



INFORME DE TERMINACIÓN DE PROYECTO

PCR

Nombre del Proyecto:	Programa para la Rehabilitación del Tramo San Lorenzo-Muhan (Carretera Managua - Rama)
País:	Nicaragua
Sector:	Transporte
Equipo de Proyecto Original:	Carlos Trujillo (RE2/FI2), Jefe de Equipo; Luis Hidalgo (RE2/FI2); Eduardo Soto de Masis (COF/CNI); María Eugenia Luna (LEG); Diego Belmonte (RE2/FI2) y Héctor Avila (Consultor)
Número de Proyecto	NI0146
Número de Préstamo:	1088/SF-NI
Fecha del QRR:	2 de septiembre de 2010
Fecha de Aprobación:	6 de diciembre de 2010

Equipo PCR: Ricardo Reyes-Richa (TSP/CPN) y Cesar Castellón (TSP/CNI), Autores Principales. Miembros: Alma Reyna Selva (CID/CNI); Marcos Membreño- Idiáquez (Consultor) y Caterina Vecco (INE/TSP)..

ÍNDICE

I. INFORMACIÓN BÁSICA.....	1
II. EL PROYECTO	2
A. Contexto del Proyecto	2
B. Descripción del Proyecto.....	3
C. Revisión de la Calidad del Diseño.....	3
III. RESULTADOS.....	4
A. Efectos Directos.....	4
B. Externalidades	5
C. Productos	5
D. Costos del Proyecto	8
IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO.....	8
A. Análisis de los Factores Críticos	8
B. Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora.....	9
C. Desempeño del Banco	9
V. SOSTENIBILIDAD	9
A. Análisis de Factores Críticos	9
B. Riesgos Potenciales	10
C. Capacidad Institucional	10
VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	10
A. Información Sobre Resultados.....	10
B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post.....	11
VII. LECCIONES APRENDIDAS	11

ANEXOS

ANEXO I Acta de Taller de Cierre

ANEXO II Evaluación del Prestatario

Referencias Electrónicas

Participantes al Taller de Cierre
http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35328349
Mapa de Micro - Localización del Tramo San Lorenzo - Muhan
http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35328359
Mapa de localización de San Lorenzo - Muhan en Nicaragua
http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35328366

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
COERCO	Corporación de Empresas Regionales de Construcción
DCA	Dirección de Control Ambiental
DGP	Dirección General de Planificación
DGV	Dirección General de Vialidad
FOMAV	Fondo de Mantenimiento Vial
FOVIAL	Fondo de Inversión Vial (de la República de El Salvador)
MTI	Ministerio de Transporte e Infraestructura
OD	Objetivo de Desarrollo
PNT	Plan Nacional de Transporte
UCP	Unidad Coordinadora del Programa

I. INFORMACIÓN BÁSICA

DATOS BÁSICOS (MONTO EN US\$)							
No. Proyecto: 1088/SF-NI	Título: Programa para la rehabilitación del tramo San Lorenzo-Muhan (Carretera Managua-Rama)						
Prestatario: República de Nicaragua Agencia ejecutora (AE): Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI)	Fecha aprobación Directorio: 31 Octubre 2001 Fecha efectividad contrato préstamo: 25 Febrero 2002						
Préstamo: 1088/SF-NI Sector: Transporte	Fecha elegibilidad primer desembolso: 7 Julio 2003						
	Meses en ejecución * desde aprobación: 96 * desde efectividad del contrato: 92						
	Períodos de desembolso Fecha original desembolso final: 25 Febrero 2006 Fecha actual desembolso final: 25 Octubre 2009 Extensión acumulativa (meses): 44 Extensión especial (meses): 44						
	Monto préstamo * Monto original: 35,000,000 * Monto actual: 33,148,091 * Pari Passu: 79.22						
	Desembolsos Monto a la fecha: 33,148,091 (100%) Costo Total del Proyecto (Estimado Original): US\$ 42,000,000						
	Redireccionamiento Este proyecto: - recibió fondos de otro proyecto? <input type="checkbox"/> - Envío fondos a otro proyecto? <input type="checkbox"/> - N/A <input checked="" type="checkbox"/>						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>De/Para No. Proyecto</th> <th>Para No. Sub-préstamo</th> <th>Monto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	De/Para No. Proyecto	Para No. Sub-préstamo	Monto			
De/Para No. Proyecto	Para No. Sub-préstamo	Monto					
Reducción de Pobreza (PTI): No Equidad Social (SEQ): No	* Monto actual (ajustado para redireccionamiento) <u>En estado de "Alerta"</u> Está el proyecto "en alerta" por PAIS: No						

Resumen de la Clasificación de Desempeño				
OD	<input type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input checked="" type="checkbox"/> Probable (S)	<input type="checkbox"/> Poco Probable (PP)	<input type="checkbox"/> Improbable (MI)
PI	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
SO	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" 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 El Programa estuvo precedido por la transformación del MTI en el ente planificador, regulador y normador de los sectores de transporte e infraestructura del país. Esta reforma se llevó cabo en 1998 mediante la aprobación de la Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo (Ley 290). Como parte de esta reforma, en el 2000 se creó 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 (Ley 355). En este mismo contexto y con apoyo del Banco, se elaboró el Plan Nacional de Transporte (PNT), cuyas líneas de acción vial se enfocaban a apoyar la producción rural, comunicar a los territorios geográficamente más alejados e integrar el país al corredor centroamericano.
- 2.2 Al momento de la aprobación del Programa, menos del 25% de los aproximadamente 19,073 km de la red vial del país se encontraba en buen estado. En respuesta a esta situación, el PNT contempló inversiones y gastos en el sector vial por el orden de US\$600 millones para el período 2000-2005, priorizando aquellas obras de rehabilitación y reconstrucción destinadas a restaurar la transitabilidad en los corredores viales principales y de algunas carreteras recolectoras. Entre esas prioridades figuraba la rehabilitación del corredor vial este-oeste del país mediante la recuperación de la ruta troncal (Managua-El Rama), de la cual el 59% se encontraba en regular estado y el 41% en muy mal estado. Este corredor era fundamental para la integración social, económica y política de la región Caribe (Atlántica) con el centro y el occidente de Nicaragua, y fue afectado por el huracán Mitch en el tercer trimestre de 1998.
- 2.3 El Programa logró ejecutarse sin mayores tropiezos desde su inicio hasta la terminación de la construcción del tramo de carretera entre San Lorenzo-Muhan. Pero en octubre del 2005 surgió una controversia entre la firma contratista y el MTI a raíz de las fallas longitudinales que comenzaron a aparecer a lo largo de la carretera, poco después de la construcción de la misma. La firma contratista ganó la controversia aduciendo debilidades técnicas en el estudio y el diseño de la carretera. El MTI debió pagar a la firma contratista los desembolsos retenidos y asumir la reparación de las fallas, a fin de garantizar la transitabilidad y la seguridad a lo largo de la vía.
- 2.4 La controversia entre la firma contratista y el MTI obligó al Banco a suspender los desembolsos y, debido en gran medida a la lentitud con la que procedió el tribunal encargado de arbitrar la controversia, la ejecución del Programa se paralizó por casi 2 años. A lo largo de la ejecución del Programa, el Ejecutor debió solicitar seis prórrogas consecutivas al Banco.

B. Descripción del Proyecto

i. Objetivo de Desarrollo

- 2.5 Según el Anexo “A” del Contrato de Préstamo, el Objetivo de Desarrollo (OD) del Programa “es reducir los costos de transporte y facilitar la movilización de pasajeros y carga entre la zona Atlántica y el interior del país, para contribuir a la reactivación de la producción y ganadera de la zona y a la integración de las comunidades con el resto del país” (numeral 1.01).
- 2.6 En el mismo Anexo “A” del Contrato (numerales 2.02, 2.03 y 2.06), se especifica que el Proyecto posee tres componentes: (i) Rehabilitación del tramo San Lorenzo-Muhan; (ii) Apoyo al Plan de Mantenimiento Vial; y (iii) Fortalecimiento institucional.

ii. Componentes

- 2.7 **Componente 1: Rehabilitación del tramo San Lorenzo-Muhan.** Con los recursos de este componente se financia la rehabilitación del tramo de carretera existente entre San Lorenzo-Muha, el cual tiene 88.1 km de extensión, así como la rehabilitación de seis (6) puentes mayores localizados en el mismo tramo.
- 2.8 **Componente 2: Apoyo al Plan de Mantenimiento Vial.** Este componente apoya la implementación del Plan de Acción 2000-2005, derivado del Plan Nacional de Transporte (PNT), con vistas a consolidar las mejoras sostenibles en la gestión y ejecución del mantenimiento vial.
- 2.9 **Componente 3: Fortalecimiento institucional.** El objeto de este componente consiste en apoyar los planes de reforma institucional del MTI, los cuales incluyen: (a) la racionalización de la estructura institucional del MTI; y (b) la consolidación del FOMAV y la transformación de las empresas públicas que forman parte de la Corporación de Empresas Regionales de Construcción (COERCO).

C. Revisión de la Calidad del Diseño

- 2.10 Este punto no aplica para este PCR.

Revisión de la Calidad del Diseño			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Plenamente Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Menos que Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I)

III. RESULTADOS

A. Efectos Directos

Logro de los Objetivos de Desarrollo (OD)		
Objetivos de Desarrollo (Propósito): Reducir los costos de transporte y facilitar la movilización de pasajeros y carga entre la zona atlántica y el interior del país, para contribuir a la reactivación de la producción agrícola y ganadera de la zona y a la integración de las comunidades con el resto del país. Clasificación: Probable		
Indicadores Claves de Efectos Directos (*)		Efectos Directos Logrados
Al finalizar el Programa se han rehabilitado aproximadamente 88 km de la red pavimentada de carreteras, se cuenta con un marco institucional modernizado y mecanismos adecuados de mantenimiento para la red vial nacional. <div> <div>Línea de Base</div> <div>Intermedia</div> <div>Término del Proyecto</div> </div> <div> <div>0 ()</div> <div>()</div> <div>(25 Oct 2009)</div> </div>		Cumplido (25 Oct 2009)
Reformulación <input checked="" type="checkbox"/> N/A		
Reajuste ISDP: : indicar si y cuándo el ISDP fue reajustado, y explicar los cambios que resultaron de este ejercicio. <input checked="" type="checkbox"/> N/A		
Resumen del Objetivo de Desarrollo Clasificación (OD): <input type="checkbox"/> Muy Probable(MP) <input checked="" type="checkbox"/> Probable (S) <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (MI)		
Justificación de la clasificación basada en el grado de cumplimiento de las metas planeadas, entre los efectos directos planeados y los logrados, así como otros factores relevantes. El Programa cumplió con su Objetivo de Desarrollo (OD) y con los indicadores establecidos en el Marco Lógico. Rehabilitó los 88.1 km del tramo San Lorenzo-Muhan de la carretera Managua-Rama, así como 6 puentes de concreto reforzado existentes a lo largo de toda la vía. Aunque al principio se presentaron deficiencias en la construcción de la carretera (aparición de fallas longitudinales), las mismas fueron reparadas por el Ejecutor, con lo cual ha quedado garantizada la transitabilidad y la seguridad vial de la carretera construida. De esta manera, el Programa ha contribuido con la reactivación de la producción agrícola y ganadera de la zona y con la integración de las comunidades de la Región Atlántica (Caribe) al resto del país. Mediante el otorgamiento de un fondo semilla, el Programa también impulsó el fortalecimiento y la modernización del FOMAV, la entidad encargada de la red vial mantenible en el país. El FOMAV cuenta con recursos propios provenientes de un impuesto al consumo de combustible, que comenzó a aplicarse por decreto de ley a partir del 15 de diciembre de 2005. En el año 2007, se ejecutaron obras de mantenimiento periódico en 475 km de carreteras pavimentadas pertenecientes a la red vial nacional mantenible. El Programa fortaleció al mismo tiempo la reparación de la red vial no mantenible otorgando recursos destinados a servicios y bienes (repuestos, llantas y otros materiales) para que las empresas de la COERCO, adscrita al MTI, realizaran reparaciones en la red vial no mantenible del país y pudieran conformar los llamados módulos de construcción. El Programa auspició la contratación de consultorías para la elaboración del Plan de Fortalecimiento Institucional del MTI y aportó recursos para la ampliación de la red informática existente, la adquisición de básculas digitales fijas y móviles, equipos de transporte, radios de comunicación y la implementación de un sistema de seguimiento de proyectos de línea de base.		
Estrategia de País: Dados los resultados descritos arriba, indicar brevemente cómo el proyecto contribuyó a la estrategia del Banco en el país. En respuesta a la devastación causada por el huracán Mitch en 1998, el Banco procedió a revisar su estrategia en Nicaragua (GN-1931-1) a fin de atender la nueva dimensión de la pobreza y los daños causados a la infraestructura y a los recursos naturales. Una de las áreas principales de dicha reforma fue el reforzamiento de la infraestructura, donde el esfuerzo se concentró en la rehabilitación de carreteras principales que fueron afectadas por el huracán, caminos alimentadores y en dar apoyo institucional al ente regulador sectorial para la puesta en funcionamiento de un mecanismo sostenible de mantenimiento vial.		

(*): En su diseño, el Programa careció de una Línea de Base. Por esta razón, el valor de cada indicador correspondiente a la Línea de Base es siempre igual a cero (0). El Programa tampoco definió indicadores intermedios.

B. Externalidades

- 3.1 Una de las externalidades del Programa consistió en la aparición de fallas longitudinales a lo largo del tramo San Lorenzo-Muhan debido a las debilidades técnicas del diseño. El estudio de suelos no identificó y valoró adecuadamente las implicaciones de rehabilitar una carretera, con una estructura de pavimento uniforme a lo largo de 88.1 km, en una zona caracterizada por la presencia de suelos de consistencia arcillosa.
- 3.2 Otra de las externalidades ocurrió en el año 2003 y consistió en la destrucción parcial, por parte de la firma contratista, de un yacimiento arqueológico de origen precolombino en un terreno que fue adquirido por la misma firma con el fin de extraer materiales para la rehabilitación de la carretera. La intervención del Ejecutor, en coordinación con la alcaldía de Juigalpa y el Instituto Nicaragüense de Cultura, logró la recuperación de una pequeña parte de las piezas arqueológicas encontradas.

C. Productos

Progreso en la Implementacion (PI)			
Componentes (Productos)	Indicadores Claves de los Productos Planeados (*)		Término del Proyecto
Componente 1: Rehabilitación del tramo San Lorenzo-Muhan Costo total del Componente 1: N/A Contrapartida: N/A BID: N/A Desembolso BID (%): N/A Clasificación: atisfactorio	1.1. Al finalizar el Programa, la rehabilitación de la red de carreteras asfaltadas se incrementa en 88 km. <div><div><u>Línea de Base</u> 0 ()</div><div><u>Intermedia</u> ()</div><div><u>Término del Proyecto</u> (25 Oct 2009)</div></div>		Cumplido (25 Oct 2009)
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales: según los informes de avance semestral del Ejecutor, el Programa rehabilitó 88.1 km y, además, rehabilitó un total de seis (6) puentes localizados a lo largo de la carretera San Lorenzo-Muhan. La firma constructora terminó la construcción de dicha carretera en el año 2005, pero luego aparecieron fallas longitudinales a lo largo de la misma, lo que dio lugar al surgimiento de una controversia entre el MTI y la firma constructora. En cumplimiento a lo establecido en los laudos arbitrales de febrero de 2008, que dieron por zanjada aquella controversia, el Ejecutor procedió a reparar las deficiencias de la carretera, con lo cual quedó asegurada la transitabilidad y la seguridad vial de la ruta.			
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			
Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI)			
[] Muy Satisfactorio (MS)	[X] Satisfactorio (S)	[] Poco Satisfactorio (PS)	[] Muy Insatisfactorio (MI)

(*): En su diseño, el Programa careció de una Línea de Base. Por esta razón, el valor de cada indicador correspondiente a la Línea de Base es siempre igual a cero (0). El Programa tampoco definió indicadores intermedios.

Progreso en la Implementación (PI)		
Componentes (Productos)	Indicadores Claves de los Productos Planeados (*)	Término del Proyecto
Componente 2: Apoyo al Plan de Mantenimiento Vial Costo total del Componente 2: N/A Contrapartida: N/A BID: N/A Desembolso BID (%): N/A Clasificación: Satisfactorio	2.1. Al finalizar el Programa, FOMAV atiende al menos 70% de la red vial prioritaria mantenible (aprox. 5,000 km), mediante contratación con empresas y microempresas; mientras el MTI continúa atendiendo por administración con COERCO 2,000 km de dicha red. <div> <u>Línea de Base</u> <u>Intermedia</u> <u>Término del Proyecto</u> 0 () () (25 Oct 2009) </div>	Parcialmente cumplido (25 Oct 2009)

Diferencias entre los productos planeados y actuales: En el período 2006-2008, el FOMAV sólo pudo atender en promedio el 30% de la red vial prioritaria mantenible. Esto pareciera evidenciar que los recursos percibidos por dicha institución por la vía del impuesto al consumo de combustible son aún insuficientes para atender el 70% de la red, o también, que esta meta del 70% era demasiada alta desde el punto de vista de la capacidad financiera del FOMAV. Si la evaluación del desempeño del FOMAV en términos de atención a la red vial no se hace a partir del porcentaje de kilómetros establecidos por los indicadores del Programa, sino a partir de la planificación anual del FOMAV, los resultados de este ejercicio revelan que dicha entidad logró atender en promedio el 77% de la red vial pavimentada programada por cada año durante el período 2006-2008 (ver los informes anuales del FOMAV). Cumpliendo con su ley creadora, el FOMAV ejecutó todas las contrataciones con empresas del sector privado. La COERCO, por su parte, atendió un promedio de 1,550 km de la red vial no pavimentada (red no mantenible) en el período 2004-2008, una cifra que representa el 77.5% de la meta establecida por el Programa. Durante el período de ejecución del Programa, las empresas de la COERCO fueron saneadas financieramente, se redujo el tamaño de su personal y su actividad se concentró en la red vial no pavimentada.

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

Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI)

[] Muy Satisfactorio (MS)	[X] Satisfactorio (S)	[] Poco Satisfactorio (PS)	[] Muy Insatisfactorio (MI)
----------------------------	-----------------------	-----------------------------	------------------------------

(*): En su diseño, el Programa careció de una Línea de Base. Por esta razón, el valor de cada indicador correspondiente a la Línea de Base es siempre igual a cero (0). El Programa tampoco definió indicadores intermedios.

Progreso en la Implementación (PI)		
Componentes (Productos)	Indicadores Claves de los Productos Planeados (*)	Término del Proyecto
Componente 3: Fortalecimiento institucional Costo total del Componente 2: N/A Contrapartida: N/A BID: N/A Desembolso BID (%): N/A Clasificación: Satisfactorio	3.1. Se ha establecido un mecanismo de ejecución y mantenimiento para la red vial Prioritaria mantenible, mediante la creación y consolidación del FOMAV. <div> <u>Línea de Base</u> <u>Intermedia</u> <u>Término del Proyecto</u> 0 () () (25 Octubre 2009) </div>	Cumplido (Diciembre 2005)
	3.2. Reorganizada el área del MTI que se encargará del mantenimiento de la red vial no pavimentada de responsabilidad nacional. <div> <u>Línea de Base</u> <u>Intermedia</u> <u>Término del Proyecto</u> 0 () () (25 Octubre 2006) </div>	Cumplido (Marzo 2006)

	2009)	
	3.3. Fortalecida y capacitada la Dirección de Control Ambiental (DCA). <u>Línea de Base</u> <u>Intermedia</u> <u>Término del</u> <u>Proyecto</u> 0 () () (25 Octubre 2009)	Cumplido (Octubre 2008)
	3.4. Modernizada el área de planificación y actualizado el inventario vial, incluyendo su reclasificación y la revisión de competencias sobre la red. <u>Línea de Base</u> <u>Intermedia</u> <u>Término del</u> <u>Proyecto</u> 0 () () (25 Octubre 2009)	Cumplido (Mayo 2002)
	3.5. Fortalecidas las áreas de ejecución de proyectos y las dependencias administrativa y financiera del MTI. <u>Línea de Base</u> <u>Intermedia</u> <u>Término del</u> <u>Proyecto</u> 0 () () (25 Octubre 2009)	Cumplido (Junio 2009)

Diferencias entre los productos planeados y actuales:

3.1. El 13 de diciembre de 2005, la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua aprobó la Ley de creación del tributo especial para el financiamiento del Fondo de Mantenimiento Vial (T-FOMAV), la cual fue publicada en La Gaceta N° 250 del 27 de diciembre de 2005. Según esta nueva ley, dicho impuesto será de US\$0.06 a partir del 15 de diciembre de 2005, US\$0.08 a partir del 1 de diciembre de 2006, US\$0.12 a partir del 1 de diciembre de 2007, US\$0.15 a partir del 1 de diciembre de 2008 y, finalmente, US\$0.16 a partir del 1 de diciembre de 2009.

3.2. Además de la reorganización de la COERCO, el MTI procedió a hacer otro tanto con la otrora Dirección de Mantenimiento de Caminos, la cual se transformó, a partir de Marzo de 2006, en la nueva Dirección de Conservación Vial. En la actualidad, esta última tiene a su cargo los departamentos de Mantenimiento vial, Pesos y dimensiones, y Seguridad vial.

3.3. Se fortaleció la DCA (adquisición de software, elaboración de manuales, etc.) y se capacitó al personal de la misma con fondos de la cooperación danesa (DANIDA). La DCA diseñó e implementó su propio sistema de monitoreo y seguimiento ambiental.

3.4. Históricamente, la actualización del inventario vial dejó de hacerse en el período 1980-1999, pero se reinició en el segundo semestre de 2002. Desde esta última fecha, la actualización ha venido realizándose año con año. Dicha tarea se encuentra bajo la responsabilidad de la Dirección de Administración Vial del MTI.

3.5. El fortalecimiento de las áreas de ejecución de proyectos y de las dependencias administrativa y financiera del MTI se llevó a cabo en el período 2008-2009, debido a los retrasos provocados por la controversia que se dio entre el MTI y la firma constructora de la carretera San Lorenzo-Muhan.

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

Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación PI:

[] Muy Satisfactorio (MS)	[X] Satisfactorio (S)	[] Poco Satisfactorio (PS)	[] Muy Insatisfactorio (MI)
----------------------------	-----------------------	-----------------------------	------------------------------

(*): En su diseño, el Programa careció de una Línea de Base. Por esta razón, el valor de cada indicador correspondiente a la Línea de Base es siempre igual a cero (0). El Programa tampoco definió indicadores intermedios.

D. Costos del Proyecto

Costo Total del Proyecto – Planeado US\$ 42 (en millones)				Costo Total del Proyecto - Actual US\$ 34.25 (en millones)				% Diferencia			
Categoría*	Banco	Aporte	Total	Categoría*	Banco	Aporte	Total	Categoría*	Banco	Aporte	Total
ING-ADMIN	3.66	0.72	4.38	ING-ADMIN	3.72	0.13	3.85	ING-ADMIN	101.64	18.06	87.90
COST-DIR	29.41	5.81	35.22	COST-DIR	28.16	0.98	29.14	COST-DIR	95.75	16.87	82.74
COST-SAE	1.12	0.20	1.32	COST-SAE	0.00	0.00	.00	COST-SAE	---	---	---
GAST-FIN	0.81	0.27	1.08	GAST-FIN	0.81	0.00	0.81	GAST-FIN	100.00	---	75.00
				REVFUND	0.45	0.45		REVFUND	---	---	---
Total	35.00	7.00	42.00	Total	33.14	1.11	34.25	Total	94.69	15.86	81.55

Explique brevemente diferencias. El Programa dejó sin ejecutar un monto total de US\$7.75 millones. Esto se debió a la no ejecución de US\$ 1.86 millones de los recursos aportados por el Banco, porque el Ejecutor dejó sin contratar varias consultorías y adquisiciones (equipos y materiales para laboratorios, etc.) que requerían licitaciones internacionales. Por otra parte, el Ejecutor no aportó US\$5.89 millones de los US\$7 millones que él se había comprometido a aportar, según lo establecido en el Contrato de Préstamo.

*: Significado de las siglas correspondientes a cada Categoría: ING-ADMIN: Ingeniería y Administración; COST-DIR: Costos Directos; COST-SAE: Costos Sin Asignación Específica; REVFUND: Revolving Fund.

IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A. Análisis de los factores críticos

Factores positivos:

- 4.1 La ejecución del Programa se vio complementada por las acciones realizadas por el MTI y el FOMAV en otros ámbitos institucionales de ambas entidades, gracias a los recursos provenientes de otras agencias financieras y otros donantes extranjeros.
- 4.2 Aunque la unidad ejecutora del Programa tuvo tres coordinadores distintos a lo largo de su ejecución, el personal técnico de dicha unidad continuó siendo básicamente el mismo. La permanencia de este personal aseguró la continuidad de las acciones y el cumplimiento de las metas, a pesar de los retrasos que se acumularon durante la ejecución del Programa.
- 4.3 Los niveles de coordinación existentes entre las distintas direcciones y departamentos internos del MTI contribuyeron a que el Programa cumpliera con sus indicadores, a pesar de los problemas encontrados a lo largo de su ejecución.

Factores negativos:

- 4.4 La ejecución del Programa experimentó un retraso de dos años debido a la controversia que tuvo lugar entre el MTI y la empresa constructora del tramo de carretera San Lorenzo-Muhan. Durante ese período de tiempo, el Banco se vio obligado a suspender los desembolsos a la espera de los resultados del proceso de reconciliación y de arbitraje entre el MTI y la empresa constructora.

- 4.5 La rehabilitación de la carretera San Lorenzo-Muhan experimentó debilidades en su fase de diseño/estudio, las cuales no fueron detectadas oportunamente por parte del Ejecutor.
- 4.6 Las especificaciones de los contratos no eran consistentes con las que aparecían en los pliegos de base y condiciones, y, además, fueron formuladas en términos poco precisos y rigurosos, lo cual privó al MTI de de los fundamentos técnicos y jurídicos necesarios para sostener sus alegatos en la controversia con la firma contratista que llevó a cabo la rehabilitación del tramo San Lorenzo-Muhan.

B. Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora

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

C. Desempeño del Banco

Ver en la sección de anexos, la Evaluación del Prestatario sobre el desempeño del Banco.

Clasificación del Desempeño del Banco			
<input 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, lo cual incluye el saneamiento financiero y el redimensionamiento de la COERCO, aseguran la sostenibilidad de los resultados alcanzados por el Programa del Banco.
- 5.2 Mediante la capacitación profesional de alrededor de 40 de sus funcionarios, el MTI ha mejorado su capacidad técnica en lo concerniente al diseño de proyectos y al manejo de contratos, con lo cual ha sentado las bases para superar las debilidades que se presentaron en ambas áreas durante la ejecución del Programa.
- 5.3 El FOMAV cuenta ahora con un marco jurídico que le permite disponer de los recursos propios para financiar una proporción relativamente significativa de la red vial mantenible en el país.
- 5.4 Los recursos financieros del MTI y del FOMAV son insuficientes para garantizar tanto el mantenimiento de la red vial pavimentada (red mantenible), como el de la red vial no pavimentada (red no mantenible). Por esta razón, ambas entidades todavía requieren del apoyo de la cooperación internacional para llevar a cabo sus tareas en la rehabilitación y mantenimiento de la red de carreteras y caminos.

B. Riesgos Potenciales

- 5.5 Uno de los riesgos es la posible pérdida del capital humano que está siendo capacitado por el MTI, al nivel de maestría, en las áreas de carreteras y contratos. Para reducir este riesgo, el MTI ha exigido al personal en proceso de capacitación la firma de un convenio mediante el cual el interesado se obliga a pagar una parte del costo de sus estudios, a laborar en la institución por el mismo período de tiempo que dure su programa de estudios y, en caso contrario, a resarcir al MTI el correspondiente costo de sus estudios.
- 5.6 Los recursos propios captados por el FOMAV mediante el impuesto al consumo de combustible son aún insuficientes para incrementar la proporción de la red vial pavimentada que hoy es atendida por dicha institución. Para resolver este problema, algunas voces dentro del sector empresarial de la construcción han sugerido la posibilidad de incrementar dicho impuesto desde los actuales US\$0.16 por galón, a los US\$0.20 por galón, que es la tarifa vigente para el FOVIAL de la República de El Salvador.

C. Capacidad Institucional

- 5.7 El Programa del Banco, aunado a otros programas y proyectos auspiciados por otras agencias de financiamiento y cooperación internacional, contribuyeron a modernizar, racionalizar y fortalecer la institucionalidad del MTI y del FOMAV.

Clasificación de Sostenibilidad (SO)			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" 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 Programa no contempló la elaboración de una Línea de Base.
- 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 Como parte del personal del MTI, los gerentes de obras 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.

B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post

- 6.6 De conformidad con la política del Banco (OP-305), en consulta con el Ejecutor, se decidió no incluir una evaluación ex-post como parte de las actividades del Proyecto. Los mecanismos de seguimiento y evaluación, los informes de progreso, el Informe Anual de Mantenimiento y las reuniones semestrales, suministrarán la información necesaria para evaluar el impacto del mismo y la oportunidad para extraer las enseñanzas del Programa

VII. LECCIONES APRENDIDAS

- 7.1 **Diseño de proyectos.** Cuando en la fase de diseño/estudio de un proyecto de infraestructura, los criterios técnicos se someten y se sacrifican a los criterios exclusivamente financieros, sin proceder a redimensionar los alcances físicos previstos originalmente, se pone en riesgo la calidad de los resultados y el éxito de dicho proyecto.
- 7.2 **Gestión de la información.** Para poder detectar oportunamente las debilidades de diseño/estudio de un proyecto de infraestructura, es necesario contar con un sistema de gestión de la información que incluya mecanismos de alerta temprana. De lo contrario, la detección de aquellas debilidades se dará tardíamente y acarreará costos imprevistos que podrían llegar a poner en peligro la viabilidad del proyecto en su conjunto.
- 7.3 **Controversias entre el Organismo Ejecutor y firmas contratistas.** -La gestión exitosa de controversias por parte de instituciones públicas especializadas en la construcción/rehabilitación de obras de infraestructura requiere de la capacitación del personal de ingeniería en la gestión de contratos y en la negociación de conflictos.
- 7.4 **Aprovisionamiento de fondos para mantenimiento vial.** La decisión de aprovisionar al FOMAV mediante el establecimiento de un impuesto al consumo de combustible que crecía paulatinamente cada año a lo largo de cinco años consecutivos, hasta alcanzar su meta en el quinto año, privó al FOMAV de contar desde el comienzo (año 2006) con los fondos necesarios para alcanzar un mayor nivel de cobertura en la atención de la red vial pavimentada (red mantenible).
- 7.5 La posibilidad de incrementar el actual nivel de cobertura alcanzado por el FOMAV en la atención de la red vial mantenible nacional depende, en el corto/mediano plazo, de la posibilidad de aumentar un poco más el impuesto al consumo de combustible.
- 7.6 **Unidades Coordinadoras de Proyectos.** -El agrupamiento de todas las unidades coordinadoras de proyectos externos bajo una sola dirección administrativa-financiera, reduce los costos de transacción que tales unidades implican para el Organismo Ejecutor cuando todas aquellas unidades coordinadoras de proyectos operan de manera autónoma y dispersa en el seno del mismo Organismo Ejecutor.
- 7.7 **Formación especializada del personal.** Para asegurar la calidad y la eficiencia en el diseño y la ejecución de obras de infraestructura de envergadura, se requiere

que el Organismo Ejecutor cuente, al nivel del personal responsable de la dirección de las instancias operativas, con profesionales cuyo nivel de formación especializada sea equivalente al de una maestría universitaria.

- 7.8 La contratación de expertos internacionales de alto nivel (con Ph.D., etc) para la ejecución de consultorías técnicas sumamente especializadas representa una oportunidad para la capacitación/entrenamiento del capital humano local y, por tal razón, debe ser aprovechada al máximo por parte del Organismo Ejecutor para la implementación de cursos / talleres intensivos más o menos informales y de corta duración. Esto no niega obviamente la necesidad de proyectos de la cooperación internacional que apoyen a las universidades nacionales en el diseño y la implementación de programas de educación profesional especializada de mayor duración.
- 7.9 **Protección y conservación de hallazgos arqueológicos.** La protección y conservación del patrimonio arqueológico requiere que, en la etapa de preinversión, se incluya la realización de estudios arqueológicos que permitan determinar el potencial arqueológico de la zona de intervención (particularmente en los sitios utilizados como bancos de materiales), mientras en la fase de ejecución debe incorporarse la vigilancia arqueológica como parte de las actividades realizadas por la empresa contratista.

NICARAGUA

Programa para la Rehabilitación del Tramo San Lorenzo-Muhan (Carretera Managua-El Rama)

Préstamo 1088/SF-NI

Ejecutor: Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI)

Acta del Taller de Cierre
25 de marzo de 2010

I. PARTICIPANTES

El Taller de Cierre del Programa para la Rehabilitación del Tramo San Lorenzo-Muhan (Carretera Managua-El Rama), financiado con el préstamo 1088/SF-NI y ejecutado por el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) de la República de Nicaragua, se llevó a cabo en las instalaciones de la Representación del BID en Nicaragua, el día jueves 25 de Marzo. El listado de participantes figura en el Anexo I.

II. TEMAS TRATADOS

1. Los indicadores del Objetivo de Desarrollo y los Componentes.

- El Objetivo de Desarrollo (OD): Existe consenso entre los participantes sobre el hecho de que el Programa cumplió el OD, consistente en "reducir los costos de transporte y facilitar la movilización de pasajeros y carga entre la zona atlántica y el interior del país, para contribuir a la reactivación de la producción agrícola y ganadera de la zona y a la integración de las comunidades con el resto del país". pero se necesita información adicional. La calificación otorgada al cumplimiento del OD fue *Probable*. Durante el período de ejecución del Programa (2003-200), el costo promedio de transporte se incrementó en US\$ 0.02 por cada kilómetro recorrido, pero se considera que dicho aumento hubiera sido mayor, de no haber sido por la rehabilitación de la carretera. Se solicitó al MTI estimar en qué proporción dicho incremento hubiera sido mayor, de no haber sido por el aporte del Programa. La rehabilitación de la carretera contribuyó a aumentar la velocidad promedio de los vehículos de 23 km/h a más de 80 km/h a lo largo de toda la vía. El tráfico promedio anual vehicular se incrementó en un 62%, pero se solicitó al MTI calcular qué proporción de dicho incremento se debió a la rehabilitación de la carretera. También se solicitó al MTI calcular en qué proporción se ha reducido el tiempo promedio de recorrido de los vehículos sobre la vía, gracias a la rehabilitación de la vía. Por lo que concierne a la meta del OD de reactivar la producción agrícola y ganadera de la zona, no existen estadísticas que permitan determinar en qué medida se cumplió o no dicha meta, porque el último Censo Nacional Agropecuario (CENAGRO III), que proporciona cifras desagregadas por cada departamento y municipio del país, se llevó a cabo en 2001, antes de la puesta en marcha del Programa, y desde entonces, no se ha realizado un nuevo censo (CENAGRO IV), que permitan determinar cuál ha sido la evolución de la producción agropecuaria en la zona de impacto del Programa, antes y después de la ejecución del mismo. Por último, el Programa también cumplió con las restantes metas del OD: rehabilitar el tramo San Lorenzo-Muhan (88.1 km)



y seis (6) puentes existentes a lo largo de la vía, modernizar el marco institucional y establecer mecanismos adecuados para el mantenimiento de la red vial nacional. En el ámbito del fortalecimiento institucional, el Programa apoyó el aprovisionamiento de recursos propios del Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV) mediante la aprobación de un impuesto al consumo de combustible (Ley 574 del 15 de diciembre de 2005), el apoyo financiero para el mantenimiento de 276 kms de carretera, la elaboración de contratos por resultados y el diseño del sistema de información gerencial del ciclo de proyectos de dicha institución. En el caso de la Corporación de Empresas Regionales de Construcción (COERCO), se cumplió la meta de apoyar la transformación de esta entidad estatal, mediante la asignación de recursos para reparación de equipos, adquisición de repuestos y materiales requeridos para que dicha corporación pudiera cumplir sus funciones eficientemente.

- Componente 1 del Programa: Se logró cumplir la meta de este Componente, la cual consistía en rehabilitar el tramo de carretera San Lorenzo-Muhan y los 6 puentes que se encuentran a lo largo del mismo. Ambas metas se cumplieron de manera *Satisfactoria*, en la fecha prevista. Las fallas físicas (fisuras longitudinales, baches, ondulaciones, exudaciones, etc.) que aparecieron a lo largo del 20% de la carretera San Lorenzo-Muhan poco tiempo después de haber sido terminadas las obras de rehabilitación, no impidieron el tráfico vehicular normal sobre la vía. Tampoco la controversia que se suscitó entre el MTI y la firma constructora (Corporación MECO-Santa Fe) a raíz de la aparición de aquellas fallas, llegó a afectar el uso normal de la carretera, porque dichas fallas fueron reparadas de manera oportuna, después de haberse resuelto la controversia que se suscitó entre el MTI y la firma constructora (la Corporación MECO-Santa Fe).
- Componente 2 del Programa: Las dos metas de este Componente, que el FOMAV atendiera al menos 5,000 kms de la red vial prioritaria mantenible mediante empresas del sector privado y que el MTI atendiera 2,000 kms a través de la COERCO, se lograron cumplir parcialmente. En el primer caso, FOMAV atendió en promedio 2,219 kms anuales durante el período 2006-2009, lo cual representa el 44.4% de los 5,000 kms previstos por el Programa. En el segundo caso, el MTI atendió a través de la COERCO un promedio anual de 1,322.7 kms durante el período 2003-2008, el 66.1% de la meta establecida por el Programa. Se solicitó al MTI calcular qué proporción de los 1,322.7 kms atendidos a través de la COERCO, hubiesen quedado sin rehabilitar si no se hubiera contado con los recursos del Banco. Dos factores se combinaron para que el MTI y el FOMAV no alcanzaran a cumplir sus respectivas metas en términos de kilómetros atendidos. Primero, dichas metas eran demasiado elevadas; y, segundo, ambas instituciones aún cuentan con limitaciones presupuestarias para atender las respectivas redes viales que tienen a su cargo. Por lo anterior, hubo consenso entre los participantes en el sentido de otorgar a los resultados del Componente 2 la calificación *Satisfactorio*.
- Componente 3 del Programa: Este Componente tenía cinco metas, cada una de las cuales se cumplió en forma *Satisfactoria*, a juicio de los participantes en el Taller de Cierre:
 - *Establecer un mecanismo de ejecución y mantenimiento para la red vial prioritaria mantenible, mediante la creación y consolidación del FOMAV:* Como parte de sus mecanismos institucionales para atender la red vial, el FOMAV acuerda cada año con el MTI la cantidad de kilómetros a ser atendidos y contrata mediante licitación a las empresas privadas que se encargarán de ejecutar las obras. En el caso de las calles cuyo mantenimiento es competencia de las municipalidades, éstas reciben del FOMAV los correspondientes desembolsos de recursos y aquellas mismas se encargan de ejecutar las obras bajo la supervisión del FOMAV.
 - *Reorganizar el área del MTI que se encargará del mantenimiento de la red vial no pavimentada de responsabilidad nacional:* Esta reorganización consistió básicamente en la transformación de la antigua Dirección de Mantenimiento de



Caminos, en la nueva Dirección de Conservación Vial, la cual tiene a su cargo los departamentos de Mantenimiento Vial, Pesos y Dimensiones, y Seguridad Vial. Esta reorganización institucional implicó: (i) la elaboración de manuales de funcionamiento y procedimientos, la cual se llevó a cabo con fondos de la Danish International Development Agency (DANIDA); (ii) la adquisición de nuevos vehículos y de equipos de informática, lo cual se hizo con fondos propios del MTI; (iii) la adquisición de 10 básculas (7 fijas y 3 móviles), 20 alcoholímetros y 10 pistolas de radar, lo cual se hizo con recursos del Programa.

- *Fortalecer y capacitar la Dirección de Control Ambiental (DCA) del MTI:* Estas actividades implicaron elaborar manuales de funciones y procedimientos, capacitación del personal, diseño e implementación de un sistema de monitoreo y seguimiento ambiental, etc. Todas estas tareas se llevaron a cabo con fondos de DANIDA.
- *Modernizar el área de planificación y actualizar el inventario vial, incluyendo su reclasificación y la revisión de competencias sobre la red:* El Programa apoyó la modernización del área de planificación del MTI con las siguientes acciones: (i) implementación del sistema de seguimiento de proyectos con criterio de Línea de Base; (ii) diseño e implementación del sistema de información gerencial del ciclo de proyectos; (iii) adquisición de un microbús, un jeep, 2 clinómetros, 3 odómetros y 2 vigas Benkelmann. No fue necesario emplear recursos del Banco para realizar el resto de las actividades que se llevaron a cabo para modernizar el área de planificación del MTI (elaboración de manuales de funciones y procedimientos, plan de inversiones, creación de una unidad de costos, etc.), porque estas actividades se hicieron con fondos de DANIDA. Por lo que concierne a la actualización del inventario vial, incluyendo su reclasificación, ésta se hace de forma permanente desde 2002, con fondos del MTI.
- *Fortalecer las áreas de ejecución de proyectos y las dependencias administrativa y financiera del MTI:* El Programa contribuyó al fortalecimiento del área de ejecución de proyectos del MTI con la adquisición de vehículos y equipos: 5 camionetas, 30 motos, 10 equipos de geo-posicionamiento satelital y equipos de radio (7 bases y 12 móviles). En cambio, el fortalecimiento de las dependencias administrativa y financiera del MTI se llevó a cabo con fondos de DANIDA. Por esta razón, el Programa apoyó el área de informática con la compra de servidores, equipos y materiales para cambiar toda la red informática del MTI.

2. La Línea de Base.

Con respecto a este tema, los participantes en el Taller de Cierre señalaron la necesidad de que la Unidad de Planificación del MTI cuente con un equipo encargado de recopilar y sistematizar toda la información relacionada con los indicadores del OD y de los Componentes de un Proyecto, a fin de contar con un Documento de Línea de Base. Dicho equipo debería recopilar y sistematizar la información sobre indicadores de un proyecto que se encuentre disponible tanto al interior del MTI como fuera del mismo. Ese equipo debería trabajar desde el principio en coordinación estrecha con la Unidad Ejecutora del proyecto. Al finalizar la ejecución de la operación 1088/SF-NI, se puso en evidencia que la información requerida no había sido recopilada y sistematizada de tal manera que permitiese la evaluación del nivel de cumplimiento de los indicadores del OD del programa.



3. Las externalidades.

Los participantes en el Taller de Cierre sugirieron que se incorporasen al texto del PCR las siguientes externalidades:

- La falta de un control adecuado de los pesos y dimensiones de los vehículos que transitan a lo largo del tramo de la carretera San Lorenzo-Muhan. Esta carencia, debida en buena medida a la debilidad institucional de las entidades encargadas de ejercer las funciones de control (MTI, Policía Nacional, etc.), crea las condiciones para que el flujo de tráfico pesado produzca el progresivo deterioro de la carretera.
- Las limitaciones presupuestarias que aún enfrentan el MTI y el FOMAV para asegurar el mantenimiento de la red vial. Debido a tales limitaciones, una proporción significativa de la red nacional total no puede recibir el mantenimiento requerido.
- El incremento de los costos de los materiales de construcción. El encarecimiento de estos últimos limita la proporción de la red vial que puede ser atendida por el MTI y el FOMAV. Durante el proceso de ejecución del Programa, esta situación se agravó a raíz del incremento del precio internacional del petróleo y sus derivados, así como del aumento de la inflación nacional, la cual llegó a alcanzar una tasa acumulada del 13.76% en el año 2009.

4. La Tabla de Costos.

La Tabla de Costos que figura en el PCR de la operación 1088/SF-NI no ha podido ser completada, debido a que, a la fecha del Taller de Cierre, el Ejecutor aún no había entregado al Banco la Auditoría Financiera Final del Programa. Dicha tabla será completada cuando el Ejecutor remita al Banco la citada Auditoría.

III. ACUERDOS

Al finalizar el Taller de Cierre, los participantes adoptaron los siguientes acuerdos:

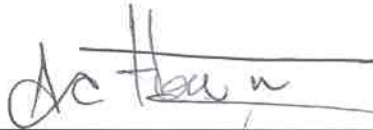
- El MTI calculará y remitirá al Banco los resultados de calcular las siguientes cifras: (i) la proporción en que se habría incrementado el costo promedio de transporte, de no haber sido por la rehabilitación del tramo San Lorenzo-Muhan; (ii) la proporción en la que el Programa ha contribuido a reducir el tiempo promedio de viaje de los vehículos sobre la vía; (iii) la proporción en la que el Programa contribuyó a incrementar el tráfico promedio anual vehicular en el tramo San Lorenzo-Muhan; (iv) el porcentaje de los 1,322.7 kms atendidos por la COERCO que hubiese quedado sin rehabilitar de no haber sido por el apoyo financiero que el Programa otorgó a dicha entidad para la reparación de equipos, compra de repuestos y maquinaria.
- El MTI remitirá al Banco a la mayor brevedad posible la Auditoría Financiera Final del Programa.
- El Consultor que preparó el PCR empleará la información financiera de dicha auditoría para completar la Tabla de Costos que figura en el PCR de la operación 1088/SF-NI.



Managua, 25 de marzo de 2010.

Acta Firmada:

Por el BID:



César Castellón (Jefe de Equipo TSP/ENE)

Por el MTI:





(Nombre y Cargo)

Responsable UCP - BID.

**Banco Interamericano de Desarrollo
Informe de Terminación de Proyecto –2006 PCR
Evaluación del Prestatario**

Nombre del Proyecto: Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera San Lorenzo - Muhan

Agencia(s) Ejecutora(s): Ministerio de Transporte e Infraestructura

Prestatario: Gobierno de Nicaragua

Fecha de Aprobación del Proyecto: 31 / Octubre / 2001

Fecha Efectividad Contrato: 25 / Febrero / 2002

Fecha Evaluación Prestatario: 23 / Diciembre / 2009

Fecha Esperada Taller de Cierre: 19 / Enero / 2010

Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario

La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:

☐ Muy Probable (MP) ☒ Probable (P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

Implementación del Proyecto:

☐ Muy Satisfactorio (HS) ☒ Satisfactory (S) ☐ Poco Satisfactorio (PC) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:

☒ Muy Probable (MP) ☐ Probable (P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

Desempeño del Prestatario

Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto:

☐ Muy Satisfactorio (MS) ☒ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (US) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

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.

☐ Muy Satisfactorio (MS) ☒ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (PS) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios:

En las discusiones durante la preparación del Proyecto, el prevaleció la posición del Banco de someter los criterios técnicos, ante los criterios económico, lo que influyó en la calidad de las obras y desempeño del proyecto.

Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco

Comentarios/sugerencias adicionales para mejorar el futuro desempeño del Banco.