Programa de Apoyo al Sector Transporte III

Anexo Técnico NI-L1071

Integración Regional

* En el marco de la estrategia sectorial del Banco que apoya la Competitividad Global y Regional para la Integración (GN-2565-4), el Programa de Apoyo al Sector Transporte III (PAST III), operación NI-L1071, correspondiente a una propuesta de préstamo a la Republica de Nicaragua, ha sido considerada como contribuidora a la meta de financiamiento para respaldar la cooperación e integración regional, el presente Anexo Técnico sintetiza los principales argumentos que sustentan tal clasificación.
* Este Anexo está subdividido en dos secciones: (i) la primera describe aspectos relevantes del PAST III desde el punto de vista de integración regional; (ii) la segunda valida la clasificación de la operación NI-L1071, en tanto que el PAST III presenta una lógica de integración nacional y regional en el contexto de la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN‑2565-4) ya que contribuye a reducir los costos de transporte y logística, mejora la cobertura, calidad y conectividad de la infraestructura de transporte para propiciar el desarrollo de corredores de integración sostenibles[[1]](#footnote-1). En tal sentido, su valor agregado deriva de su contribución a la integración regional con las intervenciones que mejoran la eficiencia del Corredor Pacífico, así como a la integración nacional.

## Aspectos relevantes de la operación en términos de Integración Regional

* 1. De acuerdo a lo establecido en la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD), el Programa de Apoyo al Sector Transporte III, tiene por objetivo general contribuir a mejorar la eficiencia del transporte terrestre por carreteras en Nicaragua, a fin de estimular la actividad económica y el bienestar de la población, facilitando la integración de las diferentes regiones del país y con el resto de Centroamérica[[2]](#footnote-2).
  2. Sus objetivos específicos son: i) reducir los costos de operación vehicular; ii) aumentar las velocidades de circulación; iii) reducir las interrupciones al tránsito; iv) reducir la accidentalidad; v) reducir la vulnerabilidad de la red vial al cambio climático; y vi) fomentar la conservación del patrimonio vial. Para lograr estos objetivos se han definido los siguiente componentes:
  3. **Componente 1. Mejoramiento de caminos productivos y de la red troncal (US$63,684,0 miles).** Con recursos asignados a este componente, el MTI contratará obras de mejora y rehabilitación, así como los servicios de supervisión, en la red de carreteras existentes que contribuyan a la integración permanente de los sectores productivos hacia los mercados internos y de exportación, con especial énfasis en la Región Mesoamericana, así como de la población para facilitar el acceso a servicios sociales.
  4. El MTI tiene como prioridad el mejoramiento de la red vial para ampliar el acceso a los servicios básicos y los mercados. En ese contexto, ha presentado para esta operación los proyectos: i) mejoramiento de la carretera Empalme Malpaisillo-Villa 15 de Julio con una extensión de 36,4 km, el cual junto al proyecto La Paz Centro‑Malpaisillo de 37,2 km, contemplado en el financiamiento del PAST II (2840/BL‑NI), conforma una ruta complementaria del Corredor Pacífico que permite una integración más eficiente hacia la frontera de Guasaule con Honduras[[3]](#footnote-3); ii) rehabilitación de la carretera Boaco-Muy Muy de 24,7 km ubicada entre los departamentos de Boaco y Matagalpa, vía caracterizada por el MTI como un camino productivo por su importancia para la producción agropecuaria de los departamentos de Boaco y Matagalpa[[4]](#footnote-4); y iii) la rehabilitación de 31,4 km de la carretera Chinandega‑Guasaule que forma parte del Corredor Pacífico (PACEMO NIC-1)[[5]](#footnote-5).
  5. **Componente 2. Fortalecimiento institucional MTI (US$309,0 miles).** Con los recursos asignados a este componente, el MTI contratará asistencias técnicas, servicios y pequeñas obras de adecuación de espacios, con el propósito de contribuir a fortalecer sus capacidades institucionales. Las acciones se focalizarán en el área de pre inversión de la División General de Planificación, administración de contratos de la Dirección General de Vialidad/Unidad Coordinadora de Proyectos BID y la Dirección de Adquisiciones a través de manuales, equipos y mejora física del área de archivo.
  6. **Componente 3. Seguridad vial (US$3.030,0 miles).** Con los recursos asignados a este componente, el MTI contratará obras, servicios y adquirirá bienes para fortalecer la seguridad vial en puntos críticos a través de la construcción de andenes y ciclo vías, señalización vial y construcción de puentes peatonales.
  7. Las intervenciones contempladas en este componente, junto con las campañas educativas en materia de seguridad vial incluidas en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), son una continuidad de los esfuerzos de alineación con la Estrategia de Seguridad Vial para América Latina y el Caribe impulsada por el Banco y con la Estrategia de Seguridad Vial 2013-2018 que se prepara con recursos del Préstamo PAST I (2427/BL-NI), a fin de reducir los altos niveles de accidentalidad y siniestralidad causados por la interacción del tráfico vehicular, peatones y ciclistas.
  8. **Componente 4. Disminución de la vulnerabilidad de la red vial al cambio climático (US$3.274,0 miles).** Con los recursos asignados a este componente, el MTI contratará obras para la reducción de la vulnerabilidad en el tramo del Corredor Pacífico Chinandega-Guasaule en puntos críticos de acceso a la frontera con Honduras. Los diseños para las intervenciones en este tramo se están preparando con recursos del PAST II[[6]](#footnote-6).
  9. **Componente 5. Mantenimiento vial (US$15.727,1 miles).** Con los recursos asignados a este componente, el FOMAV contratará obras de mantenimiento por niveles de servicios[[7]](#footnote-7) y supervisión en el tramo Las Piedrecitas-Nagarote-Empalme Izapa en una extensión de 60,5 km de la red de troncales primarias que forman parte de la RICAM[[8]](#footnote-8). Asimismo, se financiará la adquisición de equipos y servicios que fortalezcan el sistema de gestión de pavimentos de las redes troncales y de caminos productivos, así como su fortalecimiento institucional para la planificación, gestión y ejecución del mantenimiento vial a nivel nacional.
  10. El financiamiento incluye recursos para administración y gestión para: i) auditorías financieras; ii) monitoreo y evaluación; iii) asesorías y asistencias técnicas del MTI; iv) gestión ambiental y social; y v) estudios de pre inversión y diseños. Adicionalmente se destinan recursos para imprevistos y gastos financieros que corresponde a intereses, los mismos que podrán ser financiados con recursos del financiamiento como gastos elegibles.
  11. La presente operación busca obtener los siguientes resultados: i) físicos: que comprende la ejecución de las obras, incluyendo las de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento vial, lo que facilitará la integración interna y regional, con la consecuente mejora de la eficiencia del transporte por carretera, la reducción de las interrupciones a la circulación, aumento en de la calidad de la infraestructura (medida a través del IRI) como la conservación del valor patrimonial vial; también se contará con una vía alterna al Corredor Pacífico Mesoamericano que ahorrará 27,7 km de recorrido; ii) operativos: tales como la reducción de costos de operación vehicular y tiempos de viaje, así como el mejoramiento de la capacidad de las vías aledañas a los centros poblados de León y Chinandega, a causa del desvío del tránsito pesado; iii) de seguridad vial: tal como la reducción de la siniestralidad por accidentes de tránsito en las vías intervenidas; y iv) fortalecimiento del MTI y FOMAV a través asistencia técnica y desarrollo institucional. El Anexo II presenta el Marco de Resultados detallado.
  12. Es claro por tanto, que todos las intervenciones en las vías productivas y troncales recogidas en el Préstamo a través de sus cinco componentes están orientadas a mejorar la capacidad y el nivel de servicio y seguridad de las mismas, favoreciendo por tanto la disminución de los costes de transporte y logística de bienes y personas, y la mejor inserción de la producción nacional en los mercados regionales e internacionales.

## Validación de criterios en el marco de la Estrategia de Integración

* 1. Según la estrategia sectorial del Banco de apoyo a la Competitividad Global y Regional para la Integración (GN-2565-4) , las operaciones de integración regional serán identificadas de acuerdo a cuatro criterios indicativos que no son mutuamente excluyentes entre sí: (i) Focalización multinacional; (ii) Adicionalidad Regional; (iii) Subsidiariedad Nacional y; (iv) Compensación de fallas de coordinación
  2. En base en el alcance del Préstamo sintetizado en la primera sección del presente anexo, se identifica que esta operación contribuye a la:
  3. Focalización multinacional, ya que la actuación de mejora y mantenimiento vial de viales productivos fundamentales para las exportaciones y en la red vial troncal que además forman parte de redes de conexión internacional (RICAM y Corredor Pacífico)
  4. Adicionalidad Regional, ya que mediante el desarrollo de los cinco componentes previamente descritos, y cumplimiento de sus objetivos tanto generales como específicos, el Préstamo genera un valor añadido regional de mejora de los niveles de integración regional mediante la disminución de los costes de transporte y logística de bienes y personas, y la mejor inserción de la producción nacional en los mercados regionales e internacionales.

2.5 Las actividades que apoyan la integración y cooperación regional globales y regionales se pueden clasificar en tres grandes ámbitos principales: i) Infraestructura; ii) Fortalecimiento institucional y desarrollo de la capacidad y; iii) Cooperación funcional y bienes públicos regionales. De acuerdo a los componentes descritos en la propuesta de préstamo, la operación se clasifica dentro del ámbito de infraestructura por tratarse de intervenciones físicas en redes de transporte que mejora la conectividad de la infraestructura nacional con el objetivo de reducir los costos de transacción transfronterizos. El Préstamo está enfocado en la intervención de vías que forman parte de las redes de transporte vial principales del país y que conectan con redes viales internacionales, por tanto puede ser clasificado en el sub-sector de conectividad de las redes de transporte.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Sub-sector | Código | Descripción | Automático(A)/Condicional(C) |
| Conectividad de Redes de Transporte | TR-INT | Contribuciones para reducir los costos de transporte y logística, mejorando la cobertura, calidad y conectividad de la infraestructura de transporte y fomentando la armonización de la reglamentación transfronteriza para propiciar el desarrollo de corredores de integración sostenibles. | A |

1. [Anexo Técnico Integración Regional](http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37751252). [↑](#footnote-ref-1)
2. Ver Mapa del Programa IDBDOCS# 37749349 [↑](#footnote-ref-2)
3. La carga importada y exportada por Nicaragua a través de Honduras, utiliza básicamente el corredor que pasa por la frontera de Guasaule, conectando con las principales zonas de producción y consumo de Nicaragua con Puerto Cortés – Honduras, este corredor también tiene acceso a los puertos principales Corinto y Sandino en Nicaragua. Fuente: [Estudio Situación y Diseño de estudios Preliminares para un Puerto de Aguas Profundas en el Caribe Nicaragüense, y sus conexiones terrestres](http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37534016), consultor Alfredo Irisarri, diciembre de 2012. [↑](#footnote-ref-3)
4. Se entiende como camino productivo aquella vía de comunicación terrestre predominante para el acceso a zonas geográficas con características favorables para la producción agropecuaria, forestal o de otros bienes, cuyo volumen y valor representan un rubro importante en la actividad económica de la zona y el país. [↑](#footnote-ref-4)
5. El estudio de factibilidad técnica y económica y diseño del proyecto Chinandega-Guasaule será preparados por el MTI a través de consultoría a financiarse con recursos de pre inversión y diseños del Préstamo 2840/BL-NI, ver [(Ficha Técnica).](http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37859638) [↑](#footnote-ref-5)
6. [Ver documento: Disminución de la vulnerabilidad de la red vial al cambio climático sobre la ruta Chinandega-Guasaule.](http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37805823) [↑](#footnote-ref-6)
7. Los contratos de mantenimiento por resultados o niveles de servicio, son una modalidad innovadora de contratación donde la entidad responsable de mantenimiento contrata a suma alzada a una empresa para que en el primer año realice obras de rehabilitación y durante un período acordado de tres años mantenga la carretera con un nivel de servicio o estándar definido. [↑](#footnote-ref-7)
8. El FOMAV cuenta con recursos que dedica al mantenimiento de la red vial mantenible más allá de los compromisos de esta operación. Ver Nota Técnica Contexto NI-L1071. [↑](#footnote-ref-8)