



Informe de Terminación de Proyecto

PCR

Nombre del Proyecto	Proyecto Vial del Plan Puebla Panamá (PPP) Zona III para la Competitividad
País	Nicaragua
Equipo de Proyecto Original	Sarah Almonte (RE2/FI2), Jefe de equipo; Eduardo Soto-Masis (COF/CNI); Alberto Paz (RE2/FI2); Diego Belmonte (RE2/FI2); Luis Hidalgo (Consultor); Miguel Coronado (LEG/OPR); y Yolanda Galaz (RE2/FI2)
Número de Proyecto	NI0113
Número de Préstamo	1599/SF-NI
Fecha de QRR	9 de enero, 2013
Fecha de Aprobación Final	8 de mayo, 2013

PCR Equipo: Autor Principal: Alfonso Salazar Galeano (TSP/CNI). Miembros: Juan Carlos Lazo, (FMP/CNI); Brenda Álvarez, (FMP/CNI); Denis Corrales (VPS/ESG); Carolina López (CID/CNI); Caterina Vecco, (INE/TSP); y Marcos Membreño Idiáquez (Consultor).

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
COERCO	Corporación de Empresas Regionales de Construcción
COV	Costos de Operación Vehicular
EFA	Estados Financieros Auditados
EIA	Estudios de Impacto Ambiental
FOMAV	Fondo de Mantenimiento Vial
GON	Gobierno de Nicaragua
IPC	Índice de Precios al Consumidor
km	Kilómetro
MARENA	Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales
MHCP	Ministerio de Hacienda y Crédito Público
MTI	Ministerio de Transporte e Infraestructura
op. cit.	Obra citada (en latín, <i>opere citato</i>)
PIB	Producto Interno Bruto
PMR	<i>Progress Monitoring Report</i>
PNT	Plan Nacional de Transporte
PPP	Plan Puebla Panamá
PTI	<i>Poverty Targeted Investments</i>
PWC	<i>Price Waterhouse Coopers</i>
QQ	Quintales
SEQ	<i>Social Equity Enhancing</i>
TDV	Tiempo de Viaje
TM	Toneladas Métricas
UCA	Universidad Centroamericana
WTI	<i>West Texas Intermediate</i>

ÍNDICE

I.	INFORMACIÓN BÁSICA.....	1
II.	EL PROYECTO	2
A.	CONTEXTO DEL PROYECTO.....	2
B.	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	4
i.	Objetivo de Desarrollo	4
ii.	Componentes.....	4
C.	REVISIÓN DE LA CALIDAD DEL DISEÑO. NO APLICA.	5
III.	RESULTADOS.....	7
A.	EFFECTOS DIRECTOS.....	7
B.	EXTERNALIDADES. NO APLICA.	10
C.	PRODUCTOS.....	10
D.	COSTOS DEL PROYECTO.....	6
IV.	IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO.....	6
A.	ANÁLISIS DE LOS FACTORES CRÍTICOS.....	6
B.	DESEMPEÑO DEL PRESTATARIO/AGENCIA EJECUTORA.....	7
C.	DESEMPEÑO DEL BANCO	8
V.	SOSTENIBILIDAD	8
A.	ANÁLISIS DE FACTORES CRÍTICOS	8
B.	RIESGOS POTENCIALES	19
C.	CAPACIDAD INSTITUCIONAL.....	20
VI.	EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO.....	20
A.	INFORMACIÓN SOBRE RESULTADOS	20
B.	SEGUIMIENTO FUTURO Y EVALUACIÓN EX-POST. NO APLICA.....	20
VII.	LECCIONES APRENDIDAS	20

I. INFORMACIÓN BÁSICA

DATOS BÁSICOS (MONTO EN US\$)	
NO. Proyecto: NI0113 Prestatario: República de Nicaragua Agencia ejecutora (AE): Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), con la participación del Fondo De Mantenimiento Vial (FOMAV). Préstamo: 1599/SF-NI Sector: Transporte Instrumento de préstamo: inversión específica	Título: Proyecto Vial del Plan Puebla Panamá (PPP) para la Competitividad – Zona III Fecha aprobación Directorio: 8 diciembre 2004 Fecha de firma del contrato: 15 febrero 2005 Fecha efectividad contrato préstamo: 16 agosto 2005 Fecha elegibilidad primer desembolso: 7 junio 2006 <u>Meses en ejecución</u> * desde aprobación: 93 meses. * desde efectividad del contrato: 84 meses. <u>Períodos de desembolso</u> Fecha original desembolso final: 16 agosto 2009 Fecha actual desembolso final: 16 agosto 2012 Extensión acumulativa: 36 meses <u>Monto préstamo</u> * Monto original: US\$40,000,000 * Monto actual: US\$25,945,459.23 * Pari Passu: 80.00 Este proyecto: - Recibió fondos de otro proyecto? [Sí] Monto US\$ 14,484,000 del Programa Suplementario 2225/BL-NI Reducción de Pobreza (PTI): Sí Equidad Social (SEQ): Sí Clasificación ambiental: B(R) <u>Desembolsos</u> * Monto actual: (%) <u>Costo total del proyecto (estimado original):</u> US\$50,000,000 <u>En estado de "Alerta"</u> Está el proyecto "en alerta" por País: No

Resumen de la Clasificación de Desempeño				
OD	<input checked="" type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input type="checkbox"/> Probable (S)	<input type="checkbox"/> Poco Probable (PP)	<input type="checkbox"/> Improbable (MI)
PI	<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
SO	<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

II. EL PROYECTO

A. Contexto del Proyecto

- 2.1 Al momento de la aprobación del Programa, menos del 25% de la red vial del país se encontraba en buen estado. El transporte automotor era –y es en la actualidad– el medio predominante de movilización de personas y bienes en Nicaragua. La red vial comprendía en aquel entonces unos 18,712 km de carreteras y caminos rurales. Un total de 1,986 km estaban asfaltados y habían excedido, en su mayoría, la vida útil para la cual fueron diseñados y construidos. Prácticamente 13,780 km eran caminos rurales de tierra, construidos con bajas especificaciones y de utilización limitada durante períodos de lluvia. El resto, 2,946 km, eran caminos revestidos con grava y, en medida limitada (139 km), con adoquines de concreto.
- 2.2 El Programa 1599/SF-NI se concibió en un contexto donde el diálogo entre el sector público y el privado identificó las cuatro zonas del país con el mayor potencial para mejorar la productividad, incrementar la producción competitiva de bienes y servicios y generar empleo. Las intervenciones de inversión pública en infraestructura, especialmente en redes viales integradas permitirían una alta conectividad y acceso así como menores costos de producción y comercialización. A su vez, el Plan Nacional de Transporte (PNT), desarrollado en 1999 con financiamiento del Banco, confirmó que esas zonas concentraban la mayor prioridad en inversiones en transporte. Este enfoque, se complementó con las prioridades del Plan Puebla Panamá¹ (PPP) en la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas² (RICAM).
- 2.3 La debilidad mayor en el sector vial de Nicaragua ha sido tradicionalmente la falta de recursos para el mantenimiento de la red, aunque en los proyectos del sector transporte no hay problemas con la contrapartida. El país accede a nuevos financiamientos para la reconstrucción de las mismas de la red vial. Para contribuir a enfrentar a esta situación, el país creó en el año 2000, mediante la Ley 355, el Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV), como ente autónomo del Estado, con personería jurídica, patrimonio propio, duración indefinida y plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, para atender el mantenimiento de la red vial mantenible mediante la contratación de firmas privadas, por medio de licitaciones públicas. Por medio de la operación 1088/SF-NI, el Banco aportó un capital semilla de US\$2 millones para la puesta en marcha del FOMAV, mientras el

¹ El Plan Puebla Panamá (PPP) fue establecido por los presidentes de México y Centroamérica en el marco del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla Gutiérrez (1991). Desde el inicio, el Banco ha apoyado el PPP con recursos de asistencia técnica y fue designado por los presidentes de los ocho países como coordinador del Grupo Técnico Institucional que apoya el plan en la búsqueda de financiamiento para los proyectos que se deriven de las distintas iniciativas del PPP.

² Los países miembros del PPP han definido la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) y priorizado las inversiones nacionales en ella, con el objetivo de aumentar la conectividad y competitividad de sus economías. Las carreteras que forman la RICAM tienen una longitud de 9,034 km, incluyendo 4,904 km de corredores principales de integración y 4.130 km de ramales y conexiones regionales complementarias. En Nicaragua, la RICAM comprende 691 km, de los cuales 342 km corresponden al Corredor Pacífico y 349 km corresponden a ramales y conexiones complementarias. El PPP incluye desde su inicio las carreteras troncales principales que conectan a Nicaragua con los países del norte de Centroamérica y con los puertos de Honduras.

- país se comprometió a impulsar acciones para dotar al mismo FOMAV con recursos permanentes.
- 2.4 Durante el período de ejecución del Programa, la economía nicaragüense se ha caracterizado en términos generales por su estabilidad macroeconómica. El Producto Interno Bruto (PIB) creció a una tasa promedio del 2.3 por ciento en el período 2007-2011. Esto refleja, en parte, el impacto de la recesión internacional aunque ha habido choques adversos en períodos anteriores. Aunque Nicaragua creció muy poco, lo hizo sin embargo por encima del promedio del resto de Centroamérica. Entre 2007 y 2011, el sector terciario contribuyó en 0.6% crecimiento del PIB real, mientras el sector secundario y terciario lo hicieron, respectivamente, con tasas del 0.4% y 1.3%. Durante el mismo período de referencia, las exportaciones crecieron 6.1% en términos reales. La tasa de inflación se ha mantenido por debajo de los dos dígitos, excepto en los años 2007 (16.88%) y 2008 (13.77%), como consecuencia de la recesión internacional. Según “*The Global Competitiveness Report*”, el Índice Global de Competitividad de Nicaragua ha mejorado en los últimos años, al pasar, dentro de una escala de 1-7 puntos, desde 3.08 puntos en el año 2005, a 3.85 en el año 2012.
- 2.5 Según estimaciones del FIDEG³, en el período 2005-2009, Nicaragua experimentó una disminución del 3.6% en el caso de la pobreza general, y del 7.5% en el ámbito de la pobreza extrema. Según el mismo FIDEG, durante el período más reciente, 2009-2011, la pobreza general habría disminuido 0.6% (al pasar de 44.7% a 44.1%), mientras la pobreza extrema se habría reducido 1.5%. Al nivel internacional, la década 1990-1999 se caracterizó por los bajos precios del petróleo (West Texas Intermediate (WTI), que promediaron de 14 a 25 dólares por barril (en términos nominales). En el año 2000 el precio promedio del barril de petróleo registró un alza significativa, al promediar un valor ligeramente superior a 30.38 dólares. La tendencia alcista se afirmó durante el sexenio 2003-2008, el período más largo de crecimiento sostenido de los precios del petróleo, los cuales pasaron de un precio promedio anual de 31.08 dólares por barril en 2003 a 99.67 dólares en 2008. Y, aunque en 2009 y 2010, el precio del barril se redujo, pasando respectivamente a 61.7 dólares y a 79.4 dólares, en el año 2011 ascendió a 95.1 dólares. El comportamiento de estos precios internacionales se vuelve particularmente complejo en el caso de Nicaragua, que tiene internamente los precios del combustible más alto en la región centroamericana, según un informe de la Secretaría de Transporte del MTI publicado en febrero de 2012. Este hecho incrementa los costos de producción de la economía nicaragüense y le resta competitividad al nivel regional.
- 2.6 En el año 2007, las importaciones nicaragüenses de petróleo y sus derivados equivalían a 11.1 millones de barriles, mientras en 2011 ascendieron 11.6 millones de barriles, lo cual representó un incremento del 4.3%. Sin embargo, en términos de valor, las importaciones de petróleo y sus derivados pasaron de US\$829.0 millones en 2007 a US\$1,256.3 en el año 2011, representando un incremento de 51.5%. Este incremento ha afectado negativamente en la economía nacional. Se estima, por ejemplo, que si el precio del petróleo WTI sube 1%, la tasa de inflación del IPC de Nicaragua se acelera 0.027%.

³ FIDEG: Fundación Internacional para el Desafío Económico Global.

- 2.7 Al nivel nacional, según estimaciones del MTI, la red vial⁴ ha experimentado un crecimiento de 4,982 km (26.7%), al pasar de 18,665 km en el año 2003, a 23,647 km en el año 2011. Durante este mismo período de tiempo, la red de carreteras pavimentadas creció en un 33.02%, al pasar de 2,206 km a 2,934.35 km. En el año 2011, del total de la red vial existente en el país, solamente el 27.15% está asfaltado, el 8.35% adoquinado y el 0.51% está construido con concreto hidráulico, mientras el 38.73% está revestido, el 21.08% es camino todo tiempo y el 4.18 camino de estación seca.
- 2.8 Según el MTI, las inversiones del país en construcción y mantenimiento vial pasaron de US\$66.24 millones en el 2003 a US\$116.62 millones en el 2011. En el año 2003, las inversiones con fondos del Tesoro representaban el 25.69% del total, mientras el 74.31% correspondía a préstamos y donaciones externos. En el año 2011, las inversiones con fondos del Tesoro pasaron a representar el 33.81% del total, mientras el 66.19% correspondió a préstamos y donaciones. A pesar de haberse reducido entre 2003 y 2011, la dependencia con respecto a los recursos externos continúa teniendo la mayor proporción dentro de las inversiones en construcción y mantenimiento vial.

B. Descripción del Proyecto

i. Objetivo de Desarrollo

- 2.9 El objetivo general del Proyecto es lograr una mayor competitividad de los principales productos de la Zona III del Programa Plan Puebla Panamá para la Competitividad, que comprende los Departamentos de Matagalpa, Jinotega y León, mediante el mejoramiento de las condiciones del transporte vial. Los objetivos específicos del Proyecto son reducir los costos de operación vehicular y reducir los tiempos de viaje.

ii. Componentes

- 2.10 En la descripción del proyecto en la sección II, párrafo 2.01 del Anexo “A” del Contrato de Préstamo, se estructuraron cinco componentes en línea con las actividades previstas a realizarse. A continuación se detallan los componentes⁵:
- 2.11 **Componente I:** Rehabilitación de 72 km de la carretera troncal Malpaisillo-San Isidro.
- 2.12 **Componente II:** Revestimiento granular de 93.5 km de caminos alimentadores a las carreteras troncales, con un ancho de 5.50 metros; en los tramos: Cuyali-La Colonia-Abisinia, 28.5 km; Abisinia-Empalme La Pavona, 7.5 km; Abisinia-Puente La Pavona, 1.0 km; Cuyali-Asturias-Empalme Las Cruces, 16.5 km; Empalme Las Cruces-San Gabriel, 25.0 km; Empalme Las Cruces-Pantasma, 15.0 km.
- 2.13 **Componente III:** Mantenimiento por el FOMAV de 286 km de carreteras pavimentadas por cuatro años de los siguientes caminos: Sébaco-Empalme San

⁴ La fuente oficial de la información relativa a las longitudes de la red vial es la División General de Planificación del MTI.

⁵ En la sección III, párrafo 3.01 del Anexo “A” del Contrato de Préstamo, Estructura de Costos indica los siguientes componentes: i) Ingeniería y Supervisión, ii) Costos Directos, iii) Imprevistos; y iv) Gastos Financieros que incluyen las actividades descritas en el párrafo 2.01.

Isidro, 10.0 km; Matagalpa-Santa Emilia-El Tuma-La Dalia, 40 km; Empalme San Isidro-Estelí, 35 km; Empalme San Ramón-San Ramón, 5 km; San Rafael del Norte-Jinotega, 22 km; Jinotega-Cuyali, 18.5 km; Estela-Yalagüina-El Espino, 86.0 km; San Benito-Sébaco, 69.0 km.

- 2.14 **Componente IV:** Mantenimiento por el FOMAV de 225 km de caminos revestidos con grava por cuatro años, que incluye los siguientes caminos: El Tuma-Guapotal, 24.0 km; Empalme La Concordia-La Concordia-Estelí, 33.0 km; Puente La Pavona-La Pita-Maleconcito, 38.0 km; Santa Emilia-El Roblar 19.0 km; La Dalia-La Mora, 11.0 km; La Mora-Cerro Verde-La Colonia, 19.0 km; Empalme La Mora-Puente La Pavona (El Portillo)-El Cuá-San José de Bocay, 61.0 km; El Cuá-San José de Bocay, 61.0 km; El Cua-La Docha-Puente La Pavona, 20.0 km.
- 2.15 **Componente V:** Apoyo técnico e institucional al MTI y al FOMAV, con énfasis en contratación de obras, supervisión técnica, monitoreo y evaluación del Proyecto, incluyendo la parte ambiental. Este componente también incluye recursos para estudios de nuevas inversiones en el sector.
- 2.16 Estos cinco Componentes son los mismos que aparecen en el Marco Lógico. La única diferencia reside en los nombres que el Marco Lógico le asigna a cada uno de ellos: Rehabilitación de caminos con carpeta o tratamiento; Revestimiento de caminos con grava; Mantenimiento rutinario y periódico de caminos revestidos con material pétreo; Mantenimiento de caminos pavimentados; y Apoyo técnico e institucional para el MTI y el FOMAV. Cabe señalar, además, que no existe diferencia entre el Marco Lógico y el numeral 2.01 del Anexo “A” del Contrato en lo concerniente al inventario de los tramos de carreteras seleccionados y a las longitudes de cada uno de ellos. Tampoco existe diferencia alguna entre ambos documentos en lo concerniente al contenido del componente de apoyo técnico e institucional al MTI y el FOMAV.
- 2.17 En su comunicación CID/CNI/2002/2007 del 28 de agosto de 2007, el BID aprobó la reformulación de los Indicadores de Efecto correspondientes a la Meta (Objetivo General) y al Propósito del Proyecto. Dicha comunicación no introdujo cambios en los Indicadores de Desempeño de cada uno de los cinco Componentes del Proyecto.

C. Revisión de la Calidad del Diseño. No aplica.

Revisión de la Calidad del Diseño			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

III. RESULTADOS

A. Efectos Directos

LOGRO DEL LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD)		
Objetivos de Desarrollo(s) (Propósito)	Indicadores Claves de Efectos Directos	
<p>Meta (FIN): Lograr una mayor competitividad de los principales productos de la Zona III localizada en los Departamentos de Matagalpa, Jinotega y León, mediante el mejoramiento de las condiciones del Transporte Vial.</p> <p>Clasificación: Muy Probable (MP).</p>	<p><u>Efectos Directos Planeados*</u>:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mayor accesibilidad a las actividades sociales y económicas por parte de la población y productores. 2. Mejoras en los niveles de empleo. 3. Mayor producción e incremento de la productividad económica de la Zona de Influencia y reducción de las pérdidas sufridas por los productores al contar con mejores vías de comunicación. 4. Menores costos de transporte. 	<p><u>Efectos Directos Logrados**</u>:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La cantidad de unidades de transporte colectivo urbano intermunicipal operando en la zona entre 2008-2011 se ha mantenido constante: 72 unidades que han transportado a 210.7 mil pasajeros. Sin embargo, las rutas de transporte colectivo rural se han incrementado en el mismo período, al pasar de 33 a 42 unidades, pasando de transportar, de 48,809 a 80,292 pasajeros (ver documento del MTI de septiembre 2012 sobre Monitoreo y Evaluación de Indicadores en la Zona III de Competitividad, p. 40-42⁶). 2. Según el MTI, el 1.97% del incremento del empleo experimentado por la zona entre 2008-2011 sería atribuible al Proyecto (ver documento del MTI de septiembre 2012 sobre Monitoreo y Evaluación de Indicadores en la Zona III de Competitividad, p. 52). 3. Sobre este tema ver, más abajo, en esta misma matriz, el Numeral 7 sobre la producción agropecuaria.

⁶ Informe Monitoreo y Evaluación de Indicadores, IDBDOCS #37534165

	<p>5. Mayores niveles de tráfico de vehículos.</p> <p>6. Nuevas inversiones por razones atribuibles al Proyecto.</p> <p>7. Producción agropecuaria en 2008:</p> <p>7.1. Producción de maíz: 56,913 manzanas, con una producción total de 40,439.41 TM.</p> <p>7.2. Producción de arroz: 800 manzanas, con una producción total de 727.27 TM.</p> <p>7.3. Producción de frijoles: 15,177 manzanas, con una producción total de 6,487.78 TM.</p> <p>7.4. Producción de sorgo industrial: 10,739 manzanas, con una producción total de 16,502.68 TM.</p> <p>7.5. Producción de café: 29,820 TM; sin información en cuanto a la superficie en manzanas.</p> <p>7.6. Producción de ganado vacuno: 129,140 cabezas.</p> <p>-----</p> <p>*: Los indicadores de esta sección, excepto las cifras relativas a la producción agropecuaria, han sido tomados del Marco Lógico Modificado el 28/08/2007, conforme a la comunicación del Banco CID/CNI/2002/2007. Las cifras sobre la producción agropecuaria han sido extraídas del documento del MTI de septiembre 2012 sobre Monitoreo y Evaluación de Indicadores en la Zona III de Competitividad, Tabla N° 33, p. 63 (p. 63-64).</p>	<p>4. Sobre este tema ver, más adelante, el Numeral 3 de la matriz correspondiente al Propósito del Proyecto.</p> <p>5. En el período 2008-2011, el transporte colectivo urbano intermunicipal operando en la zona pasó de realizar 4,629 a 5,229 viajes. En el mismo período, el transporte colectivo pasó de realizar 1,500 a 2,051 viajes (ver MTI, op. cit., p. 40-42).</p> <p>6. Información no disponible en el monitoreo de los indicadores de impacto llevado a cabo por el MTI.</p> <p>7. Producción agropecuaria en 2011:</p> <p>7.1. Producción de maíz: 58,209 manzanas, con una producción total de 72,342.05 TM. Hubo un incremento de 1,296 manzanas (2.28%) y 31,902.64 TM (78.89%) entre 2008-2011 (MTI, op. cit., 64).</p> <p>7.2. Producción de arroz: 6,064 manzanas, con una producción total de 22,386.27 TM. Hubo un incremento de 5,264 manzanas (658.0%) y 21,659 TM (2,978.12%) entre 2008-2011 (MTI, op. cit., p. 64).</p> <p>7.3. Producción de frijoles: 28,302 manzanas, con una producción total de 14,666.59 TM. Hubo un incremento de 13,125 manzanas (86.48%) y 8,178.81 TM (126.06%) entre 2008-2011 (MTI, op. cit., p. 64).</p> <p>7.4. Producción de sorgo industrial: 6,051 manzanas, con una producción total de 12,814.55 TM. Hubo un descenso de 4,688 manzanas (43.65%) y 3,688.13 TM (22.34%) entre 2008-2011 (MTI, op. cit., p. 64).</p> <p>7.5. Producción de café: 47,645.18 TM. Hubo un incremento de 59.55% entre 2008-2011 (MTI, op. cit., p. 64).</p> <p>7.6. Producción de ganado vacuno: 133,053 cabezas de ganado. Hubo un incremento de 3.03% entre 2008-2011 (MTI, op. cit., p. 64).</p> <p>-----</p> <p>**: Las cifras de esta sección han sido extraídas del documento del MTI de septiembre 2012 sobre Monitoreo y Evaluación de Indicadores en la Zona III de Competitividad (p. 64).</p>
--	---	--

<p>Propósito: Proveer a los usuarios de la red vial relevante para el desarrollo de la Zona del Proyecto de mejores condiciones de acceso, conexión y transporte.</p> <p>Clasificación: Muy Probable (MP).</p>	<p><u>Efectos Directos Planeados*</u>:</p> <p>1. Tiempo de Viaje (TDV) de pasajeros, según la Línea de Base de 2008:</p> <p>1.1. TDV por motivo de salud: 58.82 minutos.</p> <p>1.2. TDV por motivo de estudio: 34.61 minutos</p> <p>2. Tiempo de Viaje (TDV) de productos, según la Línea de Base de 2008:</p> <p>2.1. TDV de productos agrícolas (café y maíz): 196 minutos.</p> <p>2.2. TDV de productos pecuarios: 134 minutos.</p> <p>3. Costos de Operación Vehicular (COV) en 2011 sin proyecto (en la Zona Testigo):</p> <p>3.1. COV por motivo de salud o estudio: US\$0.75.</p> <p>3.2. COV por productos agrícolas (café y maíz): US\$0.73.</p> <p>3.3. COV por productos pecuarios (ganado vacuno): US\$0.93.</p> <p>-----</p> <p>*: Los indicadores de esta sección han sido tomados del documento del MTI de septiembre 2012 sobre Monitoreo y Evaluación de Indicadores en la Zona III de Competitividad, Tablas N° 31 y N° 32 (p. 63 y 64).</p>	<p><u>Efectos Directos Logrados**:</u></p> <p>1. Tiempo de Viaje (TDV) de pasajeros, según el monitoreo de 2011:</p> <p>1.1. TDV por motivo de salud: 27.65 minutos. Hubo una reducción de 52.99% entre 2008-2011.</p> <p>1.2. TDV por motivo de estudio: 32.45 minutos. Hubo una reducción de 6.24% entre 2008-2011.</p> <p>2. Tiempo de Viaje (TDV) de productos, según el monitoreo de 2011:</p> <p>2.1. TDV de productos agrícolas (café y maíz): 56.73 minutos. Hubo una reducción de 71.06% entre 2008-2011.</p> <p>2.2. TDV de productos pecuarios: 68.57 minutos. Hubo una reducción de 48.84% entre 2008-2011.</p> <p>3. Costos de Operación Vehicular (COV) en 2011 con proyecto (en la Zona de Influencia del Proyecto):</p> <p>3.1. COV por motivo de salud o estudio: US\$0.54. Gracias al Proyecto, hubo un ahorro de US\$0.21.</p> <p>3.2. COV por producción agrícola (café y maíz): US\$0.54. Gracias al Proyecto, hubo un ahorro de US\$0.19.</p> <p>3.3. COV por productos pecuarios (ganado vacuno): US\$0.70. Gracias al Proyecto, hubo un ahorro de US\$0.23.</p> <p>-----</p> <p>**: Los indicadores de esta sección han sido tomados del documento del MTI de septiembre 2012 sobre Monitoreo y Evaluación de Indicadores en la Zona III de Competitividad, Tablas N° 31 y N° 32 (p. 63 y 64).</p>
<p>Reformulación.</p> <p>-Los indicadores del FIN y del propósito del Proyecto fueron reformulados para mejorar su medición y cuantificación. Esta reformulación fue aprobada por el BID en su comunicación CID/CNI/2002/2007, del 28 de agosto de 2007.</p>		
<p>Reajuste ISDP: [X] N/A</p>		
<p>Resumen del(os) Objetivo(s) de Desarrollo Clasificación (OD):</p>		
<p>[X] Muy Probable(MP)</p>	<p>[] Probable (S)</p>	<p>[] Poco Probable (PP)</p> <p>[] Improbable (MI)</p>

Justificación de la clasificación del OD:

El Proyecto logró cumplir de manera satisfactoria con los indicadores planeados. Contribuyó a mejorar la competitividad, la producción agrícola y pecuaria, el tráfico vehicular, etc. Asimismo, hizo más eficiente el transporte en la Zona del Proyecto en la medida en que redujo los costos de operación vehicular y los tiempos de viaje, a la vez que incrementó los niveles de empleo. El Programa también contribuyó a incrementar la extensión de la red relevante que brinda acceso todo el año, así como la longitud de la red mantenible.

-Las cifras concernientes a los indicadores de impacto en la Zona del Proyecto fueron extraídas del informe del MTI (Septiembre/2012) titulado “*Monitoreo 2011 y Evaluación de Indicadores de Resultados de Proyectos Viales Zona III de Competitividad. Convenio de Crédito BID 1599/SF-NI*”. También se empleó el “Progress Monitoring Report” (PMR) del 28/09/2012.

-Las otras fuentes de información empleadas aquí fueron las siguientes: i) *Roughton & Partner Int.* (2009), “*Implementación de un Sistema de Monitoreo y Evaluación de Indicadores de los Resultados de Proyectos Viales*”; ii) los Informes de Avance Semestral del Proyecto, desde el año 2008 hasta el 2012; y iii) los Estados Financieros Auditados (EFAs) del Proyecto.

Estrategia de País:

El Proyecto 1599/SF-NI fue consistente con la Estrategia del Banco para Nicaragua que estaba vigente en la época de la aprobación del proyecto (GN 2230). Dicha Estrategia destacaba el crecimiento económico, centrado en la promoción de la competitividad y la producción, como el primer objetivo y la condición necesaria para reducir la pobreza. También define como importante mejorar los servicios de infraestructura básica y la convergencia de intereses y coordinación sinérgica entre instituciones bilaterales y multilaterales.

-El Proyecto también es consistente con la “Estrategia de País con Nicaragua (EPN) 2008-2012” (GN-2499) en la que el BID se enfoca a apoyar al GON en la reducción y manejo de vulnerabilidades que inhiben el alcance de las metas de crecimiento y equidad que se ha planteado el país. Entre los objetivos de la EPN 2008-2012 figuran mejorar la red vial existente, asegurar el mantenimiento vial y fortalecer institucionalmente el sector. Pretende también ejecutar intervenciones que mejoren la conexión de los sectores productivos a los mercados de exportación e integrar las regiones del país al sistema económico nacional y con la región mesoamericana.

Contribución al Marco del Noveno Aumento General de Capital:

En línea con las prioridades institucionales del Banco a través de la Infraestructura para la competitividad y bienestar social, esta operación ha contribuido al proceso de desarrollo del país reflejado en el indicador de Cobertura de Caminos Pavimentados. En efecto, se rehabilitaron un total de 72 kilómetros, se revistieron 100.5 kilómetros de caminos no pavimentados y se mantuvieron 460 kilómetros de caminos pavimentados y caminos revestidos con grava.

B. Externalidades. No aplica.

C. Productos

PROGRESO EN LA IMPLEMENTACION (PI)		
Componentes (Productos)	Indicadores Claves del Producto	
	<u>Productos Planeados</u>	<u>Productos logrados</u>
1. Componente 1: Rehabilitación caminos con carpeta o tratamiento.⁷	1.1. Rehabilitación de 72 km de la carretera troncal Malpaisillo-San Isidro.	1.1. Malpaisillo-San Isidro: ejecutado el 100.0%.

⁷ El LMS-1 y la propuesta de préstamo tienen consistencia en el cuadro de componentes. Sin embargo al surgir el PMR en el año 2010, las operaciones tuvieron que adaptar su estructura a los requerimientos de reporte de dicho instrumento. En las nuevas operaciones existe una correspondencia entre los componentes y el LMS que se complementa con la forma en que se reportan costos y productos en el PMR.

Clasificación: Muy Satisfactorio.			
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales -Originalmente según la propuesta de préstamo aprobada por el Directorio, la carretera troncal Malpaisillo – San Isidro (72 km) contemplaba la rehabilitación en carpeta asfáltica en caliente con un espesor de 5cms. Debido al recorte de recursos que experimentó el 1599/SF-NI en el marco de la implementación del alivio a la Deuda Multilateral y la Reforma del Financiamiento Concesional en el BID, las obras en el tramo Malpaisillo-San Isidro sólo incluyeron la ejecución de un mantenimiento mayor. Con la aprobación de los recursos de la operación suplementaria 2225/BL-NI en noviembre 2009 se realizó la rehabilitación conforme a lo previsto originalmente (recarpeteo, obras de drenaje, etc.), esto implicó extender el plazo de ejecución originalmente previsto.			
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación Gerente)(si aplica). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. [X] N/A.			
[X] Muy Satisfactorio (MS)	[] Satisfactorio (S)	[] Poco Satisfactorio (PS)	[] Muy Insatisfactorio (MI)

2. Componente 2: Revestimiento de caminos con grava.	Productos Planeados	Productos logrados
	2.A. Revestimiento granular de 93.5 km de caminos alimentadores a las carreteras troncales, en los tramos*:	2.A. Ejecutado el revestimiento del 100.0% de los caminos alimentadores a las carreteras troncales, en los tramos***:
	2.1. Cuyali-La Colonia-Abisinia, 28.5 km.	2.1. Cuyali-La Colonia-Abisinia: ejecutado el 100.0%.
	2.2. Abisinia-Empalme La Pavona, 7.5 km.	2.2. Abisinia-Empalme La Pavona: ejecutado el 100.0%.
	2.3. Abisinia-Puente La Pavona, 1.0 km.	2.3. Abisinia-Puente La Pavona: ejecutado el 100.0%.
	2.4. Cuyali-Asturias-Empalme Las Cruces, 16.5 km.	2.4. Cuyali-Asturias-Empalme Las Cruces: ejecutado el 100.0%.
	2.5. Empalme Las Cruces-San Gabriel, 25.0 km.	2.5. Empalme Las Cruces-San Gabriel: ejecutado el 100.0% El Ejecutor definió que la longitud final de intervención fue de 24.1 km.
	2.6. Empalme Las Cruces-Pantasma, 15.0 km.	2.6. Empalme Las Cruces-Pantasma: ejecutado el 100.0% El Ejecutor definió que la longitud final de intervención fue de 11.2 km.

Clasificación: Muy Satisfactorio.	2.B. Rehabilitación de 10.68 km de la Carretera La Dalia-Empalme La Mora**. ----- *: La longitud en kilómetros correspondiente a cada tramo es la que figura en el Numeral 2.01 del Anexo "A" del Contrato de Préstamo. **: Este tramo figura en el Anexo "A" del Contrato de Préstamo como Mantenimiento de Camino Revestido. La rehabilitación fue incorporada en el marco del Programa del BID 2225/BL-NI.	2.B. La Dalia-Empalme La Mora: este tramo está previsto como mantenimiento, sin embargo en revisión del FOMAV, se determinó que requería una rehabilitación que fue financiada con el Préstamo Suplementario 2225/BL-NI. Al 31 de enero de 2013, tiene un avance de 7 km con pavimento terminado de adoquinado y se prevé su finalización en mayo 2013. ----- ***: La información de Los indicadores de esta sección han sido tomados del documento del MTI de septiembre 2012 sobre Monitoreo y Evaluación de Indicadores en la Zona III de Competitividad, Tabla N° 28, p. 59.
--	--	--

Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales

-En los tramos de mantenimiento vial Empalme Las Cruces-San Gabriel y Empalme Las Cruces-Pantasma, el Ejecutor definió que la longitud final de intervención era menor a la prevista en el Anexo "A" del Contrato de Préstamo, esto dado porque en mantenimiento vial solamente se hacen estimaciones en base al deterioro aproximado de cada tramo. ..

-La rehabilitación de los 10.68 km correspondientes al tramo La Dalia-Empalme La Mora fue incorporada mediante el Programa Suplementario para la Infraestructura Vial para la Competitividad, Préstamo BID 2225/BL-NI, como modificación de las metas dirigidas a atender los caminos de las zonas productivas. Véase al respecto, el documento del MTI de septiembre 2012 sobre Monitoreo y Evaluación de Indicadores en la Zona III de Competitividad, p. 59. Con orden de inicio expedida el 2 de julio de 2012, el MTI espera concluir dicho tramo en mayo 2013.

Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado. Describir brevemente las consecuencias de estos cambios.

En el Documento de Proyecto y Marco Lógico, el tramo La Dalia –La Mora estaba previsto a recibir mantenimiento rutinario de camino revestido con grava a cargo del FOMAV. No obstante, el tramo referido sufrió un nivel de deterioro para el cual el mantenimiento ya no era una opción técnica sino que había que hacer una rehabilitación que mejorará la estructura de pavimento y la pavimentación del camino. El 2225/BL-NI financió la rehabilitación del tramo en mención a pavimento con adoquines con lo cual se cumplió con la intervención en el tramo. La intervención de rehabilitación y pavimentación fue la mejor opción técnica y económica para el proyecto.

<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
--	--	--	---

3. Componente 3: Mantenimiento de caminos pavimentados.	<u>Productos Planeados</u>	<u>Productos logrados</u>
Clasificación: Muy Satisfactorio.	3. Mantenimiento por el FOMAV de 286 km de carreteras pavimentadas por cuatro años de los siguientes caminos*: 3.1. Sébaco-Empalme San Isidro, 10.0 km. 3.2. Matagalpa-Santa Emilia-El Tuma-La Dalia, 40.0 km.	3. Mantenimiento de un promedio anual de 263.53 (92.14%) km de carreteras pavimentadas por cuatro años de los siguientes caminos: 3.1. Sébaco-Empalme San Isidro: ejecutado el 100.0% por el FOMAV en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012. 3.2. Matagalpa-Santa Emilia-El Tuma-La Dalia: En 2008 no recibió mantenimiento del FOMAV debido a su alto grado de deterioro. En 2009 y 2010, fueron atendidos por el MTI los sub-segmentos más deteriorados (el 72.9% del total). En 2011, el tramo fue recarpeteado en su totalidad por el MTI con fondos del ALBA

	3.3. Empalme San Isidro-Estelí, 35.0 km.	(Venezuela). 3.3. Empalme San Isidro-Estelí: ejecutado el 100.0% por el FOMAV en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012.	
	3.4. Empalme San Ramón-San Ramón, 5.0 km. 3.5. San Rafael del Norte-Jinotega, 22.0 km. 3.6. Jinotega-Cuyali, 18.5 km. 3.7. Estelí-Yalagüina-El Espino, 86.0 km. 3.8. San Benito-Sébaco, 69.0 km. ----- *: La longitud en kilómetros correspondiente a cada tramo es la que figura en el Numeral 2.01 del Anexo “A” del Contrato de Préstamo.	3.4. Empalme San Ramón-San Ramón: ejecutado el 100.0% con fondos del BCIE. 3.5. San Rafael del Norte-Jinotega: ejecutado el 100.0% por el FOMAV en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012. 3.6. Jinotega-Cuyali: será ejecutado por el MTI con recursos del NI-L1052. 3.7. Estelí-Yalagüina-El Espino: ejecutado el 100.0% por el FOMAV en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012. 3.8. San Benito-Sébaco: ejecutado el 100.0% por el FOMAV en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012. ----- **: La información correspondiente a esta sección ha sido extraída del documento del MTI de septiembre 2012 sobre Monitoreo y Evaluación de Indicadores en la Zona III de Competitividad, Tabla N° 30 (p. 61).	
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales Al tramo Matagalpa-Santa Emilia-El Tuma-La Dalia no se le dio mantenimiento en 2008 debido a que, por su alto grado de deterioro, no pudo ser incorporado a la red vial mantenible atendida por el FOMAV. -El tramo Empalme San Ramón-San Ramón, por encontrarse en un alto grado de deterioro, no fue objeto de mantenimiento, sino de rehabilitación como parte del tramo San Ramón-Muy Muy. Esta obra de rehabilitación la llevó a cabo el MTI con fondos del BCIE. -El tramo Jinotega-Cuyali no fue incluido entre los planes de mantenimiento de la Red Vial Mantenible acordada entre el MTI y el FOMAV, debido a su alto grado de deterioro. Dicho tramo forma parte de la propuesta de inversión de la nueva operación NI-L1052.			
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación Gerente)(si aplica). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. [X] N/A.			
[X] Muy Satisfactorio (MS)	[] Satisfactorio (S)	[] Poco Satisfactorio (PS)	[] Muy Insatisfactorio (MI)

4. Componente 4: Mantenimiento de caminos revestidos con grava.	Productos Planeados	Productos logrados
Clasificación: Muy Satisfactorio	4. Mantenimiento por el FOMAV de 225 km de caminos revestidos con grava por cuatro años*: 4.1. El Tuma-Guapotal, 24.0 km. 4.2. Empalme La Concordia-La	4. Ejecutado el 87.3% (196.5 km) de los caminos revestidos con grava por cuatro años*: 4.1. El Tuma-Guapotal: ejecutado el 100% por el FOMAV en los años 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012. 4.2. Empalme La Concordia-La

	Concordia-Estelí, 33.0 km.	Concordia-Estelí: adoquinados 24.8 km por el MTI (con fondos del Banco Mundial); pavimentados 4.5 km por el FOMAV (con fondos del 1599/SF-NI); y pavimentados los 3.7 km restantes por el MTI (con fondos del Tesoro).
	4.3. Puente La Pavona-La Pita-Maleconcito, 38.0 km.	4.3. Puente La Pavona-La Pita-Maleconcito: este tramo no fue atendido en 2008, porque el FOMAV declaró desierta la licitación. El MTI no pudo atenderlo en 2009 por falta de recursos, pero con fondos del Tesoro le dio mantenimiento a 10.5 km en 2010 y, en 2011, a los 27.5 km restantes.
	4.4. Santa Emilia-El Roblar, 19.0 km.	4.4. Santa Emilia-El Roblar: ejecutado el 100.0% por el FOMAV en los años 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012.
	4.5. La Dalia-La Mora, 11.0 km.	4.5. La Dalia-La Mora: ejecutado el 100.0% por el FOMAV en los años 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012.
	4.6. La Mora-Cerro Verde-La Colonia, 19.0 km.	4.6. La Mora-Cerro Verde-La Colonia: ejecutado el 100.0% en 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012 por el FOMAV.
	4.7. Empalme La Mora-Puente La Pavona (El Portillo)-El Cuá-San José de Bocay, 61.0 km.	4.7. Empalme La Mora-Puente La Pavona (El Portillo)-El Cuá-San José de Bocay: ejecutado el 100.0% por el FOMAV en los años 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012.
	4.8. El Cuá-La Docha-Puente La Pavona, 20.0 km.	4.8. El Cuá-La Docha-Puente La Pavona: este tramo no fue atendido en 2008, porque los recursos se reasignaron al tramo Empalme La Mora-Puente La Pavona (El Portillo)-El Cuá-San José de Bocay. EL FOMAV comenzó a atenderlo en su totalidad a partir de 2009 y continuó haciéndolo en 2010, 2011 y 2012.
	----- *: La longitud en kilómetros correspondiente a cada tramo es la que figura en el Numeral 2.01 del Anexo "A" del Contrato de Préstamo.	----- ***: La información correspondiente a esta sección ha sido extraída del documento del MTI de septiembre 2012 sobre Monitoreo y Evaluación de Indicadores en la Zona III de Competitividad, Tabla N° 29 (p. 60).

Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales

El tramo Puente La Pavona-La Pita-Maleconcito no fue atendido en 2008, porque el FOMAV declaró desierta la licitación. debido a los altos precios de los oferentes, y los recursos fueron reasignados al tramo Empalme La Mora-Puente La Pavona (El Portillo)-El Cuá-San José de Bocay.

-Los recursos que originalmente planeados para atender en 2008 el tramo El Cuá-La Docha-Puente La Pavona, fueron reasignados al tramo Empalme La Mora-Puente La Pavona (El Portillo)-El Cuá-San José de Bocay.

Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación Gerente)(si aplica). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. [X] N/A.			
<input checked="" type="checkbox"/> [X] Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> [] Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> [] Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> [] Muy Insatisfactorio (MI)
5. Componente 5: Apoyo técnico e institucional para el MTI y el FOMAV. Clasificación: Muy Satisfactorio.	<u>Productos Planeados</u> 5.1. Asistencia técnica al MTI y FOMAV para el control.	<u>Productos Logrados</u> 5.1. Asistencia técnica al MTI y FOMAV: 5.1.1. Capacitados 32 funcionarios del MTI en Maestría en Derecho de Contrataciones, la cual se llevó a cabo en la Universidad Centroamericana (UCA), en 2009-2011. 5.1.2. Adquiridos equipo de oficina y dos camionetas de doble tracción para el fortalecimiento de la Unidad de Gestión Ambiental del MTI. 5.1.3. Fortalecimiento de la Unidad de Adquisiciones del MTI mediante la contratación de una especialista en adquisiciones, con énfasis en procedimientos y normativas del BID. La consultora contratada (con recursos del 2427/SF-NI) elaboró manuales, capacitó a funcionarios y brindó asesoría para apoyar las gestiones de implementación de los procesos de adquisición relacionados con la implementación de los programas con financiamiento BID. La consultoría inició el 9/7/12 y terminará en enero 2013. 5.1.4. Fortalecimiento de la capacidad institucional del MTI para supervisar las obras de infraestructura vial mediante la instalación de un laboratorio de suelo y asfalto. El costo será pagado con recursos de la operación 1796/SF-NI.	
	Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales (si aplica). [X] N/A		
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación por el Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. [X] N/A			
<input checked="" type="checkbox"/> [X] Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> [] Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> [] Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> [] Muy Insatisfactorio (MI)
Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI):			
<input checked="" type="checkbox"/> [X] Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> [] Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> [] Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> [] Muy Insatisfactorio (MI)

D. Costos del Proyecto

CATEGORIA	PRESUPUESTO APROBADO 1/			PRESUPUESTO MODIFICADO 2/					EJECUCION ACTUAL 3/							(%) Diferencia entre Presepuesto Modificado y Ejecución Actual
	FUENTE BID	FUENTE GOB	GRAN TOTAL BID+GOB	FUENTE BID			FUENTE GOB	GRAN TOTAL BID+GOB	FUENTE BID			FUENTE GOB			GRAN TOTAL BID+GOB	
				1599/SF-NI	2225/SF-NI	TOTAL BID			1599/SF-NI	2225/BL-NI	TOTAL BID	1599/SF-NI	2225/BL-NI	TOTAL GOB		
ADMINISTRACION	<u>6.200</u>	<u>1.000</u>	<u>7.200</u>	<u>1.606</u>	<u>1.798</u>	<u>3.404</u>	<u>0.436</u>	<u>3.840</u>	<u>1.606</u>	<u>0.324</u>	<u>1.930</u>	<u>0.228</u>	<u>0.052</u>	<u>0.247</u>	<u>2.177</u>	-43%
Estudio	2.500	0.400	2.900	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0%
Supervisión y Auditoria	3.700	0.600	4.300	1.606	1.798	3.404	0.436	3.840	1.606	0.324	1.930	0.228	0.052	0.247	2.177	-43%
COSTOS DIRECTOS	<u>31.300</u>	<u>8.600</u>	<u>39.900</u>	<u>23.480</u>	<u>16.921</u>	<u>40.402</u>	<u>5.821</u>	<u>46.223</u>	<u>23.480</u>	<u>14.160</u>	<u>37.640</u>	<u>0.951</u>	<u>0.166</u>	<u>0.999</u>	<u>38.639</u>	-16%
Obras Civiles	24.500	4.360	28.860	20.036	16.921	36.957	2.341	39.298	20.036	14.160	34.196	0.248	0.166	0.296	<u>34.492</u>	-12%
Mantenimiento Periódico	4.000	0.640	4.640	3.217	0.000	3.217	0.200	3.417	3.217	0.000	3.217	0.696	0.000	0.696	<u>3.913</u>	15%
Mantenimiento Rutinario		3.200	3.200	0.000	0.000	0.000	3.200	3.200	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	<u>0.000</u>	-100%
Gestión Social -	1.800	0.300	2.100	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	<u>0.000</u>	0%
fortalecimiento Institucional	1.000	0.100	1.100	0.227	0.000	0.227	0.080	0.307	0.227	0.000	0.227	0.006	0.000	0.006	<u>0.234</u>	-24%
IMPREVISTOS	<u>1.500</u>	<u>0.200</u>	<u>1.700</u>	<u>0.000</u>	<u>0.000</u>	<u>0.000</u>	<u>0.100</u>	<u>0.100</u>	<u>0.000</u>	<u>0.000</u>	<u>0.000</u>	<u>0.000</u>	<u>0.000</u>	<u>0.000</u>	<u>0.000</u>	-100%
GASTOS FINANCIEROS	<u>1.000</u>	<u>0.200</u>	<u>1.200</u>	<u>0.859</u>	<u>0.000</u>	<u>0.859</u>	<u>0.129</u>	<u>0.988</u>	<u>0.859</u>	<u>0.000</u>	<u>0.859</u>	<u>0.000</u>	<u>0.000</u>	<u>0.000</u>	<u>0.859</u>	-13%
Intereses	0.600		0.600	0.600	0.000	0.600	0.000	0.600	0.600	0.000	0.600	0.000	0.000	0.000	0.600	0%
Comisión de Préstamo		0.200	0.200	0.000	0.000	0.000	0.129	0.129	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	-100%
Fondos de Inspección y Vigilancia	0.400		0.400	0.259	0.000	0.259	0.000	0.259	0.259	0.000	0.259	0.000	0.000	0.000	0.259	0%
TOTALES	<u>40.000</u>	<u>10.000</u>	<u>50.000</u>	<u>25.945</u>	<u>18.720</u>	<u>44.665</u>	<u>6.486</u>	<u>51.152</u>	<u>25.945</u>	<u>14.484</u>	<u>40.429</u>	<u>1.179</u>	<u>0.218</u>	<u>1.246</u>	<u>41.675</u>	-19%

1/ Propuesta de Préstamo aprobada por el Directorio el 18 de Dic de 2004 por un monto total de US\$50 millones.

2/ Presupuesto modificado incluye el nuevo monto después de la cancelación parcial del préstamo (en el marco de la iniciativa "Implementación del Alivio a la Deuda Multilateral y la Reforma del Financiamiento Concesional del BID) y los recursos del Programa Suplementario 2225/BL-NI (aprobado en nov 2009) para un total de US\$51.1 millones.

IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A. Análisis de los factores críticos

Factores positivos:

- 4.1 El establecimiento de las condiciones previas al primer desembolso, sobre todo la relativa a la dotación de recursos del FOMAV con fondos permanentes del Tesoro Nacional, fue uno de los factores claves para que el Proyecto lograra cumplir con las metas previstas.
- 4.2 El país aprobó una ley que le permitió al FOMAV disponer de los recursos propios para poder atender la red vial mantenible. Dicha ley (Nº 574) es la “Ley de creación del tributo especial para el financiamiento del Fondo de Mantenimiento Vial (T-FOMAV)”. Sin la aprobación de esta ley, el FOMAV no hubiese contado con los recursos necesarios para darle el mantenimiento requerido a la red vial que fue incluida dentro de las metas de la operación 1599/SF-NI.
- 4.3 Las obras de ingeniería contempladas en el Proyecto pudieron ser realizadas por los recursos aportados por el “Programa Suplementario para la Infraestructura Vial para la Competitividad”, Préstamo 2225/BL-NI. Es importante señalar que el financiamiento suplementario se justificó porque hechos supervinientes en el 2008-2009 incrementaron los costos de los insumos básicos medidos más allá de cualquier previsión (en especial por el incremento del precio internacional del petróleo) y, asimismo, las particularidades del mercado de construcción vial nicaragüense resultan en rigideces que afectan los precios para la construcción vial.
- 4.4 El Programa realizó acciones paralelas con otros donantes (Banco Mundial, BCIE y DANIDA) en inversión vial, mantenimiento periódico y fortalecimiento institucional. El Banco Mundial apoyó la rehabilitación (adoquinado) del Empalme La Concordia-La Concordia-Estelí en una longitud de 24.8 km. El BCIE financió la rehabilitación del Empalme San Ramón-San Ramón en una longitud de 5.0 km. Las acciones de fortalecimiento institucional financiadas por el Proyecto fueron complementadas con otras actividades de apoyo institucional realizadas con otras agencias de la cooperación internacional (Banco Mundial y DANIDA).
- 4.5 El personal técnico de la Unidad Ejecutora continuó siendo básicamente el mismo durante el tiempo de ejecución del Programa. La permanencia de este personal aseguró la continuidad de las acciones y el cumplimiento de las metas del Programa.
- 4.6 Los niveles de coordinación existentes entre las distintas direcciones y departamentos internos del MTI, así como el trabajo coordinado entre éste y el FOMAV, contribuyeron a que el Programa cumpliera con sus indicadores.
- 4.7 A diferencia de lo que ocurrió en la operación 1530/SF-NI, en el proyecto 1599/SF-NI no hubo retrasos debido al incumplimiento de contratos por parte de las firmas constructoras.
- 4.8 El 1599/SF-NI financió la actualización de los diseños de dos tramos: Malpaisillo - San Isidro y La Dalia-Empalme La Mora.

Factores negativos:

- 4.9 En el Arto. 4.02 de las “Normas Generales” de la operación 1599/SF-NI se estipulaba un plazo de 180 días para que el Prestatario cumpliera con todas las condiciones previas al primer desembolso. Al Prestatario le llevó 546 días cumplir con tales condiciones, que incluían, entre otras cosas, la implementación de un nuevo régimen de financiamiento del FOMAV con fondos provenientes del Tesoro Nacional y consignado en el Presupuesto General de la República (Cláusula 3.02 del Contrato de Préstamo). El cumplimiento de esta condición previa fue un proceso largo dado que se tuvo que realizar la reglamentación (financiada por el Banco Mundial y BID) antes de la inclusión de recursos en el Presupuesto General de la República para el FOMAV lo cual afectó el cronograma de ejecución de la operación. Aunque ciertamente, se prolongó el cumplimiento de condiciones previas al primer desembolso, se alcanzó un hito importante en el desarrollo institucional vial en Nicaragua al lograrse la funcionalidad del FOMAV.
- 4.10 El plazo originalmente previsto para que el BID desembolsara los recursos del financiamiento era de cuatro (4) años, contados a partir de la vigencia del Contrato de Préstamo hasta el 16 de agosto del 2009. Sin embargo, con fecha 3 de junio de 2009, el BID otorgó extensión del plazo con vencimiento el 16 de agosto de 2010. Posteriormente, con fecha 9 de junio de 2010, el BID otorgó una extensión de 24 meses adicionales, la cual venció el 16 de agosto de 2012. En total se dieron 36 meses en extensiones justificadas por: (i) el retraso en alcanzar la elegibilidad (546 días) debido a la condición de obtener la viabilidad financiera del FOMAV; (ii) la cancelación parcial de US\$14.0 millones del préstamo en el marco de la iniciativa “Implementación del Alivio de la Deuda Multilateral y la Reforma Concesional en el BID”, implicó la posposición de la obra civil Carretera Malpaisillo – San Isidro que logró financiarse una vez aprobado el Programa Suplementario para la Infraestructura Vial para la competitividad en noviembre 2009 y elegible en septiembre 2010.
- 4.11 Las lluvias también contribuyeron a alargar los plazos de ejecución de las obras de mantenimiento en el caso de los caminos revestidos con grava. En algunos casos, los contratos, con 6-9 meses de duración, se extendieron a 18 meses. A esto se sumó la inexistencia de planos de dichos caminos, lo cual condujo al Ejecutor a tener que realizar, sobre la marcha, obras imprevistas, tales como derechos de vías, mejoras de las pendientes, etc.
- 4.12 El tramo Malpaisillo-San Isidro también se vio afectado por el hurto de alcantarillas por parte de personas dedicadas a la compra/venta de metal para fundición. Para enfrentar este problema, se hizo uso de recursos del Proyecto para reponer las alcantarillas robadas, con el fin de no incrementar el costo del contrato entre el MTI y la empresa contratada.

B. Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora

- 4.13 El desempeño de la Agencia Ejecutora fue muy satisfactorio, porque cumplió con las metas establecidas por el Proyecto y supo superar todos los obstáculos que pudieron haber impedido alcanzar los resultados de la operación. La valoración relativa al desempeño del Organismo Ejecutor está referida al haber logrado los productos comprometidos y haber avanzado en el desarrollo institucional vial al poner en

funcionamiento pleno del FOMAV. A minorar el desempeño a partir de la prolongación del periodo de ejecución sería inconveniente por las razones citadas en el párrafo 4.10.

- 4.14 Pese al retraso del cumplimiento en las condiciones previas, un hecho que contribuyó de manera significativa al éxito del Proyecto fue haber incluido la aprobación de condiciones relacionadas con la viabilidad financiera del FOMAV. Esto implicó la aprobación de la reglamentación e inclusión en el Presupuesto General de la República de la Ley N° 574 que dotaba al FOMAV con recursos propios provenientes de la creación de un nuevo impuesto al consumo de combustible en el país.
- 4.15 La gestión de los riesgos ambientales fue realizada de manera adecuada por parte de la Agencia Ejecutora. Esta tarea se vio facilitada por el hecho de que los impactos ambientales del Proyecto eran mínimos, debido a que no estaba previsto construir nuevas redes viales, sino rehabilitar y otorgarle mantenimiento a redes ya existentes.
- 4.16 En materia de adquisiciones, la capacidad de los ejecutores se consolidó a lo largo de la vida de la operación. Entre los retos principales que enfrentó el MTI, destacan: el cambio de personal a cargo de las operaciones del Banco, el incremento en la carga de trabajo, la falta de definición de los roles y responsabilidades del área técnica y área de adquisiciones. Temas que fueron superados casi en un 100%, como resultado del liderazgo de la Dirección de Adquisiciones, la adopción de las recomendaciones emitidas por el Banco a través del acompañamiento técnico y de adquisiciones. Por su parte el FOMAV, tuvo un desempeño muy positivo, el ejecutor tomó con oportunidad las recomendaciones de fortalecimiento emitidas por el Banco y el personal a cargo de las adquisiciones asistió a todos los eventos de capacitación del Banco con lo que adquirió un manejo adecuado sobre el uso de los modelos estándar. El plan de adquisiciones de la operación fue modificado en 3 ocasiones y gestionado oportunamente.

Clasificación del Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora			
<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

C. Desempeño del Banco

- 4.17 Ver al final del presente PCR, en la sección de Anexos, la Evaluación del Desempeño del Banco por parte del Prestatario.

Clasificación del Desempeño del Banco			
<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

V. SOSTENIBILIDAD

A. Análisis de Factores Críticos

- 5.1 La modernización y el fortalecimiento institucional del MTI y el FOMAV, incluida la capacitación del personal, contribuyen a garantizar la sostenibilidad.

- 5.2 El FOMAV dispone de un marco jurídico (Ley 574) que lo dota cada año con recursos propios, provenientes del Tesoro, para atender la red vial mantenible del país. Con la aplicación de dicha ley, el FOMAV pasó de percibir, US\$9.63 millones en 2006, a US\$25.24 millones en 2011.
- 5.3 La inversión total realizada con fondos del Tesoro para atender la red vial ha venido incrementándose. Según estimaciones del MTI, dicha inversión pasó de US\$17.0 millones en 2003, a US\$39.4 millones en 2011.
- 5.4 Se han logrado avances importantes en el monitoreo de indicadores de impacto y se han identificado las áreas en las que aún es posible avanzar en esta materia (capacitación, creación de una unidad permanente, etc.).
- 5.5 Se ha mejorado el control de los pesos y dimensiones de los vehículos que transitan por la red vial, así como en la implementación de las condiciones de seguridad vial. Se continúan implementando acciones en tales ámbitos.

B. Riesgos Potenciales

- 5.6 La Ley Creadora del FOMAV (Ley 355) y su reforma (Ley 706), indican que para la Red Vial Nacional Mantenible, se establecerá un Convenio Anual, de común acuerdo entre el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) y el Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV). En el caso de la Red Vial Municipal Mantenible esta se acuerda entre un Convenio entre el FOMAV y la Asociación de Municipios de Nicaragua (AMUNIC). En términos de sostenibilidad del trabajo del FOMAV se ha asegurado que por ley (Ley 355, Ley 706 y Reglamento Decreto No.3513) hay una asignación presupuestaria en el Presupuesto General de la República, además en la Ley 466 Ley de Transferencia Presupuestaria a los Municipios un tributo desde un 20% hasta un 50% según la categoría del Municipio para el Mantenimiento de la Red Vial Municipal. No obstante, hay una necesidad de estudiar e identificar otras posibles fuentes de ingresos locales que permitan incrementar la partida de recursos presupuestarios propios del FOMAV. El Banco en sus diferentes operaciones incorpora el componente de fortalecimiento institucional que atiende temas críticos que coadyuvan junto a las inversiones en obras a fortalecer el sector. En el caso del Fondo de Mantenimiento Vial en los últimos dos préstamos aprobados ha sido incorporado como Organismo Ejecutor del Componente de Mantenimiento Vial que contribuye a la sostenibilidad de las inversiones realizadas en rehabilitación y mejora de la red de carreteras, así como a fortalecer la gestión del mantenimiento.
- 5.7 En sus informes de avance semestral, el MTI identifica como un riesgo importante el desconocimiento de los impactos del Proyecto por falta de un sistema adecuado de monitoreo y evaluación de los resultados. Para mitigar este riesgo, la Dirección General de Planificación cuenta con un área de control técnico para dar seguimiento y monitoreo a los indicadores de resultados de todos los programas que administra el MTI. La medición es realizada en tres etapas (acompañando el levantamiento de la línea base, durante la evaluación intermedia y al final del Programa).
- 5.8 Aumento de los riesgos en materia de seguridad vial (incremento del parque vehicular, falta de señalización, disminución de las capacidades de las vías y limitantes geométricas de vías existentes). Para mitigar este riesgo, el Banco ha acordado con el MTI la inclusión en sus operaciones de un componente de

seguridad vial en el Marco de la Estrategia de Seguridad Vial para América Latina y el Caribe para reducir los altos niveles de accidentalidad causados por la interacción del tráfico vehicular, peatones y ciclistas. Asimismo, el MTI en el marco del seguimiento a la seguridad vial ha establecido convenio con la Policía Nacional para coordinar los temas de educación vial.

C. Capacidad Institucional

- 5.9 El MTI y el FOMAV cuentan con el personal profesional experimentado, los recursos presupuestarios, y el marco organizativo y normativo institucional que les permiten garantizar la sostenibilidad de los logros alcanzados en el marco del Objetivo de Desarrollo (OD) del Programa.

Clasificación de Sostenibilidad (SO)			
<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

A. Información sobre Resultados

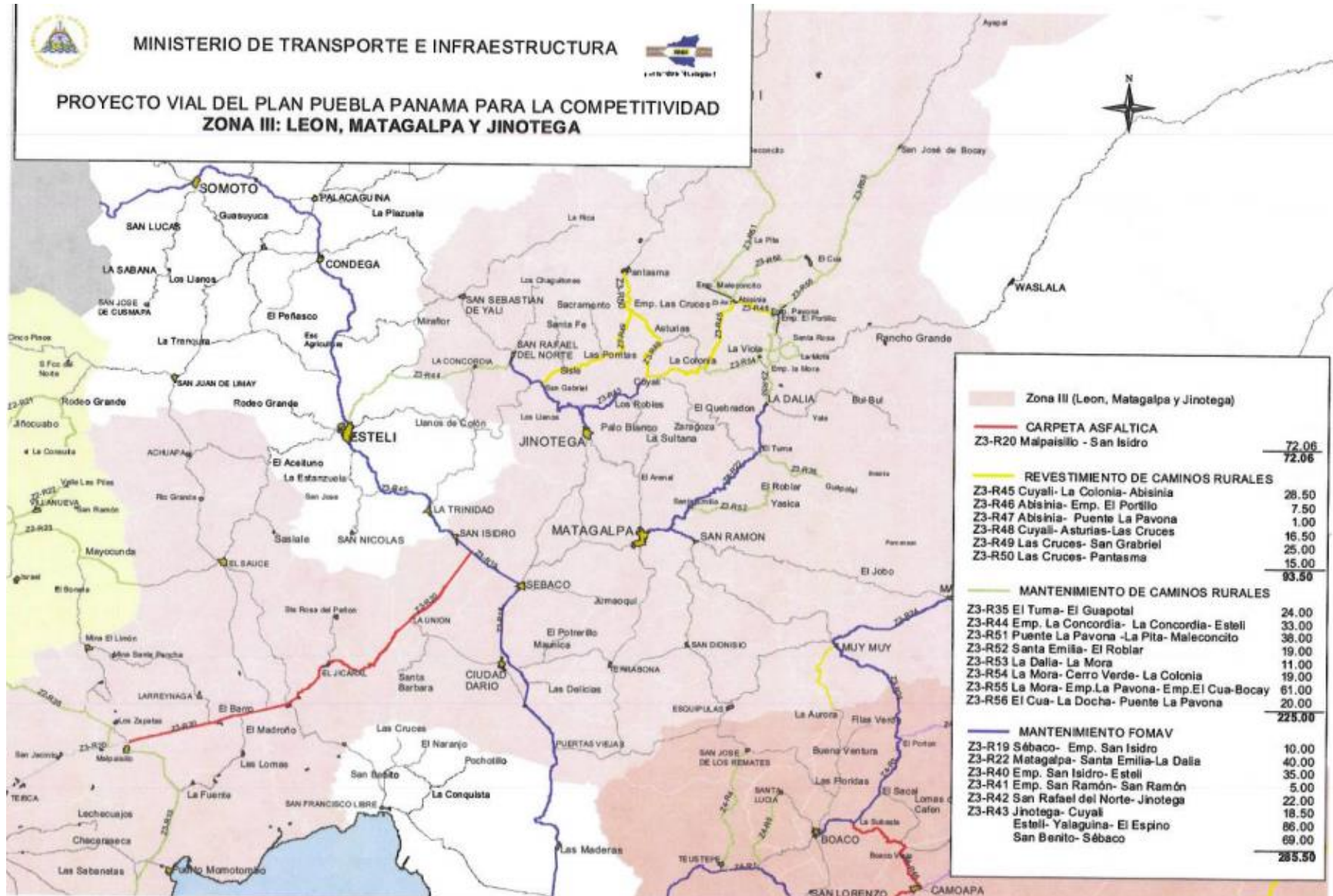
- 6.1 El sistema de seguimiento y evaluación del Programa, estuvo conformado por los siguientes procedimientos:
- 6.2 Las firmas constructoras generaban avalúos, mientras las firmas supervisoras de las obras, las cuales eran contratadas mediante licitación, generaban sus respectivos informes mensuales de supervisión. Este último tipo de informes fue estandarizado al nivel nacional por el MTI.
- 6.3 Los gerentes de obras del MTI elaboraban un informe de avance semanal. Estos gerentes estaban asignados de manera permanente en las obras.
- 6.4 A su vez, el responsable de monitoreo y seguimiento de la Unidad Ejecutora (denominado también responsable de Administración de Contratos) elaboraba los informes de avance semestral del Programa, los cuales eran entregados al Banco.
- 6.5 El FOMAV, por su parte, elaboraba un informe anual de sus actividades de mantenimiento vial, los cuales también eran entregados al Banco.
- 6.6 La Dirección General de Planificación cuenta con un área de control técnico para dar seguimiento y monitoreo a los indicadores de resultados de todos los programas que administra el MTI. La medición es realizada en tres etapas (acompañando el levantamiento de la línea base, durante la evaluación intermedia y al final del Programa).
- 6.7 Para la recolección de información y análisis de datos utilizados en la medición y el seguimiento de los resultados del proyecto se desarrollaron reuniones semestrales de avance entre el MTI y Banco en las que se iban consolidando los avances en cuanto a la ejecución del proyecto.

B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post. No aplica.

VII. LECCIONES APRENDIDAS

- 7.1 **Coordinación interinstitucional.** Todo proyecto de rehabilitación de una red vial implica un aspecto de coordinación interinstitucional que, mientras más efectivo sea, más contribuirá a allanar el camino para el cumplimiento de las metas planeadas.
- 7.2 **Estudios de impacto.** La medición de los indicadores (económicos y sociales) de impacto en la zona de influencia de un determinado proyecto vial debe ser encomendada a una firma independiente, con la participación directa y permanente de personal técnico del Organismo Ejecutor. De esta manera, se crean las condiciones para garantizar la calidad del estudio realizado por la firma independiente y se generan procesos de aprendizaje beneficiosos para el Organismo Ejecutor.
- 7.3 **Monitoreo y Evaluación.** Con los requerimientos que se hace en las operaciones actuales del Banco se garantiza un esquema de monitoreo de evaluación que requiere establecer una línea base y un monitoreo de los indicadores, lo cual se garantiza en el PMR. Esta acción debería ser complementada por los Organismos Ejecutores con el seguimiento al Plan de Monitoreo y Evaluación que acompaña a las operaciones.
- 7.4 **Evaluación final de los proyectos.** Los proyectos del Banco, incluidos los de rehabilitación y/o mantenimiento de infraestructura vial, deben contemplar una evaluación final independiente, con el fin de que el Organismo Ejecutor y el Banco puedan recibir una retroalimentación externa que les permita ir más allá de la mera auto-evaluación y la mutua evaluación entre uno y otro (inter-evaluación). Es recomendable que dicha evaluación incluya supervisiones *in situ* del estado de las obras físicas, tal como lo hizo la Evaluación Final del Préstamo 1530/SF-NI.
- 4.17 **Condiciones Previas:** La lección aprendida en futuras operaciones es evaluar la conveniencia de incluir en préstamos de inversión condicionantes que dependen de decisiones políticas fuera del alcance del Organismo Ejecutor que afectan el cronograma de cumplimiento de las condiciones previas.

Anexo I: Mapa del Proyecto



ACTA DEL TALLER DE CIERRE DE LA OPERACIÓN 1599/SF-NI

Prestatario: República de Nicaragua.

Agencia Ejecutora: Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), con la participación del Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV).

Fecha de realización del Taller de Cierre: 22 de noviembre de 2012.

Lugar de realización del Taller de Cierre: oficinas del BID en Managua.

I. PARTICIPANTES EN EL TALLER DE CIERRE.

El Taller de Cierre de la operación 1599/SF-NI contó con la participación de un total de dieciocho (18) personas, entre las cuales figuran integrantes de la Representación del BID en Nicaragua, funcionarios del Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), el Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV), y el Consultor contratado por el Banco para la elaboración del PCR de dicha operación y el levantamiento del Acta del Taller de Cierre. El Listado de Participantes figura en la sección de Anexos de la presente Acta.

El Taller fue convocado y presidido por Alfonso Salazar (TSP/CNI), mientras la presentación del PCR estuvo a cargo de Marcos Membreño Idiáquez, el Consultor contratado por el Banco.

II. DESARROLLO DE LA PRESENTACIÓN DEL PCR DE LA OPERACIÓN 1599/SF-NI.

El Consultor realizó ante todas las personas participantes en el Taller, una presentación en Power Point del contenido del PCR de la operación 1599/SF-NI. El contenido de dicha presentación forma parte del Anexo de la presente Acta.

Algunos de los representantes del MTI señalaron la necesidad de precisar y aclarar mejor algunos datos correspondientes a ciertas obras/actividades de los Componentes 3, 4 y 5 del Proyecto. Para llevar a cabo esta tarea, se acordó que dicha información fuese suministrada al Consultor por el señor Rafael Castillo (del MTI) y la señora Lubina Cantarero (del FOMAV), en una reunión de trabajo fijada para el viernes 23 de noviembre, a las 1:30 pm, en las oficinas del FOMAV.

El plenario propuso algunas mejoras de estilo a la redacción del acápite sobre la Sostenibilidad y a la Lección Aprendida número III de la presentación en Power Point de la operación 1599/SF-NI. Las propuestas no afectan el contenido de fondo de la Lección Aprendida.

Hubo unanimidad entre los miembros del plenario de que existía una incoherencia entre la calificación "Muy Probable", otorgada al Objetivo de Desarrollo (OD) de la operación 1599/SF-NI, y las calificaciones de "Satisfactorio" asignadas al nivel de implementación de los Componentes, la Sostenibilidad y el desempeño institucional de la Agencia Ejecutora (el MTI) en el marco de la misma operación.

El plenario propuso que, dado que el Proyecto había alcanzado fundamentalmente todas sus metas y sobre-cumplido los impactos previstos en la Zona de Influencia, era razonable otorgar las calificaciones de "Muy Satisfactorio" a la implementación de los



A 7

Componentes, a la Sostenibilidad y al desempeño de la Agencia Ejecutora. Al Consultor se le encomendó llevar a cabo esta tarea de revisión y modificación.

En correspondencia con la recomendación anterior, el plenario también propuso por unanimidad que la Agencia Ejecutora (MTI) revisara la evaluación de "Satisfactorio" que le había conferido al Desempeño del Banco en la operación 1599/SF-NI y la substituyese por la evaluación "Muy Satisfactorio". El ingeniero Mauricio Aguilar, Coordinador de la UCP-BID del MTI, quedó como responsable de realizar esta tarea y de remitir al Banco, a la mayor brevedad posible, la actualización de la Evaluación del Prestatario sobre el Desempeño del Banco.

III. ACUERDOS EMANADOS DEL TALLER DE CIERRE.

a) El Consultor incorporará a los acápites concernientes a la Sostenibilidad y a las Lecciones Aprendidas de la operación 1599/SF-NI, todas las mejoras de estilo de redacción propuestas por el plenario del Taller de Cierre.

b) El Consultor se reunirá con Rafael Castillo (MTI) y Lubina Cantarero (FOMAV) el viernes 23 de noviembre, en las oficinas del FOMAV, con el fin de recibir la información necesaria para precisar y complementar los datos de los Componentes 3, 4 y 5 de la operación 1599/SF-NI.

c) El Consultor asignará la calificación "Muy Satisfactorio" como evaluación final de todos los Componentes, la Sostenibilidad y el desempeño institucional de la Agencia Ejecutora en el texto del PCR de la operación 1599/SF-NI.

d) El señor Mauricio Aguilar, Coordinador de la UCP-BID del MTI, actualizará y asignará la calificación "Muy Satisfactorio" en los formularios "Evaluación del Ejecutor sobre el Desempeño del Banco" en la operación 1599/SF-NI. El señor Aguilar remitirá al Banco dicho formulario, a la mayor brevedad posible.

IV. ANEXOS.

Los Anexos de la presente Acta de Taller de Cierre son los siguientes.

5.1. Listado de Participantes en el Taller de Cierre.

5.2. Presentación en Power Point del PCR de la operación 1599/SF-NI.

Autor del Acta del Taller de Cierre: Marcos Membreño Idiáquez (Consultor).

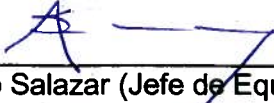
Managua, 22 de noviembre de 2012.

Acta Firmada:



A 7

Por el BID:



Alfonso Salazar (Jefe de Equipo TSP/ENE)

Por el MTI:



Rafael Castillo, Director UCP-MT-BID (a.i.)






TALLER DE CIERRE DE OPERACIONES

Fecha: Jueves 22 de noviembre de 2012

Listado De Participantes

[illegible]

EVALUACIÓN DEL MTI SOBRE EL DESEMPEÑO DEL BID

 Banco Interamericano de Desarrollo Informe de Terminación de Proyecto –2006 PCR Evaluación del Prestatario	
Nombre del Proyecto:	Préstamo 1599/SF-NI, Programa Vial del PPP para la Competitividad
Agencia(s) Ejecutora(s):	Ministerio de Transporte e Infraestructura y FOMAV
Prestatario:	Gobierno de Nicaragua
Fecha de Aprobación del Proyecto:	08-12-2004
Fecha Efectividad Contrato:	16 Agosto de 2005
Fecha Evaluación Prestatario:	26 Nov. 2012
Fecha Esperada Taller de Cierre:	22 Noviembre 2012

Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario
<u>La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:</u> <input checked="" type="checkbox"/> Muy Probable (MP) <input type="checkbox"/> Probable (P) <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (I)
<u>Implementación del Proyecto:</u> <input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (HS) <input type="checkbox"/> Satisfactorio (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PC) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
<u>Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:</u> <input checked="" type="checkbox"/> Muy Probable (MP) <input type="checkbox"/> Probable (P) <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (I)
Comentarios:

Desempeño del Prestatario
Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto: <input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) <input type="checkbox"/> Satisfactorio (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (US) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
Comentarios:

Desempeño del Banco
Por favor clasifique el desempeño del Banco durante la preparación y ejecución del Proyecto. Elementos que deben ser considerados, incluir hasta que punto el Banco facilitó la participación en el diseño del proyecto, propuso adecuadas soluciones técnicas a problemas identificados, y respondió a las necesidades del Prestatario (sentido del tiempo a la respuesta del Banco, y selección de tipo de instrumento) así como asistencia técnica (y la flexibilidad de responder a situaciones de emergencia durante la implementación del proyecto. Sus comentarios serán incorporados en el PCR, sin ser alterados). Favor notar que esta sección será replicada sin alterar al cuerpo principal del PCR.
<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) <input type="checkbox"/> Satisfactorio (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
Comentarios:

Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco
Comentarios/sugerencias adicionales para mejorar el futuro desempeño del Banco.


 Rafael Castillo Ureña
 Director UCP-MTI-BID (a.i.)



PROYECTO VIAL DEL PLAN PUEBLA PANAMA PARA LA COMPETITIVIDAD - ZONA III (1599/SF-NI)

Taller de Cierre

Managua, 22 de noviembre de 2012

Datos generales del Proyecto 1599/SF-NI

- Prestatario: República de Nicaragua.
- Ejecutor: MTI con la participación del FOMAV.
- Zona de influencia: Matagalpa, Jinotega y León.
- Fecha de aprobación por el Directorio: 8-Dic-2004.
- Fecha de firma del Contrato: 15-Feb-2005.
- Fecha elegibilidad 1er Desembolso: 7-Jun-2006.
- Fecha original Desembolso Final: 16-Ago-2009.
- Fecha actual Desembolso Final: 16-Ago-2012.
- Extensión acumulativa: 36 meses (3 años).

Fin, Propósito y Componentes

- **FIN:** Lograr una mayor competitividad de los principales productos de la Zona III localizada en los departamentos de Matagalpa, Jinotega y León, mediante el mejoramiento de las condiciones del Transporte Vial.
- **PROPÓSITO:** Proveer a los usuarios de la red vial relevante para el desarrollo de la Zona del Proyecto de mejores condiciones de acceso, conexión y transporte.
- **COMPONENTES:**
 - **C1:** Rehabilitación de caminos con carpeta o tratamiento.
 - **C2:** Revestimiento de caminos con grava.
 - **C3:** Mantenimiento de caminos pavimentados.
 - **C4:** Mantenimiento de caminos revestidos con grava.
 - **C5:** Apoyo técnico e institucional para el MTI y FOMAV.

Resumen global de la Evaluación

- **Objetivo de Desarrollo:** *Muy Probable.*
- **Implementación de los Componentes:** *Muy Satisfactorio.*
- **Sostenibilidad:** *Muy Satisfactorio.*
- **Desempeño del Ejecutor sobre el BID:** *Muy Satisfactorio.*
- **Desempeño del BID sobre el Ejecutor:** *Muy Satisfactorio.*

Evaluación de los Indicadores de Fin entre 2008-2011

- **Accesibilidad:** aumentan de 33 a 42 (27.3%) las unidades de transporte colectivo rural.
- **Empleo:** incremento del 1.97%.
- **Niveles de tráfico:** aumento de 4.6 mil a 5.2 mil (13%) viajes de transporte colectivo urbano, y de 1.5 mil a 2.0 mil (33.3%) viajes de transporte colectivo rural.
- **Producción agropecuaria:**
 - Producción de maíz (TM): 78.9% de incremento.
 - Producción de arroz (TM): 2,978.1% de incremento.
 - Producción de frijol (TM): 126.1% de incremento.
 - Producción de café (TM): 59.5% de incremento.
 - Producción de sorgo industrial (TM): 22.34% de descenso.
 - Producción de ganado vacuno (cabezas): 3.0% de incremento.

Evaluación de los Indicadores de Propósito entre 2008-2011

- **Tiempo de viaje por salud:** reducción de 52.9%.
- **Tiempo de viaje por estudio:** reducción de 6.2%.
- **Tiempo de viaje por café/maíz:** reducción de 71.1%.
- **Tiempo de viaje por ganado:** reducción de 48.8%.
- **Costo de operación vehicular por salud/estudio:** ahorro de US\$ 0.21.
- **Costo de operación vehicular por café/maíz:** ahorro de US\$ 0.19.
- **Costo de operación vehicular por ganado vacuno (cabezas):** ahorro de US\$ 0.23.

Componente 1: Rehabilitación de caminos con carpeta o tratamiento

- **Malpaisillo-San Isidro:** Rehabilitación del 100.0% (72.0 kms).
 - Esta obra se ejecutó en dos fases, debido al recorte de recursos que tuvo el 1599/SF-NI en el marco del alivio a la Deuda Multilateral y la Reforma del Financiamiento Concesional en el BID. Esta limitación fue superada, en una segunda fase, con los fondos suplementarios aportados por el 2225/BL-NI.

Componente 2: Revestimiento de caminos con grava

- **Cuyalí-La Colonia-Abisinia (28.5 kms):** ejecutado el 100.0%.
- **Abisinia-Empalme La Pavona (7.5 kms):** ejecutado el 100.00.
- **Abisinia-Puente La Pavona (1.0 km):** ejecutado el 100.0%.
- **Cuyalí-Asturias-Empalme Las Cruces (16.5 kms):** ejecutado el 100.0%.
- **Empalme Las Cruces-San Gabriel (25.0 kms):** ejecutado el 100.0%.
- **Las Cruces-Pantasma (15.0 kms):** ejecutado el 100.0% .
- **La Dalia-Empalme La Mora (10.68 kms):** este tramo fue incorporado mediante el Préstamo Suplementario 2225/BL-NI. Está en proceso de ejecución; al 22-Nov-2012, tiene un avance de 1.5 kms con pavimento terminado de adoquinado.

Componente 3: Mantenimiento caminos pavimentados

- **Sébaco-Empalme San Isidro:** ejecutado el 100.0% (10.0 kms) en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012 por el FOMAV.
- **Matagalpa-Sta Emilia-El Tuma-La Dalia (40.0 Kms):** En 2008 no recibió mantenimiento del FOMAV debido a su alto grado de deterioro. En 2009 y 2010, el 72.9% (20.16 kms) del tramo fue atendido por el MTI. En 2011, fue recarpeteado en su totalidad por el MTI con fondos del ALBA (Venezuela).
- **Empalme San Isidro-Estelí:** ejecutado el 100.0% (35.0 kms) en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012 por el FOMAV.
- **Empalme San Ramón-San Ramón (5 kms):** ejecutado el 100.0% por el MTI con fondos del BCIE.
- **San Rafael del Norte-Jinotega:** ejecutado el 100.0% (22.0 kms) en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012 por el FOMAV.
- **Jinotega-Cuyalí (18.5 kms):** será ejecutado por el MTI con recursos del NI-L1052.
- **Estelí-Yalagüina-El Espino:** ejecutado el 100.0% (86.0 kms) en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012 por el FOMAV.
- **San Benito-Sébaco:** ejecutado el 100.0% (69.0 kms) en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012 por el FOMAV.

Componente 4: Mantenimiento de caminos con grava

- **El Tuma-Guapotal:** ejecutado el 100.0% (24.0 kms) en 2008; 2009; 2010; 2011 y 2012 por el FOMAV.
- **Empalme La Concordia-La Concordia-Estelí** (33.0 kms): adoquinados 24.8 kms por el MTI (con fondos del Banco Mundial); pavimentados 4.5 kms por el FOMAV (con fondos del 1599/SF-NI); y pavimentados los 3.7 kms restantes por el MTI (con fondos del Tesoro).
- **Puente La Pavona-La Pita-Maleconcito** (38.0 kms): este tramo no fue atendido en 2008, porque el FOMAV declaró desierta la licitación debido a los altos precios de los oferentes, y los recursos fueron reasignados al tramo Empalme La Mora-Puente La Pavona (El Portillo)-El Cuá-San José de Bocay. El MTI no pudo atenderlo en 2009 por falta de recursos, pero con fondos del Tesoro le dio mantenimiento a 10.5 kms en 2010 y, en 2011, a los 27.5 kms restantes.
- **Santa Emilia-El Roblar:** ejecutado el 100.0% (19.0 kms) en 2008; 2009; 2010 y 2011 por el FOMAV.
- **La Dalia-Empalme La Mora:** ejecutado el 100.0% (11.0 kms) en 2008; 2009; 2010 y 2011 por el FOMAV.
- **La Mora-Cerro Verde-La Colonia:** ejecutado el 100.0% en 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012 por el FOMAV.
- **Empalme La Mora-Puente La Pavona (El Portillo)-El Cuá-San José de Bocay:** ejecutado el 100.0% (61.0 kms) en 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012 por el FOMAV.
- **El Cuá-La Docha-Puente La Pavona** (20.0 kms): este tramo no fue atendido en 2008, porque los recursos se reasignaron al tramo Empalme La Mora-Puente La Pavona (El Portillo)-El Cuá-San José de Bocay. EL FOMAV comenzó a atenderlo en su totalidad a partir de 2009 y continuó haciéndolo en 2010, 2011 y 2012 .

Componente 5: Apoyo técnico e institucional al MTI y FOMAV

- Capacitados 32 funcionarios del MTI en Maestría en Derecho de Contrataciones en la Universidad Centroamericana (UCA).
- Adquiridos equipo de oficina y 2 camionetas de doble tracción para el fortalecimiento de la Unidad de Gestión Ambiental del MTI.
- Fortalecimiento de la Unidad de Adquisiciones del MTI mediante la contratación de una especialista en adquisiciones, con énfasis en procedimientos y normativas del BID. La consultora contratada (con recursos del 2427/SF-NI) elaboró manuales, capacitó a funcionarios y brindó asesoría para apoyar las gestiones de implementación de los procesos de adquisición relacionados con la implementación de los programas con financiamiento BID. La consultoría inició el 9/7/12 y terminará en enero 2013.
- Adquisición de equipos para la instalación de un laboratorio de suelo y asfalto. El costo será pagado con fondos del 1796/SF-NI.

Ejecución presupuestaria (US\$ millones)

COSTOS	BID	GON	Total
Costo Total Planeado	\$ 40.0	\$ 10.0	\$ 50.0
Costo Total Actual	\$ 25.9	\$ 1.1	\$ 27.0
% Dif. Planeado-Actual	-35.2%	-89.0%	-46.0%

Nota: En carta fechada 12/4/07, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) solicitó al BID la cancelación parcial del Préstamo 1599/SF-NI hasta por un monto de US\$ 14.05 millones y reducir la aportación del GON en US\$ 3.5 millones. Ambas reducciones fueron aceptadas por el BID mediante carta fechada el 8 de junio de 2007. Luego, el 1599/SF-NI recibió recursos del 2225/BL-NI.

Sostenibilidad de los resultados

- La modernización y el fortalecimiento institucional del MTI y el FOMAV, incluida la capacitación del personal, contribuyen a la sostenibilidad.
- El FOMAV dispone de un marco jurídico (Ley 574) que lo dota cada año con recursos propios, provenientes del Tesoro, para atender la red vial mantenible del país. Con la aplicación de dicha ley, el FOMAV pasó de percibir, US\$ 9.63 millones en 2006, a US\$ 25.24 millones en 2011.
- La inversión total realizada con fondos del Tesoro para atender la red vial ha venido incrementándose. Según estimaciones del MTI, dicha inversión pasó de US\$ 17.0 millones en 2003, a US\$ 39.4 millones en 2011.
- Mediante la capacitación profesional de sus funcionarios, el MTI ha mejorado su capacidad técnica en lo concerniente al manejo de contratos, con lo cual ha sentado las bases para superar las debilidades que se presentaron en esa área durante la ejecución del Programa.
- Se han logrado avances importantes en el monitoreo de indicadores de impacto y se han identificado las áreas en las que aún es posible avanzar (capacitación, creación de una unidad permanente, etc.).
- Se ha mejorado el control de los pesos y dimensiones de los vehículos que transitan por la red vial, así como en la implementación de las condiciones de seguridad. Se continúan implementando acciones en ambos ámbitos.

Lecciones Aprendidas (I)

Coordinación interinstitucional.

Todo proyecto de rehabilitación de una red vial implica un aspecto de coordinación interinstitucional que, mientras más efectivo sea, más contribuirá a allanar el camino para el cumplimiento de las metas planeadas.

Lecciones Aprendidas (II)

Estudios de Línea de Base.

En la medida de lo posible, todo proyecto del Banco debe incluir un estudio de Línea de Base que sirva como referente para medir el impacto del mismo en la zona de influencia. Cuando se carece de información acerca de la situación de la zona de influencia antes del inicio de un proyecto, el Organismo Ejecutor y el Banco encuentran importantes obstáculos para medir el impacto efectivo de dicha operación en la zona de influencia.

Lecciones Aprendidas (III)

Capacitación en estudios de medición de impacto.

Los componentes de fortalecimiento institucional de los proyectos implementados por el Banco en el ámbito de la construcción, rehabilitación y/o mantenimiento de infraestructura vial deben incluir eventualmente cursos de capacitación especializada en metodologías de evaluaciones de impacto económico y social. Tales cursos permiten mejorar el nivel de interlocución técnica del organismo ejecutor con respecto a las firmas contratadas para realizar los estudios de impacto económico-social, a la vez que fortalece la capacidad del mismo organismo ejecutor para llevar a cabo su propio monitoreo institucional de los indicadores de impacto de un proyecto.

Lecciones Aprendidas (IV)

Evaluación final de los proyectos.

Los proyectos del Banco, incluidos los de rehabilitación y/o mantenimiento de infraestructura vial, deben contemplar una evaluación final independiente, con el fin de que el Organismo Ejecutor y el Banco puedan recibir una retroalimentación externa que les permita ir más allá de la mera auto-evaluación y la mutua evaluación entre uno y otro (inter-evaluación). Es recomendable que dicha evaluación incluya supervisiones *in situ* del estado de las obras físicas, tal como lo hizo la Evaluación Final del Préstamo 1530/SF-NI.

Lecciones Aprendidas (V)

Estudios de impacto.

La medición de los indicadores (económicos y sociales) de impacto en la zona de influencia de un determinado proyecto vial debe ser encomendada a una firma independiente, con la participación directa y permanente de personal técnico del Organismo Ejecutor. De esta manera, se crean las condiciones para garantizar la calidad del estudio realizado por la firma independiente y se generan procesos de aprendizaje beneficiosos para el Organismo Ejecutor. El MTI ha venido implementando iniciativas en tal sentido.