

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

NICARAGUA

CONECTIVIDAD VIAL DE LA COSTA ATLÁNTICA

(NI-L1087)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto compuesto por: Alfonso Salazar Galeano (TSP/CNI), Jefe de Equipo; Reinaldo Daniel Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Miroslava Errazuriz de Nevo, Raúl Rodríguez Molina y Virginia Navas (INE/TSP); Michel Vallée (TSP/CNI); Juan Carlos Páez Zamora (VPS/ESG); María del Pilar Jiménez de Arechaga (LEG/SGO); Santiago Castillo y Osmin Mondragón (FMP/CNI); Pilar Larreamendy (consultora VPS/ESG); Ileana Holt (consultora ambiental); Roque Rodas y Alcides Moreno (consultores TSP) y Mario Rodríguez (consultor CNI).

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS	2
A.	Antecedentes, problemas, estrategia y justificación	2
B.	Objetivos, componentes y costos.....	8
C.	Principales indicadores de resultados	9
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	11
A.	Instrumentos financieros.....	11
B.	Riesgos ambientales y sociales	11
C.	Riesgos fiduciarios.....	13
D.	Otros temas y riesgos	13
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN	14
A.	Mecanismos de ejecución	14
B.	Resumen de acuerdos para el monitoreo y evaluación de resultados	15

ANEXOS	
Anexo I.	Resumen de Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM)
Anexo II.	Matriz de Resultados
Anexo III.	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios
ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38978585
2.	Plan de Monitoreo y Evaluación http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38879697
3.	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38937072
4.	Plan de Adquisiciones http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38978327
OPCIONALES	
1.	Análisis Económico Ex Ante http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38937429
2.	Estimación de Beneficios Exógenos http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38941267
3.	Análisis de Opciones Técnicas de Diseño http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38979424
4.	Matriz de Riesgos http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38879706
5.	Análisis de Capacidad Institucional y otros Aspectos de Implementación http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38978105
6.	Análisis de Contexto NI-L1087 http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38981886
7.	Red Vial de Nicaragua 2012 http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38941307
8.	Mapa del Proyecto http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38930832
9.	Anexo Técnico de Integración Regional http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39193863
10.	Filtro de Política de Salvaguardias (SPF) y Formulario de Análisis de Salvaguardias (SSF) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38769867

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID/Banco	Banco Interamericano de Desarrollo
CO	Capital Ordinario
EBP	Estrategia del Banco con el País
EEO	Enlace Electrónico Opcional
EER	Enlace Electrónico Requerido
FOE	Fondo para Operaciones Especiales
FOMAV	Fondo de Mantenimiento Vial
FU	Facilidad Unimonetaria del Banco
GdN	Gobierno de Nicaragua
HDM-4	<i>Highway Development and Management Model Version 4</i>
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
MARENA	Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales
MHCP	Ministerio de Hacienda y Crédito Público
MTI	Ministerio de Transporte e Infraestructura
OE	Organismo Ejecutor
PCR	Informe de Terminación del Proyecto
PIB	Producto Interno Bruto
RAAN	Región Autónoma Atlántico Norte
RAAS	Región Autónoma Atlántico Sur
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
UCP	Unidad Coordinadora de Proyectos
VANE	Valor Actual Neto Económico
ZMUS	Zonas de Manejo y Uso Sostenible

RESUMEN DEL PROYECTO
NICARAGUA
CONECTIVIDAD VIAL DE LA COSTA ATLÁNTICA
(NI-L1087)

Términos y condiciones financieras					
Prestatario: República de Nicaragua				Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario (CO)	Fondo para Operaciones Especiales (FOE)
Organismo Ejecutor (OE): Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI)			Plazo de amortización:	30 años	40 años
			Período de desembolso:	5 años	5 años
Fuente	Monto (US\$)	%	Período de gracia:	6 años	40 años
			Tasa de interés:	LIBOR (*)	0,25%
BID (CO)	30.750.000	49,0	Comisión de inspección y vigilancia:	(**)	N/A
BID (FOE)	30.750.000	49,0		(**)	N/A
Local	1.261.000	2,0	Comisión de crédito:	(**)	N/A
Total	62.761.000	100,0	Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos	
Esquema del proyecto					
<p>Objetivo: el proyecto tiene por objetivo incrementar la accesibilidad física de la población en la Región Autónoma Atlántico Sur (RAAS) facilitando su integración a los mercados productivos nacionales y regionales así como a los servicios públicos, económicos y sociales, mediante la mejora de su infraestructura vial. Los objetivos específicos son reducir los costos de transporte y el tiempo de viaje en el corredor La Gateada-Naciones Unidas-Bluefields (¶1.15).</p>					
<p>Condiciones contractuales:</p> <p>(a) Condiciones especiales previas al primer desembolso: que se haya contratado con la previa no objeción del Banco un asesor técnico para apoyar al Organismo Ejecutor (OE) en los procesos de estructuración técnica del proyecto, preparación de documentos de licitación, ejecución, administración de contratos con especial énfasis en el control de costos, calidad de la obra y sistematización de lecciones aprendidas(¶3.3);</p> <p>(b) Condiciones previas a la ejecución: será condición de ejecución del proyecto que el OE haya contratado la supervisión de obra prevista y que demuestre que tiene la posesión legal, servidumbres y/o los derechos suficientes para iniciar la obra, todo a satisfacción del Banco (¶3.3); y</p> <p>(c) Otras condiciones contractuales especiales: (i) que se cumplan las condiciones establecidas en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del presente proyecto (¶3.3); y (ii) que el Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV) mantenga la obra financiada con recursos del Gobierno de Nicaragua (GdN) y presente al Banco, hasta cuatro años después de la finalización de la obra y dentro del primer trimestre de cada año calendario, un informe anual sobre el estado de la misma, juntamente con el plan anual de mantenimiento preparado por el FOMAV (¶3.3).</p>					
<p>Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.</p>					
El proyecto califica como:			SEQ <input type="checkbox"/>	PTI <input checked="" type="checkbox"/>	Sector <input type="checkbox"/>
			Geográfica <input checked="" type="checkbox"/>	% de beneficiarios <input type="checkbox"/>	

(*) El prestatario pagará intereses sobre los saldos deudores de la porción del Préstamo del Capital Ordinario a una tasa basada en Libor. Cada vez que el saldo deudor alcance el 25% del monto neto aprobado o US\$3 millones, lo que sea mayor, se fijará la tasa base sobre este saldo.

(**) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemas, estrategia y justificación

- 1.1 **Contexto general.** Nicaragua es el país más extenso de Centro América, con una superficie de 130.373,4 km². Al año 2013 se ha estimado su población en 6.146.400 habitantes y su Producto Interno Bruto (PIB) en US\$11.255,6 millones¹. Entre los años 2011 y 2013 la economía nicaragüense creció a un promedio de 5,1%². En el área social se han registrado avances en la reducción de los niveles de pobreza y desigualdad, aunque existen brechas significativas en el área rural donde el 63,3% del total de la población vive en condiciones de pobreza y el 26,6% en condiciones de pobreza extrema³. En particular, la Costa Atlántica se encuentra con la peor situación en esos indicadores⁴. Esta zona está constituida políticamente por la Región Autónoma Atlántico Norte (RAAN) y la Región Autónoma Atlántico Sur (RAAS). Ambas regiones son las más afectadas en términos de pobreza extrema a nivel nacional donde el promedio es de 35,7%⁵.
- 1.2 **La infraestructura de transporte por carreteras.** La cobertura por superficie de la red vial de Nicaragua⁶ es la más baja a nivel centroamericano con una densidad de 183,3 km/1.000 km², en comparación con el promedio regional de 397,6 km/1.000 km². En Managua y en la región de la Costa del Pacífico, de 60% a 80% de todos los hogares tienen acceso a calles o carreteras pavimentadas. En la Costa Atlántica esta proporción se sitúa en 10%⁷. Esta escasez de vías terrestres, unida a las malas condiciones de los caminos existentes, en su mayoría no pavimentados, sitúa a ésta en condiciones de relativo aislamiento respecto no sólo al resto de Nicaragua, sino también del Istmo Centroamericano. Este efecto es particularmente significativo en las áreas rurales, donde sectores productivos principales como la agricultura, la ganadería, la pesca y el turismo ven obstaculizada su posibilidad de crecimiento e inclusión en los encadenamientos logísticos y productivos tanto a nivel nacional como regional por su falta de conexión con las vías troncales internacionales y puertos. La falta de conectividad vial implica también una restricción de acceso a los servicios sociales básicos como la salud, la educación y la seguridad pública, contribuyendo de manera muy importante a perpetuar la pobreza rural.
- 1.3 **La Región Autónoma Atlántico Sur (RAAS).** El territorio que abarca la RAAS, cuya cabecera departamental es Bluefields, tiene una superficie de 27.260 km² y

¹ Fuente: Nicaragua en Cifras, [Banco Central de Nicaragua](#).

² Fuente: Ibíd.

³ Fuente: GN-2683 Estrategia del Banco con el País (2012-2017).

⁴ Fuente: Mapa de Pobreza Extrema Municipal por el método de las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), 2005, [Instituto Nacional de Información de Desarrollo \(INIDE\)](#).

⁵ Fuente: Mapa de Pobreza Extrema Municipal por el método de las NBI 2005, INIDE.

⁶ La red vial de Nicaragua es de 23.897,1 km, de los cuales 3.282,1 km (13,7%) están pavimentados. Fuente: Red Vial Nicaragua 2012 ([EEO#7](#)).

⁷ Fuente: GN-2683 Estrategia del Banco con el País (2012-2017).

una población de 306.510 habitantes⁸. La zona sur de la RAAS se desarrolla a partir de dos núcleos poblacionales, las ciudades de Nueva Guinea y Bluefields, en donde las actividades productivas abarcan la agricultura, la ganadería, la pesca y el turismo. Bluefields junto con Bilwi (o Puerto Cabezas en la RAAN) son las dos únicas cabeceras departamentales que no están conectadas mediante vía pavimentada con la capital nacional y la red troncal principal de carreteras que conectan al país con el resto del Istmo. Las vías no pavimentadas existentes no se encuentran operativas durante la estación lluviosa lo que obliga durante más de la mitad del año a emplear alternativas fluviales de muy limitada capacidad y altos costos de transporte. Particularmente para Bluefields, la conexión a la red vial troncal se realiza a través del camino rural entre Naciones Unidas y Bluefields; sin embargo, el mismo únicamente presta un servicio restringido en la estación seca, siendo intransitable el resto del año. Por esta razón, la vía de comunicación principal entre el resto del territorio nacional y Bluefields así como otros núcleos de población aledaños, la constituye el río Escondido, a través del cual se transporta la mayoría de personas y carga en un recorrido de aproximadamente 94 km hacia el puerto fluvial de El Rama, conectándose ahí con la red vial nacional, con lo cual los costos y tiempos de viaje son ineficientes⁹.

- 1.4 **Institucionalidad del sector vial.** Nicaragua cuenta con un marco institucional bien organizado para enfocarse tanto en la construcción y mejora de la red vial como a su mantenimiento. Por un lado, el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) es el organismo responsable de organizar y dirigir la política sectorial de transporte, planificar, preparar, contratar y administrar los proyectos de mejoramiento, apertura, rehabilitación y mantenimiento vial¹⁰. Por su parte, el Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV), es el ente autónomo del Estado que capta recursos por cargo a los combustibles, cuya función es garantizar la conservación de la red vial mantenible a nivel nacional¹¹ (¶3.7). La coordinación y complementariedad existente entre ambas entidades busca garantizar la sostenibilidad del patrimonio vial del país. Ambas instituciones cuentan con solidez técnica y de gestión en sus respectivas áreas de competencia, con elevados niveles de ejecución presupuestaria así como con experiencia en la preparación y ejecución de proyectos financiados por el BID¹².

⁸ Fuente: [Instituto Nacional de Información de Desarrollo \(INIDE\)](#). Censo 2005. Cifras departamentales.

⁹ Con la presente operación se realizará el mejoramiento del tramo Naciones Unidas-km 46+100 sector San Francisco, la cual tiene una longitud de 46,1 km, la cual forma parte del corredor vial La Gateada-Naciones Unidas-Bluefields (ver figura 1). En el análisis económico ex ante ([EEO#1](#)), se han comparado los costos totales de transporte entre este corredor y el trayecto intermodal La Gateada-El Rama-Bluefields.

¹⁰ El MTI a través de la Dirección de Conservación Vial atiende el mantenimiento que no es cubierto por el FOMAV.

¹¹ Para el caso, se entiende por red mantenible a aquella parte de la red vial básica que se encuentra en estado bueno o regular, la cual con intervenciones de mantenimiento periódico o rutinario puede prolongar su vida útil. El FOMAV no atiende aquellas partes de la red básica que por su mal estado requieren rehabilitación o reconstrucción; tampoco interviene en la red de competencia municipal. El FOMAV contrata empresas privadas para las obras y servicio de mantenimiento. El FOMAV garantiza que todo proyecto vial una vez construido o mejorado cuente con el debido mantenimiento.

¹² Mayor detalle sobre los aspectos institucionales y de contexto se desarrollan en [EEO#5](#) y [EEO#6](#).

- 1.5 **Trabajo sectorial del Banco.** El Banco es un actor clave en el desarrollo del sector transporte del país, su compromiso se ha materializado mediante la aprobación de operaciones de préstamo por un monto mayor de US\$309 millones en los últimos diez años¹³ además del apoyo y asesoramiento técnico permanente. Al finalizar la ejecución de estos proyectos se habrá: (i) completado un conjunto de obras de rehabilitación y mejoramiento de más de 456 km de la red vial nacional; y (ii) brindado mantenimiento especial a más de 600 km de vías. Además se ha apoyado el fortalecimiento institucional del MTI y FOMAV, a través de capacitación en la gestión por resultados, adquisición de *hardware* y *software*, desarrollo de sistemas, apoyo técnico, impulso de la seguridad vial, control de pesos y dimensiones, equipamiento de laboratorio para controlar la calidad de las obras, asistencia para la reducción de la vulnerabilidad de la red vial ante los efectos del cambio climático y mejora continua en la capacidad de ejecución de proyectos del Banco, entre otros.
- 1.6 En Nicaragua, el Banco financió el Programa de Integración Vial Acoyapa-San Carlos-Frontera con Costa Rica (Préstamo 1796/SF-NI), que consistía en el mejoramiento de 146 km de carretera, mediante pavimentación, construcción de puentes y correcciones de trazado. Durante su ejecución se constató que las condiciones de los suelos diferían sensiblemente de las consideraciones de diseño, lo que llevó al MTI a realizar ajustes en los alcances de las obras a efecto de garantizar la calidad del proyecto. Lo anterior, aunado al incremento de los costos de los insumos ocurridos en la crisis financiera internacional de 2008, llevó a que tanto esta operación como otras que se ejecutaban simultáneamente (1530/SF-NI y 1599/SF-NI) requirieran de recursos adicionales. Para tal propósito se aprobó el Programa Suplementario para la Infraestructura Vial para la Competitividad (2225/BL-NI). Con la sinergia del Banco y prestatario, las obras fueron concluidas exitosamente, con ello el MTI evidenció haber desarrollado una importante experiencia no sólo en aspectos de gestión de proyectos sino también en la implementación de las políticas de salvaguardias ambientales del Banco¹⁴.
- 1.7 **Lecciones aprendidas.** Este reciente historial de positiva ejecución ha permitido evaluar satisfactoriamente las capacidades institucionales del MTI, fortalecidas por la continua capitalización de lecciones aprendidas que se incorporan a esta operación, de las cuales se destacan: (i) la contratación de un asesor técnico para apoyar la estructuración técnica del proyecto y control de tiempo, costo, alcance y calidad de las obras durante la ejecución (¶2.8); y (ii) la experiencia en términos socio ambientales acumulada, destacando los aspectos de coordinación interinstitucional para actividades de ordenamiento territorial y monitoreo de variables socio ambientales y sociales.

¹³ Convenios de Préstamo: 1530/SF-NI; 1599/SF-NI; 1796/SF-NI; 2225/BL-NI; 2427/BL-NI; 2840/BL-NI; y 2979/BL-NI.

¹⁴ Ver Informe de Terminación del Proyecto (PCR) - Programa de Integración Vial Acoyapa-San Carlos-Frontera con Costa Rica del Plan Puebla Panamá, [Préstamo 1796/SF-NI](#).

- 1.8 **El problema.** El principal problema a cuya solución contribuye esta operación es la limitada movilidad y accesibilidad física de la población de la RAAS al resto del país (§1.3), la cual actualmente se realiza por un corredor multimodal de 160 km¹⁵, con una alternativa fluvial de muy limitada capacidad y altos costos de transporte; lo que toma diez horas para el transporte de carga y cinco horas para el transporte de pasajeros (EEO#1)¹⁶. Las principales causas del problema se centran en: (i) baja cobertura vial¹⁷; (ii) bajos niveles de servicio y operatividad de la vía existente entre Naciones Unidas y Bluefields y (iii) limitados recursos financieros para mejorar la infraestructura vial.
- 1.9 **Consecuencias del problema.** La falta de conectividad permanente y confiable en el eje Naciones Unidas-Bluefields impacta negativamente en la competitividad de la zona sur de la RAAS y afecta a las diferentes cadenas productivas, con una mayor incidencia en los pequeños productores que ven limitado su potencial de crecimiento e inclusión en los mercados nacionales e internacionales, destacándose los sectores de pesca y turismo¹⁸. La situación referida que se observa en la RASS es consecuente con investigaciones¹⁹ que plantean que el menor acceso a infraestructura productiva y básica en Nicaragua se asocia con menor productividad, aumento de pobreza y mayor mortalidad infantil. Los hogares sin acceso a conectividad vial tienen cinco veces más probabilidad de estar en condición de pobreza que los que lo tienen²⁰.
- 1.10 **La conectividad vial de la Costa Atlántica y la presente operación.** Con el objeto de afrontar de manera sostenible el problema referido (§1.8), el Gobierno de Nicaragua (GdN), a través del MTI, ha establecido una estrategia de actuación por etapas, para lo cual ha definido un programa de inversiones para materializar un corredor vial constante y confiable en el eje La Gateada-Naciones Unidas-Bluefields. Como parte de dicha estrategia en 2012, se ha pavimentado con adoquines el tramo hasta Naciones Unidas y como próxima etapa, para

¹⁵ Desde La Gateada a Bluefields (Figura 1), pasando por el río escondido.

¹⁶ En la situación con la vía en buen estado se estima en 2,9 horas el mismo trayecto (Anexo II).

¹⁷ La cobertura de la red pavimentada de la RAAS es de 4,1 km/1.000 km², mientras que la cobertura nacional es de 25,2 km/1.000 km² (EEO#7).

¹⁸ De 2008 a 2013, la extracción pesquera en la Costa Pacífico ha incrementado un promedio 20% anuales, mientras que en la Costa Atlántica se ha permanecido constante (Anuario 2013 Instituto Nicaragüense de Pesca, INPESCA). No obstante pesar de que las áreas de explotación marítima son similares en las dos costas, la baja explotación en la Costa Atlántica se puede atribuir, entre otros factores, a la poca accesibilidad que históricamente ha tenido la zona de la Costa Atlántica a los centros de comercialización en el resto de la nación. Lo mismo se aplica al sector turismo: la tasa de ocupación hotelera promedio a nivel nacional es del 60%, mientras esta tasa en la RAAS es del 50% (Instituto Nicaragüense de Turismo-INTUR).

¹⁹ Fuente: (i) Nicaragua: Análisis del Impacto de los Servicios de Infraestructura y las Condiciones de Vida en las Zonas Rurales, Informe Final de Consultoría, Proyecto Cooperación CEPAL/BID/FPRI; (ii) Nicaragua Informe Sobre Pobreza 1993-2005, Informe Principal, 30 de marzo de 2008, Documento del Banco Mundial; (iii) Monografía Oportunidades para Generar Ingresos en Nicaragua: Acceso a Infraestructura, Insumos de la Inversión, y Productividad Rural, Diego Angel-Urdinola, Ezequiel Molina y María Victoria Fazio, consultores del Banco Mundial; y (iv) *Rural Roads Infrastructure Improvement Project, Report No. 61418-NI*, Banco Mundial, noviembre 2011.

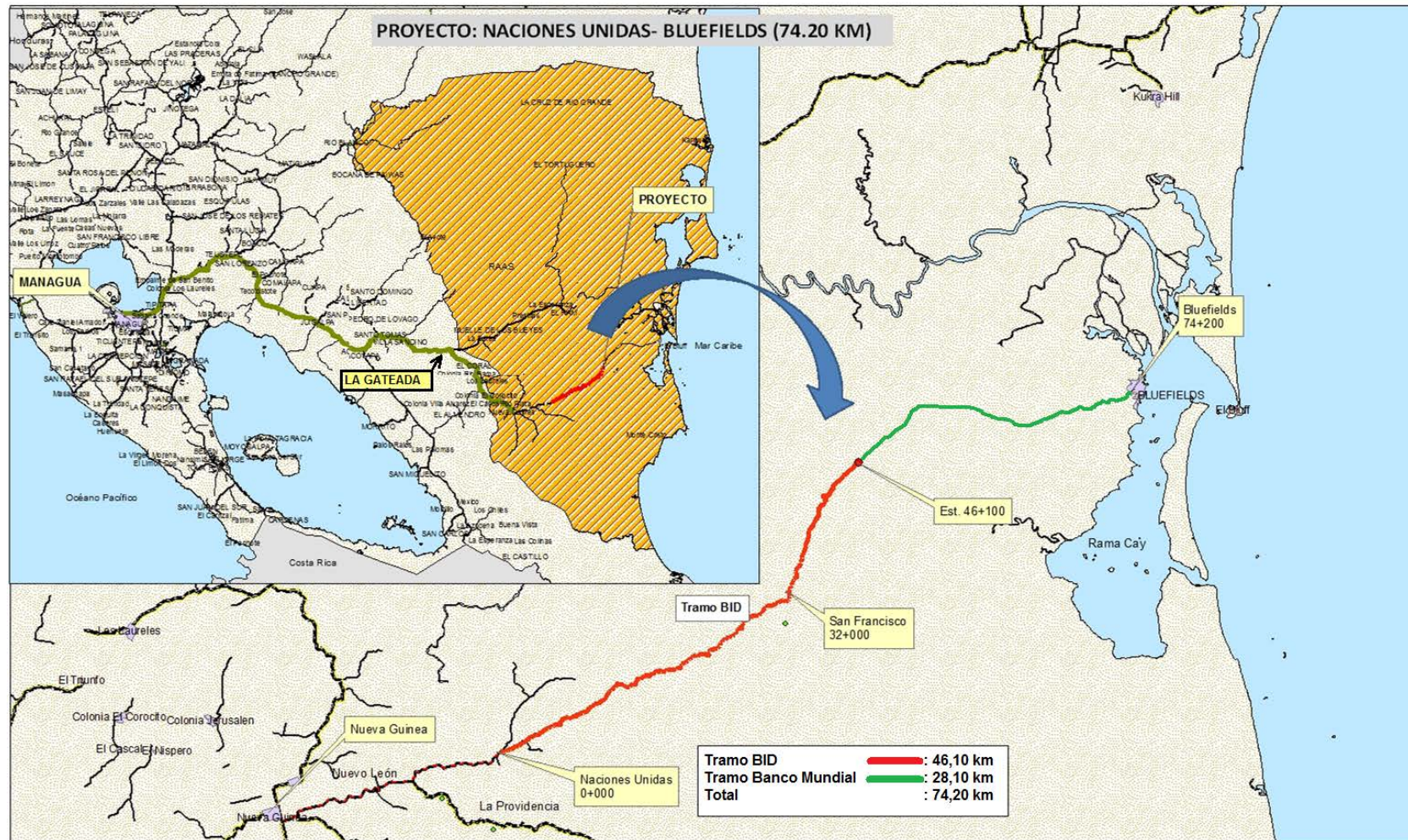
²⁰ Nicaragua: Análisis del Impacto de los Servicios de Infraestructura y las Condiciones de Vida en las Zonas Rurales, Informe Final de Consultoría, Proyecto Cooperación CEPAL/BID/FPRI.

completar el corredor, se proyecta la mejora de un total 74,2 km de Naciones Unidas a Bluefields. Para tal propósito, se han realizado estudios y diseños de ingeniería así como algunos trabajos puntuales de introducción de alcantarillas, terracería y acabado superficial con revestimiento de grava, con el objeto de mejorar la transitabilidad mientras se gestiona financiamiento para una mejora completa de todo el recorrido hasta Bluefields. En consecuencia, en el marco del diálogo entre el GdN y el Banco, se plantea esta operación para financiar el mejoramiento del tramo Naciones Unidas-Estación 46+100 Sector San Francisco, con una longitud aproximada de 46,1 km, cambiando la categoría de camino rural de estación seca a vía pavimentada de tránsito permanente. El tramo restante hasta Bluefields será financiado con recursos ya aprobados por el Banco Mundial²¹ con una ejecución de aproximadamente dos años y medio a iniciarse en el primer semestre de 2015.

- 1.11 **Alineación estratégica.** Este proyecto es consistente con la Estrategia de País del BID con Nicaragua (EBP) (2012-2017) (GN-2683) ya que ésta tiene como objetivo apoyar los esfuerzos en construir, mejorar, rehabilitar y mantener en buen estado los caminos rurales y las carreteras que garanticen la conexión permanente de los sectores productivos hacia los mercados internos y de exportación. El proyecto, está contemplado en la Actualización del Informe sobre Programa de Operaciones de 2014 (GN-2756-2). El sector transporte es una de las cuatro prioridades estratégicas de intervención del Banco, se enfoca en apoyar inversiones en las redes viales que, por una parte, comuniquen los centros de producción rurales con los corredores principales y los puestos fronterizos garantizando la transitabilidad en toda época del año y la interconexión regional, y por otra faciliten el acceso a los servicios sociales de la población de escasos recursos.
- 1.12 Adicionalmente, el proyecto contribuirá a las prioridades de financiamiento del Noveno Aumento General de Recursos del BID (GCI-9) (AB-2764) de: (i) programa de préstamos para países pequeños y vulnerables; (ii) programa de préstamos para reducción de la pobreza y aumento de la equidad (§1.1) y (iii) programa de préstamos para la integración competitiva global y regional (§1.13). Asimismo contribuirá a la meta regional de desarrollo relacionada a “cobertura de caminos pavimentados” y al producto “km de caminos interurbanos construidos, mantenidos o mejorados”, tal como se define en el Marco de Resultados. La operación también está alineada con la Estrategia de Infraestructura (GN-2710-5), en particular en las áreas de acción prioritarias de “apoyo a la construcción y mantenimiento de la infraestructura social y ambientalmente sostenible”. Por último, el proyecto es compatible con el Marco del Sector Transporte (GN-2740-3) en la dimensión de “incremento y la mejora de la cobertura, calidad, conectividad y capacidad del sistema de transporte”.

²¹ El prestatario ha informado al equipo de proyecto que el tramo de 28,1 km comprendido entre km 46+100 y Bluefields, será financiado con recursos ya aprobados del Banco Mundial, logrando con ello sinergia y alineamiento de ambos organismos para contribuir a la integración de la RAAS al resto del país.

Figura 1. Mapa de localización del proyecto



- 1.13 En el marco de la Estrategia Sectorial del Banco de Apoyo a la Integración Competitiva, Regional y Global (GN-2565-4), y de acuerdo a los lineamientos para la clasificación y validación de operaciones bajo el objetivo de financiamiento de integración regional marcado por el GCI-9 (GN-2650 y GN-2733), la presente operación, incluida en el subsector de conectividad de redes de transporte, es consistente con dicho objetivo²², por tratarse de un proyecto de inversión en infraestructura de alcance nacional con focalización multinacional que contribuye a la internacionalización de los sectores productivos de la RAAS²³.
- 1.14 Cuando el proyecto se haya ejecutado se contará con una vía pavimentada que estará operativa durante todo el año, reduciendo con ello los tiempos de transporte y costos de operación²⁴, viabilizando no sólo la conectividad continua y eficiente de la RAAS con el resto del país, sino también con el resto de la región, así como a los puertos y aeropuertos principales que se encuentran concentrados en la región oriental del país. Asimismo, se estiman como beneficios indirectos generados por el proyecto, una mayor dinámica en las diferentes actividades económicas; entre otros una mayor actividad económica del sector pesquero y un mayor flujo de turistas ([EEO#2](#)). El proyecto considerado en la RAAS, es por tanto una pieza clave para la obtención de los beneficios derivados de la integración regional como aprovechamiento de economías de escala, atracción de inversión, acceso a mercados globales y a bienes y servicios a precios más competitivos. El proyecto es fundamental para avanzar de manera decisiva a la integración y cohesión territorial de Nicaragua, contribuyendo con ello a la reducción de asimetrías tanto a nivel nacional como regional.

B. Objetivos, componentes y costos

- 1.15 **Objetivo.** El proyecto tiene por objetivo general incrementar la accesibilidad física de la población en la RAAS facilitando su integración a los mercados productivos nacionales y regionales así como a los servicios públicos, económicos y sociales, mediante la mejora de su infraestructura vial. Los objetivos específicos son reducir los costos de transporte y el tiempo de viaje en el corredor La Gateada-Naciones Unidas-Bluefields. Para lo cual se han definido los siguientes componentes.

²² Ver anexo de justificación de la clasificación de la operación bajo el objetivo integración regional del Banco ([EEO#9](#)).

²³ Según el análisis económico ex ante ([EEO#1](#)) entre los beneficios exógenos más destacados se incluyen exportaciones anuales de productos pesqueros (de 1,95 a 2,8 millones de libras de langosta, de 1,46 a 1,59 millones de libras de camarón y de 3,05 a 5,09 millones de libras de pescado); así como la expansión del turismo anual en la RAAS de 174.800 a 273.700 turistas.

²⁴ Según el análisis económico ex ante llevado a cabo ([EEO#1](#)), los resultados obtenidos serían: (i) reducir los tiempos de viaje en el trayecto de La Gateada-Bluefields de 10 a 2,9 horas para el transporte de carga, y de 4,9 a 2,9 horas para el transporte de personas; y (ii) reducción de los costos de operación vehicular en el tramo vial Naciones Unidas-km 46,1 sector de San Francisco de 0,25 a 0,15 US\$/veh-km para los automóviles; de 0,85 a 0,52 US\$/veh-km para los buses, y de 1,17 a 0,78 US\$/veh-km para los camiones de 10 toneladas.

- 1.16 **Componente 1. Mejoramiento del tramo vial Naciones Unidas-km 46+100 Sector San Francisco (US\$57.169.500).** Incluye la pavimentación de aproximadamente 46,1 km, con un ancho de calzada de 7,20 m, la construcción de drenajes longitudinales y transversales, adecuación de terraplenes a condiciones hidrológicas críticas; así como inversiones que se destinan al mejoramiento de la seguridad vial, en actividades de señalización vertical, horizontal y barreras de protección ([EEO#3](#)). El tramo se inicia en Naciones Unidas (Estación 0+000) del municipio de Nueva Guinea y termina en la Estación 46+100 sector de San Francisco, municipio de Bluefields. El componente también financiará la supervisión de las obras del contrato, que será realizada por firmas independientes.
- 1.17 **Componente 2. Administración y gestión (US\$1.410.000).** Incluye la contratación de servicios para: (i) auditorías financieras; (ii) gestión social y ambiental de los impactos indirectos; (iii) monitoreo y evaluación; y (iv) apoyo a la UCP a través de asistencia técnica, equipamiento, mobiliario y adecuación de espacios de trabajo.
- 1.18 Adicionalmente el financiamiento incluye recursos para los siguientes rubros: (i) imprevistos US\$1.551.500; y (ii) gastos financieros, por un estimado de US\$2.630.000.
- 1.19 **Costos.** El costo total de la presente operación será de US\$62.761.000 de los cuales US\$61.500.000 serán financiados con recursos BID y US\$1.261.000 de aporte local del GdN. La distribución de costos se presenta en el Cuadro 1.

Cuadro 1. Costos y financiamiento (en US\$)

Categoría de Inversión	BID	GdN	Total
Componente 1. Mejoramiento del Tramo Vial	56.058.500	1.111.000	57.169.500
Mejoramiento de la Vía Naciones Unidas-km 46+100 Sector San Francisco	56.058.500	1.111.000	57.169.500
Componente 2. Administración y Gestión	1.260.000	150.000	1.410.000
Auditorías	180.000	27.000	207.000
Gestión Social y Ambiental de los Impactos Indirectos	300.000	48.000	348.000
Monitoreo y Evaluación	80.000	0	80.000
Apoyo a la UCP	700.000	75.000	775.000
Imprevistos	1.551.500	0	1.551.500
Gastos Financieros*	2.630.000	0	2.630.000
Total del proyecto	61.500.000	1.261.000	62.761.000

*Los intereses podrán ser financiados con recursos del financiamiento.

C. Principales indicadores de resultados

- 1.20 Los principales resultados esperados son la reducción de los tiempos y costos de viaje en el transporte de carga y pasajeros en el corredor La Gateada-Naciones

Unidas-Bluefields así como la mejora del estado de la vía²⁵ y de los costos operativos de los vehículos que utilizan el tramo de carretera a financiarse con esta operación. Los impactos en cuanto a integración de la región a mercados productivos nacionales y regionales están asociados a la producción pesquera (volumen de productos pesqueros de la RAAS) y afluencia de turistas. Estos resultados e impactos se detallan en la Matriz de Resultados ([Anexo II](#)). La línea de base es la referencia para la evaluación del proyecto. Los indicadores de productos y resultados serán verificados directamente. Los resultados observados se compararán con los valores presentados en la Matriz de Resultados. El proyecto incluirá indicadores para aspectos ambientales y sociales, incluidos en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) ([EER#2](#)).

- 1.21 **Viabilidad técnica y económica.** Durante la preparación de esta operación, el equipo de proyecto ha realizado una diligencia debida al proyecto presentado por el MTI, con el objeto de verificar la factibilidad técnica, económica y socio ambiental. En materia de ingeniería se ha realizado un análisis de las opciones técnicas de diseño ([EEO#3](#)) con el que se ha constatado que el proyecto cuenta con las memorias de cálculo, planos, especificaciones técnicas y presupuesto adecuados para su ejecución. Asimismo, se ha realizado un análisis económico ex ante ([EEO#1](#)), en el que se han contabilizado los beneficios por el ahorro en el costo generalizado del transporte, el cual se basó en el modelo *Highway Development and Management* (HDM-4), resultante de comparar los costos asociados al uso del corredor intermodal actual La Gateada-El Rama-Bluefields, con los asociados al del corredor vial La Gateada-Naciones Unidas-Bluefields, del que el proyecto forma parte. Además, con el objeto de incluir los efectos del proyecto sobre las actividades económicas potenciales de su zona de influencia, fue realizado un análisis de beneficios exógenos ([EEO#2](#)) en el que fueron identificados beneficios adicionales, los cuales han sido incorporados al análisis costo beneficio realizado.
- 1.22 Como resultado de la evaluación económica se estima un Valor Actual Neto Económico (VANE) de US\$39,23 millones y una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) de 16,6%. Se realizó un análisis de sensibilidad de los indicadores de rentabilidad ante cuatro escenarios de variaciones de costos y beneficios. Del análisis se pudo comprobar que, aún con el escenario más desfavorable, el VANE fue superior a cero y la TIRE mayor que 12%. Adicionalmente se realizó un análisis de frontera, y se pudo concluir que, aún con una disminución del 40% en los beneficios establecidos, el VANE sería superior a cero (ver Cuadro 2).

²⁵ El estado de la vía se mide con el Índice de Rugosidad Internacional (IRI), a menor valor, mejor es su estado.

Cuadro 2. Indicadores de Rentabilidad Económica

Análisis Base		Incremento de los costos en un 20%		Decremento del 20% de los beneficios totales		Incremento costos en 20% y decremento en 20% en beneficios		Sin considerar beneficios exógenos	
VANE US\$ millones	TIRE	VANE US\$ millones	TIRE	VANE US\$ millones	TIRE	VANE US\$ millones	TIRE	VANE US\$ millones	TIRE
39,23	16,6%	26,75	14,8%	21,16	14,7%	8,69	13,0%	0,58	12,1%

- 1.23 **Caracterización de beneficiarios del proyecto.** Los beneficiarios directos serán todos los habitantes de las poblaciones cercanas a la vía, ya que les será posible trasladarse en menor tiempo y durante cualquier estación del año, comercializar sus productos en menor tiempo y con costos de transporte más competitivos, obtener insumos a menor costo, así como tener acceso a los servicios básicos de salud y educación. La población directamente beneficiada sería la que habita los poblados de Naciones Unidas, Germán Pomares, Nuevo León, La Esperanza, El Paraisito, Nuevo Horizonte, San Francisco, Kukra River y Bluefields. Se estima que el total de beneficiarios asciende a 52.908 habitantes, compuestos por 26.733 (50,52%) mujeres y 26.175 (49,48%) hombres²⁶.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos financieros

- 2.1 La presente operación se estructura como un préstamo de inversión específica, con un período de desembolso de cinco años, con las siguientes fuentes de financiamiento: (i) US\$30.750.000 con cargo a recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario (CO); y (ii) US\$30.750.000 con cargo a los recursos del Fondo para Operaciones Especiales (FOE). El cronograma de desembolsos proyectado a la fecha se presenta en el Cuadro 3 a continuación.

Cuadro 3. Cronograma de proyección de desembolsos (en US\$)

Fuente	2015	2016	2017	2018	2019	Total
BID	68.307	16.836.933	15.412.975	12.675.094	16.506.690	61.500.000
GdN	2.000	295.641	412.499	373.670	177.190	1.261.000
Total	70.307	17.132.574	15.825.474	13.048.764	16.683.880	62.761.000

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.2 Entre los principales impactos positivos que el proyecto generaría se incluyen: (i) potenciación del bienestar y calidad de vida de los beneficiarios; (ii) generación de mayores oportunidades para la productividad y comercialización de bienes y servicios; (iii) disminución del aislamiento de sectores de la población marginados; (iv) generación de facilidades de acceso a la educación, salud pública y servicios básicos generales; (v) seguridad en la

²⁶ Fuente: datos obtenidos a partir del Censo de Población 2005. Mayor detalle sobre los beneficiarios y la caracterización del área de influencia pueden encontrarse en Análisis Económico Ex Ante ([EEO#1](#)).

movilidad y el desplazamiento de la población; (vi) reducción de costos y tiempos de viaje de los productos de la población; (vii) incremento de la movilidad y transporte de la población; (viii) potenciación de oportunidades para generación de actividades agrícolas, turísticas y pecuarias; (ix) mejoramiento de la movilidad a nivel rural; y (x) inclusión a los procesos productivos de poblaciones alejadas. Los impactos negativos directos que el proyecto generaría son aquellos que típicamente ocurren en cualquier obra similar de mejoramiento vial²⁷. Éstos se consideran bajos a medianos en magnitud, de corta duración, localizados en las inmediaciones de la vía, los planteles y los frentes de obra, y manejables a través de procedimientos estándares²⁸.

- 2.3 Los principales impactos indirectos que se producirían una vez que todo el corredor Nueva Guinea-Naciones Unidas-Bluefields entre en funcionamiento incluyen: (i) aumento de la migración espontánea desde otras partes del país hacia la zona, con el consiguiente incremento de: (a) la demanda por servicios básicos de saneamiento y salud; (b) la presión sobre la Zonas de Manejo y Uso Sostenible (ZMUS), de Recuperación Ecológica (ZRE) y de Conservación y Manejo de Humedales (ZCMH) de la Reserva Natural Cerro Silva; y (c) la presión sobre las tierras de la comunidad Rama y Kriol; (ii) aumento del valor de la propiedad de los terrenos que rodean la ZMUS con una potencial incidencia en la especulación en el mercado de bienes raíces y un fomento indirecto a la conversión del bosque en pastizal; (iii) eventual reconversión de áreas naturales a pastizales; y (iv) eventual afectación a los estilos de vida de las comunidades originarias y afrodescendientes. El IGAS²⁹ contiene un detalle más amplio de estos impactos y de la forma cómo se los manejará³⁰.
- 2.4 Además de los riesgos asociados a las amenazas naturales³¹ más comunes en el área del proyecto, debido a que el manejo de los impactos indirectos y acumulativos trasciende el ámbito de acción del proyecto y requiere las acciones

²⁷ Entre éstos se incluyen, entre otros: (i) tala de árboles; (ii) movimientos de tierras y cambios en la topografía del terreno; (iii) afectaciones temporales a la fauna terrestre; (iv) afectaciones menores a agricultores y ganaderos aledaños a las vías debido a la potencial interrupción temporal del tránsito vehicular; (v) aumento de los niveles de polvo, vibraciones y ruido en las zonas aledañas a las vías como consecuencia de la presencia de la maquinaria; (vi) incremento del riesgo de accidentes debido a los trabajos propios de la vía; y (vii) incremento del riesgo de atropellamiento de fauna doméstica y autóctona.

²⁸ Estas medidas incluyen, entre otras: (i) riego del suelo con agua en los frentes abierto; (ii) colocación de barreras de intercepción antes de cuerpos de agua, drenajes o vertientes; (iii) restricción de la velocidad de circulación de vehículos y maquinaria; (iv) colocación de señalización ambiental y de seguridad ocupacional; y (v) campañas de información comunitaria.

²⁹ Ver [EER#2](#).

³⁰ Entre las medidas manejo se incluyen: (i) evaluación del estado de la migración, el cambio de usos de suelo y la ocupación del territorio Rama y Kriol en área de influencia del corredor; (ii) instalación de una caseta para el control forestal y de la comercialización ilegal de fauna autóctona; (iii) rotulación ambiental; (iv) apoyo a la participación de comunidades indígenas y afrodescendientes; y (v) apoyo a la implantación del mecanismo de captura y resolución de quejas y reclamos, que incluye además el fortalecimiento del sistema de denuncias ambientales a través de la Procuraduría Ambiental.

³¹ Inundaciones, sequías, deslizamientos de tierras y huracanes, principalmente.

de otras entidades³² además de las del Organismo Ejecutor (OE)³³, el equipo identificó como riesgos adicionales los siguientes: (i) la efectividad de los arreglos institucionales necesarios para manejar los impactos indirectos del corredor; y (ii) la eficacia de los sistemas de gestión ambiental y social de los proyectos con potencialidad de generar efectos acumulativos en el corredor.

- 2.5 No obstante que las intervenciones previstas en esta operación se realizarán en el tramo Naciones Unidas-Km 46+100 Sector San Francisco del corredor a Nueva Guinea-Naciones Unidas-Bluefields, el análisis ambiental se ha efectuado para toda la vía. En este sentido, y dado que los efectos indirectos y acumulativos de todo el corredor son mucho más gravitantes que los impactos directos ligados al mejoramiento del tramo a ser intervenido, de conformidad con lo establecido en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703), la operación se clasifica en la Categoría A.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.6 Se elaboró un Informe de Análisis de Capacidad Institucional Fiduciaria (Financiera y Adquisiciones) del OE. Se constató que en materia de gestión fiduciaria de adquisiciones, el MTI presenta avances importantes en su capacidad de ejecución y control, por lo que el nivel de riesgo asignado es medio. Los riesgos fiduciarios de adquisiciones para el proyecto son bajos ya que la principal licitación es una sola obra específica de mejoramiento de la carretera a financiarse, procesos en los cuales el OE tiene experiencia. No obstante, el OE deberá mantener su esfuerzo para la mejora continua en temas de control, planificación financiera y desembolsos.

D. Otros temas y riesgos

- 2.7 **Riesgos de ejecución y sobrecostos.** Como una medida preventiva de riesgos para evitar sobrecostos, previo a la licitación de la obra, se deberá revisar y actualizar, cuando proceda, los diseños, presupuestos y verificarse que los costos estén dentro del rango del análisis de sensibilidad económica. El prestatario se compromete a que el MTI contrate un asesor técnico con recursos del préstamo, para apoyar la estructuración técnica del proyecto, preparación de documentos de licitación, ejecución, administración de contratos con especial énfasis en el control de costos, calidad y sistematización de lecciones aprendidas, que acompañará el ciclo de la obra hasta la recepción final (§1.7). La contratación del asesor técnico deberá contar con la no objeción del Banco.

³² Como la Secretaría de Recursos Naturales (SERENA), CONADETI (Comisión Nacional de Titulación y Demarcación), entre otros, así como de las entidades proponentes o reguladoras de los proyectos con potencialidad de generar impactos acumulativos (ver Sección IV. D del IGAS ([EER#2](#))).

³³ Es importante destacar que el MTI cuenta con una sólida experiencia en gestión socio ambiental en proyectos complejos. Mayor detalle disponible en el PCR-Programa de Integración Vial Acoyapa-San Carlos-Frontera con Costa Rica del Plan Puebla Panamá, [Préstamo 1796/SF-NI](#).

- 2.8 En el área técnica, las obras no presentan un alto grado de dificultad y existe un amplio mercado de empresas supervisoras y constructoras capacitadas para el tipo de obras que serán financiadas. Para mitigar riesgos de sobrecostos se han tomado las siguientes medidas: (i) actualización de diseños y presupuestos, previo a la licitación de las obras; (ii) incorporación de un asesor técnico permanente financiado con recursos del préstamo; y (iii) la incorporación de fórmulas de ajuste de precios cuando así se estime pertinente. Se realizó la identificación de los riesgos más significativos del proyecto mediante la utilización de la herramienta “Gestión de Riesgos de Proyecto” y el OE preparó un plan de mitigación con indicadores para monitorear su implementación. Previo al inicio de la obra, se habrá contratado la supervisión de la misma (¶3.3) y se deberá demostrar que se tiene la posesión legal, las servidumbres o los derechos para iniciar la construcción.

III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Mecanismos de ejecución

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario será la República de Nicaragua y el OE el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), el cual dispondrá de su estructura orgánica de alta dirección y de las instancias técnicas, administrativas, adquisiciones, financiera, ambiental y de apoyo para la ejecución del proyecto.
- 3.2 El MTI, para ésta y otras operaciones financiadas por el Banco, cuenta en su estructura orgánica con la Unidad Coordinadora de Proyectos (UCP), constituida por personal de planta de la institución, la cual es responsable de tres niveles de coordinación: (i) hacia el interior de MTI en los aspectos técnicos, contrataciones, socio ambientales, financieros, así como del reporte continuo a la alta dirección; (ii) con contratistas y consultores contratados en el marco de la ejecución del préstamo a efecto de verificar el cumplimiento de los productos y actividades que forman parte del plan operativo del préstamo; y (iii) con el BID en materia de seguimiento, informes, gestión y comunicaciones.
- 3.3 Se han definido las siguientes condiciones contractuales: **(a) condiciones especiales previas al primer desembolso: que se haya contratado con la previa no objeción del Banco a un asesor técnico para apoyar al OE en los procesos de estructuración técnica del proyecto, preparación de documentos de licitación, ejecución, administración de contratos con especial énfasis en el control de costos, calidad de la obra y sistematización de lecciones aprendidas;** (b) condiciones previas a la ejecución: será condición de ejecución del proyecto que el OE haya contratado la supervisión de obra prevista y que demuestre que tiene la posesión legal, servidumbres y/o los derechos suficientes para iniciar la obra, todo a satisfacción del Banco; y (c) otras condiciones contractuales especiales: (i) que se cumplan las condiciones establecidas en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del presente proyecto; y (ii) que el Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV) mantenga la obra financiada con

recursos del GdN y presente al Banco hasta cuatro años después de la finalización de la obra, y dentro del primer trimestre de cada año calendario, un informe anual sobre el estado de la misma, juntamente con el plan anual de mantenimiento preparado por el FOMAV.

- 3.4 **Gestión financiera.** La gestión financiera y de contabilidad del proyecto, será desarrollada por la unidad financiero-contable del OE. Se elaboró un “Informe de Análisis de Capacidad Institucional Fiduciaria (Financiera y Adquisiciones)”, en el cual se observó que desde la última evaluación realizada en agosto de 2012 el OE ha elevado su capacidad fiduciaria y completado los planes de acción acordados en temas de control, planificación financiera y gestión de desembolsos.
- 3.5 **Adquisiciones.** Las adquisiciones de bienes, las contrataciones de obras y servicios contempladas en esta operación serán llevadas a cabo por la Dirección de Adquisiciones del MTI, de acuerdo con las “Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID” (GN-2349-9) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (GN-2350-9), ambas de marzo de 2011. El Anexo III presenta el marco de gestión general en materia de adquisiciones. La supervisión de las adquisiciones por parte del Banco se realizará de acuerdo a lo establecido en el Plan de Adquisiciones.
- 3.6 **Auditoría externa.** El prestatario presentará al Banco anualmente, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal, los estados financieros del proyecto debidamente auditados por una firma independiente de auditoría aceptable al Banco. El costo de la auditoría será financiada con recursos del préstamo.
- 3.7 **Sostenibilidad de las inversiones.** El FOMAV será responsable del mantenimiento de la obra vial financiada por medio de este proyecto, la cual tiene carácter prioritario por ser una inversión reciente en vías que adquieren la condición mantenible (§1.4). El propósito del mantenimiento es conservar dicha obra en las condiciones de operación en que se encontraba al momento de su terminación, dentro de un nivel compatible con los servicios que debe prestar. A ese fin, el FOMAV enviará al MTI, para que éste se lo haga llegar al Banco, el informe anual sobre el estado de las mismas junto con el plan anual de mantenimiento.

B. Resumen de acuerdos para el monitoreo y evaluación de resultados

- 3.8 **Seguimiento y evaluación.** Durante la ejecución, el OE deberá presentar al Banco un informe de avance semestral consolidado indicando los avances logrados, incluyendo los indicadores acordados en la Matriz de Resultados. Asimismo, se incluirán entre otros: (i) una descripción de las actividades realizadas; (ii) cronograma actualizado de ejecución física y desembolsos;

(iii) grado de cumplimiento de los indicadores de ejecución acordados³⁴; (iv) un programa de actividades para el semestre entrante; (v) un resumen del estado de ejecución financiera del proyecto y el flujo de recursos previsto para el próximo semestre; (vi) la identificación de posibles eventos que pudieran poner en riesgo la ejecución del proyecto; y (vii) información consolidada sobre la gestión socio ambiental del proyecto. El prestatario presentará al Banco una evaluación final al haberse alcanzado el 90% de los desembolsos del proyecto. Esta evaluación incluirá al menos: (i) una evaluación económica ex post, bajo la misma metodología de la evaluación económica ex ante, e incluirá la comparación de los resultados a efecto de verificar los supuestos considerados; todo conforme a la metodología establecida en el Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)) (ii) los resultados de la ejecución financiera; (iii) el cumplimiento de las metas establecidas, de acuerdo a los indicadores de resultado acordados; y (iv) el cumplimiento de los compromisos contractuales, entre otros.

³⁴ Ver Anexo II - Marco de Resultados.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo				
Resumen				
I. Alineación estratégica				
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado		
Programa de préstamos		(i) Préstamos para países pequeños y vulnerables, (ii) Préstamos para la reducción de la pobreza y la promoción de la equidad; y (iii) Préstamos para la integración y la cooperación regionales.		
Metas regionales de desarrollo		Cobertura de vías pavimentadas.		
Contribución a los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)		Km de caminos interurbanos construidos, mantenidos o mejorados.		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país		GN-2683	Infraestructura vial construida, mejorada y mantenida, especialmente en caminos rurales y productivos.	
Matriz de resultados del programa de país		GN-2756-2	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2014.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)				
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
		8.9		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.8	33.33%	10
3.1 Diagnóstico del Programa		3.0		
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		4.0		
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		2.8		
4. Análisis económico ex ante		10.0	33.33%	10
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General		4.0		
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		1.5		
4.3 Costos Identificados y Cuantificados		1.5		
4.4 Supuestos Razonables		1.5		
4.5 Análisis de Sensibilidad		1.5		
5. Evaluación y seguimiento		7.0	33.33%	10
5.1 Mecanismos de Monitoreo		2.0		
5.2 Plan de Evaluación		5.0		
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación				
Calificación de riesgo global = grado de probabilidad de los riesgos*		Medio		
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Sí		
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		Sí		
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		Sí		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		A		
IV. Función del BID - Adicionalidad				
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales				
Fiduciarios (criterios de VPC/PDP)				
No-Fiduciarios				
La participación del BID promueve mejoras en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:				
Igualdad de género				
Trabajo				
Medio ambiente				
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto				
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.				

El POD presenta los problemas a los que se dirige el proyecto y los factores que contribuyen a ellos. Se especifican las dimensiones de los problemas y las intervenciones propuestas están vinculadas con los problemas que se han identificado en el diagnóstico.

La matriz tiene lógica vertical. La matriz tiene indicadores de impacto que tienen líneas de base, metas y fuentes de información. Uno de los indicadores de impacto no es SMART ya que el indicador de volumen de productos pesqueros no necesariamente mide la accesibilidad a los mercados. Los indicadores de resultado y producto tienen líneas de base, metas y fuentes de información. Adicionalmente, todos los indicadores de producto son SMART. Si bien la matriz incluye como indicador los km de pavimentación que serán financiados por el proyecto, no queda claro cómo se hará el seguimiento de los km construidos del proyecto del Banco Mundial, lo cual será necesario para llevar a cabo la evaluación económica ex-post.

El proyecto se analizó utilizando un análisis costo beneficio riguroso. Los beneficios económicos están claramente planteados y calculados y los costos reflejan los costos reales a la economía. Los supuestos utilizados están claramente presentados y justificados. Adicionalmente, se llevó a cabo un análisis de sensibilidad utilizando los supuestos planteados.

El proyecto tiene un plan de evaluación y monitoreo. El plan de evaluación sigue a cabalidad las guías del DEM. La operación se evaluará utilizando una metodología de tipo reflexiva y un análisis de costo beneficio ex post.

MATRIZ DE RESULTADOS

Impacto esperado del proyecto	El proyecto tiene por objetivo incrementar la accesibilidad física de la población en la Región Autónoma Atlántico Sur (RAAS) facilitando su integración a los mercados productivos nacionales y regionales así como a los servicios públicos, económicos y sociales, mediante la mejora de su infraestructura vial.
--------------------------------------	--

Indicadores de Impacto¹	Línea de Base (2015)	Meta (2021)	Medios de Verificación/Comentarios
Volumen total de productos pesqueros marinos de la RAAS (millones de libras/año) <ul style="list-style-type: none"> • Langosta • Camarón • Pescado 	2,03 1,54 5,41	2,91 1,78 9,02	La línea de base ha sido establecida a partir de la información procesada de los registros del Instituto Nicaragüense de Pesca (INPESCA) y el Instituto Nicaragüense de Turismo (INTUR).
Número de turistas anuales en la RAAS	174.800	273.700	La meta ha sido establecida a partir de las proyecciones realizadas en el Análisis Económico ex ante (EEO1), y serán verificados por el MTI.

Resultados esperados del proyecto	Reducir los costos de transporte y el tiempo de viaje en el corredor La Gateada-Naciones Unidas-Bluefields.
--	---

Indicadores de Resultado	Línea de Base (2015)	Meta (2021)	Medios de Verificación/Comentarios
Tiempo de Viaje de Transporte de Pasajeros en el trayecto La Gateada - Bluefields (horas)	4,9 (Ruta intermodal La Gateada – Rama – Bluefields)	2,9 (Ruta carretera La Gateada – Naciones Unidas – Bluefields)	Estudio de Velocidad de Recorrido Responsable: Unidad Coordinadora del Proyecto (UCP), Ministerio de Transporte e Infraestructura y BID.

¹ Los indicadores de impacto están relacionados a los principales beneficios exógenos identificados al completar el corredor vial que conecta la RAAS al resto del país, desde La Gateada hasta Bluefields. Esos beneficios constituyen el incremento de exportación pesquera y el mayor flujo de turistas a la zona de la RAAS (EEO#2).

Indicadores de Resultado	Línea de Base (2015)	Meta (2021)	Medios de Verificación/Comentarios
Tiempo de Viaje de Transporte de carga en el trayecto La Gateada - Bluefields (horas)	10,0 (Ruta intermodal La Gateada – Rama – Bluefields)	2,9 (Ruta carretera La Gateada – Naciones Unidas – Bluefields)	Estudio de Velocidad de Recorrido Responsable: UCP MTI-BID
Tiempo promedio de viaje en el tramo Naciones Unidas - Km 46,1, Sector de San Francisco (horas)	4,5 ²	1,0	Estudio de Velocidad de Recorrido Responsable: UCP MTI-BID
Índice de Rugosidad Internacional IRI ³ en el tramo Naciones Unidas - Km 46,1, Sector de San Francisco (m/km)	16,0	2,6	Equipamiento especializado (Rugosímetro). Responsable: UCP MTI-BID.
Costos de Operación Vehicular en el trayecto Naciones Unidas - Km 46.1, Sector de San Francisco. (US\$/veh-km) <ul style="list-style-type: none"> • Automóvil • Bus • Camión de 10 ton. 	0,25 0,85 1,17	0,15 0,52 0,78	Informe de Cálculo Responsable: UCP MTI-BID

Productos Esperados del Proyecto								
Componente 1: Mejoramiento del tramo vial Naciones Unidas - Km 46+100 Sector San Francisco								
Indicadores de Producto	Línea de Base	2015	2016	2017	2018	2019	Meta acumulada (2020)	Medios de Verificación/Comentarios
Km de carretera pavimentada.	0,0	0,0	5,0	15,0	15,0	11,1	46,1	Informes de la Supervisión. Acta de recepción de las obras. Responsable: UCP MTI-BID

² El valor de línea base del tiempo promedio de viaje representa las condiciones de circulación anual ponderada entre las estaciones climáticas seca y lluviosa.

³ El IRI es una medida del estado general de la condición de circulación de la vía.

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País:	Nicaragua
N° de proyecto:	NI-L1087
Nombre de proyecto:	Conectividad Vial de la Costa Atlántica
Organismo Ejecutor (OE):	Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI)
Equipo Fiduciario:	Santiago Castillo Victoria, Especialista Fiduciario Senior en Adquisiciones (FMP/CNI) y Osmin Mondragón, Especialista Fiduciario en Gestión Financiera (FMP/CNI)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El Organismo Ejecutor (OE) para esta operación será el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), ente rector del sector transporte en el país.
- 1.2 El estado de gestión fiduciaria de Nicaragua, en materia de adquisiciones se encuentra en proceso de mejora, por ello es importante mantener un esfuerzo continuo de impulsar diversas acciones para hacerlas compatibles con las mejores prácticas internacionales y consistentes con las políticas del Banco. El MTI cuenta con experiencia en la ejecución de proyectos financiados por el Banco, actualmente ejecuta las operaciones 2225/BL-NI, 2427/BL-NI, 2840/BL-NI y 2979/BL-NI.
- 1.3 En materia de gestión financiera el OE cuenta con una importante experiencia acumulada, habiendo demostrado un manejo aceptable en recientes operaciones financiadas por el Banco, lo anterior se confirma con los resultados de informes de auditorías y las visitas a cargo del Banco de verificación a la existencia de un adecuado sistema de control interno aplicado por el MTI en la ejecución de proyectos. No obstante, se seguirá incidiendo en capacitaciones en asuntos puntuales con el fin de mejorar algunos temas de control y asegurar que se maneje bajo la modalidad de revisión de desembolsos ex post. Se aplicará la Política sobre Gestión Financiera del Banco (OP-273-3).
- 1.4 La presente operación es por un monto de US\$62.761.000 (US\$61.500.000 con recursos BID y US\$1.261.000 de aporte local). No se prevé incluir otras fuentes de financiamiento.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 El MTI está regulado por la Ley 290 en aspectos de organización, competencia y procedimientos del poder ejecutivo y la Ley 550 en materia de administración financiera y régimen presupuestario, con mandato de normar la gestión financiera del sector público mediante el uso de los subsistemas: presupuesto, tesorería, contabilidad, control interno y externo; esta ley establece que la entidad de gobierno es responsable de su gestión financiera, cuya regulación se delega en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP).
- 2.2 Una de las mayores fortalezas del MTI es la experiencia acumulada del personal encargado de la ejecución de las operaciones financiadas por el Banco. La Dirección de Adquisiciones del MTI en su estructura organizacional y funcional

cuenta con manuales de organización y funciones, así como de diagramas de flujo para los procedimientos de adquisiciones. Además monitorean los contratos y planes de adquisiciones a través del Sistema de Ejecución del Plan de Adquisiciones (SEPA), Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) y matrices de seguimiento en Excel. De acuerdo con la última revisión ex post para los procedimientos de nivel de complejidad I, éstos fueron implementados con mínimos errores según la guía de procedimientos del Banco.

- 2.3 En cuanto a la gestión financiera, el OE utiliza el Sistema Integrado de Gestión Financiera Administrativa (SIGFA) conformado por los subsistemas: presupuesto, tesorería, contabilidad y reportes, auxiliado por el sistema para proyectos SIGFAPRO. El Banco actualmente apoya al Gobierno de Nicaragua en el diseño de un nuevo Sistema Integrado de Gestión Administrativa Financiera (SIGAF) que incorporará: (i) las aplicaciones propias del MHCP para el registro y rendición de cuentas de los recursos público como órgano rector del Sistema de Administración Financiera; (ii) las funcionalidades necesarias para la administración de cada una de las instituciones del sector público, de acuerdo a sus propias características y autonomías administrativas; (iii) presupuesto con enfoque de gestión por resultados; (iv) la gestión administrativa de las instituciones por ciclos transaccionales completos; y (v) las normas internacionales de contabilidad y que genere automáticamente las estadísticas de las finanzas públicas. El desempeño del personal del ejecutor se considera satisfactorio, cuenta con experiencia acumulada en la ejecución de diversas operaciones de la cartera de proyectos con financiamiento externo, para mantener este nivel de desempeño, el Banco continuará apoyando al MTI con capacitación para el fortalecimiento de la gestión.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 En materia de adquisiciones, el nivel de riesgo asignado a la unidad de adquisiciones del MTI en el marco de la preparación de esta operación es medio. A fin de mejorar este nivel de ejecución se recomienda: (i) dar continuidad al personal de las unidades de adquisiciones; (ii) atender las recomendaciones que surjan de las revisiones ex post que se realicen a los procesos bajo dicha modalidad; y (iii) actualizar los manuales de procedimientos, de organización y funcionamiento de las unidades de adquisiciones, detallando el rol de adquisiciones en el proceso de la administración de contratos. El Banco dará asesoría y seguimiento permanente a los responsables del SEPA del OE.
- 3.2 En materia de gestión financiera se considera que el nivel de riesgo fiduciario de la operación es bajo, dadas las condiciones implementadas de control en las diferentes etapas de ejecución de los fondos públicos como lo revela los informes de auditoría externa y las visitas de inspección contable financiera a cargo del Banco, como medida de aseguramiento al nivel de riesgo bajo, se sugiere que el personal de la oficina de recursos externos y la DAF previo al inicio de la ejecución de la operación reciba una sesión de capacitación de actualización sobre las políticas y procedimientos aplicables a ser impartida por el equipo del Banco.

- 3.3 De acuerdo con lo anterior, el riesgo global de la operación en materia fiduciaria es medio, con tendencia a riesgo bajo si se adoptan las acciones correspondientes establecidas en la Matriz de Riesgo.

IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN LAS ESTIPULACIONES ESPECIALES DEL CONTRATO

- 4.1 A fin de agilizar la negociación del contrato por parte del equipo de proyecto y principalmente de LEG, se incluyen a continuación aquellos acuerdos y requisitos que deberán ser considerados en las estipulaciones especiales:
 - (a) Con el fin de evitar pérdida cambiaria se recomienda utilizar el tipo de cambio vigente en el país del prestatario en la fecha en que los recursos fueron convertidos de divisa a Córdoba por el OE;
 - (b) La presentación de estados financieros auditados del proyecto dentro del plazo de ciento veinte (120) días siguientes al cierre de cada año calendario y durante el plazo original de desembolso o sus extensiones.

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 5.1 Los acuerdos y requisitos fiduciarios en adquisiciones establecen las disposiciones que aplican para la ejecución de todas las adquisiciones previstas en el proyecto.

A. Ejecución de las Adquisiciones

- 5.2 **Adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría:** los Contratos de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría generados bajo el proyecto y sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DELS) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) se ejecutarán usando Documentos de Licitación Nacional acordados con el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto.
- 5.3 Adquisiciones de Sistemas de Tecnología de Información (TI): No aplica.
- 5.4 Adquisiciones “llave en mano” (suministro e instalación): No aplica.
- 5.5 Adquisiciones con participación comunitaria: No aplica.

B. Selección y Contratación de Consultores

- 5.6 Los contratos de servicios de consultoría generados bajo el proyecto, se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas (SEPs) emitida o acordada con el Banco. La revisión de términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto.
- 5.7 La selección de los consultores individuales: habrá casos en que la contratación de consultores individuales se podrá solicitar mediante anuncios locales o internacionales a fin de conformar una lista corta de individuos calificados.
- 5.8 Capacitación: No aplica.

C. Uso de Sistema Nacional de Adquisiciones.

- 5.9 El (sub)sistema nacional de adquisiciones aprobado por el Banco, SISCAE será utilizado para la publicación de los anuncios para solicitud, expresiones de interés y/o llamados a licitación de todos los procesos de adquisición y contratación. Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad, será aplicable a la operación. El Plan de Adquisiciones (PA) de la operación y sus actualizaciones, indicará qué contrataciones se ejecutarán a través de los sistemas nacionales aprobados.
- 5.10 Medidas de fortalecimiento: No aplica.
- 5.11 Gastos recurrentes: No aplica.
- 5.12 Prácticas comerciales: No aplica.
- 5.13 Adquisiciones anticipadas/financiamiento retroactivo: No aplica.
- 5.14 Preferencia nacional: No aplica.
- 5.15 Otros: No aplica.

D. Montos Límites para LPI y Lista Corta con Conformación Internacional (miles de US\$)

Método	LPI Obras	LPI Bienes y Servicios diferentes a la consultoría	Lista Corta Internacional en servicios de consultoría
Monto Límite	>1.500	>150	>200

E. Adquisiciones Principales

Actividad	Método de Selección	Fecha Estimada de convocatoria/invitación	Monto Estimado 000'US\$
Obras			
Mejoramiento del Camino Rural Naciones Unidas - Km. 46+100, Sector de San Francisco	LPI	Agosto-15	52,915.50
Adecuación de oficinas	Comparación de precios	Marzo-16	115.00
Bienes			
Adquisición de equipo de transporte (ocho vehículos <i>pick up</i>)	LPI	Marzo-16	299.00
Adquisición de equipo informático y de oficina (15 laptops, 10 cámaras digitales, 5 multifuncional, 5 escáneres)	LPI	Marzo-16	161.00
Servicios de no consultoría			
Talleres de Consulta para el Sistema de Quejas y Reclamos	Comparación de precios	Mayo-15	17.00
Talleres de la Participación Comunitaria	LPN	Julio-15	99.00
Firmas			
Servicios de Supervisión de las Obras Mejoramiento del Camino Rural Naciones Unidas - km	Selección Basada en la Calidad y Costo	Julio-15	4,254.00

Actividad	Método de Selección	Fecha Estimada de convocatoria/invitación	Monto Estimado 000'US\$
46+100, Sector de San Francisco			
Auditoría Financiera Independiente del Programa Plurianual	Selección Basada en la Calidad y Costo	Agosto-15	207.00
Consultoría para la Evaluación de Migración, Cambio de Uso de Suelo y Ocupación del Territorio Rama - Kriol	Selección Basada en la Calidad y Costo	Octubre-16	232.00
Individuos			
Asesoría Técnica del MTI	3CV	Marzo-15	200.00
Evaluación final del programa	3CV	Diciembre-18	80.00

* Para acceder al PA de 18 meses PA₁₈, haga clic [aquí](#).

F. Supervisión de Adquisiciones

- 5.16 El método de supervisión de las adquisiciones será el que se defina en el PA y se determinará para cada proceso de selección. Las revisiones ex post serán cada seis meses de acuerdo con el Plan de Supervisión del proyecto. Los reportes de revisión ex post incluirán al menos una visita de inspección física, escogida de los procesos de adquisiciones sujetos a la revisión ex post. No menos de un 10% de los contratos revisados debe inspeccionarse físicamente.

Límite para revisión ex post		
Obras	Bienes	Servicios de Consultoría
US\$150.000.00	US\$25.000.00	US\$200.000.00

Nota: Los montos límites establecidos para revisión ex post se aplican en función de la capacidad fiduciaria de ejecución del OE y pueden ser modificados por el Banco en la medida que tal capacidad varíe.

G. Disposiciones Especiales

- 5.17 Medidas para reducir las probabilidades de corrupción: implementar institucionalmente un código de ética y conducta de funcionarios, que abarque a la división de adquisiciones, principalmente el tema de conflicto de interés.
- 5.18 Otros procedimientos especiales: No aplica.

H. Registros y Archivos

- 5.19 El área de adquisiciones y financiera, estará encargada de mantener los archivos y registros del proyecto. Para la preparación y archivo de los reportes del proyecto, se deben utilizar los formatos o procedimientos que han sido acordados y que son de uso rutinario por el MTI en las operaciones financiadas por el Banco.

VI. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA

A. Programación y Presupuesto

- 6.1 Se utiliza el sistema de país normado por la Ley Administración Financiera y Régimen Presupuestario y lo establecido en el SNIP, siguiendo el ciclo de aprobación del Presupuesto General de la República (PGR) con rectoría del MHCP. El MTI gestionará anualmente una asignación presupuestaria que identifique claramente el proyecto a fin de contar con los créditos presupuestarios suficientes

para cubrir los compromisos de la ejecución de cada año, la operación utilizará el Sistema Integrado de Gestión Financiera y Administrativa (SIGFAPRO) como sistema financiero/contable aceptable al Banco. Se considera que de haber algún cambio o mejora en el módulo de administración de proyectos del SIGFA/SIGFAPRO en proceso de modernización, automáticamente la operación también migraría a dicho cambio o mejora.

B. Desembolsos y Flujo de Caja

- 6.2 Los desembolsos se harán del BID al prestatario a través del Banco Central de Nicaragua a la cuenta apertura para esta operación. No se abrirá cuenta en bancos comerciales. Se trabajará bajo la modalidad de anticipos de fondos de hasta un máximo de seis meses dependiendo de la necesidad de liquidez del proyecto. Para poder procesar un nuevo anticipo de fondos se deberá haber justificado por lo menos un 80% del anticipo de fondos anterior. La documentación de soporte de los desembolsos, deberá ser remitida al Banco en medio electrónico. El MTI deberá de manejar un Plan Financiero, el cual deberá estar alineado con el Plan de Ejecución del Programa (PEP), Plan Operativo Anual (POA) y el PA.
- 6.3 Los flujos de caja deberán contemplar el pago de intereses durante el periodo de ejecución con fondos provenientes del financiamiento conforme el monto establecido en el presupuesto del proyecto (Anexo Único); por ser una operación *Blend*, los intereses no se capitalizan automáticamente, sino que deberán seguir el proceso aprobado por el Banco.

C. Contabilidad e Informes Financieros

- 6.4 Los estados financieros del proyecto y de la entidad deberán ser emitidos de acuerdo a Normas Internacionales de Contabilidad aceptadas por el Banco en su Política de Gestión Financiera (OP-273-3) y se requerirá que sean auditados anualmente por una firma independiente elegible para el Banco; para el registro contable financiera del proyecto se utilizará el sistema SIGFAPRO.

D. Control Interno / Auditoría Interna

- 6.5 EL OE dispone de un sistema de control interno confiable, con manuales y procedimientos definidos a cargo de la oficina de recursos externos y la Dirección Administrativa Financiera; además el OE cuenta con una unidad de auditoría interna, la cual en la medida de sus posibilidades se espera incluya en su planificación anual la revisión de la ejecución del proyecto.

E. Control Externo e Informes

- 6.6 Dado que actualmente la Contraloría General de la República (CGR) no es aceptada por el Banco para auditar proyectos financiados por el mismo; por tal razón se requerirá que el OE contrate los servicios de una Firma Auditora Independiente (FAI) elegible al Banco de acuerdo a las políticas del Banco.
- 6.7 Los informes de la auditoría externa del programa y la revisión de los procesos y solicitudes de desembolso deberán presentarse 120 días después de cada ejercicio económico durante la etapa de desembolso y 120 días después de cada año calendario y durante el plazo original de desembolso o sus extensiones tomando en

consideración las Normas Internacionales de Auditoría (NIAS) y los Estados Financieros Anuales, se prepararán de conformidad con la Guía de Informes Financieros y Auditoría externa de proyectos financiados por el Banco.

F. Plan de Supervisión Financiera

- 6.8 Para el monitoreo financiero del proyecto se utilizará los informes financieros no auditados; aunque es responsabilidad del ejecutor garantizar el monitoreo y control de las operaciones de manera centralizada o descentralizada; sin embargo durante la ejecución del proyecto el Banco implementara las siguientes acciones: (i) previo al primer desembolso del préstamo se efectuará un taller de arranque de capacitación a los miembros a cargo de la ejecución sobre el uso y aplicación de los instrumentos normativos de la gestión fiduciaria; (ii) realizar visitas contables financieras para comprobar el avance de la ejecución del proyecto y cumplimiento a la aplicación de medidas de control interno, haciendo énfasis en el relevamiento de los procesos de ejecución financiera, calidad y oportunidad de los registros contables e idoneidad de la documentación soporte; y (iii) la revisión de solicitudes de desembolsos será ex post cuya verificación estará a cargo de personal del Banco y el auditor externo quien además validará la implantación de las recomendaciones actuales y futuras hechas al proyecto.