

## REFORMA SECTORIAL E INCORPORACION DEL SECTOR PRIVADO EN AVIACION CIVIL

(TC-96-09-17-6)

### RESUMEN EJECUTIVO

**BENEFICIARIOS:** Dirección General de Aeronáutica Civil.

**ORGANISMO EJECUTOR:** El Ministerio de Economía a través de la Unidad Coordinadora del Programa en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Comisión de Desincorporación de la Vice-Presidencia de la República.

**FACILIDAD DEL FOMIN:** Ventanilla I (Facilidad de Cooperación Técnica)

**FINANCIAMIENTO:**

Total	US\$3,65 millones
FOMIN	US\$1,15 millones
Aporte Local	US\$0,90 millones
Préstamo BID (CT)	US\$1,60 millones

**OBJETIVOS:** El financiamiento del FOMIN tiene por objeto atraer capacidad técnica y operativa, y movilizar financiamiento y recursos del sector privado para la prestación y expansión de la cobertura de los servicios en los sectores de aviación civil.

**DESCRIPCION:** Los recursos del FOMIN se usarían para financiar una asesoría técnica en transporte aéreo, una asesoría legal, y una asesoría financiera. Los recursos del Proyecto financiarán la preparación de los siguientes productos y las actividades: (i) El Plan Maestro del sector; (ii) El Plan de Inversiones (especificar las necesidades de inversiones y expansión durante el período de la concesión); (iii) Análisis económico y financiero de la concesión; (iv) El diseño de la transacción; (v) El Memorándum de Venta; y (v) El diseño y la negociación del Contrato de Concesión. El financiamiento complementaría los recursos del BID para la organización y capacitación de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), y para la participación del sector privado en el Control de Tráfico Aéreo.

<b>PLAZO DE EJECUCION:</b>	El plazo de ejecución del Proyecto será de 24 meses y el plazo de desembolso será de 30 meses.
<b>CONDICIONES PARA EL PRIMER DESEMBOLSO:</b>	Se proponen las siguientes condiciones previas al desembolso de los recursos; (i) la aprobación de la Ley que establece las bases para el nuevo marco regulatorio e institucional del sector; (ii) la UCP ha presentado al Banco el Plan de Acción para la ejecución del Proyecto durante los primeros seis meses; y (iii) evidencia de que ha sido firmado un convenio, aceptable al Banco, entre el PNUD y el Ministerio de Economía.
<b>ESTRATEGIA DEL BID Y DEL FOMIN PARA EL SECTOR:</b>	<p>La estrategia del Banco para Guatemala para el período 1996-1998 tiene por objeto apoyar los esfuerzos del Gobierno para conseguir cuatro objetivos principales; (i) la incorporación de la población pobre, indígena y rural al proceso de desarrollo sostenido; (ii) la ampliación y mejoramiento de los servicios sociales; (iii) la modernización del Estado; y (iv) el desarrollo y crecimiento de los sectores productivos, a través de la promoción de la actividad del sector privado en la economía.</p> <p>La estrategia contempla la mezcla de recursos de Capital Ordinario del Banco, con recursos del FOMIN e IIC, y hace énfasis en que los proyectos y programas, deben ser técnicamente íntegros, pero a la vez deben ser simples y fáciles de ejecutar; deben ser compatibles con los recursos del Gobierno; deben ser flexibles y directamente relevantes para las prioridades del país; y deben tener un claro respaldo político.</p> <p>La estrategia del FOMIN privilegia el otorgamiento de recursos para financiar servicios de asesoría requeridos para establecer y/o reforzar los entes reguladores y es consistente con las recomendaciones recientes del Grupo de Trabajo para el MIF, en el sentido de apoyar el desarrollo del entorno legal, regulatorio, contractual y de supervisión, para dar prioridad a la promoción de la inversión privada en el sector de infraestructura y servicios públicos.</p>
<b>EXCEPCIONES A LA POLITICA DEL BANCO:</b>	Se propone autorizar la contratación directa del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), como Agencia para realizar las actividades administrativas de apoyo a la UCP, como la contratación de servicios de la CT (Ver Párrafo 6.6).

**RIESGOS:**

Existe un elemento de riesgo relacionado con el interés del sector privado de participar en el sector de aviación civil en Guatemala. Este riesgo se ve incrementado por el hecho de que hay otros países en la región que están ejecutando programas de este tipo. Para controlar este tipo de riesgo es que se propone la contratación de expertos altamente calificados para que den apoyo técnico, legal y de mercado a los equipos técnicos nacionales. Asimismo, se espera, que los operadores privados internacionales respondan favorablemente al contenido y alcance del programa de reforma económica del Gobierno, programa que se caracteriza principalmente por el fortalecimiento de la seguridad jurídica para el inversionista privado, la eliminación de la discrecionalidad del regulador, y la promoción y fortalecimiento de los mecanismos de mercado.

**ASPECTOS  
ESPECIALES DE  
EJECUCION:**

En vista de que para el componente de Asesoría en Transporte Aéreo existe un número reducido de firmas especializadas elegibles, se propone seguir el procedimiento de *Licitación privada* tal cual se establece en las "*Políticas básicas y procedimientos de adquisiciones del BID*". De acuerdo con este método, **las invitaciones a participar se hacen por invitación directa y no por anuncio público.**

Para la selección de servicios de consultorías se propone usar el método de selección de Mínimo Costo. Con este método las propuestas técnicas y económicas se presentan en dos sobres separado, y se establece un nivel "mínimo técnico aceptable" para calificar las propuestas técnicas. Las propuestas técnicas se abren primero y son evaluadas. Las propuestas que no alcanzan el nivel mínimo aceptable se rechazan y sólo se abren las propuestas económicas de las restantes. La firma con la propuesta de precio más bajo es la aceptada. El nivel mínimo será planteado explícitamente en las invitaciones a presentar propuestas.

**MODALIDAD:**

Donación

**CLASIFICACION  
AMBIENTAL:**

El Comité de Medio Ambiente consideró la Ficha Ambiental en reunión del 29 de agosto de 1996 y clasificó la operación en la Categoría III. El Comité de Medio Ambiente e Impacto Social, en su sesión del 14 de marzo aprobó el Resumen Ambiental.

## **I. ELIGIBILIDAD DEL PAIS**

- 1.1 El Comité de Donantes del Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN), aprobó la elegibilidad de Guatemala para todas las modalidades de financiamiento del FOMIN el 30 de marzo de 1995.

## **II. MARCO DE REFERENCIA**

- 2.1 El financiamiento del FOMIN forma parte del apoyo al Programa Sectorial de Reforma en Infraestructura e Inversión (GU-0019). Ese Programa tiene por objeto la reforma de los sectores de telecomunicaciones, electricidad, aviación civil, e hidrocarburos, y la modernización del entorno para la inversión.
- 2.2 Los recursos del FOMIN se complementarán con un eventual préstamo sectorial de rápido desembolso (GU-0019), para apoyar las necesidades de financiamiento externo de Guatemala, y con un Préstamo de Cooperación Técnica reembolsable, para implementar la reforma del entorno para la inversión y de los sectores de aviación civil, e hidrocarburos. Paralelamente, el Banco Mundial (BIRF), está preparando un Technical Assistance Loan (TAL), que incluye los recursos necesarios para financiar las reformas en los sectores de electricidad y telecomunicaciones.

## **III. ANTECEDENTES DEL PROGRAMA**

### **A. Problemas Sectoriales**

- 3.1 El sector de aviación carece de los recursos y la institucionalidad necesaria para proveer un servicio adecuado. La base de recursos no permite alcanzar niveles mínimos aceptables de mantención de los equipos, ni de las instalaciones, ni para renovar equipos e incorporar los avances tecnológicos relacionados con los estándares de servicio exigidos a nivel mundial, y compromete los niveles de eficiencia y seguridad mínimos, que emanan de las recomendaciones fijadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Actualmente, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA), ha condicionado la entrada de transportadores guatemaltecos exigiendo la implementación de medidas correctivas por parte de las autoridades reguladoras, las cuales al momento no han podido ser instrumentadas.
- 3.2 El sector se rige por la Ley sobre Aviación Civil que data de 1949. La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), ejerce la función de administración de la infraestructura aeroportuaria y de apoyo a la navegación, así como la de fiscalización técnica en todos sus aspectos. La DGAC carece de la autonomía financiera, operativa, y

administrativa para ejercer esas funciones. Alrededor del 90% de los ingresos del sector se transfieren al Gobierno Central.

Las necesidades de inversión en los próximos cinco años, asociadas con la modernización y expansión del Sistema Nacional de Aviación (SNA), para alcanzar estándares razonables de seguridad y eficiencia, ascienden a US\$150 millones. Estos requerimientos son sustancialmente mayores, si se consideran asimismo las necesidades de recursos relacionadas con el desarrollo de un nuevo aeropuerto para la ciudad de Guatemala para atender recomendaciones de seguridad internacionalmente aceptadas.

- 3.3 Con el apoyo del Banco, el Gobierno de Guatemala ya ha preparado un anteproyecto de Ley para ser sometido al Congreso. El anteproyecto establece las bases para el nuevo marco jurídico del sector, la incorporación del sector privado en el financiamiento, expansión y operación de los sistemas de aeropuertos y control de transporte aéreo, y los principios básicos para la política sectorial (Ver párrafos 3.5, 3.6 y 3.7)

**B. Objetivo y estrategia del programa**

- 3.4 Para resolver los problemas estructurales que enfrenta el sector de Aviación Civil, el programa de reforma sectorial tiene por objeto:

(i) transferir las responsabilidades de operar, desarrollar y financiar la infraestructura de transporte aéreo al Sector Privado; y

(ii) fortalecer la capacidad institucional del Estado para cumplir eficientemente sus responsabilidades de formulación de políticas y de regulación.

- 3.5 Los elementos principales de la estrategia son los siguientes:

**1. La Reforma del Marco Institucional y Jurídico** para redefinir los roles del sector público y del sector privado, para establecer la competencia de la DGAC, para la reforma del marco regulatorio, y para la apertura del sector a la participación privada en la provisión de los servicios aeroportuarios y los de navegación aérea.

**2. El Fortalecimiento Institucional de la DGAC** para que pueda ejercer adecuadamente las funciones de regulación técnica y económica. Este elemento de la estrategia contempla la reestructuración completa de la actual DGAC, así como la actualización y la mecanización de sus normas y procedimientos (en

cumplimiento con los estándares OACI) 1/, y la dotación de sistemas de información gerencial y de entrenamiento adecuado en esta área.

### **3. Incorporación del sector privado**

(a) **Aeropuertos** La estrategia propone como alternativa principal, pero no la única para el análisis, el traspaso, tal como están en la actualidad, de la operación, desarrollo, mantenimiento y explotación de los tres principales aeropuertos del SNA al sector privado. En caso de que el análisis concluya de que es factible, el mantenimiento y desarrollo del resto de los aeropuertos en el SNA (i.e., pequeñas pistas de aterrizaje y aeropuertos secundarios) sería financiado a través del posible pago de un canon de concesión por parte del concesionario de los tres principales aeropuertos. Este canon se constituiría en un fondo de desarrollo aeroportuario para hacer frente a los gastos de mantenimiento y operación del resto del sistema (menos de 2.5% de todo el movimiento del sistema).

(b) **Control de Tráfico Aéreo** La estrategia propone además, explorar la posibilidad de traspasar al sector privado las responsabilidades de financiamiento, expansión y operación de los servicios de control de tráfico aéreo. Sin embargo, a diferencia de los aeropuertos, los servicios de navegación aérea para el caso de Guatemala, muy posiblemente no provean de suficientes flujos de ingresos como para cubrir costos de capital (i.e., adquisición y financiamiento de equipos) luego de hacerle frente a los costos de operación. Dependiendo del diseño final de la transacción a utilizar para incorporar al sector privado, se podría incluir un componente de inversión dentro de esta operación para financiar adquisición de equipos y sistemas con la condición de privatizar su operación y mantenimiento.

### **C. Elementos de política del programa**

- 3.6 El proyecto de ley propuesto establece un nuevo marco regulatorio que se fundamenta en principios tales como: el fomento de la competencia, la promoción de la eficiencia mediante mecanismos de mercado, la apertura del mercado apoyando una política de cielos abiertos y mínima discrecionalidad regulatoria definiendo el ámbito de actuación del Estado con respecto al transporte aéreo, aeropuertos y aeródromos, servicios de navegación y control de tráfico aéreo.
- 3.7 El proyecto reconoce que puede incrementarse la eficiencia del sector fomentando y promoviendo la competencia en el mismo, por lo

---

1/ La revisión y actualización de los procesos administrativos y de control, que aseguren la aplicación de las normas y regulaciones emanadas de la homologación fijada por la OACI. La adopción de los estándares internacionalmente aceptados, fijados en los 18 Anexos de la OACI. La instrumentación de mecanismos de comunicación y actualización con los organismos internacionales.

que la regulación se minimiza y se apoya principalmente en favorecer un mercado competitivo. De ahí, que el artículo 20 del proyecto establezca el principio de "libertad de competencia" en cuanto a la prestación de los servicios relacionados con las actividades de aeronáutica así como la primacía que la ley dará a la libre negociación de los cargos y tarifas por los servicios contemplados en la ley. Para los casos en que mediante la libre negociación, no se logra un acuerdo, el proyecto establece mecanismos de arbitraje eficientes para dirimir disputas, los cuales se detallan en el mismo. Los criterios de referencia para dirimir éstos se basan en el principio de recuperación de costos económicos.

#### IV. EL PROYECTO

##### A. Objetivos

- 4.1 El financiamiento del FOMIN tiene por objeto financiar aquellas actividades necesarias para atraer capacidad técnica y operativa, y movilizar financiamiento y recursos del sector privado para la prestación y expansión de la cobertura de los servicios en los sectores de aviación civil.
- 4.2 Complementariamente, los recursos de la Cooperación Técnica Reembolsable del Banco se usarán para fortalecer a la Dirección General de Aeronáutica Civil en su capacidad de ente administrador, fiscalizador y regulador de los contratos con el sector privado. Asimismo, los recursos del Banco se usarán para desarrollar el subcomponente de participación del sector privado en los sistemas de control de tráfico aéreo.

##### B. Estrategia propuesta

- 4.3 El diseño de la transacción de privatización propuesta incluye los siguientes elementos: (i) una concesión maestra a largo plazo para la operación, explotación y desarrollo de los aeropuertos de San José, La Aurora y Santa Elena al sector privado; (ii) la transferencia de responsabilidades al sector privado incluye todas las actividades (aeronáuticas y comerciales) desde el momento que la aeronave toca la terminal (puente de embarque, puerta o túnel de acceso), hasta el momento que la aeronave con pasajeros/carga a bordo abandona la terminal; (iii) la concesión incluye compromisos de inversión por parte del concesionario para desarrollar la infraestructura aeroportuaria y atender los incrementos de demanda en función de los estándares internacionales de aplicación; (iv) presencia de un operador aeroportuario internacional en el consorcio; y (v) la concesión maestra se otorgaría a través de un proceso de licitación pública internacional.

**C. Productos esperados y descripción de actividades**

**1. Con financiamiento del FOMIN**

- 4.4 Para financiar el componente de *Participación del sector privado en la infraestructura de transporte aéreo*, los recursos del FOMIN se usarán para contratar tres asesorías que tendrán la responsabilidad de preparar los siguientes productos: (i) El Plan de Inversiones (especificar las necesidades de inversiones y expansión durante el período de la concesión); (ii) El análisis económico y financiero de la concesión; (iii) El diseño de la transacción; (iv) la preparación del Memorándum de Venta; y (v) el Contrato de Concesión.
- 4.5 La firma asesora en transporte aéreo preparará el Plan Maestro y el Plan de Inversiones del sector, el análisis económico, y la evaluación financiera de los posibles escenarios bajos los cuales se procedería a desarrollar la concesión. Los principales productos que entregaría esta asesoría son los siguientes: (i) El Modelo de Estimación de Demanda (análisis de tráfico de pasajeros y de carga); (ii) el Plan de Inversiones; (iii) El Modelo de Simulación Financiera (análisis de consistencia de tarifas, y cargos aeroportuarios, el plan de inversión, volúmenes de tráfico, etc.); y (iv) la propuesta para formular la política de tarifas y cargos aeroportuarios). Trabajando con las firmas para la asesoría legal y para la asesoría financiera, se desarrollará la base de información necesaria para diseñar la transacción, preparar el Memorandum de Venta, y negociar y adjudicar el Contrato de Concesión.
- 4.6 La firma asesora legal se encargará de: (i) una auditoría legal de los activos y pasivos relacionados con la eventual concesión; (ii) conjuntamente con el asesor financiero, desarrollar y preparar la documentación necesaria para el Contrato de Concesión, y proponer y diseñar la arquitectura legal de la Transacción; (iii) con el apoyo del asesor financiero, deberá preparar el Pliego de Condiciones (incluyendo el plan de inversiones para los primeros cinco años, los pagos de derechos de concesión, etc); (iv) asesorar al Gobierno (Comisión de Desincorporación y el MCTOP) durante la licitación, selección, negociación, adjudicación, y cierre de la transacción. No obstante lo dispuesto en el Anexo de Selección y Contratación de Firms Consultoras y Expertos del Convenio, no será necesario obtener la aprobación del Banco con relación al Contrato de Concesión Negociado para efectuar el último pago a la firma asesora legal.
- 4.7 La firma asesora financiera, con la colaboración del asesor legal y del asesor de transporte aéreo, se encargará de: (i) preparar el Memorandum de venta; (ii) El mercadeo ("road-show) de la oportunidad de inversión; (iii) preparar el Pliego de Condiciones a utilizar en la licitación pública; (iv) El proceso de

licitación; (v) proponer el sistema de calificación, evaluación y selección de las ofertas; y (vi) Cerrar las negociaciones.

- 4.8 La preparación del Plan Maestro, incluyendo el Plan de Inversiones y el Modelo de Simulación Financiera, debieran estar concluidos en un período de cuatro a cinco meses. Para esa fecha ya debieran haber iniciado sus actividades las firmas para la asesoría legal y para la financiera. Durante el segundo semestre se evaluarían las alternativas para la concesión, se diseñaría la transacción, y el memorandum de venta. Se propone que durante el primer trimestre de 1998 se seleccione y negocie con el inversionista estratégico privado para la concesión. Se espera que la concesión sea adjudicada durante el primer semestre de 1998.

## **2. Con financiamiento del Préstamo de Cooperación Técnica**

- 4.9 Para financiar el componente de *Fortalecimiento Institucional*, los recursos del Préstamo de Cooperación Técnica del Banco se usarán para financiar los siguientes productos y actividades: (i) diseñar la nueva organización de la actual DGAC (ente regulador y fiscalizador de los contratos con el sector privado), incluyendo la preparación de manuales de operación y procedimientos, la propuesta de descripción de cargos y estructura salarial, y los sistemas de información gerencial; (ii) adaptar las normas y procedimientos técnicos para cumplir con los estándares de la OACI, incluyendo la preparación de los manuales para la regulación técnica; (iii) entrenar y capacitar el personal gerencial y técnico de la DGAC; y (iv) adquirir los equipos y sistemas de información.
- 4.10 Para financiar el componente de *Participación del sector privado en el Control de Tráfico Aéreo*, los recursos del préstamo de cooperación técnica se usarán para financiar la preparación del Plan de Inversiones, la evaluación de la factibilidad económica y financiera de incorporar al sector privado en la prestación, financiamiento y expansión de los sistemas, y en la eventual preparación de los documentos para la licitación de un contrato con el sector privado.

## **V. COSTO Y FINANCIAMIENTO**

- 5.1 El programa objeto del apoyo de esta Cooperación Técnica tiene un costo total de US\$3,65 millones, según el detalle de gastos y financiamiento que se describe en el Cuadro I. El FOMIN aportaría un total de US\$1,15 millones en carácter de donación, el Banco aportaría US\$1,60 millones (OC), y el Gobierno aportaría una contrapartida equivalente de alrededor de US\$0,90 millones.

**CUADRO I**  
**REFORMA SECTORIAL Y PARTICIPACION PRIVADA EN AVIACION CIVIL**  
**(En miles de US\$)**

	COMPONENTES	BID (O/C)	FOMIN	LOCAL	TOTAL
A.	PORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	900		300	1200
B.	PARTICIPACION SECTOR PRIVADO	250	1150	550	1950
1.	Aeropuertos		1150	500	1650
1.1.	Asesor Transporte Aéreo <u>2/</u>		450	150	600
1.2	Asesor Legal		400	100	500
1.3	Asesor Financiero		300	100	400
1.4	Unidad de Desincorporación <u>3/</u>			150	150
2.	Control de Tráfico Aéreo	250		50	300
C.	CONSERVACION AMBIENTAL	150		50	200
D.	IMPREVISTOS	150			150
E.	INSPECCION Y VIGILANCIA	150			150
	TOTAL	1600	1150	900	3650

## VI. EJECUCION Y DESEMBOLSO

### A. Unidad Ejecutora

- 6.1 La contratación de los servicios de consultoría serán realizados por la Unidad Coordinadora del Programa (UCP), con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), de acuerdo a los procedimientos del Banco y del FOMIN en la materia.
- 6.2 Las principales funciones de la UCP serán: (i) administrar los recursos de la cooperación técnica de acuerdo con las estipulaciones contractuales; (ii) presentar los informes requeridos por el Convenio, y efectuar las actividades de seguimiento y evaluación del mismo; (iii) supervisar y controlar la participación del PNUD en la cooperación técnica; (iv) presentar las solicitudes de desembolso al Banco; (v) presentar al Banco los estados financieros auditados, conforme a las estipulaciones contractuales correspondientes; (vi) supervisar la realización y evaluación de los servicios de consultoría contratados con el apoyo de la unidad técnica correspondiente; y

---

2/ Invitación directa para conformar las listas cortas

3/ Incluye los gastos de la Dirección de Aeronáutica Civil y la Comisión de Desincorporación directamente relacionados con este subprograma.

(vii) responder al Banco toda solicitud razonable de información que éste solicite, respecto de la ejecución de la cooperación técnica.

- 6.3 La Oficina del Comisionado Presidencial para la Modernización y Fortalecimiento del Ejecutivo, a través del Comité de Desincorporación (CEDE) de los aeropuertos, tendrá la responsabilidad técnica del programa, y desempeñará las siguientes funciones: (i) preparar la documentación necesaria para la contratación de los servicios requeridos, realizando dicho proceso en coordinación con la UCP y en complementación con el PNUD; (ii) coordinar la labor de las consultorías respectivas y actuar como contraparte técnica y administrativa de esas consultorías contratadas; (iii) efectuar el seguimiento y elaboración de los informes correspondientes de las actividades en ejecución, para su presentación a la UCP; (iv) evaluar el desempeño de los consultores contratados; y (v) preparar la documentación técnica que le sea requerida por la UCP.

#### **B. Procedimiento de contratación**

- 6.4 En vista de que para el componente de Asesoría en Transporte Aéreo existe un número reducido de firmas especializadas elegibles, se propone seguir el procedimiento de *Licitación privada* tal cual se establece en las "*Políticas básicas y procedimientos de adquisiciones del BID*". De acuerdo con este método, **las invitaciones a participar en la licitación se hacen por invitación directa y no por anuncio público**, esto es, sin necesidad de publicar en el Development Business.
- 6.5 Asimismo, **para la selección de servicios de consultorías se usará el método de selección de Mínimo Costo**. Con este método las propuestas técnicas y económicas se presentan en dos sobres separados, y se establece un nivel "mínimo técnico aceptable" para calificar las propuestas técnicas. Las propuestas técnicas se abren primero y son evaluadas. Las propuestas que no alcanzan el nivel mínimo aceptable se rechazan y sólo se abren las propuestas económicas de las restantes. La firma con la propuesta de precio más bajo es la aceptada. El nivel mínimo será planteado explícitamente en las invitaciones a presentar propuestas.
- 6.6 La administración general de la adquisición de servicios a ser financiados por la Cooperación Técnica será realizada por el PNUD, de acuerdo a la modalidad de Ejecución Nacional Gobierno de Guatemala/PNUD. De acuerdo con esta metodología, el PNUD preparará conjuntamente con la UCP el documento de proyecto

conteniendo las actividades a ser ejecutadas y los productos a ser entregados por el PNUD, el cual, previa no objeción del Banco, constituirá el fundamento de la asistencia a ser prestada por el PNUD.

**C. Plazo de ejecución y condiciones de desembolso**

- 6.7 Se propone un plazo de ejecución de 24 meses, y uno de 30 meses, contados a partir de la fecha de la firma del Convenio de Cooperación Técnica, para el desembolso de los recursos de la donación. Asimismo se proponen las siguientes condiciones previas al desembolso de los recursos: (i) la aprobación de la Ley que establece las bases para el nuevo marco regulatorio e institucional del sector; (ii) la UCP ha presentado al Banco el Plan de Acción para la ejecución del Proyecto durante los primeros seis meses; y el Convenio con el PNUD, aprobado por el Banco.

**VII. SUPERVISION Y EVALUACION**

- 7.1 A partir de la iniciación del Programa, el Organismo Ejecutor deberá presentar al BID informes de progreso semestrales que permitan efectuar un adecuado seguimiento del mismo. Los informes deberán contener: (i) el avance de las actividades previstas en el Programa y grado de cumplimiento del plan de ejecución, incluyendo aspectos destacables y dificultades encontradas durante la ejecución del Programa si las hubiera, y medidas adoptadas para solucionarlas; (ii) el avance de los desembolsos en relación con lo previsto y las erogaciones realizadas, imputables a la contrapartida; (iii) un sumario de las recomendaciones de los consultores contratados con recursos del Programa; (iv) las propuestas de cambio o adaptaciones del Programa que el organismo ejecutor considere necesario someter al FOMIN, que pueden incluir tanto modificaciones en los plazos como en los rubros de contratación; y (v) un resumen de las actividades que deban realizarse en el semestre siguiente. Asimismo, el organismo ejecutor entregará al Banco copia de los informes finales de los consultores, e informes intermedios y otros documentos que se consideren relevantes a los efectos de analizar las recomendaciones de los mismos.
- 7.2 Por otra parte, el convenio de cooperación técnica incluirá la obligación del Ejecutor de presentar los estados financieros del Programa, dictaminados por auditores independientes aceptables para el Banco, y de acuerdo con normas satisfactorias para éste.

- 7.3 Dentro de los seis meses siguientes a la finalización del Programa, el Ejecutor presentará un informe final con un sumario de las actividades desarrolladas; el destino de los gastos realizados con recursos del FOMIN y de la contrapartida; los resultados alcanzados; las decisiones adoptadas como consecuencia del Programa, y los resultados que se espera obtener a raíz de las mismas.
- 7.4 La evaluación del Programa se efectuaría mediante los informes parciales y el informe final previstos. En acuerdo con el Ejecutor y beneficiario del Programa, se considera que tanto aquellos informes como los que resulten de las diferentes actividades, proporcionarían los elementos y datos necesarios para efectuar una eventual evaluación ex-post de la operación.

#### **VIII. CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD**

- 8.1 La cooperación técnica, diseñada con el propósito de apoyar los esfuerzos de modernización y participación privada en el sector de infraestructura, es plenamente compatible con el objetivo general del FOMIN, que busca el fortalecimiento de la inversión privada y su expansión como base para acelerar el crecimiento económico y el desarrollo social del país.
- 8.2 La propuesta es compatible con el criterio de otorgar financiamiento bajo la Facilidad de Cooperación Técnica, Artículo 3, Sección 2 (c) y (d) del Convenio Constitutivo del FOMIN, el cual establece el otorgamiento de sus recursos a los gobiernos para financiar servicios de asesoría requeridos para establecer y/o reforzar los entes reguladores. La propuesta es también consistente con las recomendaciones recientes del Grupo de Trabajo para el MIF, en el sentido de apoyar el desarrollo del entorno legal, regulatorio, contractual y de supervisión, para dar prioridad a la promoción de la inversión privada en el sector de infraestructura y servicios públicos.

#### **IX. CONSISTENCIA CON EL PROGRAMA DEL BANCO PARA EL PAIS**

- 9.1 Este financiamiento complementa el apoyo que el Banco está dando al Gobierno de Guatemala (GdG), para la reforma de los sectores de infraestructura básica. Esta operación, es parte integral de ese esfuerzo, y se considera fundamental para promover la incorporación del sector privado en estos sectores.

## RESUMEN DE PROYECTO

<p style="text-align: center;"><b>FACILIDAD DE COOPERACION TECNICA</b>  <b>GUATEMALA TC960917</b>  <b>REFORMA SECTORIAL E INCORPORACION DEL SECTOR PRIVADO EN AVIACION CIVIL</b></p>		
<p><b>Objetivo general:</b> Movilizar recursos del sector privado para la prestación y expansión de los servicios en el sector de transportes aéreos.</p>		
<p><b>Objetivo específicos:</b> Financiar las actividades necesarias para: (i) transferir las responsabilidades de operar, desarrollar y financiar la infraestructura de transporte aéreo al sector privado (financiado por el FOMIN); y (ii) fortalecer la capacidad institucional del estado para cumplir eficientemente sus responsabilidades formulación de políticas y de regulación (financiado por el préstamo de cooperación técnica).</p>		
COMPONENTE	ACTIVIDADES	RESULTADOS ESPERADOS
Fortalecimiento institucional	Diseño, desarrollo de la organización y sistema de información gerencial	Manuales de operación y procedimientos y propuesta de escala salarial, y Sistema de Información Gerencial del Ente Regulador.  marzo 1998
	Establecimiento de las normas y estándares técnicos	Normas y estándares adaptados a los estándares de la OACI. Manuales de operación para la regulación técnica.  marzo 1998
	Dotación del equipamiento y sistemas de computación	Equipos adquiridos  junio 1998
	Capacitación y reentrenamiento	Personal capacitado  diciembre 1998
Incorporación del sector privado	Definición del Plan Maestro del Sector	Plan Maestro  octubre 1997
	Desarrollar el Plan de Inversiones para el período de la concesión.	Plan de Inversiones  octubre 1997
	Análisis económico y financiero de la concesión.	Proyecciones de Tráfico, Propuesta de tarifas y cargos de transporte aéreo  octubre 1997
	Diseño de la transacción, y preparación del Memorándum de Venta.	Memorándum de Venta  marzo 1998
	Preparación del contrato de la concesión. Apoyo en la licitación, evaluación, negociación, y adjudicación.	Contrato preparado  junio 1998
	Control de tráfico aéreo (CTA).	Plan de Inversiones y estrategia para privatización del CTA  marzo 1998

PROYECTO DE RESOLUCION

GUATEMALA. COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE PARA  
UN PROGRAMA DE REFORMA SECTORIAL E INCORPORACIÓN DEL SECTOR PRIVADO  
EN AVIACIÓN CIVIL

El Comité de Donantes del Fondo Multilateral de Inversiones

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Fondo Multilateral de Inversiones, proceda a formalizar los acuerdos necesarios con el Gobierno de la República de Guatemala y a adoptar las medidas pertinentes para la ejecución del plan de operaciones a que se refiere el documento MIF/AT-\_\_\_\_\_ sobre cooperación técnica no reembolsable para un programa de reforma sectorial e incorporación del sector privado en aviación civil.

2. Destinar para fines de esta resolución hasta la suma de US\$1.150.000, 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.