

PERFIL DE PROYECTO

NICARAGUA

I. DATOS BÁSICOS

Título del Proyecto:	Programa de Apoyo al Sector Transporte I	
Número del Proyecto:	NI-L1049	
Equipo de Proyecto:	Alfonso Salazar (TSP/CES), Jefe de Equipo; Néstor Roa (INE/TSP), Cesar Castellón (TSP/CNI), Alejandro Gómez (TSP/CDR), Jean Paul Vélez y Sandra Iriarte (INE/TSP), Denis Corrales (VPS/ESG), Bernardete Buchsbaum (LEG/SGO), Juan Carlos Lazo (PDP/CNI), Brenda Álvarez (PDP/CNI) y Alma Reyna Selva (CID/CNI).	
Prestatario:	República de Nicaragua.	
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) y Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV)	
Plan de Financiamiento:	BID (FOE):	US\$10,1 millones
	BID (CO):	<u>US\$10,1 millones</u>
	Total:	US\$20,2 millones
Salvaguardias:	Políticas identificadas:	OP-704 A-2, OP-102, B.01, B.05, B.06, B.07, B.09, B.11, B.17
	Categoría:	B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **El transporte por carretera.** El transporte por carretera es el modo predominante para la movilización de bienes y personas en Nicaragua. Anualmente circulan cerca de 300.000 vehículos en la red vial nacional y se movilizan más de 10 millones de toneladas de carga, de las cuales más del 25% corresponden a la carga de comercio exterior de tránsito. Un alto porcentaje del comercio exterior de Nicaragua se realiza a través de los puertos de Honduras y Costa Rica, de manera que la red vial nacional constituye el principal vínculo entre los sectores productivos nacionales y los mercados de exportación.
- 2.2 **Caracterización de de la red vial nacional.** Con una extensión total de 21.411 km¹, de la cual sólo el 12% es pavimentada, la red vial nacional ofrece una cobertura insuficiente para las necesidades del país en materia de transporte². Importantes centros productivos carecen de acceso y caminos que garanticen la transitabilidad en todo el año.
- 2.3 Debido a las crecientes tasas de motorización, segmentos importantes de la red vial presentan problemas de funcionalidad y de seguridad para los usuarios y peatones. Adicionalmente, hechos extraordinarios derivados de fenómenos naturales causan frecuentemente pérdidas significativas del patrimonio vial.

¹Según la funcionalidad de las vías, la red vial de Nicaragua se divide en: (i) 1.080 km de Troncales Primarias; (ii) 999 km de Troncales Secundarias; (iii) 1.238 km de Colectoras Primarias; (iv) 2.682 km de Colectoras Secundarias; y, (v) 15.440 km de Caminos Vecinales.

² La cobertura por superficie presenta el peor índice en América Central (164 km/1.000 km²) y la cobertura por población (3,92 km/1.000 hab) está muy por debajo del promedio para América Latina y el Caribe (5,64 km/1000 hab).

- 2.4 Lo anterior configura un estancamiento en el desarrollo vial de Nicaragua que es producto de varios factores. Por un lado, los niveles de inversión en expansión, mejoramiento y mantenimiento han sido muy limitados, y por otro lado, importantes limitaciones institucionales de gestión han agudizado los problemas señalados.
- 2.5 **Trabajo sectorial del Banco.** El Banco ha trabajado estrechamente con el MTI en los últimos años para lograr aumentar los niveles de inversión en infraestructura vial y reducir así el rezago de cobertura. Desde 2004 se han aprobado cuatro operaciones de préstamo para desarrollo vial por un monto total de US\$158,9 millones. Estas operaciones se estructuraron en apoyo al Plan de Desarrollo Nacional 2002-2007 que buscaba potenciar la inversión, la productividad y la generación de más y mejores empleos en cuatro zonas estratégicas para la economía nacional³. La Tabla I presenta los montos de aprobación de cada operación y su actual estado de ejecución.

Tabla I: Operaciones de Desarrollo Vial 2004-2009

Operación BID	Préstamo BID	Fecha Aprobación	Monto Aprobado (US\$ millones)	Monto Desembolsado (US\$ millones)	Porcentaje Desembolsado (%)
NI0170	1530/SF-NI	06/2004	40,0	29,54	73,8%
NI0113	1599/SF-NI	12/2004	25,9	21,48	82,8%
NI-L1006	1796/SF-NI	11/2006	49,5	17,71	35,7%
NI-L1035	2225/BL-NI	11/2009	43,5	-	-

- 2.6 **Las nuevas prioridades del MTI.** Como parte de los esfuerzos del gobierno nacional para estimular la economía, las actuales autoridades del MTI han planteado un nuevo marco de trabajo a futuro con el Banco que se basa en las siguientes prioridades: (i) aumentar la inversión en desarrollo vial a fin de responder a las vastas necesidades en materia cobertura y calidad de la red; (ii) enfocar la inversión y el mantenimiento en vías que promuevan la integración a nivel regional y a nivel nacional; (iii) trabajar con los diferentes cooperantes internacionales a fin de maximizar el impacto de las inversiones y reducir trabas procedimentales; y (iv) trabajar con los municipios para ampliar sus capacidades de planificación, ejecución de proyectos y mantenimiento de las redes viales municipales.
- 2.7 **La Estrategia de País.** La Estrategia de País con Nicaragua 2008-2012 (GN-2499) plantea que la contribución del Banco se concentre en cinco objetivos estratégicos del Plan de Gobierno, uno de los cuales es el mejoramiento de la red vial existente. Específicamente, se propone que la acción del Banco contribuya a la expansión de la red vial y a las labores de mantenimiento, priorizando intervenciones que brinden mayor integración a nivel nacional y con los demás países de la región mesoamericana. También se propone que el Banco trabaje más de cerca con los demás cooperantes del sector movilizando recursos concesionales adicionales.
- 2.8 **El nuevo ciclo de proyectos.** En dicho marco se ha acordado constituir el Programa de Apoyo al Sector Transporte como un conjunto estructurado de inversiones multianuales orientado a apoyar el desarrollo vial de Nicaragua para responder a las necesidades de mejora, rehabilitación, conservación, seguridad, reducción de

³ Zona I, comprendiendo los departamentos de Rivas, Masaya, Carazo, Granada y parte de Managua; (ii) Zona II, comprendiendo el departamento de Chinandega y la conexión a Puerto Corinto; (iii) Zona III, comprendiendo los departamentos de León y Matagalpa y el tramo Telica-San Isidro; y, (iv) Zona IV, comprendiendo los departamentos de Río San Juan, Boaco y Chontales.

vulnerabilidad y fortalecimiento de la gestión vial, liderando el sector, alineando potencialidades y recursos y creando sinergias con otros organismos cooperantes.⁴

- 2.9 Se plantea entonces comenzar con la presente operación constituyendo un conjunto de componentes claves que atenderán aspectos críticos de la infraestructura e institucionalidad vial y posibilitarán la creciente participación de cooperantes. La meta es constituir un programa sostenido de inversiones viales de mediano plazo que mejore la institucionalidad y armonice eficientemente inversión y sostenibilidad.
- 2.10 **Objetivo.** La presente operación tiene por objetivo contribuir al mejoramiento de las condiciones de la infraestructura vial en Nicaragua, permitiendo ahorros en costos de operación vehicular y reducción de tiempos de transporte de personas y productos. Se busca sentar las bases de un programa de inversiones de mediano plazo que promueva un mejor desempeño del sistema vial y que responda a las necesidades de desarrollo del país. Para esta operación se han definido los siguientes componentes:
- 2.11 **Componente 1: Mejoramiento de caminos productivos y de la red troncal.** Por medio de este componente se prevé financiar intervenciones orientadas a la mejora de la funcionalidad y cobertura de caminos productivos y de la red troncal mediante obras de pavimentación, mejora de especificaciones, sustitución o construcción de puentes y drenajes, mejora de trazado y de la señalización vial.
- 2.12 **Componente 2: Fortalecimiento institucional.** Los recursos de este componente se utilizarán para continuar el proceso de fortalecimiento institucional del MTI, particularmente en el control de pesos y dimensiones, el fortalecimiento de la Dirección de Caminos Municipales y para la gestión de la red vial nacional.
- 2.13 **Componente 3: Seguridad vial.** Con este componente se prevé financiar el fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial y obras específicas en puntos de siniestralidad. Este componente se enmarcará en los esfuerzos que paralelamente viene desarrollando el Banco para promover la seguridad vial en la región⁵.
- 2.14 **Componente 4: Mantenimiento vial.** Este componente financiará actividades de fortalecimiento de la gestión del FOMAV e intervenciones que contribuyan a la conservación de la red troncal y caminos productivos seleccionados.
- 2.15 **Componente 5: Disminución de vulnerabilidad al cambio climático.** Este componente financiará inversiones para la disminución la vulnerabilidad de la infraestructura vial ante eventos climáticos, además del fortalecimiento de la capacidad institucional sobre este tema.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Modalidad.** La operación se ha concebido bajo la modalidad de Programa de Obras Múltiples, por medio de la cual se financia la realización de un grupo de trabajos similares, de los cuales al principio se definen los criterios y una muestra representativa. En ese sentido, se desarrollará en conjunto con los ejecutores: (i) unos criterios técnico-económicos de selección de las obras que harán parte del

⁴ Se ha iniciado comunicación con diversos cooperantes: Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), Banco Mundial (BM), Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), Fondo Nórdico de Desarrollo (FND), quienes han mostrado interés en continuar el diálogo para definir su participación en el Programa.

⁵ El Plan de Acción Integral para el Mejoramiento de la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe y el Programa de Apoyo al Mejoramiento de la Seguridad Vial en los Países del Plan Mesoamérica (PM).

programa; (ii) una muestra de proyectos específicos que serán incluidos en el programa a la que se le aplicarán los criterios de selección; y, (iii) las especificaciones generales para las obras y la longitud prevista de vías alcanzar con las mejoras⁶.

- 3.2 **Criterios de selección.** El equipo de proyecto está trabajando con los funcionarios del MTI y el FOMAV en la definición de los criterios de selección a aplicarse, los cuales estarán listos para la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD). A nivel general, dichos criterios considerarán: (i) el apoyo del proyecto a la integración de regiones productivas al sistema económico nacional; (ii) la viabilidad económica del proyecto (tasa interna de retorno $\geq 10\%$); y, (iii) la complementariedad del proyecto con otros programas financiados por el Banco u otros cooperantes.
- 3.3 **Muestra de proyectos.** Con base en el Plan de Inversiones de Medio Plazo 2007-2017 el MTI ha identificado los proyectos que serían potencialmente elegibles para financiamiento con el programa. Algunos de éstos cuentan con estudios de preinversión o diseños elaborados y otros no. Los proyectos que conformarán la muestra contarán con diseños completos y serán evaluados con base en los criterios de selección definidos previo al primer desembolso. Un análisis preliminar de la elegibilidad de los proyectos de la muestra se presentará en el POD.
- 3.4 **Resultados esperados.** Los principales resultados esperados con la presente operación son: (i) mejora de la transitabilidad de los corredores viales seleccionados; (ii) reducción de tiempos y costos de viajes en las rutas intervenidas, (iii) mejora de la capacidad institucional para la gestión del sector; (iv) mejora de la gestión de la seguridad vial; y (v) mejora de la gestión del riesgo y vulnerabilidad de la infraestructura vial ante el cambio climático.

Tabla II: Plan preliminar de inversiones a mediano plazo (US\$ millones)

	BID 2010	BID 2011	BID 2012	Otros Cooperantes	Total
Mejoramiento y ampliación	10,90	16,80	13,55	35,00	76,25
Fortalecimiento institucional	2,80	3,00	2,25	10,00	18,05
Seguridad vial	2,10	4,00	3,00	15,00	24,1
Mantenimiento vial	2,70	4,00	4,00	-	10,7
Diminución de la vulnerabilidad al CC	0,50	1,00	1,00	15,00	17,5
Otros, imprevistos	1,20	1,20	1,20	-	3,6
Total	20,2	30,00	25,00	75,00	150,2

- 3.5 **Plan de trabajo a mediano plazo.** El MTI ha promediado en los últimos dos años un presupuesto ejecutado de US\$80 millones, pero estima que sus inversiones deberían ser del orden de los US\$180 millones anuales con el fin de alcanzar los niveles regionales de desarrollo vial y responder eficientemente al crecimiento de la demanda. Para ayudar a estrechar dicha brecha, el acuerdo entre el MTI, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) y el BID es que el Banco provea financiamientos para desarrollo vial en Nicaragua por un total de US\$75,2 millones en los próximos tres años, comenzando con la presente operación. Asimismo, el MTI, el MHCP y el BID se han planteado la meta de apalancar recursos de cofinanciamiento por US\$75 millones adicionales por parte de los otros cooperantes durante este mismo periodo. El objetivo final de este plan de trabajo de mediano plazo es promover un salto categórico en el estado de la infraestructura vial

⁶ De momento se estima que con la operación NI-L1049 se podría atender un estimado de 45 km.

nicaragüense. La Tabla II presenta un planteamiento preliminar de la distribución de dichos recursos. En el POD se analizarán proyecciones del presupuesto del MTI en el mediano plazo y cómo maximizar el impacto del trabajo del Banco bajo dicho contexto.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Estrategia ambiental y social.** El Programa, respetará los siguientes principios: (i) evitar la afectación de áreas que fueran sensibles desde el punto de vista ambiental y social, sitios arqueológicos o comunidades indígenas; (ii) evitar el reasentamiento de personas debido a la posible construcción de nuevos caminos; (iii) identificar sitios vulnerables en las carreteras existentes y la implantación de medidas para la disminución de la vulnerabilidad ante el cambio climático. Ante la eventualidad de posible afectación de áreas sensibles desde el punto de vista ambiental y social, sitios arqueológicos o comunidades indígenas, se deberá cumplir con las políticas de salvaguardas del Banco.
- 4.2 El MTI es el responsable de la gestión socioambiental del sector vial, a través de su Unidad de Gestión Ambiental (UGA). La UGA cumple adecuadamente con sus funciones y con la legislación ambiental vigente, y trabaja en estrecha colaboración con el Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales (MARENA). A su vez, el FOMAV es responsable de la gestión socioambiental de sus labores de conservación vial. El equipo de proyecto trabajará de cerca con la UGA y el equipo del FOMAV para garantizar que los trabajos a realizarse se ciñan a la legislación ambiental y cumplan con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703). Asimismo, como parte de la preparación de la operación se contratará a un consultor ambientalista con experiencia regional para realizar un Análisis Ambiental y Social del Programa y otros insumos que servirán como base para preparar el respectivo Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que se requiere bajo la Categoría B.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** La operación tendrá como organismos ejecutores al MTI y al FOMAV, quienes con el apoyo de sus respectivas unidades de gestión financiera y adquisiciones participarán coordinadamente para una efectiva ejecución del Programa.
- 4.4 En materia de gestión financiera y de adquisiciones, se ha determinado que es necesario seguir fortaleciendo el MTI para poder trabajar en modalidad ex post (hoy día esta posibilidad ha sido evaluada como riesgo medio). Se llevará a cabo una evaluación institucional al FOMAV en materia fiduciaria, que se presentará con el POD. La modalidad de trabajo con el FOMAV para desembolsos y adquisiciones será definida posteriormente a la conclusión de dicha evaluación.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V de este PP detalla el cronograma de preparación y establece los hitos a alcanzar en etapas claves. Se espera que la operación sea aprobada a mediados de septiembre de 2010. Para la preparación de la operación se ha estimado un total de US\$ 64.892 en concepto de misiones y consultorías de apoyo.

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the PP or PCD (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to ESR.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORTATION
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument (enter details in final report)
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Salazar, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
	Project Title	Support to Transportation Sector I
	Project Number	NI-L1049
	Safeguard Specialist(s)	Corrales, Denis (DENISC@iadb.org)
	Assessment Date	2010-06-17
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.)	Resettlement Policy (B.01)
		Potential to affect Indigenous People (also see Indigenous Peoples Policy.).	Indigenous People Policy (B.01)
		Activities to be financed in the project area are located within a geographical area or sector exposed to natural hazards (Type 1 Disaster Risk Scenario).	Disaster Risk Management Policy (B.01)
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	Disclosure of Information Policy (B.01)

		An Environmental Assessment is required.	(B.05)
		Consultations with affected parties will be performed and considerations of their views will be taken into account.	(B.06)
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
		Environmental or culturally sensitive areas, defined in the Policy as critical natural habitats or critical cultural sites in project area of influence (please refer to the Integrated Biodiversity Assessment Tool for more information).	(B.09)
		The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
	Recommended Action:	<p>Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.</p> <p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704).</p> <p>A Disaster Risk Assessment (DRA), is required, as</p>	

		established under Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.
	Additional Comments:	

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Corrales, Denis (DENISC@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2010-06-17

SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the PP or PCD (or equivalent) and sent to ESR.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORTATION
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument (enter details in final report)
	Additional Operation Details	
	Country	NICARAGUA
	Project Status	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Salazar, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
	Project Title	Support to Transportation Sector I
	Project Number	NI-L1049
	Safeguard Specialist(s)	Corrales, Denis (DENISC@iadb.org)
	Assessment Date	2010-06-17
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
			Comments:
	Conditions/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. 	

		<ul style="list-style-type: none"> • These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.
--	--	---

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.	Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.
	Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.	Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants,

		conditions of disbursement, etc.).
--	--	------------------------------------

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

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Corrales, Denis (DENISC@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2010-06-17

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- 1.1 El objetivo central del Programa es contribuir al desarrollo del sector transporte a través de la mejora y ampliación de la infraestructura vial que permita ahorros en costos de operación vehicular y reducción de tiempos de transporte de personas y productos en vialidad prioritaria; así como la mejora de la gestión de seguridad vial y en la disminución de vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en el ámbito vial.
- 1.2 El Programa tendrá los siguientes componentes: I) Mejoramiento de Caminos Productivos y Ampliación de la Red Troncal, se prevé financiar intervenciones orientadas al mejoramiento de los caminos productivos y ampliación de la red troncal, mediante obras de pavimentación y mejora de la superficie de rodamiento, sustitución y mejoramiento de puentes, mejoramiento de drenajes, trazado y dispositivos de señalización vial; II) Fortalecimiento Institucional, se financiará actividades orientadas a continuar avanzando en el proceso de fortalecimiento de la gestión vial del MTI, particularmente en el control de pesos y dimensiones (asistencias técnicas y modernización de estaciones en puntos estratégicos de pesaje) así como el fortalecimiento de la Dirección de Caminos Municipales; III) Seguridad Vial, se financiará actividades orientadas a fortalecer las capacidades en gestión de la seguridad vial y medidas específicas en puntos críticos de la red; IV) Mantenimiento Vial, se financiará actividades de fortalecimiento de la gestión del FOMAV e intervenciones que contribuyan al prolongamiento de la vida útil de los corredores seleccionados; y, V) Disminución de Vulnerabilidad al Cambio Climático. En el ámbito sectorial se financiará inversiones para la disminución de la vulnerabilidad de la infraestructura vial ante eventos climáticos, además del fortalecimiento de la capacidad institucional sobre este tema.
- 1.3 El Programa de obras múltiples de mejora, conservación y ampliación de caminos , respetará los siguientes principios: (i) evitar la afectación de áreas que fueran sensibles desde el punto de vista ambiental y social, sitios arqueológicos o comunidades indígenas; (ii) evitar el reasentamiento de personas debido a la posible construcción de nuevos caminos; (iii) identificar sitios vulnerables en las carreteras existentes y la implantación de medidas para la disminución de la vulnerabilidad ante el cambio climático. Ante la eventualidad de posible afectación de áreas sensibles desde el punto de vista ambiental y social, sitios arqueológicos o comunidades indígenas, se deberá cumplir con las políticas de salvaguardas del Banco.
- 1.4 El Programa tiene impactos sociales positivos ya que la mejora y ampliación de la infraestructura vial estimula el desarrollo de actividades productivas y genera impactos positivos en las condiciones de vida de la población del área de influencia.
- 1.5 Con base a los impactos ambientales y sociales y a la política de salvaguardas el programa ha sido clasificado como Categoría B.

II. MARCO INSTITUCIONAL Y REGULATORIO

- 2.1 El Banco ha acumulado experiencia en la región en la implementación de operaciones con características similares así como en el fortalecimiento de capacidades institucionales en materia ambiental y social.
- 2.2 En términos de gestión ambiental y social para proyectos carreteros, el trabajo del MTI se enmarca en lo definido por la Ley General del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Ley No. 217), el Reglamento General del Medio Ambiente y los Recursos Naturales (Reglamento No.9-96). El MTI cuenta con la capacidad técnica demostrada para manejar el ciclo de proyectos de los proyectos considerados dentro de este Programa. En efecto, desde 1995 y en las recientes operaciones con el MTI, el Banco ha estimulando el desarrollo de las capacidades técnicas y de gestión de la Unidad de Gestión Ambiental (UGA).
- 2.3 Asimismo cuenta con otros instrumentos de apoyo complementarios como: Manual Centroamericano de Normas Ambientales para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de Carreteras de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), Normas de Procedimientos de la Oficina Ambiental de Proyectos y un Manual de Gestión Social, entre otros
- 2.4 La UGA participa en todo el ciclo de proyectos y cuenta con instrumentos y procedimientos, para el seguimiento ambiental y social de los proyectos en ejecución. Debido a que por más de una década y a la reciente actividad de operaciones del Banco en el sector transporte, esta Unidad cuenta con experiencia en la aplicación de la normativa local y de las políticas del Banco.
- 2.5 El Programa cumplirá con la normativa nacional vigente; así como con las políticas de salvaguardas del Banco. Particularmente con: OP-703_Medio ambiente y salvaguardas, OP-704_Gestión de riesgos ante desastres naturales, OP-710_Reasentamiento involuntario y OP-765 _Pueblos indígenas. El informe del AAS será sometido a consulta pública por el organismo executor en coordinación con MARENA (Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales).

III. IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y MEDIDAS DE CONTROL

- 3.1 El Programa de obras múltiples comprende tanto vías existentes como nuevos caminos. En el caso de los caminos existentes serán intervenidos a través de acciones de mantenimiento, en el caso de las vías troncales y de mejoramiento en el caso de las vías colectoras y caminos productivos, mediante acciones de mejoras en su perfil, superficie de rodamiento, ancho de la plataforma a valores estándares de acuerdo al volumen de tráfico, construcción de drenajes y señalización básica;. Además de la implantación de medidas para la disminución de la vulnerabilidad ante el cambio climático..
- 3.2 Los impactos ambientales potenciales que regularmente son identificados en caminos nuevos considerados en este Programa tendrá en consideración el debido cumplimiento de las políticas de salvaguardas del Banco. En adición, tanto para los caminos existentes como nuevos, las actividades durante la fase de construcción se concentran en la tala de vegetación presente en los derechos de vía, incremento de la

erosión debido a los movimientos de tierra originados por las diferentes actividades constructivas, contaminación del aire por la generación de polvo por las diferentes actividades constructivas, alteración de los drenajes naturales, generación de residuos sólidos y líquidos en los campamentos de trabajo, aspectos de seguridad ocupacional y seguridad vial; así como, algunos efectos sociales sobre todo por el bloqueo de los accesos a propiedades privadas durante los procesos constructivos y muchas veces luego de finalizados los proyectos, la vulnerabilidad del transeúnte debido a la carencia de infraestructura peatonal y señalización vial pertinente, entre otros impactos de igual o menor magnitud.

- 3.3 Otro aspecto a considerar es la vulnerabilidad del territorio a fenómenos naturales hidrometeorológicos, inundaciones por fuertes lluvias y huracanes. Esto trae como consecuencia afectación de la vida útil y frecuente rehabilitación de las obras, así como aumento en los costos de mantenimiento. Por ello, en el AAS se tendrá en cuenta las medidas para mitigar esos efectos de conformidad a la OP-704_ Política de gestión de riesgos ante desastres naturales.
- 3.4 Las medidas de mitigación de los impactos ambientales potenciales como los citados con anterioridad, son identificadas e incorporadas en los diseños y presupuestos de ejecución de los proyectos de manera que forman parte de la responsabilidad de los contratistas. La supervisión de obra es encargada de velar permanentemente por el cumplimiento de las medidas de protección ambiental y la Unidad de Gestión Ambiental del MTI que realiza inspecciones periódicas para verificar ese cumplimiento. Contratistas y Supervisoras tienen la responsabilidad de incorporar personal especializado en los temas socio-ambientales para un mejor y adecuado seguimiento de los programas de manejo socio-ambiental y a presentar informes mensuales del cumplimiento de los mismos.

IV. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 4.1 Los proyectos de este Programa cumplirán tanto con la normativa ambiental local así como por las Políticas del Banco.
- 4.2 La estrategia ambiental y social planteada por el Equipo de Proyecto consiste en acompañar a esta operación para que desde la fase de preparación del PP se le dé la debida consideración a los temas de carácter ambiental y social. Para ello, el especialista VPS/ESG trabajará tanto con el equipo de proyecto como con la Unidad de Gestión Ambiental del MTI para proporcionar la debida asistencia técnica y velar que en los distintos instrumentos como el PP, POD, contrato de préstamo y Reglamento Operativo se incluyen las Políticas Ambientales, Sociales y Salvaguardas.
- 4.3 Durante la preparación del Programa, se contratará a un consultor ambientalista con experiencia regional para la elaboración del Análisis Ambiental y Social (AAS) de la operación, quien preparará un Informe que constituirá el marco de Gestión Ambiental y Social. El propósito de esta consultoría es la de realizar los análisis, evaluaciones y propuestas para la adecuada aplicación de las políticas y salvaguardas ambientales y sociales. En el Informe se presentará el marco legal e institucional, resumen de las principales políticas del Banco que se aplican, se analizará una muestra de proyectos de caminos rurales desde la perspectiva

ambiental y social, sus criterios de elegibilidad, sus requerimientos para el diseño, construcción y supervisión, impactos socioambientales y medidas de mitigación, los procedimientos de divulgación y consulta, asimismo se propondrá mecanismos para el fortalecimiento y capacitación para la implementación del Programa. El consultor trabajará en estrecha coordinación con el equipo de proyecto y con especialistas ambientales del MTI. A partir del Informe del AAS el especialista ambiental del equipo de proyecto de VPS/ESG preparará el Informe de Gestión ambiental y Social (IGAS) y el POD incluirá las recomendaciones derivadas del IGAS.

- 4.4 Los proyectos a ser considerados en esta operación cumplirán con los requerimientos ambientales y salvaguardas del Banco, tomándose las respectivas medidas en los temas; ambiental, social, salud y seguridad y aspectos laborales.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Aspecto	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Elaboración de Nota Técnica de Apoyo para la preparación de la operación.	El Equipo de Proyecto ha preparado nota técnica para analizar el contexto y naturaleza del Programa.	Completado al 05 /05/2010	IDBDOCS-#35158297-Nota Técnica NI-L1049
Elaboración de estudio de seguridad vial: Evaluación Piloto en Nicaragua: Propuesta para la incorporación de la Iniciativa de Seguridad Vial en el país” y Anexo Fotográfico	El Equipo de Proyecto gestionó para que un consultor de la Asociación Española de Carreteras visitara el país y elaborara el documento de la referencia como insumo a la preparación del Programa	Completado al 05/30/2010	IDBDOCS-#35220951-Propuesta Acciones Seguridad Vial - Asociacion Espanola de la Carretera;IDBDOCS-#35220956-ANEXO FOTOGRAFICO Propuesta AEC
Informe de Gestión Ambiental y Social	Un consultor experto ambiental analizará los aspectos ambientales y sociales así como el contexto regulatorio e institucional para garantizar el cumplimiento de las salvaguardias.	07/23/2010	
Análisis SECI del MTI y FOMAV	El fiduciario cuenta con un análisis SECI del MT, el cual se encuentra en proceso de revisión.de ejecución. Se elaborará análisis del FOMAV.	07/15/2010	
Apoyo Técnico para Revisión y Preparación de Proyectos.	Un consultor experto revisará los proyectos elegibles a fin de apoyar su preparación los documentos de licitación.	08/07/2010	
Grupos interesados y ambiente político	N/A		
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país, sector	N/A		

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL