

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL EN CONCESION DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

(TC-97-03-407)

RESUMEN EJECUTIVO

ORGANISMO Cordiplan
EJECUTOR:

BENEFICIARIOS: República de Venezuela y Gobernaciones de Estados

OBJETIVOS: Apoyar al Gobierno de Venezuela y a las gobernaciones de los estados en el desarrollo del sistema de concesiones de obras públicas y en la incorporación del sector privado en la provisión, operación y mantenimiento de infraestructura de transporte.

El propósito específico del Programa es mejorar el marco legal y reglamentario aplicable a la participación del sector privado en la provisión, operación, mantenimiento y financiación de infraestructuras de transporte, dotar a las autoridades nacionales y estatales de la capacidad institucional y técnica para llevar a cabo el proceso de concesión, fortalecer el sistema de regulación del mismo y promover y acompañar proyectos específicos.

FINANCIAMIENTO:

Modalidad:	donación -Ventanilla 1
Beneficiario:	US\$1.500.000
FOMIN:	US\$1.500.000
Total:	US\$3.000.000

EXCEPCIONES A LA POLITICA DEL BANCO: Ninguna.

CONDICIONES CONTRACTUALES: El primer desembolso estará condicionado a que el ejecutor presente evidencia de haber establecido la unidad ejecutora del proyecto, determinando su estructura, los mecanismos de coordinación con los estados y el MTC, nombrado un coordinador y provisto los recursos suficientes para su funcionamiento. A los 60 días de la firma del convenio de cooperación técnica el ejecutor deberá presentar un plan de acción que incluya: (a) el cronograma de actividades; (b) términos de referencia (TdR) preliminares de los principales consultores y estudios que serían contratados con recursos del Proyecto; y (c) TdR de los funcionarios que serían contratados con recursos de contrapartida local y plan de capacitación y entrenamiento para ellos.

I. ELEGIBILIDAD DEL PAIS

- 1.1 El Comité de Donantes del FOMIN declaró elegible a Venezuela, para todas las modalidades de financiamiento del Fondo, el 20 de septiembre de 1995. Este programa es consistente con el objetivo general del Fondo de incrementar la inversión privada y fomentar actividades del sector privado como base para acelerar el crecimiento económico y el desarrollo social del país.

II. ANTECEDENTES

A. Marco legal e institucional

- 2.1 El marco legal del régimen de concesiones está contenido en el Decreto N° 138, promulgado el 20 de abril de 1994, que posee rango y fuerza de Ley Orgánica sobre Concesiones de Obras Públicas y Servicios Públicos Nacionales. Este marco legal permite la participación del capital privado en ámbitos tradicionalmente reservados al sector público y es regulatorio de la concesión de infraestructuras de transporte. Además, es de aplicación la Ley de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público, aprobada en 1989, la cual incorporó la participación activa de las gobernaciones en el proceso de administración del transporte en sus diversos modos.
- 2.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el poder concedente en materia de concesiones en la jurisdicción nacional; cuenta con una Oficina Ministerial de Concesiones (OMC), que desarrolla los contratos de concesión y se ocupa de la administración y regulación de los mismos. Asimismo existe una Comisión Presidencial de Concesiones (CPC), dependiente directamente del MTC, que se encarga de realizar estudios de factibilidad financiera para proyectos de concesión.
- 2.3 A nivel estatal la organización institucional varía. Algunos estados han establecido institutos de transporte o de vialidad autónomos que han otorgado concesiones; otros estados se han valido de sus departamentos de obras públicas. En la mayoría de los casos la coordinación entre Estados, a través de estas entidades, y con el Gobierno Nacional, a través de la OMC-MTC, ha sido inexistente o deficiente.

B. Descentralización de infraestructura y obras públicas

- 2.4 La Ley Orgánica de Descentralización mantiene el patrimonio del gobierno nacional sobre la infraestructura pública y su competencia y autoridad en construcciones u obras nuevas pero transfiere responsabilidades de operación y mantenimiento a los gobiernos estatales. Asimismo el gobierno central retiene la responsabilidad por la determinación de políticas sectoriales, la promoción de actividades, la interpretación de tendencias de mercado y el control y regulación del sector (incluyendo la determinación de tarifas).

- 2.5 Existen ambigüedades e inconsistencias internas en la ley y entre ésta y la legislación que está siendo promulgada por los estados. La expansión y modernización de la infraestructura son actividades críticas sobre las cuales no se ha producido definición de responsabilidades; no está claro si estas actividades se consideran "construcción nueva" (bajo responsabilidad del Gobierno Nacional) u "operación y mantenimiento" (bajo responsabilidad de los estados). Debido en parte a esta confusión, algunos estados están excediendo los mandatos de la Ley de Descentralización estableciendo tarifas y ampliando la infraestructura sin autorización del gobierno central. La transferencia de infraestructura se ha realizado mediante convenios individuales con los estados en los cuales no se han especificado claramente las responsabilidades nacionales y estatales y determinado las facultades de intervención de las autoridades nacionales en casos de operación o mantenimiento deficiente. Es necesaria una reglamentación clara de la Ley de Descentralización precisando estas responsabilidades y estableciendo parámetros para la transferencia de responsabilidades a los estados. Asimismo las transferencias ya realizadas deben ser revisadas para hacerlas consistentes con la nueva reglamentación.
- 2.6 Las contradicciones y ambigüedades de la Ley de Descentralización han resultado en conflictos y confusiones sobre el rol del Gobierno Nacional y los Gobiernos Estatales respecto a la infraestructura de transporte. Esta falta de claridad refleja fallas de planificación a nivel nacional para asegurar la viabilidad a largo plazo del proceso de descentralización y dificultará la participación del sector privado en la provisión de servicios.
- 2.7 Recientemente el Banco ha aprobado un préstamo (VE-0058) destinado a apoyar la modernización y descentralización del Gobierno a través del apoyo a la reestructuración del MTC y la participación en el financiamiento de proyectos pilotos de subcontratación y concesión de servicios públicos a ser ejecutados en los estados de Aragua, Mérida y Falcón. La presente asistencia técnica será complementaria a este préstamo, desarrollando un marco legal y regulatorio consistente para el sector transporte, fortaleciendo la capacidad institucional de los organismos a cargo de las concesiones a nivel nacional y estatal, y promoviendo la participación de la comunidad y los sectores interesados en el desarrollo de este proceso.

III. OBJETIVOS Y COMPONENTES PRINCIPALES DEL PROYECTO

A. Objetivos

- 3.1 La presente asistencia técnica tiene como objetivo mejorar el marco legal y reglamentario aplicable a la participación del sector privado en la provisión y operación de infraestructura de transporte, dotar a autoridades nacionales y estatales de la capacidad institucional y técnica para llevar a cabo este proceso, fortalecer el sistema de regulación de concesiones y promover y acompañar proyectos específicos.

B. Componentes

3.2 Componente 1 - marco de políticas:

(i) establecer la política y estrategia global de transporte clarificando el rol de la nación y de los estados en el sector, así como las específicas para los diferentes modos de transporte;

(ii) determinar una clara división de responsabilidades y atribuciones entre el gobierno nacional y los estados en el manejo de la infraestructura de transporte transferida, definiendo una política de descentralización y;

(iii) establecer una política de concesiones definiendo la participación del sector privado en la provisión, operación mantenimiento y financiamiento de infraestructura de transporte y los roles del gobierno nacional y los gobiernos estatales en este proceso.

3.3 Componente 2 - marco normativo y regulatorio:

(i) revisar el marco legal y reglamentario existente para otorgar concesiones en infraestructura y servicios de transporte, incluyendo los aspectos ambientales, para establecer su adecuación e identificar deficiencias, proponer soluciones a aspectos puntuales;

(ii) revisar el marco legal y reglamentario existente de la ley de descentralización de 1989 clarificando responsabilidades y atribuciones nacionales y estatales; y

(iii) definir los riesgos inherentes a los proyectos de concesión, identificando las partes que están en mejores condiciones de absorberlos. En particular clarificar el concepto de "equilibrio económico-financiero" y determinar que parte del riesgo comercial será absorbido por el Estado y en que forma.

3.4 Componente 3 - fortalecimiento institucional:

(i) asistir al MTC en el desarrollo de su capacidad de órgano rector en materia de concesiones estableciendo estrategias, normas técnicas y políticas tarifarias; así como su capacidad de prestar asistencia técnica e institucional a las gobernaciones facilitando la transferencia de tecnología, información, difusión de experiencias, etc.;

(ii) desarrollar la capacidad institucional de las gobernaciones de elaborar sus propios programas de concesiones y privatizaciones de acuerdo a las políticas y lineamientos nacionales, incluyendo la capacitación en la gestión ambiental de sus programas de concesión;

(iii) capacitación, mediante visitas técnicas a países de la región, asistencia a cursos y realización de talleres con expertos

internacionales, del personal profesional del MTC, Cordiplan y de las gobernaciones;

(iv) desarrollar el sistema de administración de los contratos de concesión (sistema de regulación) a nivel nacional y estatal. Determinar la conveniencia de una entidad reguladora independiente y centralizada, de entidades estatales y su relación entre ellas; apoyar su creación e implementación; y

(v) proveer, parcialmente, el equipamiento informático que requieran los entes estatales de concesiones y regulación.

3.5 Componente 4 - sistematización del análisis y preparación del proceso de licitación:

(i) revisar los contratos de concesiones otorgados a nivel nacional y estatal, incluyendo las políticas de cofinanciamiento y garantías adoptadas por los gobiernos estatales y el gobierno nacional, proveer asistencia en el análisis financiero y técnico de tales contratos;

(ii) racionalizar y sistematizar la metodología de análisis a ser usada por el MTC y las gobernaciones para determinar que proyectos son concesionables;

(iii) preparar documentos tipo de licitación y contratos pro-forma para infraestructura y servicios de distintos modos de transporte;

(iv) desarrollo de las normas técnicas ambientales a ser incorporadas en los contratos de concesión, incluyendo metodologías de: (1) evaluación de pasivos ambientales y la distribución de las responsabilidades entre concedente y concesionario; (2) los requisitos ambientales para construcción, operación y mantenimiento de carreteras y las responsabilidades del concesionario; y (3) el régimen de sanciones aplicable en los casos de incumplimiento.

(v) desarrollar modelos financieros, aplicables a los diversos modos de transporte, que establezcan la rentabilidad financiera privada;

(vi) preparar un programa de concesiones en transporte para los próximos tres años;

(vii) evaluar la importancia económica y financiera de los proyectos a ser concesionados para establecer el interés potencial de los mismos dentro del mercado de inversores privados;

(viii) desarrollar modalidades de financiación y opciones de participación o garantías del gobierno que permitan mejorar el acceso de proyectos a los mercados financieros nacional e internacional; y

(ix) desarrollar la metodología y evaluar la capacidad y

disposición de pago de los usuarios y elasticidad ingreso de la demanda para un proyecto específico a ser concesionado.

3.6 Componente 5 - difusión del programa y participación de sectores interesados en el programa de concesiones:

(i) organizar talleres orientados a lograr la participación de todos los sectores legítimamente interesados en la determinación de políticas y en el nuevo marco institucional, legal y regulatorio para el proceso de concesiones, difundir entre estos sectores los documentos de políticas, licitación y contratación pro forma para su análisis y discusión;

(ii) para proyectos específicos a ser concesionados, difundir sus características y asistir al MTC y a las gobernaciones en la identificación de los sectores interesados, en particular a la comunidad afectada, y en el desarrollo de estrategias de comunicación y participación durante la elaboración del proyecto; y

(iii) una vez definidos los proyectos organizar talleres destinados a difundir el programa e informar a los potenciales inversores;

(iv) organizar una campaña informativa y de participación de la comunidad del programa de concesiones a fin de esclarecer ante la opinión pública las ventajas de la participación privada en la provisión de infraestructura, la utilización de lo recaudado mediante peajes y la fijación de tarifas según los beneficios derivados por los usuarios.

C. Aspectos ambientales

3.7 El programa propuesto brindará especial atención a los aspectos socio-ambientales pertinentes a proyectos del sector vial. La transferencia de la atribución de las actividades en el sector vial, sea por descentralización o privatización, deberá garantizar el cumplimiento de los principios de protección del ambiente y sustentabilidad del uso de los recursos naturales. El instrumento para este objetivo es el proceso de evaluación ambiental y otorgamiento de autorizaciones por el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables - MARNR, complementado por las normas de calidad ambiental y de manejo de los recursos.

3.8 El sistema de concesiones dependerá de una acción articulada entre CORDIPLAN, el MTC y las gobernaciones de los estados, en colaboración con el MARNR, responsable por la conducción de los procedimientos ambientales. Para ello: (i) el MTC mantendrá su responsabilidad por dictar las normas ambientales específicas para el sector vial 1/ con base en la normativa fijada por MARNR para

1/Las normas serán independientes de la responsabilidad de ejecución de los proyectos viales, los que podrán estar a cargo del sector público estatal o de los concesionarios privados.

preparación de los Estudios de impacto ambiental (EIA), las autoridades ambientales (evaluaciones ambientales específicas) y planes de manejo; asimismo, el MTC a través de sus agencias, supervisará la ejecución de dichos estudios; (ii) la unidad coordinadora del programa incorporará en los documentos licitatorios las obligaciones que, en materia ambiental, el concesionario deberá realizar durante la vigencia de su contrato; (iii) las unidades de concesiones o reguladoras, coordinados con el MARNR, velarán por el cumplimiento de las provisiones ambientales contenidas en los contratos de concesión, aplicarán las sanciones correspondientes en el caso de incumplimiento, y establecerán acciones remediales que, en tal caso, deberán ser ejecutadas por el concesionario.

IV. ASPECTOS RELATIVOS A LA EJECUCION

- 4.1 La agencia ejecutora será CORDIPLAN, por medio de una unidad coordinadora (UC) creada a tal efecto. La UC se encargará de la coordinación y supervisión de todas las actividades del programa. Se creará también un Comité Asesor integrado por representantes de CORDIPLAN, del MTC y de la Asociación de Gobernadores en representación de los estados. Este comité tendrá capacidad decisoria y asesorará a la UE en la determinación de lineamientos y políticas y en la selección de proyectos a ser considerados. Asimismo tanto Coordiplan, como el MTC y las gobernaciones proveerán personal técnico de contrapartida para el desarrollo del proyecto.

V. COSTOS Y FINANCIACION DURANTE LA EJECUCION Y FASES OPERATIVAS

- 5.1 El presupuesto del proyecto asciende a US\$3 millones. La contribución de CORDIPLAN, MTC y las Gobernaciones alcanza el 50%. La cooperación técnica financiará al coordinador del proyecto. Para asegurar la disponibilidad de los recursos de contrapartida del proyecto en tiempo y forma adecuados se prevé la creación de un fideicomiso o mecanismo similar.
- 5.2 El cronograma de ejecución del proyecto será por un plazo de 18 meses y el plazo para desembolsos de recursos será de 24 meses, ambos períodos contados a partir de la vigencia del convenio. El ejecutor podrá solicitar que el Banco efectúe pagos directos por concepto de la adquisición de bienes y servicios para el Proyecto, así como por la contratación de servicios de consultoría.
- 5.3 Un resumen del presupuesto se presenta a continuación:

PRESUPUESTO TENTATIVO (miles US\$)			
ACTIVIDAD	FOMIN	APORTE LOCAL	TOTAL
1. Marco de políticas	50	50	100
2. Marco normativo y regulatorio	300	170	470
3. Fortalecimiento institucional	410	300	710
4. Sistematización del análisis y proceso de licitación	440	370	810
5. Difusión del programa y participación de sectores interesados	100	140	250
Subtotal	1370	970	2340
6. Coordinación y supervisión	120	280	400
7. Imprevistos	130	130	260
COSTO TOTAL	1500	1500	3000

VI. EVALUACION

- 6.1 Como consecuencia de la implementación del Programa se contará con un marco legal y normativo que determine claramente las responsabilidades y atribuciones del Gobierno nacional y las gobernaciones en el concesionamiento y privatización de servicios e infraestructura de transporte. Asimismo se contarán con las instituciones necesarias, unidades de concesiones y reguladoras tanto a nivel nacional como estatal, y con un marco político/institucional, herramientas y capacidad técnica que les permitirán desarrollar concesiones en forma racional y eficiente.
- 6.2 Esta experiencia podrá ser transferida a otras jurisdicciones (estados y municipios que deseen licitar concesiones en sus propias jurisdicciones) o sectores (puertos y aeropuertos, entre otros), los que se beneficiarán con la experiencia ganada por el MTC y las gobernaciones participantes durante esta operación.
- 6.3 La voluntad política de los gobiernos nacional y estatales para llevar a cabo el proceso de privatización y concesiones permiten prever que la ejecución de la presente asistencia técnica no enfrentará riesgos de magnitud para su ejecución. El éxito del proyecto depende en gran medida de la definición por parte del Gobierno Nacional de políticas nacionales de descentralización y concesiones coherentes y de la coordinación con los estados en el desarrollo de dichas políticas.

VII. CRITERIOS DE EVALUACION DE RESULTADOS Y DESEMPEÑO

- 7.1 La ejecución de cada uno de los componentes del proyecto requiere de una estrecha coordinación entre el ejecutor, el MTC, los estados y el Banco. La supervisión del Banco será realizada mediante

reuniones periódicas del especialista sectorial responsable de la Representación en Venezuela con el ejecutor y el coordinador del programa, misiones de administración anuales y a través de informes semestrales que deberán ser elaborados y sometidos al Banco por el ejecutor dentro de los 30 días siguientes al final de cada semestre. Dentro de los 90 días de finalizado el proyecto, el ejecutor presentará al Banco un informe de terminación.

- 7.2 Dichos informes deberán incluir, por lo menos, la siguiente información: (i) resumen de las actividades ejecutadas durante el período concluido; (ii) grado de cumplimiento de los objetivos previstos en el proyecto de acuerdo a los resultados previstos en el marco lógico; (iii) dificultades encontradas durante la ejecución del proyecto y medidas adoptadas para solucionarlas; (iv) recomendaciones relativas a cualquier redistribución de recursos entre los rubros presupuestales, sin cambiar la modalidad ni aumentar el financiamiento, y eventuales reprogramaciones de las actividades por dificultades encontradas, debiendo dichas recomendaciones ser aprobadas por el Banco; y (v) un plan de acción de corto plazo para el período siguiente. Además, los informes de los consultores y los informes preliminares y finales de los estudios específicos deben ser entregados al Banco para su revisión en ocasión de la presentación de cada uno de ellos.
- 7.3 Los criterios de evaluación y desempeño de las tareas específicas se encuentran desarrollados en el marco lógico presentado en anexo.

VIII. EXCEPCIONES A LA POLITICA DEL BANCO

- 8.1 El programa no presenta excepciones a las políticas o procedimientos del Banco.

IX. CONDICIONES CONTRACTUALES ESPECIALES

- 9.1 Los desembolsos serán realizados de acuerdo con los procedimientos del Banco, y el primero de éstos estará condicionado a que el ejecutor presente evidencia de que ha establecido la unidad ejecutora del proyecto, determinando su estructura, los mecanismos de coordinación con los estados y el MTC, nombrado un coordinador y provisto los recursos suficientes para su funcionamiento. A los 60 días de la firma del convenio de cooperación técnica el ejecutor deberá presentar un plan de acción que incluya: (a) el cronograma de actividades; (b) términos de referencia (TdR) preliminares de los principales consultores y estudios que serían contratados con recursos del Proyecto; y (c) TdR de los funcionarios que serían contratados con recursos de contrapartida local, cronograma de incorporación de estos últimos y plan de capacitación y entrenamiento para ellos.

VENEZUELA - FOMIN
PORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL EN CONCESION DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS
TC-97H3407
ACTIVIDADES Y RESULTADOS

Objetivo general: Apoyar al Gobierno de Venezuela y las gobernaciones de los estados en el desarrollo del sistema de concesión de obras públicas. El propósito específico del Programa es mejorar el marco legal y reglamentario aplicable a la participación del sector privado en la provisión, operación y financiación de infraestructura de transporte, dotar a autoridades nacionales y estatales de la capacidad institucional y técnica para llevar a cabo este proceso, fortalecer el sistema de regulación de concesiones y promover y acompañar proyectos específicos.

Componentes	Actividades	Resultados esperados
Marco de políticas	<p>establecer la política y estrategia global de transporte</p> <p>clarificar responsabilidades y atribuciones del gobierno central y los estados definiendo la política de descentralización de la infraestructura transferida</p> <p>establecer la política de concesiones y los roles del MTC y los estados</p>	<p>emisión de un documento de política de concesión de obras públicas que contenga una clara distribución de roles y responsabilidad entre el MTC y los estados</p>
Provisión y desarrollo del marco legal y reglamentario	<p>revisar el marco legal y normativo existente para otorgar concesiones, incluyendo los aspectos ambientales, desarrollar nuevo marco reglamentario</p> <p>revisar el marco legal y normativo existente de la ley de descentralización de 1989 clarificando responsabilidades y atribuciones nacionales y estatales, desarrollar nueva marco reglamentario</p> <p>definir los riesgos inherentes a los proyectos de concesión, identificando las partes que están en mejores condiciones de absorberlos.</p>	<p>aprobación-vía ley o decreto- del nuevo marco legal que regule la relación entre nación y estados</p> <p>han sido firmados convenios complementarios de transferencia de infraestructura</p>

Componentes	Actividades	Resultados esperados
Fortalecimiento institucional	<p>asistir al MTC en el desarrollo de su capacidad de órgano rector en materia de concesiones; así como su capacidad de coordinar el otorgamiento de concesiones entre los estados y organizar sistemas de asistencia técnica de la nación a los estados facilitando la transferencia de tecnología, información, difusión de experiencias, etc.</p> <p>desarrollar la capacidad institucional de las gobernaciones de elaborar sus propios programas de concesiones y privatizaciones de acuerdo a las políticas y lineamientos nacionales</p> <p>capacitación, mediante visitas técnicas a países de la región, asistencia a cursos y realización de seminarios con expertos internacionales, del personal profesional de las gobernaciones y del MTC</p> <p>desarrollar el sistema de administración de los contratos de concesión (sistema de regulación) a nivel nacional y estatal. Determinar la conveniencia de una entidad reguladora centralizada independiente y de entidades estatales y su relación entre ellas, apoyar su creación e implementación</p> <p>proveer, parcialmente, el equipamiento informático que requieran los entes estatales de concesiones y regulación</p>	<p>el SAC ha sido constituido y su personal capacitado por el programa</p> <p>por lo menos cinco estados han participado en el programa</p> <p>25 profesionales capacitados</p>

Componentes	Actividades	Resultados esperados
Sistematización del análisis y preparación del proceso de licitación	<p>revisar los contratos de concesiones otorgadas a nivel nacional y estatal, incluyendo las políticas de cofinanciamiento y garantías adoptadas por los gobiernos estatales y el gobierno nacional, proveer asistencia en el análisis financiero y técnico de tales contratos</p> <p>racionalizar y sistematizar la metodología de análisis a ser usada por las gobernaciones para determinar que proyectos son concesionables;</p> <p>preparar documentos tipo de licitación y contratos pro-forma para infraestructura y servicios de transporte;</p> <p>desarrollo de modelos financieros, aplicables a los diversos modos de transporte, que establezcan la rentabilidad financiera privada;</p> <p>preparar programa de concesiones en transporte para los próximos tres años;</p> <p>evaluación económica y financiera de los proyectos a ser concesionados para establecer el interés potencial de los mismos dentro del mercado de inversores privados;</p> <p>desarrollo de modalidades de financiación y opciones de participación o garantías del gobierno que permitan el acceso de estas redes a los mercados financieros nacional e internacional; y</p> <p>desarrollar metodología y evaluar la capacidad y disposición de pago de los usuarios y elasticidad ingreso de la demanda para un proyecto específico a ser concesionado.</p>	<p>se cuenta con metodologías para selección de proyectos y su evaluación financiera privada</p> <p>han sido aprobados documentos de licitación y contratos pro-forma</p> <p>se ha revisado la estructura tarifaria aplicada en diversas infraestructuras de transporte estableciendo la capacidad de pago de personas y bienes y, de corresponder, se ha modificado dicho estructura</p> <p>se cuenta con una clara asignación de riesgos según el tipo de proyectos</p>

Componentes	Actividades	Resultados esperados
Difusión del programa y participación de sectores interesados	<p>organizar seminarios orientados a lograr la participación de todos los sectores legítimamente interesados en la determinación de políticas y en el nuevo marco institucional, legal y regulatorio para el proceso de concesiones, difundir entre estos sectores los documentos de políticas, licitación y contratación pro forma para su análisis y discusión</p> <p>difundir características de proyectos específicos a ser concesionados y asistir a las gobernaciones en la identificación de los sectores interesados y en el desarrollo de estrategias de comunicación y participación durante la elaboración del proyecto</p> <p>una vez definidos los proyectos organizar talleres destinados a difundir el programa e informar a los potenciales inversores;</p> <p>organizar una campaña informativa del programa de concesiones a fin de esclarecer ante la opinión pública las ventajas de la participación privada en la provisión de infraestructura, la utilización de lo recaudado mediante peajes y la fijación de tarifas según los beneficios derivados por los usuarios.</p>	<p>se han realizado tres seminarios (uno a nivel nacional y dos en estados participantes)</p> <p>se ha publicado y difundido la política de concesiones</p> <p>se cuenta con un sistema de información pública acerca de la aplicación de los recursos recaudados</p>

PROYECTO DE RESOLUCION

**VENEZUELA. COOPERACION TECNICA. PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL EN
CONCESION DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS**

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 necesarios con la República de Venezuela y a adoptar las demás medidas pertinentes para la ejecución del plan de operaciones a que se refiere el Documento MIF AT-_____, sobre cooperación técnica para apoyar el Programa de Fortalecimiento Institucional en Concesión de Obras y Servicios Públicos.

2. Destinar para los fines de esta resolución, hasta la suma de US\$1.500.000 con cargo a la Facilidad de Cooperación Técnica del Fondo Multilateral de Inversiones.

3. Establecer que la suma anterior sea otorgada con carácter no reembolsable.