

**MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL PARA PROMOVER LA PARTICIPACION PRIVADA EN EL  
SECTOR TRANSPORTE**

**PAIS: ECUADOR**

**RESUMEN EJECUTIVO**

**NOMBRE DEL PROYECTO:** Marco Legal e Institucional para Promover la Participación Privada en el Sector Transporte  
(Modernización del Sistema Portuario, Plan de Concesiones de Carreteras y Modernización del Sistema Aeroportuario).

**NUMERO DEL PROYECTO:** TC-94-10143

**ORGANISMO EJECUTOR:** Consejo Nacional de Modernización del Estado(CONAM).

**MONTO PROGRAMA:**

Total:	US\$2.424.400
BID No Reembolsable (FOMIN)	US\$1.620.400
Gobierno	US\$ 804.000

**FACILIDAD FOMIN:** Cooperación Técnica (Ventanilla I).

**OBJETIVO:** Este programa apoyará la ejecución del amplio plan de modernizaciones y privatizaciones que el Gobierno de Ecuador está realizando en el sector transporte, específicamente en los subsectores de puertos, aeropuertos y carreteras, el cual está dirigido a facilitar la participación de empresas privadas en la provisión de los servicios de infraestructura, incorporar financiamiento y aportes de capital privado en construcción y operación en el sector, y fomentar la competencia y la eficiencia en beneficio de los usuarios.

**DESCRIPCIÓN:** En puertos, el programa comprende la utilización de los recursos del FOMIN para financiar asistencia técnica en apoyo al proceso de licitación de concesiones y privatización de los servicios a las naves y a la carga en los puertos de Guayaquil, Manta, Bolívar y Esmeraldas, establecer tarifas competitivas para cada puerto, fortalecer la capacidad de regulación y fiscalización de las autoridades portuarias, y apoyar la reestructuración organizacional de las mismas acorde con el nuevo modelo de operación de estos puertos.

En carreteras, el programa concentra los recursos del

FOMIN para completar y comenzar la aplicación del régimen de concesiones viales, y en el fortalecimiento de las funciones de regulación y supervisión a cargo de las entidades estatales que tendrán la responsabilidad de poner en marcha y fiscalizar el sistema, una vez en funcionamiento.

En aeropuertos, los recursos del FOMIN financiarán la elaboración de un plan de acción para la modernización del sector aeroportuario, el apoyo y asistencia técnica de consultores en la elaboración de contratos de concesión y de privatización de operaciones aeroportuarias, el diseño de una estructura tarifaria adecuada a un esquema de participación privada y a un uso eficiente de la infraestructura y servicios, y el fortalecimiento institucional y administrativo de la entidad a cargo de los aeropuertos: la Dirección de Aviación Civil.

El programa también incluye un componente de asistencia técnica para elaborar una propuesta sobre las funciones reguladoras y la estructura institucional definitivas y para financiar apoyo a la coordinación y supervisión de los procesos de privatización en los tres subsectores.

**CLASIFICACION  
AMBIENTAL:**

El Comité de Medio Ambiente aprobó el 25 de octubre de 1994 un Plan de Protección Ambiental en apoyo del Préstamo Sectorial para la Reestructuración de los Servicios de Transporte, el cual había sido clasificado en Categoría III el 10 de agosto de 1993.

**DESEMBOLSOS:**

Para iniciar desembolsos de los fondos del Programa, el Organismo Ejecutor deberá presentar evidencia de:

- i) Designación de los funcionarios de APG, MOP, y DAC responsables ante CONAM por la ejecución de las actividades correspondientes a los Sub-programas A, B, y C;
- ii) Contratación de los tres consultores que constituirán la Unidad Técnica de Concesiones que se creará dentro de CONAM; y
- iii) Plan de Trabajo con cronograma de ejecución para alcanzar los resultados esperados (Anexo I).

Para iniciar los desembolsos de cada sub-programa:

- i) Sub-programa A - Privatización y Modernización del Sistema Portuario: Haber completado el proceso de aprobación de las "Normas Particulares para la Aplicación de las Modalidades de Prestación de los Servicios Portuarios" y dado a publicidad las mismas.
- ii) Sub-programa B - Ejecución del Plan de Concesiones Viales: Haber completado los borradores

de las bases de licitación y de los modelos de contratos de los proyectos de mantenimiento vial que se van a licitar, y presentar una propuesta para la creación, funciones, y organización de la Unidad Operativa y de Control de Concesiones del MOP.

iii) Sub-programa C - Modernización del Sistema de Aeropuertos: Acuerdo firmado entre CONAM y la DAC conteniendo el plan de trabajo para ejecutar los estudios y actividades comprendidas en este subprograma.

**VIABILIDAD Y  
RIESGOS:**

Las decisiones políticas de implantar las acciones contenidas en el Programa han sido manifestadas con la oportuna aprobación de los instrumentos legales básicos. La capacidad de ejecutar el Programa de acuerdo al cronograma diseñado ha sido fortalecida con la creación y funcionamiento de las unidades correspondientes en CONAM y APG. La sostenibilidad del Programa una vez finalizada la contribución del FOMIN estará apoyada en los recursos provenientes de las concesiones que se otorgarán en los tres sub-sectores.

El proceso de reestructuración y privatización en los puertos ha contado con el apoyo del Ministerio de Defensa y ha avanzado en concertación con los acuerdos negociados entre la APG y el sindicato portuario. El Gobierno confía en la continuación de esta relación colaborativa en el sub-sector de puertos y espera mantener el apoyo y estrecha relación con los entes involucrados en el sub-sector aeronáutico.

**MODALIDAD:**

Donación.

**EQUIPO DEL  
PROYECTO:**

Juan Perez-Segnini (LEG/OPR), Abel Sosa (RE3/OD5), Jorge Torres (COF/FEC), y Héctor Avila (RE3/FI3, Jefe de Equipo).

## I. ELEGIBILIDAD

- 1.1 El Comité de Donantes declaró elegible a Ecuador para todas las modalidades de financiamiento del FOMIN el 7 de septiembre de 1994.

## II. EL PROYECTO

### A. Introducción

- 2.1 El Gobierno de Ecuador ha iniciado un vasto Plan de Modernización del Estado, asumiendo el compromiso de llevar a cabo los cambios estructurales necesarios para incrementar la productividad de la inversión y mejorar, de esta forma, las condiciones de competitividad del país y sus posibilidades de sostener un crecimiento económico estable y adecuado para sostener el deseado desarrollo social. En esta tarea, uno de los elementos esenciales es la participación del capital privado en actividades tradicionalmente estatales, en ámbitos como el transporte, aguas, energía y otros.
- 2.2 La "Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada", aprobada por el Congreso a fines de 1993, otorga el marco y las atribuciones legales al Poder Ejecutivo para que ponga en marcha el Plan de Modernización del Estado, con especial flexibilidad en lo que se refiere a la delegación a operadores privados de actividades y servicios públicos como la provisión de infraestructura y prestación de servicios en el ámbito del transporte.
- 2.3 La Ley de Modernización creó el Consejo Nacional de Modernización del Estado (CONAM), el cual posee plenas atribuciones para "coordinar y definir las estrategias, normas y procedimientos referidos a los procesos de modernización", pudiendo incluso dirigirlos y ejecutarlos directamente, bajo ciertas condiciones.

### B. Contexto del Programa

- 2.4 El Gobierno ha avanzado de manera importante, aunque diferenciadamente, en los procesos de modernización e incorporación del sector privado en puertos, aeropuertos y carreteras. Los avances realizados en puertos y carreteras se realizaron durante la preparación del Sectorial de Reestructuración de los Servicios de Transporte (842/OC-EC), aprobado por el Banco en noviembre de 1994.
- 2.5 En puertos, los avances han sido significativos y este Programa buscará asegurar la continuación y éxito de las acciones ya iniciadas. En carreteras hay varios procesos de licitación en curso, iniciados por las Provincias de Pichincha y de Guayas, así como un plan de rehabilitación de carreteras por concesión que desea poner en marcha el Ministerio de Obras Públicas (MOP). Este Programa buscará apoyar directamente los procesos de licitación del MOP y la consolidación del sistema de concesiones de carreteras,

fortaleciendo la capacidad normativa y de regulación de este Ministerio. En aeropuertos ha habido escaso avance, esencialmente debido a que no se ha establecido un plan de acción en acuerdo con la autoridad aeronáutica, aspecto que este Programa promoverá, incluyendo el apoyo a los procesos de privatización y concesión de servicios y operaciones comerciales.

C. Objetivos del Programa

- 2.6 El Programa esta dirigido a apoyar la ejecución de las reformas iniciadas por el Gobierno para la restructuración de los servicios de transporte con los objetivos de: (i) crear, promover, y apoyar el establecimiento de condiciones para la efectiva incorporación de la inversión privada en proyectos con potencial de crecimiento en el sector de transportes, y (ii) fortalecer las funciones reguladores de las actividades de los operadores privados y oficiales, y de planificación y desarrollo a mediano y largo plazo que son de competencia estatal.

D. Componentes del Programa

- 2.7 El Programa estará organizado alrededor de tres sub-programas, cuya ejecución exitosa requiere el apoyo de un componente de dirección, coordinación, y supervisión. Los tres sub-programas son: Privatización y Modernización de los Servicios Portuarios, Ejecución del Plan de Concesiones Viales, y Modernización del Sistema de Aeropuertos.

1. **Sub-programa A: Privatización y Modernización de los Servicios Portuarios**

- 2.8 Como consecuencia de la deficiente operación de los puertos en Ecuador, el Gobierno inició a partir de mediados de 1993 la implantación de una estrategia tendiente a racionalizar y modernizar la administración portuaria y a privatizar los servicios a la carga y a la nave. La estrategia de modernización está contenida en el "Plan de Acción de Modernización de los Puertos Ecuatorianos", aprobado en mayo de 1993, el cual creó la Unidad Coordinadora y Ejecutora de la Modernización de los Puertos Ecuatorianos (UNCEMP), con sede en Guayaquil, y conformada por un delegado del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP), uno de la Autoridad Marítima, uno del Consejo Nacional de Modernización (CONAM), uno de la Federación de Cámaras de la Producción, y uno de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG).
- 2.9 Desde comienzo de 1993, se han efectuado avances importantes: Se ha perfeccionado el convenio colectivo con los trabajadores, se ha reducido en un 40% el plantel de trabajadores, se han cerrado algunas divisiones organizacionales innecesarias en la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), se ha avanzado de manera trascendente en la concertación del plan de modernización de los puertos, tanto dentro del Gobierno como con los trabajadores y los potenciales

operadores y usuarios, y se han actualizado algunos rubros tarifarios como los de alquiler de equipos y los de muellaje.

2.10 El plan de modernización de los puertos define un conjunto de acciones de reformas administrativas, operativas, y de privatización que se iniciaron en el Puerto de Guayaquil debido a su importancia y al alto grado de conflicto que existía en su operación y relaciones laborales. El progreso logrado en la ejecución de este Plan se resume a continuación:

- a. Régimen de Operación del Puerto: Se han aprobado: un Proyecto de Reglamento para el "Régimen de Operación Portuaria por Delegación a la Iniciativa Privada", la sectorización preliminar del puerto, criterios para la elaboración de una nueva estructura tarifaria, un borrador de Bases de Licitación para las concesiones de las denominadas "Unidades Portuarias", y un borrador sobre "Normas Particulares para la Aplicación de las Modalidades de Prestación de los Servicios Portuarios".
- b. Modelo económico-financiero del puerto y SIG-CC: Se ha elaborado un Modelo económico-financiero destinado a evaluar el impacto de distintos escenarios de operación y de tarifas en el desempeño financiero del puerto, y se ha contratado la instalación de un Sistema de Información Gerencial y de Contabilidad de Costos (SIG-CC) para apoyar las nuevas estructuras administrativas y organizacionales en las áreas operativas y de gestión.
- c. Racionalización de la gestión de recursos humanos: Se ha puesto en marcha una estrategia de reducción de personal, con resultados significativos a la fecha, y la definición de una estrategia futura que disminuye prácticamente un 50% del personal actualmente de dependencia directa.
- d. Plan preliminar de readecuación física e inversiones: Se ha diseñado e iniciado la ejecución de un plan para ejecutar inversiones y acciones de remodelación en el puerto, previo a la privatización de servicios, incluyendo la valoración de los activos fijos y el equipamiento.
- e. Acciones en los demás puertos: En los demás puertos ecuatorianos (Manta, Bolívar y Esmeraldas), se han iniciado las actividades entre las respectivas administraciones y la UNCEMP y se esta recibiendo información sobre su situación operativa, laboral, administrativa y de infraestructura.

a. Objetivos del sub-programa A

2.11 El objetivo de este sub-programa es apoyar la culminación del proceso de modernización del sistema de puertos y avanzar sustancialmente en la restructuración de los servicios de transporte marítimo en el país, promoviendo la participación

privada, la competencia y la optimización operativa que redundará en reducción de costos y aumentos en los rendimientos.

- 2.12 Las acciones a tomar para mejorar los servicios portuarios incluyen: completar la documentación y llamar a licitaciones para concesionar los servicios portuarios prestados a los buques y a la carga; liberalizar las tarifas aplicables a dichos servicios; revisar y desarrollar las modificaciones requeridas en la organización y dirección del sistema de puertos de Ecuador; y modernizar la administración y operaciones de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y de las Autoridades Portuarias de Bolívar, Esmeraldas, y Manta.

**b. Actividades del subprograma A**

- 2.13 **Actividad 1 - Licitación de concesiones y privatización de actividades en APG:** Con los recursos del FOMIN se contratará un consultor internacional que apoyará el proceso de análisis y calificación de antecedentes y ofertas. Además, se contratarán peritos locales que establezcan el valor y condición de los activos que se transferirán.
- 2.14 **Actividad 2 - Ajuste organizacional y reformas administrativas en APG:** Con los recursos del FOMIN se financiará un consultor internacional con experiencia en planificación portuaria para apoyar a APG en la creación de la Unidad de Reforma Organizacional y la Unidad de Informática, dependiente de la UNCEMP. Estas tareas incluirán el diseño del marco organizacional y de la estrategia global para realizar los ajustes organizacionales y administrativos necesarios. Con recursos de contrapartida se contratarán consultores locales para poner en marcha los sistemas de información.
- 2.15 **Actividad 3 - Definición del Plan Maestro y programa de inversiones para APG:** Con recursos del FOMIN se contratará un experto en infraestructura portuaria para revisar el estudio de JICA y elaborar, a partir de éste, el Plan Maestro definitivo. El plan deberá incorporar el nuevo modelo de operación portuaria y se basará en las proyecciones de movimiento de naves y condiciones de eficiencia futura del puerto.
- 2.16 **Actividad 4 - Definición de una estructura tarifaria definitiva para cada puerto:** Los recursos del FOMIN financiarán una consultoría destinada a desarrollar un estudio de tarificación portuaria, para establecer un sistema tarifario competitivo para cada uno de los puertos que promueva la eficiencia de los servicios, el financiamiento privado y el desarrollo de los puertos.
- 2.17 **Actividad 5 - Plan de Acción para los Puertos de Manta, Bolívar y Esmeralda:** Con recursos del FOMIN y de contrapartida local (80% - 20%) se contratará un consultor internacional para prestar apoyo a

UNCEMP en el desarrollo del Plan Maestro de privatización de los puertos de Manta, Bolívar y Esmeraldas.

- 2.18 **Actividad 6 - Licitación de concesiones y privatización en los tres puertos:** Con recursos del FOMIN se contratará un consultor internacional que apoyará las tareas de calificación de firmas, selección de ofertas, y preparación y negociación de contratos.
- 2.19 **Actividad 7 - Ajuste organizacional y reformas administrativas en los tres puertos:** Con recursos del FOMIN se contratará una consultoría internacional especializada en planificación portuaria para apoyar a la Unidad de Reforma Organizacional de UNCEMP, y con los recursos de contrapartida se contratarán consultorías para desarrollar e instalar sistemas de información gerencial y costos.
- 2.20 **Actividad 8 - Propuesta de modificación a la Ley de Puertos:** Con los recursos del FOMIN se contratará una consultoría para revisar el marco legal y recomendar ajustes a la actual legislación portuaria.
- 2.21 **Actividad 9 - Capacitación Técnica:** Se consideran recursos del FOMIN para talleres/seminarios de especialización en regulación y operación portuaria, que podrán ser dictados en Ecuador por expertos internacionales, y se destinarán recursos de contrapartida para capacitación para ejecutivos y técnicos en lugares donde se hayan aplicado experiencias de privatización y concesión y visitas de expertos en temas seleccionados, con especial énfasis en los aspectos normativos y regulatorios.

## 2. Sub-programa B: Ejecución del Plan de Concesiones Viales

- 2.22 El Gobierno elaboró y aprobó el Reglamento a la Ley de Modernización (el cual incluye un extenso capítulo sobre concesiones), identificó las principales áreas con potencial de aplicación de un régimen de concesiones viales, y realizó un estudio piloto de prefactibilidad técnica, económica, financiera e institucional del sistema de concesiones en carreteras. El Ministerio de Obras Públicas (MOP) ha identificado y, en algunos casos, estudiado con más detalle, varias carreteras, o tramos de ellas, que requerirían ampliación, mejoramiento o la construcción de un nuevo trazado, y que podrían ser entregadas en concesión. Además se han identificado varios tramos de la red vial principal que requieren una rehabilitación mayor y cuentan con niveles de tránsito importantes y suficientes para aplicar peajes.

### a. Objetivos del Sub-programa B

- 2.23 El objetivo del subprograma es apoyar la puesta en marcha y consolidación del sistema de concesiones para la rehabilitación y desarrollo de la red vial interurbana. La activa participación privada en esta área de la infraestructura de transporte no sólo permitirá incorporar recursos privados a un sector deficitario en



inversión, sino también promoverá la eficiencia y competitividad de los sistemas de transporte en beneficio de los usuarios.

b. Actividades del Sub-programa B

- 2.24 **Actividad 1 - Bases de Licitación y Modelos de Contratos:** Con recursos del FOMIN se contratará un equipo de consultoría especializada para apoyar al MOP en la revisión de las Bases de Licitación y Modelos de Contratos para concesionar los proyectos de rehabilitación de carreteras previamente seleccionados.
- 2.25 **Actividad 2 - Ejecución del proceso de licitación de proyectos:** Con recursos del FOMIN se contratará una consultoría de corta duración para prestar asesoramiento en el análisis de las propuestas, proceso de adjudicación, y negociación de los contratos de concesión.
- 2.26 **Actividad 3 - Elaboración del Plan de Concesiones del MOP:** Los recursos del FOMIN financiarán una consultoría para preparar un Plan de Concesiones Viales para los próximos 5 años, a partir de la evaluación económica y financiera de los proyectos en la cartera del MOP.

3. Sub-programa C: Modernización del Sistema de Aeropuertos

- 2.27 En Ecuador, como en la mayor parte de los países de la Región, las operaciones aéreas civiles y militares comparten la infraestructura de los aeropuertos comerciales. La administración de los aeropuertos está a cargo de la Dirección de Aviación Civil (DAC), entidad autónoma del Estado que depende de la Fuerza Aérea. El organismo superior del sector es el Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC), el cual dicta la política aeronáutica nacional y regula la actividad en general en sus aspectos comerciales, aeronáuticos y técnicos. La DAC es la encargada de aplicar y velar por el cumplimiento de las normas y regulaciones establecidas por el CNAC. La DAC adicionalmente presta servicios a la navegación aérea en todo el territorio y difunde la información meteorológica para estas operaciones.
- 2.28 Aún cuando no existe un diagnóstico completo sobre la situación del sistema aeroportuario ecuatoriano, los antecedentes disponibles permiten caracterizar la situación del mismo en los siguientes términos: i) La infraestructura física de los terminales de Guayaquil y Quito es insuficiente y deficiente en términos de calidad y cobertura de servicios; ii) Los servicios de movilización de carga y atención a la aeronave, así como los servicios de distribución de combustible pueden ser mejorados sustancialmente reduciendo sus costos; iii) La estructura de tarifas para los servicios aeroportuarios y de infraestructura no cumplen con los objetivos de autofinanciamiento y promoción de una eficiente operación aeroportuaria; iv) La operación comercial de los aeropuertos es deficiente y no se obtiene todo el excedente

potencial de estas actividades; y v) Los roles y funciones de los organismos aeronáuticos no conforman un marco adecuado a la inversión privada.

a. Objetivos del Sub-programa C

- 2.29 Este sub-programa tiene como objetivos apoyar la elaboración, definición, y aplicación de un conjunto de acciones dirigidas a facilitar una importante participación de empresas privadas en los servicios aeronáuticos y en el desarrollo de infraestructura, establecer los mecanismos adecuados para concretar tal participación privada, y ejecutar la reestructuración institucional, organizacional y administrativa de las entidades planificadoras y reguladoras del sector.

b. Alcance del Sub-programa C

- 2.30 Las áreas de trabajo que se consideran prioritarias para alcanzar los objetivos mencionados en el sistema aeroportuario son las siguientes:

- a. Modernizar los organismos del Estado que tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar la actividad de aeronáutica civil: Las funciones y composición del CNAC deben apoyar un desarrollo dinámico y eficiente de la actividad aeronáutica, bajo un concepto moderno de gestión del transporte aéreo; la DAC debe poseer la capacidad administrativa, y los roles y las funciones adecuadas para ejecutar una eficiente administración aeroportuaria.
- b. Incorporar al sector privado como operador en los servicios aeronáuticos: La mayor parte de las operaciones y servicios que se prestan en los aeropuertos podrían ser privatizados, permitiendo la competencia de operadores cuando ello sea posible o regulando la actividad, por tarifas y servicios, cuando se trate de servicios monopolísticos.
- c. Modernización de la legislación: La actual legislación aeronáutica es una limitante a la aplicación de modernos criterios de gestión de aviación civil, con fuerte incorporación de privados no sólo en los servicios sino también en la provisión de infraestructura.
- d. Reestructuración del sistema tarifario: Es esencial revisar la estructura de las tarifas aeronáuticas para el uso de las instalaciones aeroportuarias y las normas de cobro en las concesiones comerciales. Se requiere realizar una completa revisión y optimización de este último tipo de actividad.
- e. Mecanismos de participación privada en la provisión y gestión de infraestructura aeroportuaria: Las fuertes inversiones requeridas y la hipótesis de una más eficiente gestión privada

en el sub-sector, hacen necesario estudiar y decidir formas de incorporar capital y administración privada a la construcción de nuevas instalaciones y ampliaciones en Quito y Guayaquil.

c. Actividades del Subprograma C

- 2.31 **Actividad 1 - Preparación del plan de acción:** Con recursos del FOMIN y de contrapartida (75% - 25%) se contratará a un grupo de expertos que desarrollarán un diagnóstico del subsector, y propondrán un plan estratégico y un Plan de Acción para la participación privada en operación de servicios y construcción de infraestructura.
- 2.32 **Actividad 2 - Estudio de tarificación:** Con recursos del FOMIN se contratará una consultoría corta para determinar, a partir de la información disponible, los criterios, normas y valores tentativos para una tarificación eficiente de los servicios y del uso de la infraestructura aeroportuarios.
- 2.33 **Actividad 3 - Elaboración de contratos de concesión:** Con recursos del FOMIN y de contrapartida se contratará un grupo de consultores expertos en transporte aéreo comercial, más un abogado local para hacerse cargo de la redacción de los documentos-tipo de licitación, contratos, y registro de operadores privados.
- 2.34 **Actividad 4 - Apoyo al proceso de privatización:** Con recursos del FOMIN y de contrapartida (80% - 20%) se contratarán consultores externos para prestar asesoramiento en el proceso de licitaciones: calificación, selección, y negociación de contratos.
- 2.35 **Actividad 5 - Modernización administrativa de la Dirección de Aviación Civil y de la legislación del sub-sector:** Con recursos del FOMIN y de contrapartida se contratará una empresa consultora que, de acuerdo a las pautas y resultados del diagnóstico efectuado, elabore una propuesta de reorganización administrativa, procedimientos, y diseño de sistemas de información a nivel de perfil, incluyendo los cambios de legislación que fueran necesarios.

4. Marco Regulatorio, Institucionalidad, Coordinación y Supervisión

- 2.36 En base de experiencias realizadas en otros países, se considera que es esencial para el éxito de un régimen de concesiones crear instancias reguladoras y ejecutoras especializadas en los organismos públicos responsables del régimen. Se requiere definir cuatro niveles: Normativo Superior, Normativo Técnico, Autoridad Concedente, y Función Reguladora.
- 2.37 El Nivel Normativo Superior define la política de concesiones, de aplicación obligatoria, coordinando los procesos a nivel general, y con responsabilidad de efectuar una labor de supervisión y

promoción, con amplia interacción con el sector privado. Este rol y funciones le competen al CONAM de acuerdo a la Ley de Modernización. El Nivel Normativo Técnico es el encargado de establecer las normas técnicas y económicas, así como los criterios que otorguen coherencia al proceso en los ámbitos específicos, como es el sistema de licitación a utilizar. Este rol y funciones le competen al MOP (vialidad), Consejo Nacional de la Marina Mercante (puertos), y Consejo Nacional de Aviación Civil (aeropuertos). El Nivel de Autoridad Concedente corresponde a las entidades públicas que tienen jurisdicción directa sobre la infraestructura de carreteras, puertos y aeropuertos, y que tienen la facultad de delegar en privados esta tuición, a través del sistema de concesiones. Este rol y funciones le competen al MOP y a los Consejos Provinciales (vialidad), Autoridades Portuarias (puertos), y Dirección de Aviación Civil (aeropuertos). La Función de Regulación que es la encargada de vigilar la aplicación de las normas establecidas por los niveles Superior y Técnico se encuentra dispersa entre los varios organismos y requiere ser claramente definida. Este Programa apoyará el establecimiento de la función de regulación.

- 2.38 Durante un tiempo, el rol de CONAM en todos los procesos será mayor debido a la necesidad de apoyar y coordinar estrechamente la labor de los demás organismos, los cuales irán asumiendo luego gradualmente un rol más autónomo como entidades especializadas. Además, las tareas involucradas son diversas, complejas y de alta especialización y se pretende ejecutarlas en un plazo muy corto: 18 meses. Por otro lado, el éxito en la ejecución del Programa y el cumplimiento de sus metas y resultados esperados depende en gran medida de la capacidad de ejecución y coordinación que posea el CONAM. Por las razones precedentes, se requiere tener en CONAM una capacidad que le otorgue flexibilidad y dinámica a las operaciones involucradas, lo que se logrará mediante la creación de una Unidad Técnica de Concesiones en el CONAM que cuente con el apoyo especializado para todo el programa.
- 2.39 La Unidad Técnica de Concesiones estará a cargo de las funciones de coordinación técnico-jurídicas, supervisión, y control que la Ley de Modernización asigna a CONAM en las materias de este Programa: En puertos, el CONAM deberá apoyar la labor de la UNCEMP y de las autoridades portuarias, participando activamente en la supervisión del proceso de concesiones e integrándose en las comisiones técnicas, además de su representación en el consejo de esta Unidad. En carreteras, según el ordenamiento institucional propuesto, al CONAM le corresponderá la aprobación o rechazo de las ideas públicas y privadas de concesión, la revisión de los estudios y bases de licitación para obras viales, definir y actualizar las normas y procedimientos a aplicar en consulta con el MOP, y velar por el cumplimiento de la política nacional y criterios que regirán el sistema de concesiones. En aeropuertos, el CONAM deberá actuar como contraparte de todos los estudios y actividades propuestas y promover la toma de decisiones en este

ámbito, utilizando las atribuciones que le otorga la Ley de Modernización y su capacidad de concertación con los organismos aeronáuticos involucrados.

- 2.40 La Unidad Técnica estará formada por asesores locales, conformando un equipo compuesto de un economista con especialidad en transporte, un ingeniero civil con experiencia en infraestructura, y un abogado con experiencia en derecho público y en el sector transporte. Los recursos del FOMIN financiarán solamente 12 meses de este personal y la contrapartida financiará los 6 meses restantes y su permanencia una vez finalizado el Programa.
- 2.41 **Apoyo a la Unidad Técnica de Concesiones:** La Unidad Técnica necesita contar con una capacidad para atender cuestiones específicas durante las etapas iniciales de implantación de los regímenes de concesiones en las áreas de financiamiento, negociaciones de contratos, supervisión, regulación, privatización, y reforma administrativa, y que deben ser resueltas oportunamente y con alta competencia en la materia. Esta capacidad se lograría con el apoyo de una consultoría que incluirá especialistas de alto nivel, en base a contratos de corta duración. Este asesoramiento será contratado con una firma especializada en concesiones en los tres sub-sectores y tendrá una componente fija y una componente variable para dar cuenta de las necesidades específicas que se presenten en la ejecución del programa, y se financiaría con recursos FOMIN y contraparte (2/3 y 1/3).
- 2.42 **Marco Regulatorio y Estructura Institucional de Largo Plazo:** La experiencia de las primeras concesiones que efectuará APG y el MOP y otros organismos como el Consejo Provincial de Guayas y el de Pichincha, van a permitir establecer mejor las necesidades organizacionales en el largo plazo. El CONAM, a través de su Unidad Técnica de Concesiones, preparará dentro de los primeros 6 meses de la puesta en marcha del Programa, los términos de referencia para una consultoría para desarrollar una propuesta sobre la organización institucional definitiva del sector transportes y de los subsectores principales. Esta propuesta deberá incorporar una revisión de los roles y funciones de cada organismo, en especial en relación a los procedimientos y mecanismos de regulación, supervisión y control de los operadores privados y públicos que actúan en sus respectivas jurisdicciones. Además deberá cubrir los aspectos normativos que aplicará el CONAM, la Marina, CNAC y el MOP, cada uno en su nivel, en su relación con las entidades concedentes y los concesionarios.
- 2.43 **Definición de la Política Nacional de Concesiones:** Las funciones de coordinación y supervisión de las concesiones requieren la adopción de una Política Nacional de Concesiones, cuyo contenido mínimo deberá ser el siguiente:
- a. Un Plan indicativo de concesiones (en base a las proposiciones de las propias entidades concedentes).

- b. Criterios y normas básicas para el diseño y preparación de las bases de licitación y contratos.
- c. Normas para la ejecución de los procedimientos de licitación y criterios de adjudicación.
- d. Normas de regulación tarifaria y de servicios.
- e. Criterios para el aporte de capital, bienes, garantías, subsidios, etc. del concedente.
- f. Criterios para definir pagos del concesionario al concedente.
- g. Mecanismos de promoción del plan de concesiones.
- h. Criterios para aprobación de propuestas públicas y privadas de proyectos para concesiones.

2.44 Esta Política será de aplicación obligatoria por las entidades concedentes y normativas del sector, y debería tomar la forma de un Decreto Presidencial que instruya al CONAM para que éste supervise la aplicación de la misma.

E. Costo y Financiamiento del Programa

2.45 Los recursos de este Programa serán aplicados a las siguientes áreas básicas:

a. **Contratación de expertos:** Consultores internacionales y locales en el área de finanzas, economía e ingeniería y especialistas en planificación estratégica, en concesiones de carreteras, en operaciones e infraestructura portuaria y aeroportuaria, y en procesos de licitación de concesiones y privatización de servicios públicos.

b. **Contratación de firmas consultoras:** Empresas consultoras internacionales para apoyar al CONAM en la formulación de los mecanismos de regulación, supervisión y control del régimen de concesiones, desarrollar e instalar SIG-CC en tres puertos, elaborar estudios de tarificación portuaria y aeroportuaria, y preparar un plan de acción y modernización en aeropuertos.

1. Presupuesto Global del Programa

2.46 El costo total directo del Programa será de US\$ 2.424.400, de los cuales se solicitan al FOMIN US\$ 1.620.400. La contrapartida está constituida por recursos propios de APG, DAC, y CONAM. Los costos de administración, que se presentan como parte de la contribución del Gobierno, se cubrirán parcialmente con fondos reembolsables de la CT 843/EC-OC en apoyo del Préstamo de Reestructuración de Servicios de Transporte (842/EC-OC).

PRESUPUESTO DEL PROGRAMA (miles de US\$)				
Actividades		FOMIN	GOBIERNO	TOTAL
<b>A</b>	<b>Modernización Sistema Portuario</b>			
1	Licitaciones y privatizaciones en APG	39.0		39.0
2	Ajuste organizacional de APG	47.0	90.0	137.0
3	Plan maestro y programa de inversiones en APG	40.0		40.0
4	Estructura tarifaria para todos los puertos	150.0		150.0
5	Planes de acción para 3 puertos	96.0	24.0	120.0
6	Licitaciones y privatizaciones en 3 puertos	77.0		77.0
7	Ajuste organizacional en 3 puertos (SIG-CC)	200.0	250.0	450.0
8	Propuesta de modificación Ley Puertos	20.0		20.0
9	Programa de capacitación	40.0	60.0	100.0
	Imprevistos (10%)	71.0	42.0	113.0
	Total Sub-programa	780.0	466.0	1,246.0
<b>B</b>	<b>Plan de Concesiones Viales</b>			
1	Bases y contratos de licitaciones viales	42.0		42.0
2	Ejecución licitaciones proyectos viales	14.0		14.0
3	Plan de concesiones del MOP	30.0		30.0
	Imprevistos (10%)	8.6		8.6
	Total Sub-programa	94.6		94.6
<b>C</b>	<b>Modernización Sistema Aeroportuario</b>			
1	Preparación del Plan de Acción	60.0	20.0	80.0
2	Estudio Tarificación Infraestructura	50.0		50.0
3	Elaboración Contratos Concesión	55.0	10.0	65.0
4	Apoyo Proceso Privatización	50.0	10.0	60.0
5	Ajuste organizacional de DAC	65.0	15.0	80.0
	Imprevistos (10%)	28.0	5.5	33.5
	Total Sub-programa	308.0	60.5	368.5
	<b>Coordinación, Regulación, y Administración</b>			
1	Formación Unidad Técnica en Concesiones	120.0	70.0	190.0
2	Consultoría de apoyo a Unidad Técnica	60.0	30.0	90.0

PRESUPUESTO DEL PROGRAMA (miles de US\$)				
Actividades		FOMIN	GOBIERNO	TOTAL
3	Marco Regulatorio y Estructura Institucional de largo plazo	204.0	70.0	274.0
4	Política Nacional de Concesiones	14.0		14.0
	Imprevistos (10%)	39.8	17.0	56.8
	Administración del Programa		90.0	90.0
	Sub-total	437.8	277.0	714.8
	<b>TOTAL PROGRAMA</b>	<b>1.620.4</b>	<b>804.0</b>	<b>2.424.4</b>

F. Organización, Ejecución, y Administración del Programa

- 2.47 El CONAM será la Agencia Ejecutora del Programa y por lo tanto será el organismo responsable por el cumplimiento de las metas establecidas y de los resultados que se esperan del mismo. El Programa considera una componente de asistencia técnica destinada a fortalecer las capacidades del CONAM, cuyo personal deberá ser preferentemente ecuatoriano y la contribución del Gobierno al Programa deberá ser mantenida para dar permanencia a este equipo una vez terminado el mismo. Este personal quedará capacitado por la experiencia y el apoyo de los diversos consultores y expertos contratados con recursos del Programa.
- 2.48 La Unidad Coordinadora creada dentro de CONAM con recursos de la Cooperación Técnica 843/OC-EC será responsable de todas las tareas de administración de los recursos de este Programa y estará encargada de realizar en consulta con la APG, MOP, y DAC todas las contrataciones del Programa, y mantenerse constantemente informada de las actividades ejecutadas por estos organismos en relación al Programa. La Unidad Técnica de Concesiones apoyará a la Unidad Coordinadora en los aspectos técnicos relativos a preparación de términos de referencia, selección de consultores, y supervisión de las tareas realizadas por los organismos participantes y los consultores. La Unidad Técnica de Concesiones asistirá a la Unidad Coordinadora en la preparación de los informes de progreso de las actividades del Programa y en la evaluación de los informes de los consultores.
- 2.49 En puertos, la UNCEMP, creada en mayo de 1993, será la entidad responsable por la dirección, coordinación, supervisión, y apoyo técnico para la ejecución del Sub-programa A. La UNCEMP cuenta con un Coordinador, un asesor legal, un asesor económico y un experto en organización y administración de puertos. Esta capacidad de la UNCEMP permitirá la implantación oportuna de las reformas administrativas y organizacionales contempladas en el Programa, y las tareas de coordinación y presentación de informes cada dos meses a CONAM sobre el progreso del Sub-programa A.



2.50 En carreteras, se creará la Unidad Operativa y de Control del sistema de concesiones dentro del MOP, la cual será responsable de efectuar los estudios y realizar los actos preparatorios de las licitaciones, así como de velar por la aplicación de la normativa técnica que se genere en esta materia. Esta Unidad estará constituida por profesionales altamente capacitados del MOP que serán apoyados por los consultores que considera este programa y los que contrate el MOP para el desarrollo de tareas específicas. Esta Unidad presentará cada dos meses informes de progreso del Sub-programa B a CONAM.

2.51 En aeropuertos, la DAC será la contraparte de todos los estudios y actividades que se desarrollen en este ámbito, y el CONAM, a través de la Unidad Técnica de Concesiones, asumirá el rol de supervisión directa de la asistencia técnica, para lo cual se establecerá un acuerdo de trabajo entre ambos organismos para la ejecución del plan de acción de modernización del sistema aeroportuario. La Dac presentará informes de avance cada dos meses a CONAM.

1. Condiciones Especiales para Iniciar los Desembolsos del Programa

2.52 Los desembolsos de los fondos de esta cooperación técnica deberán comenzar dentro de los noventa días de la firma del Convenio respectivo y la iniciación de los mismos estará sujeta al cumplimiento de las siguientes condiciones:

a. Designación de los funcionarios de APG, MOP, y DAC responsables ante CONAM por la ejecución de las actividades descriptas anteriormente correspondientes respectivamente a los Sub-programa A, B, y C;

b. Contratación de los tres consultores que constituirán la Unidad técnica de Concesiones que se creará dentro de CONAM; y

c. Presentación de un Plan de Trabajo para la ejecución del Programa con cronograma de actividades para lograr los resultados esperados de acuerdo a lo establecido en el Anexo I.

2.53 La iniciación de los desembolsos de los fondos correspondientes a cada uno de los sub-programas estará sujeta al cumplimiento de las siguientes condiciones:

a) Sub-programa A - Privatización y Modernización del Sistema Portuario: Haber completado el proceso de aprobación de las "Normas Particulares para la Aplicación de las Modalidades de Prestación de los Servicios Portuarios" y dado a publicidad las mismas.

b) Sub-programa B - Ejecución del Plan de Concesiones Viales: Haber completado los borradores de las bases de licitación y de los modelos de contratos de los proyectos de mantenimiento vial que se van a licitar, y presentar una propuesta para la creación,

funciones, y organización de la Unidad Operativa y de Control de Concesiones del MOP.

c) Sub-programa C - Modernización del Sistema de Aeropuertos: Acuerdo firmado entre CONAM y la DAC conteniendo el plan de trabajo para ejecutar los estudios y actividades descriptas anteriormente bajo este subprograma.

## 2. Control de la Ejecución del Programa

- 2.54 El avance en las actividades y cumplimiento de las metas y resultados esperados serán revisados semestralmente por el Banco. Para ello el CONAM deberá preparar cada seis meses a partir de la fecha de firma del Convenio un Informe de Progreso que contendrá, al menos, el registro de los desembolsos efectuados indicando las diferentes fuentes de recursos, una descripción del avance de las distintas actividades del programa, una síntesis del trabajo y conclusiones de los informes de las consultorías contratadas, una relación de las dificultades o factores que podrían llevar a ajustes de lo programado, y el grado o porcentaje de avance logrado con respecto a los resultados comprometidos.

## G. Viabilidad y Riesgos del Programa

- 2.55 La viabilidad institucional y política del programa está en una base sólida. Los instrumentos legales necesarios para ejecutar las actividades previstas en el Programa ya han sido aprobados y las reglamentaciones respectivas ya están también vigentes, faltando solamente la aprobación de las normas y criterios para la operación y prestación de servicios portuarios. El grado de apoyo y compromiso del Gobierno y de organismos involucrados para llevar adelante el proceso de modernización y reformas se ha manifestado concretamente en la oportuna aprobación de los instrumentos legales necesarios y en las decisiones y acciones ya ejecutadas en las áreas de puertos y carreteras.
- 2.56 Por su parte, los riesgos emergentes de la capacidad de ejecución en relación con la complejidad del Programa en el que participarán varios organismos y numerosos consultores y firmas, han sido considerados en el diseño de la asistencia prevista. El Programa incluye una proporción importante de los recursos para fortalecer los aspectos institucionales de los organismos ejecutores y para establecer y consolidar en el personal permanente de estos organismos las experiencias del personal contratado bajo el Programa. El diseño del Programa busca generar una capacidad estable que permita al Gobierno, al finalizar el mismo, hacerse cargo de la supervisión y regulación de las actividades privatizadas y delegadas en privados, aspecto esencial en el éxito de una reestructuración profunda como la que está impulsando el Gobierno.

### III. CUMPLIMIENTO DE CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD DEL PROYECTO

#### A. Criterios generales para la Elegibilidad del Proyecto

- 3.1 La cooperación técnica, diseñada con el propósito de apoyar los esfuerzos de modernización y participación privada en los puertos, carreteras, y aeropuertos, es plenamente compatible con el objetivo general del FOMIN, que busca el fortalecimiento de la inversión y la expansión del sector privado como base para acelerar el crecimiento económico y el desarrollo social del país.

#### B. Criterios de Elegibilidad de Proyectos de la Facilidad de Cooperación Técnica

- 3.2 La propuesta se enmarca dentro de los criterios de financiamiento estipulados en el Artículo 3 de la Sección 2 (c) del Convenio Constitutivo del FOMIN. Este prescribe, entre otros, el otorgamiento de financiamiento a Gobiernos con el objetivo de financiar la prestación de servicios de asesoría a entidades reguladoras para propiciar la eliminación de restricciones y regulaciones que impiden la inversión privada, así como la creación de un entorno propicio para dichas inversiones.

### IV. CONSISTENCIA CON EL PROGRAMA DEL BANCO EN EL PAIS

- 4.1 La estrategia del Banco para el país está dirigida a consolidar el programa de reformas estructurales que ha adoptado el Gobierno de Ecuador y destaca dos temas centrales: crecimiento del sector privado y reducción de la pobreza. Las reformas apoyadas por el Programa propuesto responden a la necesidad de establecer mecanismos eficientes, un marco regulador institucional adecuado, y un conjunto de instrumentos e incentivos adecuados, tanto para promover y efectivizar la participación del sector privado como para mejorar la gestión por parte de los organismos públicos responsables. La ausencia de reformas y modernización en estos aspectos, implican una utilización excesiva de los limitados recursos fiscales que podrían ser liberados hacia programas de mayor prioridad social, como ser el alivio de la pobreza y la recuperación y conservación de la base de recursos naturales.

### V. DISPONIBILIDAD DE RECURSOS DEL FOMIN

#### A. Modalidad de financiamiento

- 5.1 Se prevé la financiación del proyecto por medio de una donación sobre la base de estas consideraciones: (a) El Comité de Donantes declaró a Ecuador elegible para toda las modalidades de financiación del FOMIN, el 7 de septiembre de 1994; (b) En la sección III, del Memorando de elegibilidad del país se detalla el cumplimiento de Ecuador con los criterios de elegibilidad para la obtención de donación a escala nacional; (c) El proyecto propuesto tendrá una importante repercusión catalizadora en la corriente de

inversiones, como lo requiere el Artículo 3, Sección 5 (a) del Convenio Constitutivo del FOMIN, en cuanto su objetivo es crear las condiciones para la expansión de la inversión privada. La validez de estos criterios fue confirmada por el Comité de Donantes en una reunión celebrada el 30 de marzo de 1994 (MIF/GN-23)

## VI. EVALUACION EX-POST

- 6.1 Los resultados de esta cooperación técnica serán evaluados por el Equipo de Proyecto con el fin de establecer el grado en el cual se alcanzaron los objetivos del mismo y las distintas actividades programadas en el sumario que se adjunta en el ANEXO I. Este análisis será parte del Informe de Evaluación del Proyecto del Banco.

FOMIN - FACILIDAD I - ECUADOR - MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL PARA PROMOVER LA INVERSION PRIVADA EN EL SECTOR TRANSPORTES		
<b>Objetivo general del proyecto</b> Expandir la inversión en el sector de transportes a través de una mayor participación del sector privado.		
<b>Objetivos específicos del proyecto</b> Poner en marcha el plan de acciones que el Gobierno está realizando en los subsectores de puertos, carreteras, y aeropuertos dirigido a concretar la incorporación del sector privado en la provisión de los servicios de infraestructura.		
Subprogramas	Actividades	Resultados esperados
A. Privatización y Modernización de los Servicios Portuarios	1. Otorgamiento de concesiones para el manejo de mercaderías, servicios de grúas, terminal de contenedores, almacenaje, y venta o alquiler de equipos en el puerto de Guayaquil.	Licitaciones p/ manejo de mercaderías convocadas a los 6 meses y adjudicadas a los 12 meses. Para otros servicios: convocadas en 12 meses y adjudicadas en 18 meses.
	2. Ajuste organizacional y reformas administrativas en APG.	Ajuste y reformas en APG iniciadas en 6 meses y completadas en 12 meses.
	3. Definición del Plan maestro y programa de inversiones para el puerto de Guayaquil.	Iniciar implantación del Plan maestro y aprobar programa de inversiones a los 12 meses.
	4. Definición estructura tarifaria definitiva para todos los puertos.	Nueva estructura tarifaria definida en 6 meses, y en efecto en 12 meses.
	5. Plan de modernización para los puertos de Manta, Bolívar y Esmeraldas.	Plan completado en 8 meses, e iniciar implantación en 12 meses.
	6. Otorgamiento de concesiones y alquiler de equipos en tres puertos.	Licitaciones convocadas en 12 meses y adjudicadas en 18 meses.
	7. Ajuste organizacional y reformas administrativas en tres puertos.	Ajuste y reformas administrativas completadas en 12 meses.
	8. Modificaciones a la legislación sobre puertos.	Propuesta elaborada en 12 meses.
	9. Programa de capacitación	Completado en 18 meses.
B. Ejecución del Plan de Concesiones Viales	1. Otorgamiento de concesiones para rehabilitación y mantenimiento de carreteras del MOP.	Bases de licitación y modelos de contratos para rehabilitación completados en 6 meses.
	2. Ejecución del proceso de licitación de rehabilitación de carreteras.	Adjudicaciones realizadas en 12 meses.
	3. Preparación del plan quinquenal de concesiones del MOP.	Plan de concesiones terminado 12 meses.

FOMIN - FACILIDAD I - ECUADOR - MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL PARA PROMOVER LA INVERSION PRIVADA EN EL SECTOR TRANSPORTES		
C. Modernización del Sistema Aeroportuario	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Preparación del diagnóstico, elaboración de plan de desarrollo integral y plan de acción para la modernización del sub-sector.</li> <li>2. Estudio de tarificación de servicios y uso de infraestructura.</li> <li>3. Elaboración de bases de licitaciones y modelos de contratos de concesión de servicios.</li> <li>4. Apoyo al proceso de privatización.</li> <li>5. Modernización administrativa de la Dirección de Aviación Civil.</li> </ol>	<p>Diagnóstico y plan de desarrollo terminados en 6 meses, y aprobar e iniciar ejecución del Plan de Acción en 10 meses.</p> <p>Estudio de tarificación terminado en 6 meses.</p> <p>Modelos de contratos de concesión terminados en 12 meses.</p> <p>Primeras nuevas licitaciones adjudicadas en 18 meses.</p> <p>Nueva organización de la DAC en funcionamiento en 12 meses.</p>
D. Coordinación, Supervisión, y Regulación	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formación Unidad Técnica de Concesiones dentro de CONAM.</li> <li>2. Definición de una política nacional de concesiones.</li> <li>3. Estructura institucional permanente.</li> </ol>	<p>Requisito para iniciar desembolsos.</p> <p>Decreto aprobando política en 6 meses.</p> <p>Propuesta terminada en 6 meses y aprobada en 12 meses.</p>

**PROYECTO DE RESOLUCION**

ECUADOR. COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE PARA EL PROGRAMA DE MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL PARA PROMOVER LA PARTICIPACION PRIVADA EN EL SECTOR TRANSPORTE.

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 el Consejo Nacional de Modernización del Estado (CONAM) del Ecuador y a adoptar las medidas necesarias para la ejecución del proyecto a que se refiere el documento MIF/AT- sobre cooperación técnica para el desarrollo de un Programa de fortalecimiento del Marco Legal e Institucional para Promover la Participación Privada en el Sector Transporte.

2. Destinar para fines de esta resolución, hasta la cantidad de US\$ 1.620.400, o su equivalente, con cargo a los recursos de la Facilidad de Cooperación Técnica del Fondo Multilateral de Inversiones.

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