

PROCESAMIENTO DOCUMENTO DE PROYECTO

PROYECTO: Ec/197/015 PRESUPUESTO: "A" FUENTE DE FONDOS: CS/TRAC

**I. APROBACION PREVIA**

- A. OFICIAL DE PROGRAMA \_\_\_\_\_
- B. CONTROL PRESUPUESTARIO \_\_\_\_\_
- C. GOBIERNO OF. 9194 -35 -D6CT -18.05.98. CANCELERIA
- D. AGENCIA FAX 8088. 5105/98 - E. Hicheri - ICAO Montreal

**II. FIRMA RES. REP.**

**III. REGISTRO PRESUPUESTARIO EN FIM (SB/YD)**

- A. APROBACION EN FIM \_\_\_\_\_
- B. APROBACION EN PPMS (TEMPORAL) ✓
- C. COSTOS COMPARTIDOS \_\_\_\_\_

**IV. COMUNICACIÓN (OP/NC) N° 1763, 21-05-98**

A. PNUD: \_\_\_\_\_  
CC: TREASURY SECTION \_\_\_\_\_

B: AGENCIA: E. Hicheri - c.c. Walter Amaro - ICAO Montreal,

C: CONTRAPARTE: Gral. Marcelo Moscoso - Director DGAC  
CC: DIRECTOR PROYECTO: Eco. Manolo Garcia -

D: CANCELLERIA: Dr. José Ayala Lasso - Ministro REEE -

E: CONADE: \_\_\_\_\_

PNUD QUITO:

FILE PRODOC ✓  
OFICIAL DE PROGRAMA 4D  
ASISTENTE FINANCIERO 4D-5B

COMENTARIOS:  
SB aprobar FIM SB SK  
NC Distribuir como corresponde. Favor notar que Cancillería ya tiene su ejemplar.



## **A. CONTEXTO**

### **1. Descripción del sub-sector**

1.1 La República del Ecuador está localizada en la parte occidental de Sudamérica. Su territorio limita con Colombia por el norte, Perú por el este y el sur y el Océano Pacífico por el oeste. Tiene una superficie de 283,561 km<sup>2</sup> y una población de 10,831,000 habitantes aproximadamente.

1.2 El país se puede dividir en cuatro regiones ecológicas, conocidas respectivamente como costa, sierra, región oriental y Galápagos. La región montañosa de los Andes se extiende de norte a sur por el centro del país y su altitud diversifica sensiblemente el clima ecuatorial y la vegetación de todo el territorio.

1.3 Cada región ecológica tiene una base económica distinta. La sierra se sustenta directa o indirectamente en la agricultura y el pastoreo, cuya producción satisface principalmente el mercado interno. La costa ha experimentado una serie de exitosos ciclos económicos, cada uno de los cuales ha contribuido a fortalecer el rol dominante de esta región en el desarrollo del país, como fueron sucesivamente la explotación del cacao, el cultivo de arroz y de café y las bananas que llegaron a representar el 60% de los ingresos antes de que el petróleo del oriente se convirtiera en el producto principal de exportación.

1.4 En la última década la producción y exportaciones no petroleras han crecido sustancialmente, en especial las de productos no tradicionales, como el camarón de piscina, flores, frutas, hortalizas, legumbres, etc., productos que por ser perecibles demandan al transporte aéreo como el medio más idóneo para que estos puedan llegar frescos a los mercados internacionales.

1.5 La era del petróleo otorgó condiciones favorables al país en el mercado financiero internacional y los mayores ingresos por exportaciones y préstamos se derivaron a importantes inversiones en una serie de proyectos de desarrollo. La red vial se extendió notablemente en las últimas décadas, pese a lo cual no satisface plenamente la necesidad de comunicación terrestre, especialmente en la costa y en la región oriental que por efecto de las lluvias se deterioran continuamente. El Gobierno invirtió en la industria del acero, petroquímica, construcciones navales y pesca. Sin embargo, el procesamiento industrial de alimentos y bienes de consumo llegó a significar hasta dos tercios de la producción industrial del país, localizándose la mayor parte de la misma en Quito, la capital de la República ubicada en la sierra, y Guayaquil, el puerto principal y la ciudad más populosa ubicada en la costa.

1.6 La demanda de transporte y su índice de crecimiento tienden a ser proporcionales a la población de las áreas de destino. El flujo del tráfico entre dos áreas depende también de su proximidad, tendiendo a ser mayor en cuanto sea menor la distancia de un área con la otra. La concentración de servicios de transporte en áreas altamente urbanizadas e industrializadas es el resultado de un tráfico intenso. Tal es el caso de Quito y Guayaquil, cuya mayor demanda de transporte rápido y crecimiento urbano han intensificado el tráfico aéreo y la necesidad de mudar sus actuales aeropuertos.

1.7 El transporte aéreo representa la alternativa más propicia y dinámica para mantener las relaciones entre ambas ciudades y las vinculaciones del país con el exterior. Es el medio que moviliza la porción más importante del comercio de importación y en menor escala el de exportación, incluyendo el movimiento creciente de pasajeros y carga con el consecuente desarrollo del turismo y del intercambio comercial en la región.

1.8 El movimiento internacional de pasajeros, mercancías y correo del Ecuador se efectúa principalmente por los aeropuertos internacionales de Quito y Guayaquil, que han registrado un

incremento sustancial de operaciones en relación a la década del 80. El aeropuerto de Quito atiende en la actualidad un movimiento de alrededor de 2.200.000 pasajeros internacionales y nacionales, 90,000 toneladas de carga internacional y 6,800 toneladas de carga nacional al año. En el aeropuerto de Guayaquil se supera el millón y medio de pasajeros internacionales y nacionales, 35,000 toneladas de carga internacional y 6,500 toneladas de carga nacional al año.

1.9 El transporte aéreo internacional se sustenta en convenios y acuerdos bilaterales y otros arreglos basados en el principio de reciprocidad, negociados y establecidos por la Dirección General de Aviación Civil, que ejerce la provisión de instalaciones y servicios de navegación aérea en todo el país, la administración y control de las licencias al personal, el registro nacional de aeronaves y actos jurídicos relacionados, la certificación y control de la aeronavegabilidad del material volante, la certificación e inspección a las empresas de transporte aéreo comercial y operadores de aeronaves, registro de aeródromos, investigación y prevención de accidentes, protección de la aviación contra actos de interferencia ilícita, instrucción aeronáutica, control de las operaciones aéreas nacionales e internacionales, así como también la planificación, desarrollo, administración, operación y mantenimiento de la red de aeródromos públicos.

1.10 Los compromisos adquiridos internacionalmente por el Ecuador en materia aeronáutica, a través del Convenio sobre Aviación Civil Interancional y otros, lo obligan a mantener permanentemente actualizados sus arreglos normativos y procesos de planificación de los recursos humanos y materiales para la implantación, operación y mantenimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea requeridos por las operaciones de la aviación civil en su espacio aéreo.

## **2. Estrategia del país huésped para el subsector**

2.1 Ecuador es Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y su legislación aeronáutica se basa en las disposiciones de este convenio y en las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que se establecen en sus Anexos con respecto a la provisión de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional y otras cuestiones relacionadas con el desarrollo seguro, regular, eficiente y económico de las operaciones de transporte aéreo.

2.2 La política de transporte aéreo adoptada por Ecuador en el contexto de la Comunidad Andina, a la que está asociado el país, se fundamenta en la desregulación y liberalización de esta modalidad de transporte, llamada a contribuir con las metas del Gobierno hacia un mayor crecimiento de la economía nacional a través de una mejor integración del país y con la región andina, así como del desarrollo creciente del turismo y de su comercio exterior.

2.3 El Gobierno, a través de sus órganos concernientes, viene impulsando el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y los servicios aeronáuticos a fin de lograr que el transporte aéreo cumpla su función como instrumento de integración regional y herramienta para el crecimiento del comercio y el turismo.

## **3. Asistencia anterior o en curso dirigida al mismo subsector**

3.1. Durante el período 1990-1997 se ha venido ejecutando el Proyecto ECU/89/002, destinado a iniciar el proceso de reestructuración y actualización del sub-sector, modernizar la red de telecomunicaciones aeronáuticas, apoyar la especialización del personal aeronáutico, renovación de equipos y sistemas de navegación aérea y de aeropuertos y a planificar los nuevos aeropuertos de Quito y Guayaquil.

3.2 Mediante el proyecto de fondos fiduciarios ECU/96/901, la OACI ha coordinado con el Gobierno de España su apoyo financiero para la implantación del Programa TRAINAIR y formación de personal aeronáutico en la Escuela Técnica de Aviación Civil del Ecuador,

dependiente de la DGAC.

3.3 El Proyecto Regional PNUD/OACIRLA/86/031 sobre "Capacitación Gerencial, Informática y Cooperación Regional en la Aviación Civil", propició la participación de funcionarios de la administración aeronáutica de Ecuador en distintos seminarios y cursos de nivel gerencial efectuados en Argentina, Brasil y México, así como también la instalación de sistemas informáticos aplicados a distintas funciones aeronáuticas.

3.4 A través de las actividades del Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/92/031 sobre "Planificación y Sistematización de la Aviación Civil", se han apoyado los esfuerzos de la DGAC para capacitar al personal de nivel gerencial sobre los conceptos, métodos y procedimientos más adecuados para la gestión de la aviación civil, adopción de nuevas tecnologías para la navegación aérea del futuro y aprovechamiento eficiente de los recursos disponibles para el mantenimiento de la infraestructura e instalaciones aeronáuticas.

3.5 Mediante su participación en el Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/95/003 sobre "Desarrollo del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad operacional de las aeronaves en América Latina", la DGAC recibe becas para la capacitación de su personal en los cursos y seminarios de aeronavegabilidad, operación de aeronaves y licencias al personal que promueve y contará con los productos del proyecto para mejorar su sistema regulatorio y administrativo para la vigilancia de la seguridad operacional.

#### 4. Marco institucional para el subsector

4.1 El organismo responsable de la planificación, formulación y ejecución de la política aérea y de la conducción de la aeronáutica civil en el país es la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), institución pública dependiente de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, de conformidad con la Ley de Aviación Civil expedida mediante Decreto N° 236 del 28 de febrero de 1974.

4.2 Las decisiones sobre la planificación, contratación, construcción, supervisión, administración del proyecto y ejecución de las obras de los nuevos aeropuertos de Quito y Guayaquil, de conformidad con las leyes, está a cargo de la Comisión de los Nuevos Aeropuertos de Quito y Guayaquil, con sede en Quito, creada por Ley N° 53 del 26 de octubre de 1989 del Congreso Nacional. La aplicación de esta ley se rige por su reglamento, aprobado mediante Decreto N° 1552 de fecha 31 de mayo de 1990 del Presidente de la República. El Director General de Aviación Civil forma parte de la Comisión.

4.3 Mediante Decreto N° 3956 de fecha 2 de julio de 1996 del Presidente de la República, se faculta a la Dirección General de Aviación Civil a constituir dos compañías anónimas, con domicilio principal en Quito y Guayaquil, para la ejecución total del proyecto de nuevos aeropuertos de cada ciudad, con sujeción a las disposiciones de la Ley de Compañías y demás leyes del país. Las sociedades anónimas constituidas para los propósitos del proyecto serán las concesionarias de la planificación, construcción, operación, administración y en general de todos los actos relacionados con la explotación de los nuevos aeropuertos, incluyendo la operación y administración de los actuales aeropuertos. En la constitución de las dos compañías anónimas participará como accionista el Estado Ecuatoriano, representado por la Dirección General de Aviación Civil aportando los bienes que determine la Comisión de Nuevos Aeropuertos.

4.4 Según el mismo Decreto N° 3956, el Consejo Nacional de Modernización del Estado (CONAM) apoyará la gestión de la Comisión de los Nuevos Aeropuertos de Quito y Guayaquil, de

la Subcomisión permanente y de la Dirección General de Aviación Civil, por intermedio del Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/MT-4908-EC suscrito por el Gobierno del Ecuador con el Banco Interamericano de Desarrollo.

4.5 Las Compañías Aeropuerto Quito S.A. y Aeropuerto Guayaquil S.A. quedaron legalmente constituídaa el 15 de agosto de 1997 y 11 de noviembre de 1997, respectivamente, duración de 50 años desde su inscripción y con un capital suscrito de S/. 100,000,000.00 de sucres dividido en 100 acciones en cada caso. Sus actividades predominantes son: Estudiar, planificar, construir, operar, administrar y en general ejecutar todos los actos relacionados con la explotación de los actuales y nuevos Aeropuertos de Quito y Guayaquil en su orden, conforme a la concesión que para tal efecto les otorga el Gobierno. Estas Sociedades Anónimas, mediante concurso elegirán a un socio estratégico que deberá presentar el financiamiento y capacidad para administrar y operar los aeropuertos por un período de años a determinar.

## **B. JUSTIFICACION DEL PROYECTO**

### **1. Problemas a ser abordados: situación actual**

#### **1.1 Planificación del desarrollo de la aviación civil**

1.1.1 Para cumplir eficazmente con sus responsabilidades, es necesario que la DGAC emprenda un proceso integral de planificación de las actividades a su cargo, formulando y adoptando un plan maestro de desarrollo de la aviación civil con un horizonte de por lo menos 15 años, que le permita reunir todos los planes y programas de sus distintas áreas de actuación, a fin de que se desarrollen de manera coherente, sistemática y oportuna, mediante la administración más adecuada de los recursos disponibles, satisfaciendo la demanda de los usuarios.

#### **1.2 Aeropuertos**

1.2.1 El Gobierno del Ecuador reconoce la necesidad urgente de reemplazar los actuales aeropuertos de Quito y Guayaquil por nuevas instalaciones, ubicadas en lugares más adecuados, que ofrezcan mejores condiciones de seguridad, capacidad y regularidad para las operaciones de transporte aéreo. Teniendo en cuenta la importancia de estos aeropuertos para el desarrollo económico del país, el Gobierno ha estudiado la posibilidad de compartir su explotación con el sector privado, manteniendo su presencia en la gestión y operación de ambos terminales, percibiendo ingresos en un monto tal que permita a la autoridad aeronáutica mantener el resto de la red aeroportuaria nacional sin necesidad de recurrir a subsidios.

1.2.2 Con ese propósito, el Gobierno ha decidido constituir las sociedades anónimas Aeropuerto Quito S.A. y Aeropuerto Guayaquil S.A. como concesionarias de los actuales aeropuertos y de la planificación, construcción, operación y explotación de los nuevos, incluyendo como complemento la construcción y explotación de sus vías de acceso.

1.2.3 En la constitución de las dos sociedades anónimas el Estado participa como accionista representado por la Dirección General de Aviación Civil y no está en disposición de aportar recursos financieros para la construcción de los nuevos aeropuertos. Por lo tanto, necesita encontrar socios estratégicos que le permitan construir, operar y explotar los nuevos aeropuertos, para lo cual se estudian diferentes modalidades de asociación con inversionistas privados, sin que sea necesario que el Estado incremente su deuda externa. En tal virtud, los ofrecimientos de financiamiento de la banca internacional y/o de Gobierno a Gobierno no han sido aceptados.

#### **1.3 Vigilancia de la seguridad operacional**

1.3.1 La recuperación de la categoría 1 limitada desde 1995 en razón a la relación aeronáutica bilateral del Ecuador con los Estados Unidos de América, es esencial para regularizar el tráfico aéreo de los operadores nacionales de transporte aéreo con ese país. En tal sentido, se requiere asistencia adicional para mejorar el sistema regulatorio y administrativo para la vigilancia de la seguridad operacional, dotando a la DGAC de los elementos que todavía requiere para que pueda cumplir eficazmente con sus responsabilidades en la forma prescrita por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos 1, 6 y 8.

1.3.2 Las actividades que se describen en el Objetivo Inmediato No. 3 de este documento, deberán revisarse y ampliarse, según sea necesario, de conformidad con las recomendaciones que exponga la OACI en el informe de la evaluación recientemente efectuada en el Ecuador por el Programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional a solicitud de la DGAC.

## **2. Situación prevista al finalizar el proyecto**

2.1 Al finalizar el proyecto, se habrán aprobado los planes de los distintos sectores que conforman la DGAC, integrados en un Plan Nacional de Desarrollo de la Aviación Civil y se habrá establecido un mecanismo permanente de planificación que asegure la actualización de los planes y evalúe los proyectos de inversión para su ejecución.

2.2 Se habrá finalizado un proceso de selección e incorporación de un socio estratégico a cada sociedad anónima gestora de los nuevos aeropuertos de Quito y Guayaquil y se habrá dispuesto la construcción y equipamiento de esas instalaciones, respaldando al Gobierno en el control de la ejecución y supervisión de las obras y en su recepción.

2.3 El sistema para la vigilancia de la seguridad operacional se habrá actualizado y perfeccionado, de modo que le permita al Ecuador recuperar la categoría uno con los Estados Unidos de América y ejercer sus obligaciones de conformidad con las normas y métodos recomendados internacionalmente por la OACI.

## **3. Necesidad de asistencia futura**

3.1 Se prevé la necesidad de asistencia futura, entre otros posibles objetivos, para:

- Respalda la ejecución del Plan Nacional de Navegación Aérea,
- Robustecer el sistema de vigilancia de la seguridad operacional,
- Mantener la competencia del personal mediante un programa de capacitación permanente,
- Asesorar a la DGAC en el proceso de construcción de los nuevos aeropuertos.

## **4. Beneficiarios previstos**

4.1 En primer término la autoridad aeronáutica, que verá fortalecida su capacidad de gestión para administrar los recursos humanos, materiales y financieros; responder oportunamente a los requerimientos del desarrollo económico y social del país y de la demanda del transporte aéreo, especialmente del turístico.

4.2 Tan pronto la DGAC adquiera la capacidad necesaria para ejercer eficazmente la vigilancia de la seguridad operacional y obtenga un reconocimiento de la comunidad aeronáutica internacional al respecto, el Estado ecuatoriano en general y los usuarios del transporte aéreo en particular se beneficiarán directamente de los resultados del proyecto al incrementarse los servicios de las líneas aéreas de bandera, las cuales podrán ofrecer mayor capacidad para el transporte de pasajeros y carga, cuyas tasas de crecimiento son del orden del 10% y 25% anual, respectivamente, las que superan la media regional y mundial. De esta manera el país logrará una mayor captación de divisas.

4.3 Las inversiones previstas para la construcción de los nuevos aeropuertos de Quito y Guayaquil alentarán la industria de la construcción, generando puestos de trabajo con una incidencia positiva en más de 10,000 núcleos familiares e incrementando las actividades económicas de las poblaciones ubicadas en sus áreas de influencia, lo cual incidirá también en el crecimiento del producto interno bruto.

4.4 Al eliminarse las restricciones operativas actuales para los transportadores aéreos con la puesta en operación de los nuevos aeropuertos, se producirá un incremento sostenido del tráfico aéreo y por ende de la captación de divisas, en beneficio del desarrollo social y económico del país. Del mismo modo, se colige que la reubicación de los dos aeropuertos permitirá a ambas ciudades aprovechar los terrenos urbanos que dejan para emprender soluciones habitacionales y solucionar

el problema existente de contaminación ambiental producido por los gases y ruidos que emanan de las aeronaves.

## **5. Estrategia del proyecto y arreglos institucionales**

5.1 El proyecto se propone apoyar y asistir al Gobierno, a través del organismo internacional de ejecución, en la preparación de las especificaciones técnicas, pliegos de condiciones, llamados a licitación, evaluación de ofertas, negociación y adjudicación de contratos, ejecución y supervisión de las obras de construcción y equipamiento de los nuevos aeropuertos de Quito y Guayaquil.

5.2 La Dirección General de Aviación Civil, cuyas responsabilidades incluyen proporcionar, operar y administrar aeropuertos y servicios de navegación aérea en apoyo de las operaciones de transporte aéreo nacional e internacional, será el organismo nacional de contraparte para la ejecución de este proyecto.

5.3 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como agencia especializada en aviación de las Naciones Unidas, será el organismo de ejecución del proyecto, correspondiéndole: 1) asignar el personal de coordinación del proyecto; 2) contratar los expertos internacionales y profesionales nacionales requeridos para la ejecución de las actividades programadas; 3) facilitar y tramitar las becas de capacitación solicitadas por la DGAC; 4) preparar y ejecutar licitaciones internacionales y nacionales para la provisión de equipos y suministros, así como la prestación de servicios que sean necesarios para la ejecución del proyecto.

5.4 Los procesos pre-contractuales y contractuales respectivos los llevará adelante la OACI, en conformidad con sus propias normas y procedimientos y con los acuerdos internacionales suscritos por el Ecuador en materia de cooperación técnica con las Naciones Unidas y sus agencias especializadas, particular que se hará constar expresamente en el texto de los contratos correspondientes.

## **6. Razones para la asistencia del PNUD/OACI**

6.1 El PNUD asesora al Gobierno en materia de cooperación técnica externa y coordina con sus organismos especializados la administración y utilización de los recursos financieros que dispone el país para la ejecución de los programas y proyectos de desarrollo incluyendo el sector aeronáutico.

6.2 La asistencia de la OACI como organismo internacional especializado en aviación civil, garantiza que la cooperación técnica en su esfera de actuación se base en las normas, métodos recomendados y procedimientos adoptados internacionalmente para la provisión de instalaciones y servicios de apoyo a la navegación aérea y en la planificación regional de los mismos que coordina.

6.3 Los países en desarrollo están convencidos, en general, de las ventajas que les supone una red de transporte aéreo bien organizada y dirigida. La asistencia en materia de aviación civil, viene determinada por distintos factores, tales como el grado de desarrollo del transporte de superficie y de la red de comunicaciones, el número y grado de capacitación del personal técnico, los recursos presupuestarios y de otra índole destinados a los servicios de aviación civil, de la estructura de intercambio internacionales de los productos perecibles y la importancia y/o potencial del turismo como fuente de trabajo e ingresos para la nación. Los países en desarrollo también tienen en cuenta el hecho de que la aviación, que constituye un servicio más que una industria productiva, tiene considerable importancia en el fomento de la actividad económica, la aceleración del progreso social y el intercambio de conocimientos científicos, técnicos y administrativos que son esenciales para llegar a la madurez de toda civilización moderna.

6.4 La OACI tiene una amplia experiencia prestando asesoramiento y asistencia a los Estados en desarrollo para que cumplan con sus obligaciones internacionales de adhesión a las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ejecución de los planes de navegación aérea, en el mejoramiento de la protección y seguridad de las operaciones y desarrollo del sector de la aviación civil en general, comprendido el desarrollo de los recursos humanos.

## 7. Consideraciones especiales

7.1 La posible participación de especialistas de la Región en el proyecto, lo enmarcaría directamente en el concepto de la cooperación técnica entre países en desarrollo.

7.2 La reubicación de los aeropuertos de Quito y Guayaquil permitirá mejorar notablemente el medio ambiente de las dos ciudades más grandes del país.

7.3 La cooperación técnica del PNUD/OACI, coadyuvará para que en la fase de construcción de los nuevos aeropuertos se manejen los recursos naturales del entorno en donde se va a realizar el proyecto considerando las necesidades de un desarrollo sustentable y ambientalmente idóneo. Conforme a los estudios que para el efecto existen.

## 8. Arreglos de coordinación

8.1 El proyecto coordinará sus actividades con otros organismos y proyectos de asistencia técnica PNUD/OACI que están vigentes especialmente en la región, como es el RLA/95/003 y nacionales como el ECU/96/901 "TRAINAIR", con el fin de evitar duplicación de esfuerzos o la sobreposición de actividades.

8.2 Se mantendrá una estrecha coordinación con los organismos responsables del desarrollo de los nuevos aeropuertos: Como es la Comisión de los Nuevos Aeropuertos, Consejo Nacional de Modernización (CONAM) y los Municipios de Quito y Guayaquil.

## 9. Capacidad de apoyo de contraparte

9.1 El organismo nacional de ejecución del proyecto cuenta en principio con el personal profesional de contraparte y con los medios materiales necesarios para asegurar su efectividad, así como también con la disposición para recibir la asistencia requerida y mantener en vigencia los resultados que se obtengan.

## C. OBJETIVO DE DESARROLLO

El proyecto contribuirá a fortalecer la infraestructura de transporte aéreo como un medio para respaldar el desarrollo social, económico y cultural de la nación. Sus resultados estimularán el crecimiento de la economía y el desarrollo del país en una base multisectorial, propiciando al mismo tiempo una mayor captación de divisas.

## D. OBJETIVOS INMEDIATOS, RESULTADOS Y ACTIVIDADES

Se exponen en las siguientes páginas. Las indicaciones y abreviaturas empleadas significan:

DGAC	Dirección General de Aviación Civil
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
CNS/ATM	Sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y de gestión del tránsito aéreo

GREPECAS	Grupo Regional de Planificación y Ejecución de Navegación Aérea del Caribe y Sudamérica
Compras	Sección de Adquisiciones de la sede de la OACI
Becas	Administración de becas del proyecto por la OACI
Consultores	Consultores internacionales en las especialidades que sean requeridas
AAC	Asesor de Aviación Civil/Coordinador Internacional del Proyecto
ETA	Consultor en Economía del Transporte Aéreo
CNS	Consultor en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia
ATM	Consultor en Gestión del Tránsito Aéreo
AGA/ENG	Experto en Ingeniería de Aeropuertos
MET	Consultor en Meteorología Aeronáutica
PLN	Consultor en Planificación de Aviación Civil
SIS	Consultor en Ingeniería de Sistemas
PAV	Consultor en Ingeniería de Pavimentos
ELC	Consultor en Ingeniería Eléctrica-Ayudas Visuales
ARQ	Consultor en Arquitectura de Aeropuertos
NAV	Consultor en Ingeniería Electrónica-Radioayudas
COM	Consultor en Ingeniería Electrónica-Comunicaciones
RDR	Consultor en Ingeniería Electrónica-Radar
AIR	Experto en Aeronavegabilidad
OPS	Experto en Operación de Aeronaves
PEL	Consultor en Licencias al Personal



1.3 Plan Nacional de Navegación Aérea aprobado y en ejecución.

g. Otros aspectos relacionados.

OACI: AAC, CNS, ATM

1.2.2 Preparar un plan de transición a los nuevos sistemas de navegación aérea.

DGAC

1.2.3 Aprobar el plan de transición y disponer su adopción.

DGAC/OACI: AAC, CNS, ATM, AGA, ENG, MET

1.3.1 Asesorar en la preparación de un Plan Nacional de Navegación Aérea para el período 1999-2010, incluyendo:

a. Establecimiento del grupo multidisciplinario planificador;

b. Adopción de los criterios de planificación;

c. Análisis y consideración del Plan Nacional de

Transporte Aéreo;

d. Examen de las características y situación de las instalaciones y servicios existentes;

e. Instalaciones, equipos, sistemas y procedimientos requeridos con respecto a:

- Aeródromos,

- Servicios de aeropuertos,

- Estructura del espacio aéreo y rutas aéreas,

- Comunicaciones, navegación y vigilancia,

- Gestión del tránsito aéreo,

- Búsqueda y salvamento,

- Meteorología aeronáutica,

- Servicios de información aeronáutica y cartas

aeronáuticas,

- Inspección en vuelo de radioayudas;

DGAC

f. Requerimientos de recursos humanos y su capacitación;

g. Programa de inversiones y su financiamiento;

DGAC/OACI: Consultores

h. Otros aspectos relacionados.

DGAC/OACI: Compras

1.3.2 Aprobar el Plan Nacional de Navegación Aérea y disponer su ejecución.

1.3.3 Preparar las especificaciones técnicas de los equipos y sistemas requeridos.

DGAC/OACI: AAC

1.3.4 Disponer los arreglos para la adquisición, pruebas en fábrica y recepción de los equipos y sistemas.

DGAC/OACI: AAC

1.3.5 Preparar planes anuales de capacitación

1.4 Plan Maestro de Desarrollo de la Aviación Civil aprobado y en ejecución.

de los recursos humanos del sub-sector, seleccionando los programas de instrucción requeridos.

DGAC/OACI: Becas

1.3.6 Seleccionar y nominar los candidatos para la instrucción con la anticipación requerida.

DGAC/OACI: AAC, PLN, AGA ENG y Consultores

1.3.7 Disponer los arreglos para ejecutar la instrucción y evaluar sus resultados.

DGAC/OACI: AAC

1.4.1 Establecer el grupo multidisciplinario preparador del plan maestro y sus términos de referencia.

DGAC/OACI: AAC

1.4.2 Preparar y adoptar el programa de trabajo del grupo.

DGAC/OACI: AAC y Consultores

1.4.3 Recopilar y/o preparar la información necesaria.

DGAC/OACI: AAC, PLN, AGA ENG y Consultores

1.4.4 Determinar las consultorías adicionales requeridas y arreglar su asignación.

1.4.5 Elaborar los estudios y planes por área de gestión no disponibles.

1.4.6 Asesorar en la preparación de un Plan Maestro de Desarrollo de la Aviación Civil, sobre la base de los planes relativos a cada área de gestión, considerando los requisitos para satisfacer la demanda de los usuarios en relación con:

- El sistema legal, normativo y regulador de la aviación civil,
- La organización y recursos de la DGAC,
- Las responsabilidades de la autoridad aeronáutica
- Las responsabilidades de los operadores del transporte aéreo y de la infraestructura aeronáutica,
- Las relaciones del sector con los sectores productivos y con el exterior,
- El rol del transporte aéreo en el desarrollo económico y social del país,
- Los operadores de transporte aéreo y de aviación general,
- El programa nacional para la vigilancia de la seguridad operacional,
- El Plan Nacional de Transporte Aéreo,
- El Plan Nacional de Navegación Aérea,
- El programa nacional de seguridad de la aviación civil,

- 1.5 Mecanismo permanente de actualización y seguimiento del plan aprobado y adoptado.
- Los planes maestros de los aeropuertos, DGAC
  - Los planes de emergencia de aeropuertos,
  - El plan de desarrollo informático del sub-sector, DGAC/OACI: AAC, PLN
  - El sistema nacional de capacitación del personal aeronáutico,
  - Los esquemas de concesión de aeropuertos y servicios aeroportuarios y su relación con los servicios de navegación aérea,
  - Otros aspectos concernientes. OACI: AAC, PLN
- 1.4.7 Aprobar el Plan Maestro de Desarrollo de la Aviación Civil y disponer su adopción. DGAC/OACI: Becas
- 1.5.1 Asesorar en el establecimiento de un mecanismo de planificación de nivel superior, dentro de la DGAC, adecuadamente dotado para mantener la actualización y seguimiento del plan maestro y planes asociados. DGAC
- 1.5.2 Elaborar los procedimientos para mantener un sistema de planificación continuada.
- 1.5.3 Capacitar al personal concerniente en el manejo de estadísticas y en planificación de aviación civil, nominando los candidatos de acuerdo con los requisitos de los cursos elegidos.
- 1.5.4 Aprobar el establecimiento del mecanismo de planificación y los procedimientos para su funcionamiento.

## Objetivo Inmediato N° 2

Asesorar al Gobierno en el establecimiento de una concesión para la operación, explotación y actualización de los actuales aeropuertos y para la construcción, equipamiento y explotación de los nuevos aeropuertos de Quito y Guayaquil, incluyendo el control de la ejecución de las obras e instalaciones hasta su puesta en operación, de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI concernientes.

Resultados	Actividades	Parte responsable de cada actividad
2.1 Participación del Estado en las sociedades anónimas de los aeropuertos de Quito y Guayaquil establecida formalmente.	2.1.1 Definir la participación del Estado en las sociedades anónimas con respecto a:  a. Tenencia de los terrenos, b. Activos fijos, c. Instalaciones, d. Mobiliario y equipo, e. Recursos humanos, f. Pasivo, g. Recursos financieros, h. Otros aspectos concernientes.	DGAC/OACI: AAC, AGA ENG
	2.1.2 Determinar los rubros de ingresos y las tarifas aplicables por el uso de las instalaciones y servicios materia de concesión.	DGAC/OACI: SIS
	2.1.3 Determinar y definir el margen de beneficio requerido por el Estado para financiar el cumplimiento de su misión con respecto a la actividad aeronáutica civil y al mantenimiento del resto de la red aeroportuaria nacional.	DGAC/OACI: SIS
	2.1.4 Establecer formalmente los términos de la participación del Estado en cada sociedad anónima.	DGAC/OACI: AAC, AGA ENG
	2.1.5 Asesorar en la supervisión de la operación, gestión, mantenimiento y actualización de los actuales aeropuertos por cada sociedad anónima.	DGAC/OACI: AAC, AGA ENG, SIS
2.2 Socio estratégico de cada sociedad anónima seleccionado e incorporado.	2.2.1 Definir y establecer la modalidad de participación del sector privado como socio estratégico de cada sociedad anónima para que:  a. Capitalice a la respectiva sociedad anónima; b. Asuma con ella la inversión en la construcción, equipamiento y puesta en operación de cada nuevo aeropuerto y de sus vías de acceso;	DGAC/OACI: AAC, AGA ENG, SIS

c. Participe en la explotación y mantenimiento de la infraestructura instalada hasta recuperar su inversión, con los márgenes de beneficio y en el tiempo de explotación que se acuerden;	DGAC/OACI: AAC, AGA ENG, SIS	
d. Revierta sus derechos sobre la infraestructura instalada a cada sociedad anónima al cumplirse el tiempo de explotación acordado.	DGAC/OACI: AAC, AGA ENG, SIS	
2.2.2 Preparar las bases de una licitación para la selección de cada socio estratégico, de conformidad con la modalidad de participación establecida.	DGAC/ OACI: AGA ENG	
2.2.3 Establecer los requisitos que deben reunir los consorcios potencialmente interesados en participar en la licitación y su selección previa.	DGAC	
2.2.4 Establecer los parámetros y la modalidad para la evaluación de las ofertas.	OACI: AGA ENG	
2.2.5 Invitar a los consorcios preseleccionados a que presenten ofertas.	DGAC/OACI: AAC, AGA ENG	
2.2.6 Asesorar en la absolución de las consultas que puedan formular los consorcios proponentes.	DGAC/OACI: AAC, AGA ENG	
2.2.7 Asesorar en la evaluación de las ofertas que se reciban.	DGAC	
2.2.8 Asesorar en la negociación de los contratos con los consorcios seleccionados.	OACI: AGA ENG, Consultores	
2.2.9 Incorporar a cada sociedad anónima al respectivo socio estratégico.	DGAC/OACI: AAC, AGA ENG	
2.2.10 Asesorar en la evaluación de los proyectos de utilización de los terrenos de los actuales aeropuertos.	DGAC/OACI: TCB	
2.3.1 Determinar los términos de referencia y la composición de una Unidad de Control para cada nuevo aeropuerto.	DGAC	
2.3 Unidad de Control del proyecto definitivo y de las obras de construcción de cada aeropuerto establecida.	DGAC	
	2.3.2 Seleccionar y asignar los expertos y consultores internacionales que sean necesarios.	OACI: AAC, AGA ENG
	2.3.3 Asignar el personal nacional de contraparte.	DGAC
2.3.4 Disponer los arreglos administrativos y	OACI: AAC, AGA	

	logísticos para la instalación y operación de la Unidad de Control en cada lugar.	ENG
	2.3.5 Preparar un cronograma para el desarrollo de las actividades concernientes.	OACI: AGA ENG, Consultores
	2.3.6 Aprobar el cronograma.	
	2.3.7 Verificar los avances de las actividades de conformidad con el cronograma aprobado, introduciéndole los ajustes que fuesen necesarios.	OACI: AGA ENG, Consultores OACI: AGA ENG, PAV, ARQ, ELC
2.4 Proyecto definitivo de construcción de cada nuevo aeropuerto aprobado y en ejecución.	2.4.1 Asesorar en la actualización de los estudios preliminares que sustentan el proyecto de cada nuevo aeropuerto y su horizonte de planeación.	
	2.4.2 Asesorar en la revisión y actualización del plan maestro de cada nuevo aeropuerto.	
	2.4.3 Asesorar en la revisión y actualización del proyecto de construcción de la primera etapa de cada aeropuerto que proponga el respectivo consorcio, incluyendo:	OACI: AGA ENG, PAV, ARQ, ELC, NAV
	- Pista, calles de rodaje y plataformas;	
	- Edificios de pasajeros;	
	- Terminal de carga y otros edificios;	DGAC
	- Ayudas visuales;	
	- Otras instalaciones.	DGAC/OACI: AAC, AGA ENG
	2.4.4 Asesorar en la revisión y aprobación del proyecto definitivo y planos finales de cada aeropuerto, incluyendo los sistemas de ayudas visuales y de radioayudas a la navegación aérea, las vías de acceso y otras instalaciones.	
	2.4.5 Aprobar los proyectos definitivos.	
2.4.6 Asesorar en el proceso de licitación para la supervisión de las obras de construcción, incluyendo:	OACI: AAC, AGA ENG, PAV, ARQ, ELC, NAV, COM, RDR	
- preparación de los documentos de licitación,		
- absolución de consultas,		
- evaluación de las ofertas,		
- selección de la oferta ganadora,		
- negociación del contrato.		
2.4.7 Asesorar en el control de la ejecución y supervisión de las obras e instalaciones de		

acuerdo con las especificaciones técnicas y el cronograma establecidos, incluyendo:

OACI: AGA ENG,  
Consultores

- Obras de ingeniería civil,
- Instalaciones electromecánicas,
- Ayudas visuales,
- Sistemas electrónicos de navais,
- Equipo de lucha contra incendios y rescate,
- Sistema de información de vuelos,
- Sistema automatizado de manejo de equipaje,
- Otros equipos, sistemas e instalaciones.

OACI: AGA ENG,  
Consultores

OACI: AGA ENG,  
Consultores

OACI: AAC, AGA  
ENG, Consultores

2.4.8 Asesorar en las pruebas de aceptación en fábrica y en el sitio de los equipos y sistemas electro-mecánicos y electrónicos.

2.4.9 Asesorar en la aceptación final y puesta en operación de los nuevos aeropuertos.

2.4.10 Recomendar los programas de capacitación y de mantenimiento para la operación y conservación de las nuevas instalaciones.

2.4.11 Preparar un informe final sobre las obras ejecutadas con las recomendaciones del caso.

### Objetivo Inmediato N° 3

Establecimiento de la capacidad necesaria para que la DGAC ejerza eficazmente sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

Resultados	Actividades	Parte responsable de cada actividad
3.1 La estructura orgánica para la vigilancia de la seguridad operacional se habrá fortalecido.	3.1.1 Determinar la planta profesional requerida por cada dependencia concerniente de la DGAC para garantizar la efectividad de sus funciones.	DGAC/ OACI: AIR, OPS, PEL  DGAC
	3.1.2 Disponer el nivel adecuado de autoridad de los inspectores y el apoyo a su labor de los niveles más altos de la administración.	DGAC/OACI: AIR, OPS
	3.1.3 Identificar las funciones críticas que pudieran desempeñar inspectores de agencias del exterior para control de calidad y fomento de la eficiencia.	DGAC
	3.1.4 Asegurar los recursos financieros necesarios para la capacitación y actualización del personal en cada ejercicio fiscal.	DGAC
	3.1.5 Seleccionar y nominar candidatos para los programas de capacitación de acuerdo con los requisitos de los cursos elegidos.	DGAC/OACI: Becas
	3.1.6 Ejecutar los programas de capacitación y evaluar los resultados de la instrucción.	DGAC/OACI: PEL
3.2 Sistema eficaz para el otorgamiento de licencias al personal de vuelo y de tierra y para la certificación médica.	3.2.1 Revisar y adecuar el sistema de otorgamiento de licencias al personal de vuelo y de tierra y de certificación médica, de modo que comprenda el desarrollo de los requisitos concernientes.	DGAC/OACI: PEL
	3.2.2 Establecer políticas y procedimientos apropiados para la certificación y supervisión del personal aeronáutico sujeto a licencias.	OACI: PEL
	3.2.3 Proporcionar instrucción en el trabajo al personal nacional de contraparte.	DGAC/OACI: OPS
3.3 Sistema eficaz para la certificación, inspección y supervisión permanente de las operaciones de vuelo.	3.3.1 Revisar y adecuar el sistema para la certificación, inspección y supervisión permanente de las operaciones de vuelo de modo que comprenda el desarrollo de los requisitos concernientes.	DGAC/OACI: OPS

<p>3.4 Sistema eficaz para la certificación, inspección y supervisión permanente de la aeronavegabilidad.</p>	<p>3.3.2 Establecer políticas y procedimientos apropiados para la certificación de los explotadores de servicios aéreos,.</p>	<p>DGAC/OACI: OPS</p>
	<p>3.3.3 Establecer directivas y procedimientos apropiados para la supervisión de los explotadores de servicios aéreos certificados.</p>	<p>OACI: OPS</p>
	<p>3.3.4 Proporcionar instrucción en el trabajo al personal nacional de contraparte.</p>	<p>DGAC/OACI: AIR</p>
	<p>3.4.1 Revisar y adecuar el sistema para la certificación, inspección y supervisión permanente de la aeronavegabilidad de modo que comprenda el desarrollo de los requisitos concernientes.</p>	<p>DGAC/OACI: AIR</p>
	<p>3.4.2 Establecer políticas y procedimientos apropiados para la certificación de la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas.</p>	<p>DGAC/OACI: AIR  OACI: AIR</p>
	<p>3.4.3 Establecer los arreglos necesarios con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas.</p>	
	<p>3.4.4 Proporcionar instrucción en el trabajo al personal nacional de contraparte.</p>	

## **E. INSUMOS**

### **1. Insumos del Gobierno**

#### **1.1 Personal de contraparte**

1.1.1 El Gobierno designará a los funcionarios y profesionales nacionales relacionados con las actividades del proyecto como contrapartes del personal internacional, según corresponda, desde el primer día de la asignación de estos últimos.

#### **1.2 Personal de apoyo administrativo**

1.2.1 El Gobierno proveerá el personal de secretaría y de apoyo administrativo familiarizado con el manejo de procesos informáticos de oficina que sea requerido para secundar las actividades del personal internacional a partir del primer día de su asignación.

#### **1.3 Viajes oficiales**

1.3.1 Los pasajes aéreos para los viajes internos del personal internacional que sean necesarios serán provistos por el Gobierno.

#### **1.4 Capacitación**

1.4.1 El Gobierno continuará pagando los sueldos y otras remuneraciones al personal nacional seleccionado para las becas de capacitación en el exterior a cargo del proyecto durante todo el tiempo en que se encuentre asistiendo a los cursos y proporcionará a los becarios los pasajes aéreos de ida y vuelta a los lugares donde se efectúen los programas de capacitación.

#### **1.5 Locales, equipo y suministros**

1.5.1 El Gobierno proveerá oficinas amobladas y equipadas, servicios de comunicación telefónica, telegráfica y de facsímil local e internacional, transporte local, útiles y suministros de oficina y las facilidades de reproducción de documentos y planos que sean necesarias para el desempeño de las funciones del personal internacional a partir del primer día de su asignación.

1.5.2 Los gastos relacionados con el uso de los locales y la operación y mantenimiento de los equipos y vehículos a ser utilizados por el proyecto, incluyendo los servicios de agua, electricidad, aire acondicionado, teléfono, télex, facsímil, combustibles, etc., serán cubiertos por el Gobierno.

## 2. Insumos del PNUD

### 2.1 Asignación de personal

2.1.1 Se asignarán expertos y consultores en las especialidades, duración tentativa y número de asignaciones que se indican a continuación, de acuerdo con las descripciones de los puestos que figuran en el Anexo 2:

#### 2.1.1.1 Personal profesional internacional

Puesto	Título	Duración meses/año	Número de asignaciones
11.01	Asesor de Aviación Civil/Coordinador Internacional	24.0/98-99	1
11.02	Operación de Aeronaves/Asesor-Instructor	12.0/1998	1
11.03	Aeronavegabilidad/Asesor-Instructor	12.0/1998	1
11.51	Ingeniería de Aeropuertos	5.0/1998	6
		4.0/1999	6
		3.0/2000	5
		3.0/2001	5
		3.0/2002	5
11.52	Economía del Transporte Aéreo	3.0/1998	1
11.53	Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	5.0/1998	1
11.54	Gestión del Tránsito Aéreo	5.0/1998	1
11.55	Meteorología Aeronáutica	1.0/1998	1
11.56	Planificación de Aviación Civil	2.0/1998	1
		5.0/1999	1
11.57	Ingeniería de Sistemas	5.0/1998	1
11.58	Ingeniería de Pavimentos de Aeropuertos	5.0/1999	3
		1.0/2000	2
		1.0/2001	2
		1.0/2002	2
11.59	Ingeniería Eléctrica-Ayudas Visuales	4.0/1999	3
		1.0/2000	2
		1.0/2001	2
		1.0/2002	2
11.60	Ingeniería Electrónica-Radioayudas	1.0/1999	2
		1.0/2000	2

11.61	Ingeniería Electrónica-Comunicaciones	0.5/1999	1
		0.5/2000	2
11.62	Ingeniería Electrónica-Radar	1.0/1999	2
		1.0/2000	2
11.63	Licencias al Personal	4.0/1998	1
11.97	Consultores por definir	2.0/1998	2
		2.0/1999	2
		2.0/2000	2
		2.0/2001	2
		2.0/2002	2

#### 2.1.1.2 Personal profesional nacional

17.51	Arquitectura de Aeropuertos	2.0/1998	
		5.0/1998	
17.97	Por definir	12 profesionales por 5 años	

2.1.2 Las especialidades y tiempos indicados pueden variar de acuerdo con el plan de trabajo que formularán el Coordinador Internacional y el Coordinador Nacional al iniciarse las actividades del proyecto. El plan de trabajo aprobado y sus posibles revisiones serán incorporados como **Anexo 1** a este documento.

## 2.2 Apoyo administrativo

2.2.1 Se asignarán por el tiempo de duración del proyecto un oficial de administración nacional, dos secretarías ejecutivas bilingües familiarizadas con el manejo de procesos informáticos de oficina y un chofer para apoyar las actividades del proyecto desde el primer día de su ejecución.

## 2.3 Viajes oficiales y misiones

2.3.1 Se proveen fondos para cubrir los costos de viajes oficiales del personal internacional y misiones del organismo de ejecución vinculadas con el proyecto según sea requerido.

## 2.4 Subcontratos

2.4.1 Se proveen partidas para subcontratar los servicios de terceros que sean necesarios para la ejecución del proyecto.

## 2.5 Capacitación

2.5.1 Se proveen partidas para la ejecución de los programas anuales de capacitación en el exterior

del personal nacional de contraparte, de acuerdo con las recomendaciones de los expertos y consultores.

## **2.6 Equipo**

2.6.1 Se proveen partidas para la adquisición del equipo que sea requerido de acuerdo con los planes aprobados y con las especificaciones técnicas respectivas, así como también para el suministro de publicaciones técnicas y otros elementos que sean necesarios para el desarrollo de las actividades del proyecto.

## **2.7 Varios**

2.7.1 Se proveen partidas para gastos varios, incluyendo la preparación de informes, especificaciones, planos y documentos de licitación.

## **F. RIESGOS**

1. Los factores que podrían ser causa de demora o impedir el logro de los resultados y objetivos del proyecto, son la falta de pago oportuno de las contribuciones de costos compartidos por parte del Gobierno, las posibles dilaciones en los procesos de selección del personal internacional del proyecto, demoras burocráticas en los procesos de selección del personal para las becas y en la licitación y contratación de las obras y de las adquisiciones.

2. Un probable factor que con el tiempo podría ser causa de demoras graves o impedir el logro de los resultados y objetivos del proyecto, sería un cambio drástico de la situación política o económica en el país.

## **G. OBLIGACIONES ANTERIORES Y REQUISITOS PREVIOS**

1. Los fondos correspondientes a la contribución del Gobierno para la financiación del proyecto deberán depositarse en las fechas previstas en el calendario de pagos que figura en el presupuesto, a fin de que el organismo internacional de ejecución pueda dar inicio a las actividades.

2. El Gobierno suministrará al personal internacional del proyecto todo el material de referencia y antecedentes que tenga disponibles en relación con las actividades que deba desarrollar, así como también las autorizaciones, aprobaciones, permisos y apoyo logístico que sean requeridos para el desempeño de sus funciones.

3. El Gobierno y sus organismos participantes proporcionarán el apoyo de contraparte necesario para que el proyecto tenga un desarrollo eficaz, alcance sus objetivos y mantenga sus resultados. Para el efecto, participarán con la asignación del personal de contraparte que sea requerido y proveerán oportunamente los locales, muebles y equipo de oficina, facilidades de comunicación internacional directa, materiales y servicios que sean necesarios para el desarrollo de las actividades del personal internacional desde el primer día de su asignación.

4. El Gobierno asegurará la aplicación de los dispositivos legales que sean necesarios para retener en el servicio al personal capacitado por el proyecto por lo menos durante los dos años siguientes a la terminación del programa de instrucción.

5. El PNUD firmará el documento de proyecto y proporcionará asistencia al proyecto con sujeción al cumplimiento o al probable cumplimiento de los requisitos previos arriba enumerados. Si no se cumplen uno o más de los requisitos previos, el PNUD puede, a su discreción, suspender la asistencia o ponerle fin.

## **H. VIGILANCIA, INFORMES Y EVALUACION DEL PROYECTO**

1. El proyecto será objeto de examen tripartito (examen conjunto por representantes del Gobierno, del organismo internacional de ejecución y del PNUD) por lo menos una vez cada 12 meses, y la primera de tales reuniones se celebrará dentro de los primeros 12 meses a partir de la iniciación de la ejecución plena. El Coordinador Internacional y el Coordinador Nacional del proyecto prepararán y someterán a cada una de las reuniones de examen tripartito un informe de evaluación del rendimiento del proyecto. Durante la ejecución del proyecto pueden solicitarse, en caso necesario, otros informes adicionales de este tipo.

2. Los expertos y consultores del proyecto prepararán informes mensuales de progreso de las actividades que desarrollen y un informe final de su asignación, de acuerdo con las directivas al respecto del organismo internacional de ejecución. Los informes serán sometidos a la consideración del Coordinador Internacional del proyecto y del organismo internacional de ejecución antes de su transmisión oficial al Gobierno y al PNUD.

3. El Coordinador Internacional preparará un informe final del proyecto para su consideración en la reunión de examen tripartito final. El borrador de dicho informe se presentará con la suficiente antelación para que el organismo internacional de ejecución pueda examinarlo y ajustar sus aspectos técnicos por lo menos cuatro meses antes del examen tripartito final.

4. El Gobierno, el organismo internacional de ejecución y el PNUD determinarán coordinadamente si el proyecto deberá someterse a una evaluación externa. De ser así, deberán efectuarse las provisiones presupuestarias necesarias y los arreglos sobre la organización de la misión de evaluación, sus términos de referencia y el tiempo en que deba llevarse a cabo.

## **I. CONTEXTO JURIDICO**

1. El presente documento de proyecto será el instrumento al que se hace referencia en el Artículo 1 del Acuerdo básico modelo de asistencia entre el Gobierno del Ecuador y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, firmado por las partes el 8 de marzo de 1989. Para los fines del Acuerdo básico modelo de asistencia, por organismo de ejecución del Gobierno se entenderá el organismo de ejecución del país huésped que se describe en dicho Acuerdo.

2. Los siguientes tipos de revisiones al presente documento de proyecto podrán realizarse con la firma del Representante Residente del PNUD únicamente, si es que cuenta con seguridades de que los demás signatarios del documento de proyecto no tienen objeciones a los cambios propuestos:

- a) Revisiones de cualquiera de los anexos del documento de proyecto o adiciones a ellos;
- b) Revisiones que no impliquen cambios significativos en los objetivos inmediatos, los resultados o las actividades del proyecto, pero que se deban a una redistribución de los insumos ya acordados o a aumentos de los gastos, debidos a la inflación; y

- c) Revisiones anuales obligatorias mediante las que se reescala la entrega de los insumos acordados del proyecto o se aumentan los gastos debido a la inflación o se tiene en cuenta el margen de flexibilidad del organismo de ejecución en materia de gastos.

**J. PRESUPUESTOS**

En las páginas siguientes se exponen los presupuestos del proyecto.

COUNTRY : ECUADOR

DATE PRINTED: 28/04/98 | PAGE 1

PROJECT NUMBER : ECU/97/015/A/01/15

SHADOW BUDGET | LAST REV: 05/02/98

PROJECT TITLE : AVIACION CIVIL

PROJECT BUDGET COVERING UNDP CONTRIBUTION (in U.S. dollars)

PROJECT COMPONENTS	TOTAL AMT	1998 AMT	1999 AMT	20	20	20
	M/M	M/M	M/M	AMT M/M	AMT M/M	AMT M/M
*010 PROJECT PERSONNEL						
*11 Experts:						
011-001 ASESOR DE AVIACION CIVIL	273,800	136,000	137,800			
	24.0	12.0	12.0			
011-002 OPERACION DE AERONAVES-ASESOR	136,000	136,000				
	12.0	12.0				
011-003 AERONAVEGABILIDAD-ASESOR/INS.	136,000	136,000				
	12.0	12.0				
011-051 INGENIERO DE AEROPUERTOS	198,200	53,100	41,900	33,600	34,400	35,200
	18.0	5.0	4.0	3.0	3.0	3.0
011-052 ECONOMIA DEL TRANSPORTE AEREO	49,100	49,100				
	3.0	3.0				
011-053 COMUNIC. NAVEG, Y VIGILANCIA	80,300	80,300				
	5.0	5.0				
011-054 GESTION DEL TRANSITO AEREO	80,300	80,300				
	5.0	5.0				
011-055 METEREOLOGIA AERONAUTICA	17,900	17,900				
	1.0	1.0				
011-056 PLANIFIC. DE AVIACION CIVIL	115,300	33,500	81,800			
	7.0	2.0	5.0			
011-057 INGENIERIA DE SISTEMAS	80,300	80,300				
	5.0	5.0				
011-058 ING. DE PAVIMENTO DE AEROPUER.	149,700		86,400	20,800	21,100	21,400
	8.0		5.0	1.0	1.0	1.0
011-059 ING. ELECTRICA-AYUDAS VISUALES	133,800		70,500	20,800	21,100	21,400
	7.0		4.0	1.0	1.0	1.0
011-060 ING. ELECTRONICA-RADIO AYUDAS	41,300		20,500	20,800		
	2.0		1.0	1.0		
011-061 ING. ELECTRONICA-COMUNIC.	20,650		10,250	10,400		
	1.0		.5	.5		

COUNTRY : ECUADOR

DATE PRINTED: 28/04/98 | PAGE 2 |

PROJECT NUMBER : ECU/97/015/A/01/15

SHADOW BUDGET | LAST REV: 05/02/98 |

PROJECT TITLE : AVIACION CIVIL

PROJECT BUDGET COVERING UNDP CONTRIBUTION (in U.S. dollars)

PROJECT COMPONENTS	TOTAL AMT M/M	1998 AMT M/M	1999 AMT M/M	20 AMT M/M	20 AMT M/M	20 AMT M/M
011-062 ING. ELECTRONICA-RADAR	59,200	17,900	20,500	20,800		
	3.0	1.0	1.0	1.0		
011-063 LICENCIAS AL PERSONAL	64,700	64,700				
	4.0	4.0				
011-097 CONSULTORES VARIOS	182,700	33,500	36,400	37,000	37,600	38,200
	10.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
11-99 Subtotal (*)	1,819,250	918,600	506,050	164,200	114,200	116,200
	127.0	69.0	34.5	9.5	7.0	7.0
Admin support personnel:						
011-001 SECRETARIA EJ. BILINGUE	79,620	14,400	15,120	15,900	16,700	17,500
011-002 SECRETARIA EJ. BILINGUE 2	79,620	14,400	15,120	15,900	16,700	17,500
013-003 CHOFER/MENSAJERO	33,200	6,000	6,300	6,600	7,000	7,300
13-99 Subtotal (*)	192,440	34,800	36,540	38,400	40,400	42,300
*15 Official travel:						
015-001 VIAJES OFICIALES	22,500	4,500	4,500	4,500	4,500	4,500
15-99 Subtotal (*)	22,500	4,500	4,500	4,500	4,500	4,500
*16 Mission costs:						
016-001 COSTO MISION	52,500	9,500	10,000	10,500	11,000	11,500
16-99 Subtotal (*)	52,500	9,500	10,000	10,500	11,000	11,500
*17 National Professionals:						
017-001 COORDINADOR NACIONAL	174,000	32,400	33,600	34,800	36,000	37,200
	60.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0
017-051 ARQUITECTO DE AEROPUERTOS	18,900	5,400	13,500			
	7.0	2.0	5.0			
017-097 PROFES. NATCIONALES VARIOS	1,800,000	360,000	360,000	360,000	360,000	360,000
99 Subtotal (*)	1,992,900	397,800	407,100	394,800	396,000	397,200
	67.0	14.0	17.0	12.0	12.0	12.0
019 COMPONENT TOTAL (**)	4,079,590	1,365,200	964,190	612,400	566,100	571,700
	194.0	83.0	51.5	21.5	19.0	19.0