

PERFIL DE PROYECTO
NICARAGUA
PROGRAMA DE APOYO AL SECTOR TRANSPORTE III | NI-L1071

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa de Apoyo al Sector Transporte (PAST) III		
Número del proyecto:	NI-L1071		
Equipo de proyecto:	Alfonso Salazar (TSP/CNI), Jefe de Equipo; Luis Uechi (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Gómez (TSP/CDR); Denis Corrales (VPS/ESG); Cristina Landazuri-Levy (LEG/SGO); Brenda Álvarez y Juan Carlos Lazo (FMP/CNI); Virginia Navas (INE/TSP); y Carolina López (CID/CNI)		
Prestatario:	República de Nicaragua		
Organismo ejecutor:	Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) y Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV)		
Plan de financiamiento:	BID (FOE):	US\$33,100 millones	
	BID (CO):	<u>US\$33,100 millones</u>	
	Total BID:	US\$66,200 millones	
	Contraparte:	<u>US\$2,125 millones</u>	
	Total:	US\$68,325 millones	
Salvaguardias:	Políticas identificadas:	OP-710 B.01; OP-704 B.01; OP-102 B.01, B.02, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.011, B.014, B.015, B.017	
	Categoría:	B	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto general.** Nicaragua con un territorio de 130.373,4 km² constituye el país más grande de Centro América. Su población al 2011 se estima en 5.888.900 habitantes y su Producto Interno Bruto a dicho año se reporta en US\$7.297,5 millones¹. La economía de Nicaragua creció a un promedio anual de 2,8% entre 2007 y 2011, en línea con los países centroamericanos². 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 rural³.
- 2.2 **El transporte por carretera en Nicaragua.** El país posee una posición geográfica estratégica al estar situado en el centro del Istmo Centroamericano, colinda con Honduras al norte y Costa Rica al sur y posee zona costera con los océanos Pacífico y Atlántico. La red vial es la infraestructura de transporte predominante para la movilización de personas y bienes en Nicaragua⁴. Se estima que el 98% del transporte de pasajeros y que el 68% de la distribución comercial tanto exterior como interior se hace por medio de carreteras⁵. Lo anterior se refleja en el continuo crecimiento del

¹ Fuente: Nicaragua en Cifras, Banco Central de Nicaragua, www.bcn.gob.ni.

² Fuente: GN-2683 Estrategia del BID con el País 2012-2017.

³ Fuente: Ibid.

⁴ Información detalla de la red vial puede hallarse en Red Vial Nicaragua 2011, MTI, [IDBDOCS #37047013](#).

⁵ Fuente: Informe Inicial del Proyecto Plan Nacional de Transporte, diciembre 2012. *CTI Engineering International Co, Ltd and Yachiyo Engineering Co, Ltd*.

parque vehicular que creció de 234.245 vehículos en 2002 a 511.631 en 2012⁶. Pese a lo anterior, la infraestructura de carreteras es una de las principales restricciones al crecimiento en tanto afecta la competitividad de su producción agrícola y ganadera, industria, comercio y acceso a servicios sociales básicos para la población.

- 2.3 **El problema.** La red vial se caracteriza por una limitada operatividad por los siguientes aspectos: i) inadecuada funcionalidad de una parte de las vías que unen los centros productivos y los mercados internos y de exportación, y mal estado de la red de caminos no pavimentados que brinda acceso a las áreas rurales de producción primaria o de potencial turístico; ii) deterioro acelerado debido al importante crecimiento del tráfico vehicular y la necesidad de mayor cobertura en mantenimiento; iii) incremento de los niveles de accidentalidad vial derivado del crecimiento del parque vehicular, de los patrones de conducción y de las limitantes de recursos para atender la problemática; y iv) necesidad de fortalecer capacidades técnicas para considerar los efectos derivados del cambio climático y optimizar las inversiones ante las enormes necesidades.
- 2.4 **Trabajo sectorial del Banco.** En los últimos 10 años el Banco ha sido un actor clave en el desarrollo del sector transporte del país, habiéndose aprobado operaciones de préstamo por un monto mayor de US\$218 millones. Al finalizar la ejecución de estos proyectos se habrá: i) completado un conjunto de obras de rehabilitación y mejoramiento de más de 420 km de la red vial nacional; ii) brindado mantenimiento a más de 600 km de vías. Asimismo, se ha apoyado el fortalecimiento institucional tanto del MTI como del 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, y reducción de vulnerabilidad al cambio climático.
- 2.5 **La Estrategia del BID con el País (EBP) 2012-2017.** Tiene como objetivo promover el desarrollo económico y social inclusivo en Nicaragua a través de iniciativas que permitan superar los principales desafíos al crecimiento en materia de infraestructura, y reducir las brechas urbano-rurales de pobreza y acceso a los servicios. Para ello, se considera fundamental mejorar la infraestructura productiva básica en áreas focalizadas que permitan los mayores impactos. El sector transporte, es una de las cuatro prioridades estratégicas de intervención del Banco, se enfocará para 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, con especial énfasis en la región mesoamericana. La presente operación se enmarca en la prioridad definida en la EBP vigente, con las prioridades sectoriales del Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9, por sus siglas en inglés) así como con la Estrategia de Infraestructura para la Competitividad y Bienestar Social del BID.
- 2.6 **El Programa de Apoyo al Sector Transporte (PAST).** Para lograr mayores impactos en la intervención en el sector, se ha acordado con el prestatario desarrollar una serie de operaciones contempladas en el PAST que busca atender la problemática antes descrita (§2.3). La concepción conjunta de estas operaciones, bajo un marco de referencia único y con un enfoque programático, es de suma importancia para lograr

⁶ Fuente: Dirección de Planificación Vial, MTI, 2013.

una planificación estratégica de las inversiones enfocadas a componentes claves que atienden aspectos críticos de la infraestructura y que fortalecen la institucionalidad vial. Con dicho enfoque se han aprobado los últimos dos préstamos: i) PAST I (2427/BL-NI) por US\$20,2 millones, que se encuentra en pleno proceso de ejecución⁷; y ii) el PAST II (2840/BL-NI) por US\$39,2 millones, firmado por las partes el 8 de febrero de 2013. El PAST III es la tercera de este ciclo de operaciones, conservando el objetivo, componentes y organismos ejecutores.

- 2.7 **Objetivo.** El PAST III tiene por objetivo general contribuir a mejorar la eficiencia del transporte terrestre por carreteras en Nicaragua, a fin de estimular la actividad económica y el bienestar de la población, facilitando la integración de las diferentes regiones del país y con el resto de Centroamérica. Los objetivos específicos del PAST son: i) reducir los costos de operación vehicular; ii) aumentar las velocidades de circulación; iii) reducir las interrupciones al tránsito; iv) reducir la accidentalidad; v) reducir la vulnerabilidad de la red vial al cambio climático; y vi) fomentar la conservación del patrimonio vial. Para lograr estos objetivos se han acordado los siguiente componentes:
- 2.8 **Componente 1. Mejoramiento de caminos productivos y de la red troncal (US\$41,892 millones).** Apoyará los esfuerzos en mejorar y rehabilitar caminos rurales y carreteras que garanticen la conexión permanente de los sectores productivos hacia los mercados internos y de exportación, con especial énfasis en la región mesoamericana.
- 2.9 El MTI ha definido como prioritaria la pavimentación del tramo Malpaisillo - Villa 15 de julio con una extensión de 36,4 km, el cual junto al proyecto La Paz Centro - Malpaisillo 37,2 km contemplado en el financiamiento del PAST II (2840/BL-NI), conforma un corredor complementario del Corredor Pacífico Mesoamericano permitiendo una mejor integración hacia la frontera de Güasaule con Honduras⁸; y el mejoramiento de la carretera Boaco - Muy Muy (24,7 km) ubicada entre los departamentos de Boaco y Matagalpa⁹.
- 2.10 **Componente 2. Fortalecimiento institucional MTI (US\$0,300 millones).** Financia actividades como contratación de asistencias técnicas y adquisición de bienes con el propósito de contribuir a fortalecer las capacidades institucionales del MTI en la gestión de proyectos, particularmente en la planificación, ejecución y seguimiento de las operaciones del Banco.
- 2.11 **Componente 3. Seguridad vial (US\$3,030 millones).** Este componente se apoya en el marco de la iniciativa de Seguridad Vial del Banco concentrándose en el financiamiento para la construcción de andenes y ciclo vías, señalización vial y

⁷ El préstamo 2427/BL-NI tiene como logros los siguientes aspectos: i) alto nivel de desembolso, según reporte LMS1 al 04/16/2013 ha desembolsado US\$14,8 millones, equivalentes al 73,4%; y ii) finalización de dos de tres proyectos viales: Las Flores – Catarina - Guanacaste (17,6 km) a cargo del MTI y Nandaime - Rivas Peñas Blancas, mantenimiento de 31 km del Corredor Pacífico a cargo del FOMAV.

⁸ La carga importada y exportada por Nicaragua a través de Honduras, utiliza básicamente el corredor que pasa por la frontera de Güasaule, conectando con las principales zonas de producción y consumo de Nicaragua con Puerto Cortés, Honduras este corredor también tiene acceso a los dos principales puertos de Nicaragua (Corinto y Sandino). Fuente: Estudio Situación y Diseño de estudios Preliminares para un Puerto de Aguas Profundas en el Caribe Nicaragüense, y sus conexiones terrestres, consultor Alfredo Irisarri, diciembre de 2012. [IDBDOC#37534016](#).

⁹ La zona donde se ubica el proyecto tiene una importancia productiva por su ganadería y agricultura, destacando los cultivos de, maíz, frijol y sorgo. En el POD se ampliará información sobre beneficiarios.

puentes peatonales que permitirán la reducción de la accidentalidad y siniestralidad vial en tramos importantes de la red vial nacional.

- 2.12 **Componente 4. Disminución de la vulnerabilidad de la red vial al cambio climático (US\$3,274 millones).** Este componente está orientado a la reducción de la vulnerabilidad en el tramo Chinandega - Güasaule a través de la realización de obras de adaptación al cambio climático en puntos críticos de acceso a la frontera con Honduras.
- 2.13 **Componente 5. Mantenimiento vial (US\$15,727 millones).** Por medio de este componente, el FOMAV ejecutará obras de mantenimiento bajo niveles de servicios en el tramo Las Piedrecitas – Nagarote - Empalme Izapa en una extensión de 60,5 km de la red de troncales primarias que forma parte del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). Asimismo, se financiará la adquisición de equipos y servicios que fortalezcan el sistema de gestión de pavimentos de las redes troncales y de caminos productivos, así como su fortalecimiento institucional para la planificación, gestión y ejecución del mantenimiento vial a nivel nacional. Se incluyen las auditorías técnicas y ambientales de este componente.
- 2.14 El financiamiento incluye recursos en administración y gestión (US\$1.633 millones) para auditorías técnicas, ambientales, monitoreo y evaluación, gestión ambiental, y estudios de pre inversión y diseños así como US\$0,600 millones para imprevistos y US\$1.870 millones para gastos financieros.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Modalidad.** Este préstamo ha sido concebido bajo la modalidad de obras múltiples con un período de ejecución de cinco años. Los proyectos referidos de los componentes 1 y 5 constituyen la muestra representativa la cual será analizada en sus aspectos de factibilidad técnica y económica como parte de la formulación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD por sus siglas en inglés).
- 3.2 **Criterios de selección.** Los criterios de selección de proyectos a financiar estarán basados en su pertinencia y la rentabilidad resultante de sus respectivas evaluaciones socio-económicas. Para el caso de inversiones viales, dichos criterios considerarán: i) la contribución del proyecto para garantizar la conexión permanente hacia los mercados internos y de exportación, con especial énfasis en la región mesoamericana, y a la integración de regiones productivas al sistema económico nacional; ii) la viabilidad técnica, económica y socio-ambiental del proyecto; y iii) la complementariedad del proyecto con otros programas financiados por el Banco.
- 3.3 **Resultados esperados.** Los resultados esperados del PAST III consisten en: i) físicos: comprende la ejecución de las obras, incluyendo las de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento vial, lo que permitirá tanto la mejora de la accesibilidad de la red pavimentada del país, con la consecuente reducción de las interrupciones a la circulación y la mejora de la calidad de la infraestructura medida a través del Índice de Rugosidad Internacional (IRI), como la conservación del valor patrimonial vial; ii) operativos: tales como la reducción de costos de operación vehicular y tiempos de viaje, así como el incremento del tráfico; iii) de seguridad vial: tal como la reducción de la siniestralidad por accidentes de tránsito en la red vial nacional; y iv) asistencia técnica y desarrollo institucional.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Estrategia ambiental y social.** El proyecto no prevé financiar obras de gran magnitud que conlleven a intervenciones importantes en el medio ambiente, así como tampoco se prevé la intervención en zonas de alta sensibilidad ambiental y social. Para la preparación de esta nueva operación se utiliza el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), desarrollado para la preparación del préstamo 2427/BL-NI, que fue sometido a consulta en el 2010, el cual ha sido actualizado en el marco del préstamo 2840/BL-NI aprobado en noviembre del 2012. La división de Salvaguardas Ambientales (VPS/ESG), formulará el Informe Ambiental y Social (IGAS) de los proyectos considerados para este nuevo préstamo.
- 4.2 Las características y objetivos de las obras persiguen la obtención de importantes impactos socio-ambientales positivos debido a que: i) contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida de diferentes comunidades al mejorar su accesibilidad a servicios básicos y posibilidades de desarrollo personal; ii) contribuyen a reducir la pobreza al mejorar el acceso a mercados por parte de sectores productivos, así como el acceso general a posibilidades de empleo; iii) reducen los costos de transporte al mejorar la velocidad de diseño y el estado técnico de las vías; iv) contribuyen a la sostenibilidad de las vías mediante acciones de mantenimiento sistemático; y v) contribuyen a disminuir la vulnerabilidad de la red vial ante los potenciales riesgos inducidos por el cambio climático.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** El PAST III tiene como organismos ejecutores al MTI en los componentes 1, 2, 3 y 4 y al FOMAV en el componente 5, quienes se apoyan en sus respectivas unidades de gestión financiera y de adquisiciones para la ejecución de las inversiones y actividades que lo componen. Durante la preparación de los PAST I y II se evaluaron las capacidades fiduciarias de ambos ejecutores y con base en esos resultados el equipo de proyecto ha efectuado seguimiento y capacitación para fortalecer las capacidades fiduciarias de ambos organismos ejecutores. Adicionalmente, para esta operación se actualizará la evaluación de capacidad fiduciaria del MTI y FOMAV.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V de este Perfil de Proyecto detalla el cronograma de preparación y establece los hitos a alcanzar en etapas claves. El POD se enviará al Comité de Políticas Operativas (OPC por sus siglas en inglés) en junio de 2013 y se espera presentar la propuesta al Directorio el 17 de julio de 2013. Para la preparación de la operación se ha estimado un presupuesto total de US\$61.600 (US\$25.850 para misiones y US\$35.750 para consultorías).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@IADB.ORG

PERFIL DE PROYECTO

PROJECT PROFILE

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORT-MAJOR HIGHWAYS
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Salazar Galeano, Alfonso, (TSP/CNI) (ASALAZAR@iadb.org)
	Project Title	Support Program for the Transportation Sector III
	Project Number	NI-L1071
	Safeguard Screening Assessor(s)	Corrales Rodríguez, Denis (denisc@iadb.org)
	Assessment Date	2012-09-17
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy).	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
		Activities to be financed in the project area are located within a geographical area or sector exposed to natural hazards (Type 1 Disaster Risk Scenario).	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
		The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)
		An Environmental Assessment is required.	(B.05)
		Consultations with affected	(B.06)

		parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations	(B.07)
		Environmental or culturally sensitive areas, defined in the Policy as critical natural habitats or critical cultural sites in project area of influence (please refer to the Integrated Biodiversity Assessment Tool for more information)	(B.09)
		The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).	(B.11)
		The operation is a repeat or second phase loan.	(B.14)
		Any part of the investment or component(s) is being co-financed.	(B.15)
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified.	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	

		<p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704).</p> <p>A Disaster Risk Assessment (DRA), is required, as established under Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.</p>
	Additional Comments:	

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Corrales Rodríguez, Denis (denisc@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2012-09-17

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORT-MAJOR HIGHWAYS
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument
	Additional Operation Details	
	Country	NICARAGUA
	Project Status	
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Salazar Galeano, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
	Project Title	Support Program for the Transportation Sector III
	Project Number	NI-L1071
	Safeguard Screening Assessor(s)	Corrales Rodríguez, Denis (denisc@iadb.org)
	Assessment Date	2012-09-17
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
			Comments:
	Conditions/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary. 	

SUMMARY OF IMPACTS/ RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	Borrower is not responsible for resettlement of minor to moderate nature (i.e. it is the responsibility of others, including government or parastatal other than	Ensure Adequacy of Resettlement Plan (RP): Where land acquisition and resettlement are the responsibility of government agencies or other third parties other than the executing agency, the borrower will need to collaborate with these agencies to achieve outcomes that are consistent with the objectives of this requirement. In circumstances where third-party capacity is limited (or commitment is unclear), the borrower will need to play an active role during resettlement planning, implementation and monitoring. Depending on the

	executing agency) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups.	financial product, the RP should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, credit and operating regulations, project completion tests etc.). Regular (bi-annual or annual) reporting should be required and independent audits considered.
	Minor or moderate conversion or degradation impacts to natural habitats (such as forests, wetlands or grasslands).	Ensure Proper Management and Monitoring of the Impacts of Natural Habitat Loss: A Biodiversity Management Plan (BMP) should be prepared that defines how impacts will be mitigated (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.) and could be incorporated in the ESMP. Depending on the financial product, the BMP should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the plan can mitigate impacts and also that the relevant authorities have approved the BMP.
	Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.	Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.
	Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc.), or road transport activities (heavy vehicle movement, transport of hazardous materials, etc.) exist which could result in moderate health and safety risks to local communities.	Address Community Health Risks: The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.

DISASTER SUMMARY	<p>Details</p> <p>The Project should include the necessary measures to reduce disaster risk to acceptable levels as determined by the Bank on the basis of generally accepted standards and practices. Alternative prevention and mitigation measures that decrease vulnerability must be analyzed and included in project design and implementation as applicable. These measures should include safety and contingency planning to protect human health and economic assets. Expert opinion and adherence to international standards should be sought, where reasonably necessary.</p>	<p>Actions</p> <p>A Disaster Risk Assessment (DRA), is required, as established under Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.</p>
-------------------------	---	--

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Corrales Rodríguez, Denis (denisc@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2012-09-17

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- 1.1 El Programa de Apoyo al Sector Transporte (PAST III) tiene por objetivo general contribuir a mejorar la eficiencia del transporte terrestre por carreteras en Nicaragua, a fin de estimular la actividad económica y el bienestar de la población, facilitando la integración de las diferentes regiones del país y con el resto de Centroamérica. Los objetivos específicos del PAST son: i) reducir los costos de operación vehicular; ii) aumentar las velocidades de circulación; iii) reducir las interrupciones al tránsito; iv) reducir la accidentalidad; v) reducir la vulnerabilidad de la red vial al Cambio Climático (CC); y vi) fomentar la conservación del patrimonio vial.
- 1.2 El programa tendrá los siguientes componentes:

Componente 1: Mejoramiento de caminos productivos y de la red troncal.

Apoyará los esfuerzos en mejorar y rehabilitar caminos rurales y carreteras que garanticen la conexión permanente de los sectores productivos hacia los mercados internos y de exportación, con especial énfasis en la región mesoamericana. El MTI ha definido como prioritaria la pavimentación del tramo Malpaisillo - Villa 15 de julio con una extensión de 36,4 km, el cual junto al proyecto La Paz Centro - Malpaisillo 37,2 km contemplado en el financiamiento del PAST II (2840/BL-NI), conforma un corredor complementario del Corredor Pacífico Mesoamericano permitiendo una mejor integración hacia la frontera de Güasaule con Honduras; y el mejoramiento de la carretera Boaco - Muy Muy (24,7 km) ubicada entre los departamentos de Boaco y Matagalpa. Los proyectos propuestos como parte de la muestra representativa serán analizados para determinar su viabilidad técnica y económica durante la preparación de esta operación.

Componente 2: Fortalecimiento institucional. Financia actividades del plan de acción de fortalecimiento institucional del Ministerio de Transporte e Infraestructura MTI orientado a aumentar sus capacidades institucionales en la gestión de proyectos, particularmente en la planificación, ejecución y seguimiento de las operaciones del Banco.

Componente 3: Seguridad vial. Este componente se apoya en el marco de la iniciativa de Seguridad Vial del Banco concentrándose en el financiamiento para la construcción de andenes y ciclo vías, señalización vial y puentes peatonales que permitirán la reducción de la accidentalidad y siniestralidad vial en tramos importantes de la red vial nacional.

Componente 4: Disminución de la vulnerabilidad de la red vial al CC. Este componente está orientado a la reducción de la vulnerabilidad en el tramo Chinandega - Güasaule a través de obras de adaptación al CC.

Componente 5: Mantenimiento vial. Por medio de este componente, el Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV) ejecutará obras de mantenimiento bajo niveles de servicios en el tramo Las Piedrecitas – Nagarote - Empalme Izapa en una extensión de 60,5 km de la red de troncales primarias que forma parte del Corredor Pacífico de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). Asimismo, se

financiará la adquisición de equipos y servicios que fortalezcan el sistema de gestión de pavimentos de las redes troncales y de caminos productivos, así como su fortalecimiento institucional para la planificación, gestión y ejecución del mantenimiento vial a nivel nacional. Se incluyen las auditorías técnicas y ambientales de este componente. El proyecto de mantenimiento propuesto forma parte de la muestra representativa, su viabilidad técnica y económica será analizada durante la preparación de la operación.

- 1.3 El programa mantendrá los mismos objetivos y los mismos componentes de las dos operaciones anteriores aprobadas PAST I y PAST II (2427/SF-NI y 2840/SF-NI).
- 1.4 El programa de obras múltiples de mejora, conservación y ampliación de caminos, respetará los siguientes principios: i) evitar la afectación de áreas que fueran sensibles desde el punto de vista ambiental y social, sitios arqueológicos o comunidades indígenas; ii) evitar el reasentamiento de personas debido a la posible construcción de nuevos caminos; y iii) identificar sitios vulnerables en las carreteras existentes y la implantación de medidas para la disminución de la vulnerabilidad ante el CC.

II. MARCO INSTITUCIONAL Y REGULATORIO

- 2.1 En términos de gestión ambiental y social para proyectos carreteros, el trabajo del MTI se enmarca en lo definido por la Ley General del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Ley No. 217), el Reglamento General del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Reglamento No.9-96). El MTI cuenta con la capacidad técnica demostrada para manejar el ciclo de proyectos de los proyectos considerados dentro de este programa. En efecto, desde 1995 y en las recientes operaciones con el MTI, el Banco ha estado apoyando el desarrollo de las capacidades técnicas y de gestión de la Unidad de Gestión Ambiental (UGA).
- 2.2 Asimismo cuenta con otros instrumentos de apoyo complementarios como: Manual Centroamericano de Normas Ambientales para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de Carreteras de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), Normas de Procedimientos de la Oficina Ambiental de Proyectos y un Manual de Gestión Social, entre otros.
- 2.3 La UGA participa en todo el ciclo de proyectos y cuenta con instrumentos y procedimientos, para el seguimiento ambiental y social de los proyectos en ejecución. Debido a que por más de una década y a la reciente actividad de operaciones del Banco en el sector transporte, esta unidad cuenta con experiencia en la aplicación de la normativa local y de las políticas del Banco. Durante la preparación de la primera operación el PAST I (NI-L1049, préstamo 2427/BL-NI), se realizó una Evaluación Ambiental y Social (EAS), siendo el informe sometido a consulta pública por los organismos ejecutores (MTI y FOMAV) en coordinación con MARENA (Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales). Además se preparó un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), el cual se actualizó para la

segunda operación el PAST III (NI-L1052, préstamo 2840/BL-NI) y se propone revisar para esta tercera operación (NI-L1071).

- 2.4 Durante la preparación de la operación NI-L1049 se realizó un análisis ambiental y social del programa y se preparó un MGAS en el cual se presenta una descripción de los potenciales impactos ambientales y medidas de mitigación para proyectos que no requieran Estudios de Impacto Ambiental (EIA). De manera precautelar, en el MGAS también se describen los potenciales impactos ambientales y medidas de mitigación para proyectos que requieran EIA. Para subsanar los aspectos relevantes de la operación se ha diseñado el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS). El MGAS es la guía para la gestión ambiental y social de todas las operaciones I, II y III del programa PAST.
- 2.5 Para la preparación del PAST II, se realizó un análisis ambiental y social para la rehabilitación de tres tramos carreteros identificados y serán financiados con recursos de esa segunda operación. Los tramos priorizados para rehabilitación son: i) La Paz Centro - Malpaisillo; ii) Miralagos Cuyali y para mantenimiento; iii) carretera Las Piedrecitas - Izapa; iv) Jinotega - Miralagos; y v) Jinotepe - Nandaime. Para estas obras, los impactos socio-ambientales son de baja a mediana magnitud y las medidas de mitigación son conocidas y de factible aplicación. La pavimentación y mejora del tramo La Paz Centro - Malpaisillo pasa por la zona de amortiguamiento del área protegida complejo Volcánico Momotombo, una zona de bosque seco muy intervenida antrópicamente. Durante la preparación de la segunda operación se efectuó la capacitación de 45 técnicos del MTI y del FOMAV sobre la aplicación del MGAS en el ciclo de proyecto.

III. IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y MEDIDAS DE CONTROL

- 3.1 El programa de obras múltiples comprende vías existentes y no está considerado incluir aperturas de nuevos caminos. En el caso de los caminos existentes serán intervenidos a través de acciones de mantenimiento, para las vías troncales y de mejoramiento de vías colectoras y caminos productivos, mediante acciones de mejoras en su perfil, superficie de rodamiento, ancho de la plataforma a valores estándares de acuerdo al volumen de tráfico, construcción de drenajes y señalización básica. Además de la implantación de medidas para la disminución de la vulnerabilidad ante el CC.
- 3.2 Para la mitigación de los impactos ambientales y sociales potenciales que regularmente podrían ser identificados en las obras viales seleccionadas en este programa se tendrá en consideración el debido cumplimiento de la normativa ambiental nacional y las políticas de salvaguardas del Banco. En adición, para los caminos existentes, los impactos durante la fase de construcción se concentran en la tala de vegetación presente en los derechos de vía, incremento de la erosión debido a los movimientos de tierra y contaminación del aire por la generación de polvo por las diferentes actividades constructivas, alteración de los drenajes naturales, generación de residuos sólidos y líquidos en los campamentos de trabajo, aspectos de seguridad ocupacional y seguridad vial. También algunos efectos sociales sobre

todo por el bloqueo de los accesos a propiedades privadas durante los procesos constructivos y muchas veces luego de finalizados los proyectos, la vulnerabilidad del transeúnte debido a la carencia de infraestructura peatonal y señalización vial pertinente, entre otros impactos de igual o menor magnitud.

- 3.3 Otro aspecto a considerar es la vulnerabilidad del territorio a fenómenos naturales hidrometeorológicos, inundaciones por fuertes lluvias y huracanes. Esto trae como consecuencia afectación de la vida útil y frecuente rehabilitación de las obras, así como aumento en los costos de mantenimiento. Por ello, en el EAS de esta nueva operación se tendrá en cuenta las medidas para mitigar esos efectos de conformidad a la Política de Gestión de Riesgos ante Desastres Naturales OP-704.
- 3.4 Las medidas de mitigación de los impactos ambientales y sociales potenciales como los citados con anterioridad, son identificadas e incorporadas en los diseños y presupuestos de ejecución de los proyectos de manera que forman parte de la responsabilidad de los contratistas. La supervisión de obra es encargada de velar permanentemente por el cumplimiento de las medidas de protección ambiental y la UGA del MTI que realiza inspecciones periódicas para verificar ese cumplimiento. Contratistas y supervisoras tienen la responsabilidad de incorporar personal especializado en los temas socio-ambientales para un mejor y adecuado seguimiento de los programas de manejo socio-ambiental y a presentar informes mensuales del cumplimiento de los mismos.
- 3.5 Se enfatiza que debido a su enfoque programático, el PAST se ha estructurado como un conjunto de operaciones que aportaría recursos en tres préstamos consecutivos. Con recursos del PAST I, se ha finalizado el mejoramiento de la primera obra financiada con recursos del programa y que comprende la carretera Las Flores - Catarina - Guanacaste y será objeto de la inspección contemplada en la misión de supervisión socio-ambiental al programa a realizarse del 4 a 18 de marzo 2013. El PAST II se encuentra en la etapa inicial de cumplimiento de las condiciones previas al primer desembolso; por ello, con los recursos financieros de esa segunda operación todavía no se ha ejecutado ninguna obra.
- 3.6 El programa tiene impactos sociales positivos ya que la mejora y ampliación de la infraestructura vial estimula el desarrollo de actividades productivas y genera impactos positivos en las condiciones de vida de la población del área de influencia.

IV. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 4.1 Con base en los impactos ambientales y sociales anticipados se propone que el programa sea “Categoría B” por su impacto socio-ambiental. Esta categorización es consistente con las categorías de los dos programas anteriores y ha sido validada con las actividades de supervisión ambiental y social del Banco.
- 4.2 Los proyectos de este programa NI-L1071 se sujetarán a los criterios de elegibilidad de los dos programas anteriores. Los aspectos ambientales y sociales se gestionarán y cumplirán tanto con la normativa ambiental nacional así como con las políticas de

salvaguardas del Banco, tomándose las respectivas medidas para la mitigación de los impactos en los temas; ambiental, social, salud y seguridad y aspectos laborales.

- 4.3 Como parte de las actividades de análisis ambiental y social el equipo de proyecto:
- i) confirmará el nivel de cumplimiento de los programa anteriores, en particular la implementación del MGAS por parte del ejecutor y por ende de las políticas del Banco relativas a temas sociales y ambientales con énfasis en los proyectos ejecutados y financiados por el Banco; ii) analizará la necesidad de evaluar impactos indirectos y acumulativos del programa, proponiendo metodología y alcance, toda vez que éste sea la tercera operación mejorando caminos en el país; iii) evaluará la capacidad institucional de la unidad ejecutora; iv) revisará las cláusulas en documentos legales con contratistas y subcontratistas y definirá especificaciones ambientales y sociales a ser incluidas en los contratos; y v) acordará con el ejecutor en un formato sobre el contenido de reportes de ejecución del MGAS y el desempeño ambiental y social de los programas financiados por el Banco.
- 4.4 Con recursos de la “RG-T1840 - Reduciendo vulnerabilidad al CC a través de la inclusión de adaptación en los procesos de planificación” se contrató un consorcio con experiencia regional para específicamente apoyar al país en el desarrollo de:
- i) estrategias y planes de adaptación; ii) guías, manuales de buenas prácticas, metodologías de análisis y estudios de costos y beneficios de adaptación; iii) elementos básicos para preparar una solicitud al Fondo Nórdico para el Desarrollo (FND) para un financiamiento paralelo de acciones coherentes con el “Componente 4 - Disminución de la vulnerabilidad al CC” del programa; iv) elaboración de términos de referencia para estudios especializados de adaptación. Estos elementos fueron considerados en la preparación de la operación NI-L1052 y serán también tenidos en cuenta en la preparación de este nuevo programa NI-L1071.
- 4.5 Durante la misión de identificación del proyecto, el MTI, como una de los organismos ejecutores del programa, presentó los tramos carreteros: i) Malpaisillo - Villa 15 de Julio de 36,4 km; así como ii) Tramo Río Blanco - Bocana de Paiwas de 19,70 km¹, para ambos casos se cuenta con información comprendida en los estudio de evaluación socio-ambiental, el primero de los proyectos tiene factibilidad, diseño e informe ambiental realizado con recursos de la Cuenta del Milenio.
- 4.6 Para la preparación de esta operación NI-L1071 se contratará un consultor ambiental que trabajará en estrecha coordinación con el equipo de proyecto y con los especialistas ambientales del MTI y del FOMAV. Con base a la información de los EAS existentes el consultor realizará el análisis socio-ambiental de la operación y completará los estudios existentes en cuanto al análisis sobre impactos indirectos del mejoramiento de esas carreteras y presentará un plan de control y mitigación de esos impactos.

¹ Posterior a la misión de identificación, el MTI comunicó al BID la sustitución del proyecto Río Blanco - Bocana de Paiwas por Boaco - Muy Muy.

- 4.7 Tanto el resumen ejecutivo como el PGAS de los proyectos a ser financiados por el PAST III serán sometidos a consulta y puestos en el sitio web del MTI antes de la misión de análisis; además el consultor, revisará el MGAS y al reglamento operativo del programa vigentes y verificará su debida aplicación por parte de las instituciones ejecutoras MTI y FOMAV.
- 4.8 El Informe de Gestión ambiental y Social (IGAS) del proyecto presentará el resumen de las actividades de análisis ambiental y social del Banco e incluirá las recomendaciones a ser incluidas en la documentación legal y otros instrumentos como el manual operativo, contratos con contratistas, etc.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Aspecto	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Elaboración de una nota técnica de apoyo para la preparación del programa.	Para la primera operación del programa (NI-L1049) el equipo de proyecto preparó una nota técnica (IDBDOCS #35158297) para analizar el contexto y naturaleza del programa.	Completado al 21 junio 2010.	IDBDOCS-#35158297-Nota Técnica NI-L1049
Elaboración de un estudio de seguridad vial para la preparación del programa.	La División Transporte gestionó la participación de un consultor de la Asociación Española de Carreteras para visitar Nicaragua y elaborar el documento “Evaluación Piloto en Nicaragua: Propuesta para la incorporación de la iniciativa de Seguridad Vial en el país”, que va acompañado de un anexo fotográfico. Este informe fue utilizado como insumo para la preparación de las operaciones NI-L1049 y NI-L1052. La propuesta sigue vigente.	Completado al 30 mayo 2010.	IDBDOCS-#35220951-Propuesta Acciones Seguridad Vial - AEC IDBDOCS-#35220956-Anexo Fotográfico Propuesta AEC
Análisis de capacidad institucional y otros aspectos de implementación.	Con la preparación de la operación NI-L1052, y con la participación de dos consultores, se elaboró un Análisis de Capacidad Institucional del MTI, analizando también las lecciones aprendidas en la ejecución de contratos de obra. El documento contiene también una Propuesta de Fortalecimiento de Capacidades del MTI, el cual sirve de referencia para la generación de mayores capacidades de gestión.	Completado en agosto 2012.	IDBDOCS-#37048379-Capacidades del MTI y Propuesta de Fortalecimiento
Informe de evaluación de capacidades institucionales en adquisiciones del MTI.	En ocasión de la preparación de la operación NI-L1035 el Banco analizó las capacidades en adquisiciones del MTI. El puntaje obtenido en esa oportunidad fue de 67.05 en la evaluación.	Completado en abril 2010.	IDBDOCS-#35311918-Capacidad en Adquisiciones del MTI
Informe de evaluación de capacidades institucionales en adquisiciones del FOMAV.	En ocasión de la preparación de la operación NI-L1049 el Banco analizó las capacidades en adquisiciones del FOMAV. El puntaje obtenido en esa oportunidad fue de 61.18 en la evaluación.	Completado en julio 2010.	IDBDOCS-#35311924-Capacidad en Adquisiciones del FOMAV
Contribuciones fiduciarias durante la identificación y diseño del proyecto NI-L1052.	El equipo fiduciario de la Representación de Nicaragua realizó estas contribuciones, que mantienen su vigencia. Se actualizará el documento para NI-L1071.	Completado en marzo 2011. Actualización en abril 2013.	IDBDOCS-#35788767-Contribuciones Fiduciarias Identificación y Diseño del Proyecto

Aspecto	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
<p>Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) del programa.</p> <p>Manual de capacitación de la implementación del MGAS.</p>	<p>Durante la preparación de la operación NI-L1049 se contrató un consultor experto ambiental para analizar los aspectos ambientales y sociales de las intervenciones del programa y elaborar el MGAS. Asimismo, el especialista de VPS/ESG preparó el IGAS.</p> <p>Posteriormente para la preparación de la operación NI-L1052, se contrató un especialista ambiental para difundir el MGAS en el MTI y el FOMAV. El especialista de VPS/ESG del equipo de proyecto elaboró el IGAS.</p> <p>En esta oportunidad se contratará también un especialista ambiental para realizar la EAS de los proyectos de la muestra. El especialista de VPS/ESG del equipo de proyecto preparará el IGAS de los proyectos considerados con base al MGAS vigente.</p>	<p>MGAS completado en octubre 2010.</p> <p>Manual MGAS completado en mayo 2011.</p>	<p>IDBDOCS-#35311344 - MGAS</p> <p>IDBDOCS-#36169939 - Manual aplicación MGAS</p>
Nota técnica del sector transporte 2012.		Completada en mayo 2012.	IDBDOCS-#36825087-NI Nota Sectorial de Transporte
Estrategia de País con Nicaragua 2012-2017.		Completada en noviembre 2012.	IDBDOCS-#37245848-NI Estrategia de País 2012-2017
Documento de Programa de País 2013.		Borrador noviembre 2012.	IDBDOCS-#37310196-NI CPD 2013
Análisis de viabilidad técnica y económica de proyectos de la muestra.	Ha sido contratado un consultor experto en evaluación económica de proyectos viales con HDM 4 para asistir al equipo de proyecto en la realización de la diligencia debida de la información técnica y económica proporcionada por el MTI y FOMAV en los proyectos de la muestra.	Del 25 de febrero al 30 de junio 2013.	IDBDOCS-#37531218-NI 2013
Evaluación Ambiental y Social (EAS) de los proyectos de la muestra.	Será contratado un consultor experto en evaluación ambiental y social de proyectos viales para asistir al equipo de proyecto en el IGAS de esta operación.	Contratado en marzo 2013. Producto para mayo 2013.	
Apoyo técnico para reducción de vulnerabilidad al Cambio Climático (CC).	La “RG-T1840 - Desarrollo de actividades de reducción de vulnerabilidad al CC a través de la inclusión de la adaptación a los procesos de planificación en América Latina y el Caribe” ha provisto	15 de mayo de 2011.	IDBDOCS-#36653377-NI 2013

Aspecto	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
	importantes contribuciones para la ejecución del “Componente 4 - Disminución de la vulnerabilidad de la red vial al CC”. Como resultado del apoyo, el MTI presentó al Fondo Nórdico de Desarrollo una propuesta de cooperación técnica que significó la donación de US\$5,8 millones en una acción paralela a la operación NI-L1052.	Enero 2012.	
Situación y diseño de estudios preliminares para un puerto de aguas profundas en el Caribe Nicaragüense, y sus conexiones terrestres.	Con recursos de RG-T2033 estrategia de megaproyectos se contrató al consultor español Alfredo Irisarri Castro para el estudio referido, en el que se destaca la importancia de la infraestructura vial para la interconexión portuaria en Nicaragua.	Diciembre 2012.	IDBDOCS-#37534016-NI Estudio
Grupos interesados y ambiente político.	N/A		
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país, sector.	N/A		

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@IADB.ORG

PERFIL DE PROYECTO

PROJECT PROFILE