4. Para preparar esta estrategia se completará la visión general previa con más consideraciones de fondo y un análisis del tamaño y la estructura del mercado, las características competitivas (con atención especial en la prevención o control del comportamiento oligopólico en el sector en el futuro), las necesidades reglamentarias, las instituciones reglamentarias, la capacidad regulatoria del Estado de Belice, las normas para el establecimiento de tarifas, los aspectos financieros, consideraciones técnicas, normas ambientales, aspectos relacionados a la mano de obra, en especial soluciones a los problemas de las prácticas restrictivas, al exceso de personal y a la baja productividad, así como a la identificación y solución de los temas de política no comprendidos en otro lugar. Una estrategia para la reforma y la participación privada será propuesta sobre la base de estos análisis.

Componente 3: Marco reglamentario, institucional y legal

- 3.8 El objetivo de este componente es el diseño de un marco institucional y legal adecuado tomando en consideración la apropiada reasignación de las funciones operativas, de política y reglamentarias; el establecimiento y fortalecimiento de un

cuerpo reglamentario separado; y el establecimiento de salvaguardas y controles ambientales adecuados.

- 3.9 Sobre la base del análisis de la legislación existente (tal como la Ley de la Autoridad Portuaria, la legislación de la Competencia y el Anti-Monopolio, y la legislación ambiental pertinente) y su adecuación a las necesidades del sector reformado en base a principios aceptados en general, a ser acordados con el Banco y sobre la experiencia de otros países. Se propondrá cualquier enmienda o nueva ley, incluyendo si es necesario, la preparación legal de estatutos y reglamentos (normas para el funcionamiento del mercado, normas para el régimen reglamentario, normas para el establecimiento de tarifas, estatutos y reglamentos ambientales, etc.), sobre la base de las especificaciones producidas en los estudios orientados al plan estratégico del componente 2. También se incluirá la asistencia para el establecimiento del nuevo cuerpo reglamentario. Finalmente se incluirá el diseño y la puesta en práctica de un programa de capacitación para el personal regulador y técnico del cuerpo reglamentario.
- 3.10 El establecimiento del nuevo órgano regulador puede requerir que el gobierno, si es necesario, presenta nuevas leyes al parlamento y la aprobación de éstas. Si se determina que es necesario, la presentación de prueba de aprobación de la nueva legislación será condición para el desembolso de fondos para ejecutar la opción de reforma (véase el párrafo 3.15).
- 3.11 Se convocará licitaciones separadas para los Componentes 2 y 3 y para el Componente 4. Los componentes 2 y 3 buscan determinar el mejor marco institucional, legal y reglamentario, dadas las características del mercado, con el fin de obtener el equilibrio deseado entre la eficiencia económica y la equidad. El Componente 4 busca determinar las mejores condiciones posibles para la venta o la entrega en concesión, dentro de los parámetros de ese marco y las limitaciones de la mezcla de eficiencia y equidad indicadas por el gobierno como resultado de su elección de una alternativa viable. Estas dos actividades de consultoría deberán ser hechas por equipos separados, para evitar posibles conflictos de interés.

Componente 4: Participación privada

- 3.12 Este componente comprenderá dos actividades principales: i) la preparación de un plan de participación privada; y ii) la puesta en marcha del plan de privatización.
- 3.13 **Preparación de un plan para la participación privada.** Sobre la base de la alternativa escogida por el gobierno, se contratará a una empresa o un consorcio de empresas con capacidad de consultoría financiera y de banca de inversiones para poner en práctica esta actividad. Este consorcio llevará a cabo todo el trabajo necesario para diseñar una estrategia óptima de privatización y producir la documentación necesaria para su puesta en ejecución. Este trabajo comprenderá entre otros elementos: una auditoría financiera; una valorización de los puertos que

serán privatizados; proyecciones financieras y de demanda y, lo más importante, un modelo para efectuar simulaciones financieras; una auditoría ambiental y procedimientos para asignar responsabilidades ambientales; un plan de administración ambiental; y temas relativos al empleo y a la mano de obra. Dada su importancia crítica, se espera que los temas relacionados al trabajo sean un elemento importante de este plan, y se considerarán medios novedosos para confrontar esta situación, incluido el potencial para los Planes para la Participación de los Empleados en la Propiedad (PPEP).

- 3.14 Entre los productos de esta actividad estará un documento preliminar de información (“prueba”), un memorando de información, auditorías ambientales y procedimientos para asignar responsabilidades, un plan de administración ambiental, documentos de licitación, contratos pro forma, una estrategia de comercialización y una oficina de datos.
- 3.15 **Puesta en marcha del plan de privatización y modernización.** El consorcio también estará a cargo de llevar a cabo la venta o entrega en concesión de los puertos del gobierno, después que se haya aprobado las leyes o los decretos necesarios. Las principales acciones a realizar son: la elaboración de una lista de compradores potenciales; la comercialización actual de los puertos tomando contacto con los compradores potenciales. Esto puede también incluir, si se considera necesario y de costo eficiente, una gira de promoción. La elección de una lista breve de compradores, la distribución de documentos de licitación, el análisis de las ofertas recibidas, la elección de un ganador y la negociación del contrato final, de ser adecuado (dependiendo de la estrategia escogida de ventas).
- 3.16 Los resultados esperados comprenderán un régimen liberalizado para el sector, con una nueva agencia reguladora y un operador en funciones en los dos puertos de propiedad pública, el BCP (instalaciones fijas) y el Commerce Bight.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

- 4.1 El costo previsto de este proyecto asciende a US\$1,3 millón. Esta suma será financiada por el FOMIN, con US\$1,05 millones, y por el gobierno, US\$250.000. La contribución del gobierno incluirá una asignación presupuestaria separada de por lo menos el 50% del total, con el saldo en forma de personal de contrapartida, oficinas y equipos para oficina. Los costos por componentes están indicados en el cuadro más adelante. Un presupuesto detallado por actividades está disponible como un anexo técnico. La lista detallada de actividades que comprenden los componentes puede ser vista en el cuadro de marco lógico del Anexo I.

Cuadro IV-1
Costo del proyecto

| Componente | FOMIN | Contrapartida | Total US\$ |
|--|--------------|----------------------|-----------------------|
| 1. Coordinación y supervisión de la ejecución | 100.000 | 50.000 | 150.000 |
| 2. Visión general del diagnóstico, opciones y estrategia | 185.000 | 40.000 | 225.000 |
| 3. Marco reglamentario, institucional y legal | 135.000 | 35.000 | 170.000 |
| 4. Participación privada | 550.000 | 65.000 | 615.000 |
| 5. Supervisión y evaluación del proyecto | 20.000 | 10.000 | 30.000 |
| 6. Contingencia | 60.000 | 50.000 | 110.000 |
| Total | 1.050.000 | 250.000 | 1.300.000 |

V. EJECUCIÓN

A. Organismo y mecanismo de ejecución

- 5.1 El proyecto será llevado a cabo por el MPUTC. Se creará un Comité Directivo para supervisar y coordinar el trabajo, y será presidido por el Ministro de Servicios Públicos, Transporte y Comunicaciones o su representante. Entre los miembros del Comité habrá representantes del Ministerio de Planificación Presupuesto y Administración. También, según lo disponga el gobierno, representantes de otros ministerios y entidades, encargados de comercio internacional, turismo, trabajo, aduanas y medio ambiente, y el asesor letrado del gobierno. El Comité Directivo hará las recomendaciones al gobierno respecto a la opción preferida.
- 5.2 La puesta en ejecución técnica del proyecto será efectuada por una Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP) que se creará, la cual será responsable ante el Comité Directivo, y en especial ante su presidente. La unidad consistirá de por lo menos tres empleados locales de contrapartida, de tiempo completo, y de apoyo administrativo. Ellos serán coordinados por un supervisor del programa, que será un consultor internacional, contratado para coordinar el programa y supervisar su progreso, como está descrito en la sección III-B (componente 1). La UEP y el supervisor del programa trabajarán juntos con los equipos consultores que serán contratados para poner en ejecución los componentes del proyecto y que tendrán que ver con los temas técnicos que surgirán en la ejecución. Se espera que sus miembros beliceños formen parte del futuro organismo reglamentario sectorial.
- 5.3 El supervisor del programa trabajará bajo las instrucciones del Comité Directivo y coordinará la UEP, que apoyará al gobierno en la ejecución del proyecto al proporcionar el apoyo general para su puesta en práctica. La UEP será responsable por: i) la preparación de los términos finales de referencia para todos los

consultores y las empresas y consorcios de consultoría; ii) la identificación y selección de los consultores y de las empresas y consorcios de consultoría; iii) la preparación de informes de supervisión; iv) la coordinación y supervisión de todos los consultores y de las empresas y consorcios de consultoría a las que se encomendó funciones en el cumplimiento de las actividades del proyecto; v) la preparación de los planes necesarios de acción y de presupuestos detallados para los componentes del proyecto; y vi) la preparación de informes periódicos del progreso para el Banco.

- 5.4 Por parte del Banco, el programa será supervisado por el Jefe del Equipo en cooperación con la Representación en Belice (COF/CBL). Además, ellos estarán involucrados en aspectos principales del trabajo.

B. Beneficiarios

- 5.5 Los beneficiarios directos del programa son el Gobierno de Belice y la Autoridad Portuaria de Belice. Los beneficiarios indirectos de los puertos más eficientes y más económicos que resulten del proyecto serán los importadores y los exportadores y, por medio de ellos, la economía de Belice y sus consumidores. El crecimiento del turismo de cruceros beneficiará igualmente a toda la economía así como producirá ingresos y será una fuente adicional de empleo.

C. Período de ejecución

- 5.6 El período de ejecución del proyecto será de 30 meses y el período de desembolso de 36 meses.

D. Estado de preparación del proyecto

- 5.7 La alta gerencia de la BPA, con aprobación ministerial, ya ha comenzado la selección de las empresas y consorcios consultores colocando avisos en la publicación "Development Business" y en la prensa local que describen las características generales del proyecto, sus necesidades de consultores y solicitan la expresión de interés e información para preparar una lista breve. La alta gerencia está procediendo, asimismo, a la racionalización de la BPA, en la preparación para la reforma y en el programa de participación privada.

E. Adquisición de bienes y servicios

- 5.8 La adquisición de bienes y servicios será gobernada por los procedimientos de adquisición del Banco. La licitación pública internacional será utilizada para contratar consultores que lleven a cabo los estudios necesarios.

VI. CONSIDERACIONES AMBIENTALES

- 6.1 Belice está dotado de recursos vivientes marinos y costeros importantes tanto ecológica como económicamente, entre los que se incluye el más largo arrecife coral en el continente americano, el cual es un elemento vital de la industria turística del país. Con el fin de proteger estos recursos valiosos, la seguridad ambiental en los puertos y en las rutas marítimas de transporte son una preocupación prioritaria. Se espera que el programa de reforma portuaria conduzca a mejoras ambientales, como resultado de una serie de actividades entre las que se incluyen: 1) evaluaciones ambientales rápidas de las instalaciones portuarias, seguidas de detalladas auditorías orientadas a identificar las responsabilidades ambientales como una base para las posibles negociaciones de modernización y privatización, el desarrollo de planes específicos de administración ambiental por puerto y la elaboración de normas sectoriales para la administración ambiental de los puertos y de las actividades de transporte marítimo en Belice; 2) el fortalecimiento del marco existente institucional y legal/reglamentario, así como 3) identificar y diseñar los posibles esquemas de incentivo económico que puedan promover la sostenibilidad ambiental en el sector. Como se menciona en la sección III.B, la formulación de estrategia incluirá los términos detallados de referencia para el trabajo ambiental necesario para el marco legal e institucional, así como para la participación privada y para el funcionamiento del sector reformado.
- 6.2 El Grupo de Revisión Técnica en una reunión del 16 de julio de 1999 revisó el proyecto y sugirió modificaciones al texto en el resumen, que han sido tomadas en consideración en este documento.

VII. JUSTIFICACIÓN Y RIESGOS

- 7.1 El proyecto separará las funciones reglamentarias de la BPA de las responsabilidades de la administración y operación portuarias, por ser estas más apropiadas para el sector privado. El proyecto proporcionará el ambiente para una mayor competencia en el abastecimiento de servicios portuarios y estimulará las inversiones privadas en el sector. Como una consecuencia de la reforma, el sector ganará en eficiencia y eficacia. Esto a su vez traerá beneficios al comercio (incluido al turismo) y a los consumidores en general. El programa de modernización se considera factible en la medida en que reformas similares han sido exitosamente llevadas a cabo en otras partes de la región.
- 7.2 El principal riesgo del proyecto es que el gobierno no escoja una de las opciones de reforma recomendadas que serán presentadas en el documento de alternativas (componente 2.1). Para minimizar ese riesgo el desembolso de los componentes 3 y 4 y de la actividad 2 del componente 2 (Anexo I) estará condicionado a que el

gobierno haya informado oficialmente al Banco de que ha escogido una opción entre aquellas recomendadas en el documento de alternativas.

- 7.3 Un segundo riesgo se refiere al fracaso del Parlamento en aprobar la legislación que puede ser necesaria, lo cual puede causar demoras al programa, pero se reduce por el hecho de que el gobierno actual dispondrá de mayoría amplia en los órganos legislativos para los próximos cuatro años.

VIII. CRITERIOS DE REFERENCIA DEL DESEMPEÑO DEL PROYECTO Y EVALUACIÓN DE RESULTADOS

- 8.1 Los criterios de referencia aparecen en el marco lógico simplificado en el anexo I. Ellos incluyen: la creación del Comité Directivo y de la UEP; el nombramiento del Coordinador del Programa; la preparación del Documento de Alternativas y la selección de la opción por el gobierno que sea aceptable para el Banco; los requisitos legales acordados por el gobierno y el Banco, el componente ambiental definido y acordado; la Estrategia de Privatización y los documentos acordados; los requisitos legales puestos en práctica, el Organismo Regulador y la participación privada en su lugar. Estos criterios serán revisados por la UEP dentro de los tres meses de comienzo del proyecto y adecuados para reflejar las condiciones actuales en forma más precisa, de manera que ellos permitan una mejor evaluación del programa. Habrá una revisión a mitad del proyecto y una otra al final, ambas hechas por consultores externos. La revisión a mitad del proyecto buscará determinar si se están cumpliendo los objetivos del proyecto; identificar los éxitos y los problemas en la ejecución; e incorporar las lecciones aprendidas y sugerir los ajustes al proyecto como sean necesarios. Una evaluación final será hecha a concluirse el proyecto para determinar sus resultados y medir su cumplimiento de las metas de acuerdo con el cuadro del marco lógico incorporado en el Anexo I.

IX. CONDICIONES CONTRACTUALES ESPECIALES

- 9.1 Antes del primer desembolso de fondos, el gobierno presentará pruebas satisfactorias para el Banco de que: i) ha formalizado la creación del Comité Directivo y de la UEP; y ii) ha escogido al supervisor del programa de acuerdo con los términos de referencia convenidos previamente con el Banco.
- 9.2 Antes del desembolso de los fondos para la actividad 2 del Componente 2 (formulación de una estrategia de reforma, párrafo 3.7) y para el Componente 3, el gobierno presentará pruebas satisfactorias para el Banco de su decisión de adoptar una opción de reforma sobre la base del documento de opciones descrito en el párrafo 3.6. Si no se cumpliera esta condición dentro de los dos meses siguientes a la presentación del documento de opciones al gobierno, el Banco podrá retener los desembolsos o cancelar la operación.

- 9.3 Antes del desembolso de los fondos para la actividad 2 del Componente 4 (ejecución del plan de modernización, párrafo 3.15) el gobierno presentará prueba satisfactoria para el Banco de que ha sido aprobada la legislación necesaria para el establecimiento del órgano regulador descrito en el párrafo 3.9.

BELICE
(TC/FOMIN-99-06-01-0)
MECANISMO DE COOPERACIÓN TÉCNICA DEL FOMIN
RESPALDO A LA
MODERNIZACIÓN DEL SECTOR PORTUARIO

Objetivo general: Apoyar al Gobierno de Belice en la forma del sector portuario con el fin de aumentar su eficiencia por medio de la liberalización la participación privada en el sector, y la reglamentación apropiada.

Objetivo específico: Los objetivos específicos son: i) separar las responsabilidades reglamentarias y operativas, reestructurar la BPA como un organismo regulador y establecer un marco reglamentario adecuado; ii) aumentar la participación del sector privado en las operaciones e inversiones portuarias; iii) facilitar el libre acceso y liberalizar las condiciones bajo las cuales opera el sector portuario, lo que resultará en la eliminación de las rentas del monopolio existente que afectan las tarifas, la mano de obra y el tráfico de terceras partes y permitirá el mejor uso de toda la capacidad disponible; y iv) poner en práctica controles ambientales.

| Componentes | Actividades específicas | Indicadores |
|--|--|--|
| 1. Coordinación y supervisión de la ejecución. | 1.1 Apoyo a la UEP para la dirección del componente 2. | 1.1 Se nombra el Coordinador. La UEP y el CD están satisfechos con la intervención inicial del Coordinador del Proyecto. |
| 2. Visión general de diagnóstico; opciones y estrategia. | 1.2 Asistencia en la puesta en práctica (dependiente de la decisión del gobierno). | |
| | 2.1 Documento de diagnóstico y opciones. | 2.1 El diagnóstico y la revisión legal están completos; el documento de alternativas está presentado y aceptado por el Banco y el gobierno. |
| | 2.1.1 Preparación del documento de opciones sobre la base de la visión general de diagnóstico. | |
| | 2.1.2 Revisión de las leyes y reglamentos. | |
| | 2.2 Formulación de la estrategia. | 2.2 El informe con un análisis completo y con la estrategia están completos y aprobados por el Banco y el gobierno. Las principales características del marco legal y reglamentario, las normas tarifarias y las normas y estrategias ambientales han sido elaboradas. |
| | 2.2.1 Formulación de la estrategia para reforma después de la decisión del gobierno. | |
| | 2.2.2 Formulación de la estrategia ambiental. | |

| Componentes | Actividades específicas | Indicadores |
|--|--|---|
| 3. Marco reglamentario, institucional y legal. | <p>3.1 Preparación de puertos nuevos o mejorados y de las leyes, estatutos y normas ambientales relevantes.</p> <p>3.2 Establecimiento de un organismo regulador (borrador de estatuto, y de ser aplicable, un cuadro organizativo, descripciones de las posiciones, y recomendaciones para el personal no asignado de la BPA).</p> <p>3.3 Capacitación</p> | <p>3.1 Las leyes, los estatutos y las normas han sido completados y aprobados por el Banco y el gobierno.</p> <p>3.2 Los estatutos, los cuadros organizativos, etc. han sido completados a satisfacción del gobierno. Las leyes han sido aprobadas por el Parlamento de Belice.</p> <p>3.3 Seis profesionales han sido capacitados para hacer trabajo regulador (3 comisionados, 3 técnicos).</p> |
| 4. Participación privada. | <p>4.1 Preparación de los estudios necesarios y de los documentos para el proceso de licitación (estrategia de privatización; auditoría financiera; valorizaciones; modelos y proyecciones financieros; auditoría ambiental; procedimientos de asignación de responsabilidades y plan de administración; temas relacionados al empleo; prueba, memorando de información, documentos de licitación, contratos pro-forma, oficina de datos).</p> <p>4.2 Puesta en práctica del proceso de licitación y de las propuestas de evaluación. Elaborar listas de compradores, hacer contacto con los compradores, gira de promoción (si es necesario); una lista breve; distribución y evaluación de las propuestas; análisis de las propuestas; selección, negociación; contratación.</p> | <p>4.1 La estrategia óptima de privatización ha sido diseñada; todos los estudios y auditorías han sido completados; el plan de administración ambiental ha sido completado; los documentos y contratos de licitación están listos a satisfacción del gobierno y del Banco.</p> <p>4.2 El proceso ha sido completado y un contrato con una empresa privada ha sido suscrito.</p> <p>4.3 La reforma y la participación privada han sido completados en forma satisfactoria y se ha establecido un organismo regulador.</p> |

DE ACTIVIDADES

Plan y supervisión de la ejecución:

a la UEP para el componente 2

cia en la puesta en práctica (condicionada a la decisión del
o)

al de diagnóstico; opciones y estrategia:

ción del documento de alternativas sobre la base de la visión de diagnóstico

la reforma: decisión por el gobierno

ación de la estrategia para la reforma (después de la decisión
gobierno)

mentario, institucional y legal:

ción de las reglas y modificaciones necesarias en las leyes

cimiento del organismo regulador

ación

privada:

ción del plan; licitación y documentos de apoyo, etc.

en marcha del plan; gira de promoción, convocatoria de
tas, etc.

PRESUPUESTO DETALLADO

Financiamiento de la Cooperación Técnica propuesta

| Componente/Actividades | FOMIN | Contrapartida | Total US\$ |
|---|------------------|----------------------|-------------------|
| 1. Coordinación y supervisión de la ejecución | 100.000 | 50.000 | 150.000 |
| 1.1 Apoyo a la UEP para el componente 2 | 40.000 | 10.000 | 50.000 |
| 1.2 Asistencia en la ejecución (condicionada a la decisión del gobierno) | 60.000 | 40.000 | 100.000 |
| 2. Visión general de diagnóstico; opciones y estrategia | 185.000 | 40.000 | 225.000 |
| 2.1 Documento de diagnóstico y alternativas | | | |
| 2.1.1 Preparación del documento de alternativas sobre la base de la visión de diagnóstico | 60.000 | 10.000 | 70.000 |
| 2.1.2 Revisión de leyes y estatutos | 25.000 | 5.000 | |
| 2.2 Formulación de la estrategia | | | |
| 2.2.1 Formulación de la estrategia para la reforma después de la decisión del gobierno | 80.000 | 20.000 | 100.000 |
| 2.2.2 Formulación de la estrategia ambiental | 20.000 | 5.000 | 30.000 |
| 3. Marco reglamentario, institucional y legal | 135.000 | 35.000 | 170.000 |
| 3.1 Preparación de los necesarios reglamentos y modificaciones a las leyes | 90.000 | 10.000 | 100.000 |
| 3.2 Establecimiento del organismo regulador | 15.000 | 5.000 | 20.000 |
| 3.3 Capacitación | 30.000 | 20.000 | 50.000 |
| 4. Participación privada | 550.000 | 65.000 | 615.000 |
| 4.1 Preparación del plan; licitación y documentos de apoyo, etc. | 350.000 | 40.000 | 390.000 |
| 4.2 Puesta en práctica del plan; gira de promoción, convocatoria de propuestas, etc. | 200.000 | 25.000 | 225.000 |
| 5. Supervisión y evaluación del proyecto | 20.000 | 10.000 | 30.000 |
| 6. Imprevistos | 60.000 | 50.000 | 110.000 |
| Total | 1.050.000 | 250.000 | 1.300.000 |

RGII-BL051T
TC-99-06-01-0
Original: inglés

PROYECTO DE RESOLUCION

BELICE. COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE PARA UN PROGRAMA DE APOYO A LA MODERNIZACION DEL SECTOR PORTUARIO

El Comité de Donantes del Fondo Multilateral de Inversiones

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo o al representante que él designe para que, en nombre y representación del Fondo Multilateral de Inversiones, proceda a formalizar los acuerdos que sean necesarios con Belice, y a adoptar las medidas pertinentes para la ejecución del Memorando para los Donantes a que se refiere el documento MIF/AT-_____ sobre un programa de cooperación técnica para apoyar la modernización del sector portuario.
2. Destinar para fines de esta resolución hasta la suma de US\$1.050.000, o su equivalente en otras monedas convertibles con cargo a los recursos de la Facilidad de Cooperación Técnica del Fondo Multilateral de Inversiones.
3. Establecer que la suma anterior sea otorgada con carácter no reembolsable.