

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

NICARAGUA

(NI-L1083)

PROGRAMA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Jaime Granados (INT/TIU), Jefe de Equipo; Alfonso Salazar (TSP/CNI), Jefe de Equipo Alterno; Manuel Marquez, Sandra Corcuera, Álvaro Sarmiento, Christian Volpe, Cinthya Alfaro, Oscar Vasco (INT/TIU), Agustín Sarría (TIU/CES); Juan Manuel Leño (TSP/CPN); Pablo Guerrero, (INE/TSP); Edgar Zamora; Sofia Fallas Barquero (TSP/CCR); Taos Aliouat (LEG/SGO); Juan Carlos Páez Zamora, Elsa Chang (VPS/ESG); Santiago Castillo y Osmín Mondragón (FMP/CNI).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública

PERFIL DE PROYECTO

NICARAGUA

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa de Integración Fronteriza
Número del proyecto:	NI-L1083
Equipo de proyecto:	Jaime Granados (TIU/CCR), Jefe de Equipo; Alfonso Salazar (TSP/CNI), Jefe de Equipo Alterno; Manuel Marquez, Sandra Corcuera, Álvaro Sarmiento, Christian Volpe, Cinthya Alfaro, Oscar Vasco (INT/TIU), Agustín Sarría (TIU/CES); Juan Manuel Leño (TSP/CPN); Pablo Guerrero, (INE/TSP); Edgar Zamora; Sofia Fallas Barquero (TSP/CCR); Taos Aliouat (LEG/SGO); Juan Carlos Páez Zamora, Elsa Chang (VPS/ESG); Santiago Castillo y Osmín Mondragón (FMP/CNI).
Prestatario:	República de Nicaragua
Organismo ejecutor:	Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Plan de	BID (BL):
Financiamiento:	CO: hasta US\$33 millones FOE: hasta US\$22 millones ¹ Total: hasta US\$55 millones ¹
Salvaguardias:	Identificadas: Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.8 B.17 de la política OP-703; Políticas OP-102; OP-704; OP-710; OP-761; y OP-765. Categoría: B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 Nicaragua tiene una economía pequeña que depende en gran forma del comercio exterior para su crecimiento y desarrollo², siendo uno de los países de Mesoamérica con mayor radio de apertura al comercio exterior³. El comercio con países vecinos es fundamental. En 2012, exportó US\$4.700 millones e importó US\$5.900 millones. 22,8% de las exportaciones y 28,2% de las importaciones tuvieron como socio a un país de Mesoamérica⁴, su segundo socio comercial después de Estados Unidos. Esta relación se soporta en una red de acuerdos comerciales que incluye el Mercado Común Centroamericano y tratados de libre comercio⁵.
- 2.2 Parte importante del comercio de Nicaragua se realiza por vía terrestre. En este contexto, la infraestructura de transporte, los procesos aduaneros y la infraestructura y equipamiento de los pasos de frontera cumplen un papel primordial en su competitividad⁶. En ausencia de un puerto en el Atlántico, el 38% de las exportaciones se despachan por vía terrestre hacia puertos en Honduras

¹ El monto de los recursos de contrapartida se definirán en la etapa de diseño.

² Potenciando la Inserción Internacional de Nicaragua. Nota de Política, INT, BID, 2012.

³ Nicaragua tuvo en 2014 un 108% de radio de apertura (BID/INT con datos de *Worldbank Databank*).

⁴ *Trade and Integration Monitor*. Sector de Integración y Comercio (INT), BID, 2013.

⁵ Otros acuerdos con socios extra-subregionales están vigentes con la Unión Europea, Taiwán, Chile, el RD-CAFTA. Además, hay negociaciones comerciales abiertas de variada profundidad con otros países.

⁶ 25% de los atrasos en el comercio internacional se deben a malas carreteras o puertos. El 75% restante es debido a procesos ineficientes. Ver *United Nations Economic Commission for Europe*, 2013.

(18%, Puerto Cortés) y Costa Rica (20%, Puerto Limón) para su embarque a los mercados internacionales.

- 2.3 El país tiene activos varios pasos de frontera, incluyendo Guasaule, Las Manos y El Espino en la frontera con Honduras, y Peñas Blancas en la frontera con Costa Rica. Por otro lado, Nicaragua ha modernizado sustancialmente la infraestructura de acceso a la comunidad de San Pancho, en la frontera con Costa Rica⁷. La habilitación de un paso por San Pancho permitiría que las exportaciones que pasan por Peñas Blancas provenientes de la región oriental del país con destino a Puerto Limón podrían utilizar dicho paso como alternativa, ahorrando 140 km⁸.
- 2.4 Con base en las mejores prácticas internacionales de gestión fronteriza, el Banco ha desarrollado un modelo de integración fronteriza adaptable a esquemas de integración comercial profunda, incluyendo procesos de formación de uniones aduaneras. Este modelo, fundamentado en el Marco Normativo SAFE⁹ de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), se basa en medidas de facilitación comercial y control fronterizo de manera coordinada entre las entidades de control fiscal y parafiscal para reducir el tiempo y costo del tránsito y asegurar un control eficaz y eficiente de las personas y mercancías. El modelo establece un marco alineado a estándares internacionales, para alcanzar la interoperabilidad y armonización de los procesos fronterizos. Consiste en integrar los procesos y actuaciones de los actores responsables del control; mejorar la infraestructura y el equipamiento; atender la comunidad fronteriza, basando las actuaciones en gestión de riesgo.
- 2.5 **El problema.** Los indicadores de eficiencia y transparencia fronteriza reflejan desafíos en Nicaragua que se ubican en un contexto más amplio, como resultado de una limitada capacidad institucional de las Aduanas nacionales, infraestructura precaria, deficiencia de procesos, debilidades en el funcionamiento de sus actividades operativas básicas y bajos niveles de coordinación inter-institucional. Dado el intercambio con los países de Centroamérica, un funcionamiento ágil y predecible de las aduanas y de los pasos de frontera nicaragüenses, contribuirá a mejorar el desempeño y aumentar la competitividad del comercio exterior¹⁰.
- 2.6 Nicaragua realiza esfuerzos en materia de coordinación interinstitucional para la operación de las fronteras, especialmente desde el punto de vista de la recaudación, la seguridad y la facilitación comercial, tanto en el control de personas como de mercancías. Sin embargo, el uso del modelo de integración fronteriza mejoraría estos esfuerzos, más aun cuando se coordinen los procesos a nivel binacional. El

⁷ Con financiamiento del Banco se ha modernizado la carretera de acceso. Además, con apoyo de la cooperación japonesa se construyó el puente sobre el río San Juan para facilitar el acceso a San Pancho.

⁸ Esta alternativa se materializará al desarrollar Costa Rica el paso de frontera en Las Tablillas, pueblo fronterizo contiguo a San Pancho. Se requiere concluir en Costa Rica el tramo de carretera Chilamate-Vuelta de Kooper, que se espera para finales de 2015. El Banco, mediante la operación CR-L1066, tiene previsto desarrollar este y modernizar 3 pasos de frontera más: Peñas Blancas, Paso Canoas y Sixaola.

⁹ SAFE fue adoptado en Junio 2005 en el Consejo Anual de Aduanas en la OMA para establecer estándares que aseguren y faciliten el comercio; 168 países, incluido Nicaragua han expresado intención de implementarlo.

¹⁰ Nicaragua se encuentra en la posición 60, por debajo de Costa Rica y Panamá (46 y 55 respectivamente) en el *Global Enabling Trade Report, World Economic Forum, 2014*.

régimen de tránsito se usa con poca frecuencia en frontera, lo cual hace que se realicen muchas importaciones y exportaciones que pudieron haber sido hechas en el punto de despacho¹¹. Asimismo, se requiere mejorar y profundizar los sistemas de información compartida inter-institucionalmente y establecer un sistema de análisis de riesgo integrado¹². Por último, las infraestructuras fronterizas son de baja calidad (o insuficientes como en San Pancho) y no responden a un esquema ordenado de control, careciendo del equipamiento y las instalaciones¹³ acordes a las necesidades del control y la facilitación en la circulación de cargas y pasajeros. La implantación del modelo en Nicaragua contribuiría sustancialmente a superar estos problemas.

- 2.7 **Coordinación regional y bilateral.** En junio de 2014, los Presidentes Centroamericanos convinieron en la Declaración de Punta Cana, solicitar al Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) desarrollar una estrategia regional de facilitación del comercio y competitividad con énfasis en gestión coordinada de fronteras. Dicha Declaración llama a que se aborden, entre otros, los pasos de frontera entre Nicaragua y Costa Rica. Con apoyo del Banco, COMIECO preparó la referida estrategia, que sirve de marco regional para las intervenciones de modernización de los pasos de frontera. Por otro lado, los Gobiernos de Nicaragua y Costa Rica ya han avanzado –con apoyo del Banco- en el proceso bilateral de coordinación política y técnica de sus iniciativas de modernización de los pasos de frontera.
- 2.8 **Relación con la estrategia del Banco.** Esta operación es consistente con la Estrategia del BID con Nicaragua (GN-2683, 2012-2017) para Nicaragua, contribuyendo al objetivo estratégico de fortalecer la infraestructura de transporte, que garanticen la conexión permanente de los sectores productivos hacia los mercados internos y de exportación, con especial énfasis en la región mesoamericana. De acuerdo al Noveno Aumento General de Recursos del Banco (GCI-9: AB2764), el programa contribuye: (i) al financiamiento a países pequeños y vulnerables; y (ii) al financiamiento para respaldar la cooperación y la integración regional. La operación es coherente con los criterios de subsidiariedad nacional y adicionalidad (GN-2650), ya que aporta a un objetivo con alcances transfronterizos: aumentar la competitividad regional de Nicaragua en materia comercial; y también se alinea con el Proyecto Mesoamérica (PM). La operación está alineada con las estrategias Sectoriales de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global, y la de Infraestructura sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo; y

¹¹ En Nicaragua un 70% de las importaciones y exportaciones se nacionalizan en la frontera. El mecanismo de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) está implementado en los principales pasos de frontera con el apoyo del Banco. La capacidad institucional (técnica y de equipamiento) es aceptable, pero la infraestructura inadecuada neutraliza los beneficios del TIM. Fortalecer dicha infraestructura y permitir trámites anticipados en línea harían que se utilice con más intensidad el régimen de tránsito, desahogando notablemente el tráfico en los pasos de frontera.

¹² Este análisis incluye riesgos de evasión fiscal, sanitarios, policiales, migratorios y comerciales. En cada caso se identifica el contexto, se priorizan acciones y se implementan acciones paralelas de monitoreo y medición de cumplimiento de las medidas de prevención identificadas para cada riesgo.

¹³ En los pasos de frontera las áreas esterilizadas son invadidas por actividades comerciales y personas ajenas a los procesos aduanales, lo que causa riesgos de seguridad e ineficiencias operativas.

con los marcos sectoriales de La División de Transporte (TSP) y la Unidad de Comercio e Inversión (TIU) del Banco.

- 2.9 **Objetivo del proyecto.** Fortalecer la competitividad del comercio externo de Nicaragua mediante el fortalecimiento de la eficacia y efectividad de los controles fiscales y parafiscales en los pasos de frontera¹⁴.
- 2.10 **Objetivos específicos:** (i) implantar las bases de un sistema normativo, de procesos y herramientas efectivas de control fiscal y parafiscal, y (ii) dotar a San Pancho, con procesos de gestión, infraestructura y equipamiento para realizar efectiva y eficazmente el control de cargas y personas.
- 2.11 **Componente I. Procesos de control fiscal y parafiscal eficientes y efectivos (hasta US\$18 millones).** Este componente consiste en mejorar el control fiscal, parafiscal y de seguridad del país financiando: (i) un sistema de gestión integral del riesgo que apoye los objetivos de control, seguridad y facilitación; (ii) la segunda fase de la Ventanilla Única de Comercio Exterior de Nicaragua (VUCEN 2.0); (iii) un programa de operadores confiables (Operador Económico Autorizado, OEA), la promoción para la adhesión de empresas y su expansión en el marco de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM); (iv) desarrollo de la normativa y operatividad coordinada de los controles cuarentenarios; y (v) desarrollo de los controles integrados sobre cargas y pasajeros en el paso de frontera de San Pancho.
- 2.12 **Componente II. Inversiones en infraestructura y equipamiento (US\$33.5 millones aproximadamente).** Como proyecto piloto, se financiará la construcción y el equipamiento de las instalaciones fronterizas principalmente en San Pancho: (i) los diseños de ingeniería; (ii) preparación y/o adecuación del terreno y la adecuación de infraestructuras; (iii) construcción de edificaciones, obras de vialidad y zonas de parqueo e inspección; (iv) equipamiento de servicios básicos; (v) instalación de equipamientos de control no intrusivo y estaciones de gestión; y (vi) fiscalización técnica y ambiental de las obras.
- 2.13 **Gestión y administración del programa (US\$3,5 millones aproximadamente).** Esta categoría financiará: (i) gestión socio-ambiental del programa; (ii) esquema de apoyo a la ejecución y administración; (iii) auditorías financieras externas; (iv) actividades de monitoreo y evaluación; y (v) gastos financieros correspondientes.
- 2.14 **Resultados del programa.** Los resultados esperados son: (i) mejorar la eficacia y eficiencia de la gestión aduanera mediante un control integrado de las operaciones fronterizas; y (ii) desarrollar un paso moderno en San Pancho, según las buenas prácticas de la OMA.

III. CONOCIMIENTO DEL SECTOR Y ASPECTOS DE DISEÑO

- 3.1 INE e INT desarrollaron estudios y avances en modernización de pasos de frontera en la región¹⁵. El Fondo Monetario Internacional realizó en 2012 un diagnóstico de

¹⁴ Se implantarán las bases del modelo de integración fronteriza en San Pancho. En fase de diseño se determinará si se incluyen otros pasos.

¹⁵ RG-T2261: Apoyo a la Gestión Coordinada de Fronteras; y RG-T2053: TIM Multimodal, entre otras.

la administración aduanera de Nicaragua. TSP y TIU desarrollaron análisis¹⁶ sobre aspectos físicos y operacionales de los pasos del Corredor Pacífico (CP).

- 3.2 **Esquema de ejecución:** La ejecución estará a cargo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP). Se constituirá una Unidad Ejecutora integrada por el personal gerencial, administrativo, fiduciario y técnico. Los trabajos de la Unidad serán supervisados por un Comité de Dirección Técnica integrado por el Director de la Dirección General de Servicios de Aduana, así como los directores de otras instituciones de control parafiscal/migratorio, por determinar en proceso de diseño.
- 3.3 **Costo y financiamiento.** El costo del programa será hasta por US\$55 millones financiados con recursos del Banco. Este monto se revisará en el proceso de diseño. Otros donantes podrán ampliar el financiamiento para modernizar otros pasos.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 Los impactos ambientales y sociales negativos del proyecto se estima serán bajos y se producirán principalmente en su fase de construcción. Éstos se relacionan con aquéllos que se presentan en la ejecución de cualquier obra civil menor y podrán ser manejados a través de procedimientos estándar. De conformidad con la Política OP-703, el equipo de proyecto lo ha clasificado en la categoría “B”. Si en el proceso de debida diligencia se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación, el equipo procederá consecuentemente. El Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) contendrá más detalles de las medidas de manejo ambiental y social a implementarse, incluyendo un estudio socioeconómico para determinar posibles desplazamientos económicos que la operación pueda producir.
- 4.2 **Gestión financiera y adquisiciones.** Las inversiones se gestionarán desde el MHCP como organismo ejecutor, que cuenta con capacidad institucional adecuada para la gestión de proyectos del Banco, utilizando SIGFAPRO como sistema para el registro contable financiero. En materia de adquisiciones se aplicarán las políticas GN 2349-9 y GN-2350-9 de abril de 2011. Como resultado de la evaluación de la capacidad fiduciaria, se definirán acciones que incluyan el uso de los documentos estándar de licitación y consultoría del Banco. En el Documento de Desarrollo de la Operación (POD) se detallarán los arreglos para la gestión de los recursos financieros, los procesos de adquisición y los umbrales de contratación de acuerdo a los riesgos previamente identificados.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 El cronograma y la ruta crítica de preparación de la operación se detallan en el Anexo V. El POD se enviará a OPC el 8 de abril de 2015 y se espera presentar la propuesta al Directorio del Banco el día 10 de junio de 2015. El presupuesto de preparación asciende a US\$20.000 para consultorías y US\$52.400 para misiones

¹⁶ Optimización de los pasos de frontera del Corredor Pacífico (RG-T1662), Apoyo a la mejora de pasos de frontera (RG-T2267) y Adecuación y Operación de los tramos viales del Corredor Pacífico (RG-T1744). También se aprobaron operaciones similares en Ecuador (EC-L1116) y Perú (PE-L1003).

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS		
IDB Sector	REGIONAL INTEGRATION-REGIONAL AND CROSS-BORDER COOPERATION	
Type of Operation	Investment Loan	
Additional Operation Details		
Country	NICARAGUA	
Project Status		
Investment Checklist	Generic Checklist	
Team Leader	Granados, Jaime (jaimeg@iadb.org)	
Project Title	Border Crossings	
Project Number	NI-L1083	
Safeguard Screening Assessor(s)	Paez Zamora, Juan Carlos (JUANCARLOSP@iadb.org)	
Assessment Date	2014-05-01	
PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY		
Project Category: B	Override Rating:	Override Justification: Comments:
Conditions/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> • Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). • The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. • These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary. 	
SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS		
Identified Impacts/Risks	Potential Solutions	
The project will or may require involuntary resettlement and/or economic displacement of a minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups.	<p>Develop Resettlement Plan (RP):The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.</p>	

DISASTER RISK SUMMARY	
Disaster Risk Category: Moderate	
Disaster/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> • The reports of the Safeguard Screening Form (i.e., of the Safeguards Policy Filter and the Safeguard Classification) constitute the Disaster Risk Profile to be included in the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR. • The Borrower prepares a Disaster Risk Management Summary, based on pertinent information, focusing on the specific moderate disaster and climate risks associated with the project and the proposed risk management measures. Operations classified to involve moderate disaster risk do not require a full Disaster Risk Assessment (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). • The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency. • Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult the INE/CCS adaptation group for guidance.
SUMMARY OF DISASTER IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	
Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
<p>Earthquakes from various sources are prevalent in the project area and the likely severity of impacts is moderate.</p>	<p>The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of seismic risk for the project and address potential exacerbated risks for people and the environment during construction and operation. Appropriate measures to reduce the risks (predominantly engineering), to prepare for impact (predominantly environmental and social safeguards) and to include financial protection will need to be included.</p>

<p>Tropical Storms are prevalent in the project area and the likely severity of impacts is moderate.</p>	<p>The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of storm risks for the project and address potential exacerbated risks for people and the environment during construction and operation, which must take into consideration changes in the frequency and intensity of tropical storms that could occur with climate change. Appropriate measures to reduce risks (predominantly engineering), prepare for impact (predominantly environmental and social safeguards) and to include financial protection will need to be included.</p>
<p>Riverine flooding is prevalent in the project area and the likely severity of impacts is moderate.</p>	<p>The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of flood risks for the project which must take into consideration changes in the frequency and intensity of precipitations that could occur with climate change. Flood risks may be exacerbated by the project outside the project boundary by modifying flood plains and draining patterns during construction and operation, and increase risks for people and the environment. Appropriate measures to avoid and reduce risks (predominantly engineering), prepare for impact (predominantly environmental and social safeguards) and to include financial protection will need to be included. to include financial protection will need to be included.</p>
<p>Landslides are prevalent in the project area in unstable or destabilized slopes and the likely severity of impacts is local or moderate.</p>	<p>The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of landslide risks for the project, which must take into consideration changes in the frequency and intensity of precipitations that could occur with climate change. Landslides may be exacerbated by the project inside and outside the direct project boundary by debilitating slopes and modifying draining patterns for heavy precipitations, and increase risks for people and the environment during construction and operation. Appropriate measures to reduce risks (predominantly engineering), prepare for impact (predominantly environmental and social safeguards) and to include financial protection will need to be included.</p>
<p>Area flooding from sustained rainfall is prevalent in the project area and the likely severity of impacts is moderate.</p>	<p>The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of areal flooding risks for the project which must take into consideration changes in the frequency and intensity of precipitations that could occur with climate change. Areal floods may be exacerbated by the project outside the project boundary by modifying draining patterns for heavy precipitations and increase risks for people and the environment during construction and operation. Appropriate measures to reduce risks (predominantly engineering), prepare for impact (predominantly environmental and social safeguards) and to include financial protection will need to be included.</p>

ASSESSOR DETAILS

<p>Name of person who completed screening:</p>	<p>Paez Zamora, Juan Carlos (JUANCARLOSP@iadb.org)</p>
<p>Title:</p>	<p>Environmental Specialist</p>
<p>Date:</p>	<p>2014-05-01</p>

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS		
IDB Sector	REGIONAL INTEGRATION-REGIONAL AND CROSS-BORDER COOPERATION	
Type of Operation	Investment Loan	
Additional Operation Details		
Investment Checklist	Generic Checklist	
Team Leader	Granados, Jaime (jaimeg@iadb.org)	
Project Title	Border Crossings	
Project Number	NI-L1083	
Safeguard Screening Assessor(s)	Paez Zamora, Juan Carlos (JUANCARLOSP@iadb.org)	
Assessment Date	2014-05-01	
SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
Type of Operation	Loan Operation	
Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.)	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
	Activities to be financed by the project are in a geographical area and sector exposed to natural hazards* (Type 1 Disaster Risk Scenario).	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
	The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
	The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
	The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)

	An Environmental Assessment is required.	(B.05)
	Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(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)
	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, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.</p> <p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704). A Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704) in case of high risk, a limited DRA in case of moderate risk. Next, please complete a Disaster Risk Classification along with Impact Classification.</p>	
Additional Comments:		
ASSESSOR DETAILS		
Name of person who completed screening:	Paez Zamora, Juan Carlos (JUANCARLOSP@iadb.org)	
Title:	Environmental Specialist	
Date:	2014-05-01	

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Nicaragua tiene una economía pequeña que depende del comercio exterior para su crecimiento y desarrollo¹. Con un radio de apertura² del 108% (2014), es uno de los países más abiertos de la región Mesoamericana. Sus exportaciones totales en 2012 fueron por \$4.700 millones, y sus importaciones representaron \$5.900 millones. La relación comercial con sus países vecinos es muy importante. El 22.8% de esas exportaciones se dirigió a los países mesoamericanos. El 28.2% de las importaciones provenían de esos países³. Esta relación se apoya en una red de acuerdos comerciales que incluye el Mercado Común Centroamericano (MCCA) y tratados de libre comercio (TLC) con México y Panamá⁴.
- 1.2 Nicaragua – en su frontera Sur con Costa Rica, tiene en la actualidad dos pasos fronterizos: Peñas Blancas totalmente activo y San Pancho - Las Tablillas parcialmente activo. El Paso fronterizo de Peñas Blancas, está ubicado en el departamento de Rivas a 145 km al Sur de la ciudad Managua y 4 km de la población de Sapoá, poblado de 2,300 habitantes que se asienta en la margen suroeste del Lago de Nicaragua o Cocibolca. El Paso funciona con una infraestructura básica de aduanas y migración que atiende a todo el tráfico vehicular, comercial y turístico que se desplaza entre Nicaragua y Costa Rica. De forma particular, este es el único Paso de Frontera utilizado para el transporte de los productos de exportación (carne bovina, café, leche, aceites) que vienen del centro y norte del país hacia Puerto Limón, Costa Rica.



Figura No.1: Ubicación de los pasos de frontera

¹ Potenciando la Inserción Internacional de Nicaragua. Nota de Política, INT, BID, 2012.
² El radio de apertura es la suma de las exportaciones e importaciones divididas entre el PIB.
³ Trade and Integration Monitor. INT, BID, 2013.
⁴ Otros acuerdos con socios extra-subregionales están vigentes con la Unión Europea, Taiwán, Chile, el RD-CAFTA. Además, hay negociaciones comerciales abiertas de variada profundidad con Canadá, CARICOM, el ALBA y Cuba.

- 1.3 El Paso de San Pancho - Las Tablillas, ubicado alrededor de 25 km del cantón de San Carlos, no está totalmente habilitado para un uso comercial amplio. La carretera que llega a esta frontera recién se pavimentó en 2013 (con fondos BID de las operaciones NI-L1006 y NI-L1035) y el puente que cruza el Río San Juan (como a 5 km de la frontera) fue finalizado en abril de 2014, gracias al auspicio de la Agencia de Cooperación Japonesa –JICA (ver Figura No. 2). El paso posee únicamente una infraestructura mínima de aduana, migración control agrícola (que se activa por cuando hay zafra de los cultivos de cítricos) y un destacamento de vigilancia militar. No hay poblado asentado en el lugar y el paisaje es plano rodeado de pastizales y cultivos.

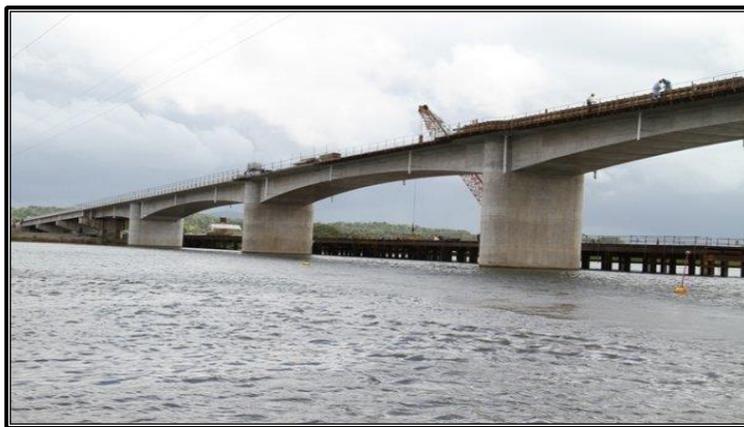


Figura No.2: Puente Santa Fe sobre el Río San Juan que se conecta con el tramo de carretera hacia el Paso de Frontera San Pancho - Las Tablillas

- 1.4 La plena habilitación del Paso de Frontera San Pancho - Las Tablillas, será de gran beneficio económico y comercial para ambos países ya que actualmente todo el paso de camiones con carga comercial fluyen por el paso de frontera de Peñas Blancas hacia Puerto Limón, Costa Rica, lo que implica un recorrido adicional de casi 200 kilómetros.

II. EL PROYECTO

- 2.1 El Proyecto busca fortalecer la competitividad del comercio externo de Nicaragua mediante el apoyo a la implantación inicial de un marco de integración fronteriza basado en las mejores prácticas de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), con inversiones que desarrollen el paso de fronteras en San Pancho, localidad fronteriza con Costa Rica, incluyendo su infraestructura física, equipamiento e implantación de sistemas modernos de gestión del control fiscal y parafiscal, a fin de garantizar la eficacia de dichos controles y permitir una actuación eficaz y eficiente. Para lograr lo anterior, el proyecto ha sido dividido en los siguientes componentes operativos:
- i) Procesos ajustados a las buenas prácticas de gestión fronteriza de la OMA, cuyo objetivo es mejorar el control fiscal, parafiscal y de seguridad. Para este

efecto se financiarán las siguientes actividades: (i) el desarrollo de un esquema y sistema de gestión integral del riesgo que apoye los objetivos de control y facilitación; (ii) la segunda fase de la Ventanilla Única de Comercio Exterior de Nicaragua (VUCEN 2.0) para fortalecer su interoperabilidad; (iii) la implantación y desarrollo del programa de operadores confiables (Operador Económico Autorizado), así como su expansión en el marco de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) y la promoción para la adhesión de empresas; (iv) apoyo al desarrollo de la normativa y operatividad coordinada de los controles cuarentenarios; (v) desarrollo de los controles coordinados e integrados sobre cargas y pasajeros en el paso de frontera, incluyendo el equipamiento y la infraestructura necesaria para hacerlos efectivos; y (vi) la implantación completa del sistema de Tránsito Internacional de Mercancías, en su esquema multimodal, en todo el país para cubrir todas las rutas fiscales.

- ii) Inversiones en infraestructura y equipamiento ajustados a la GCF, que contempla recursos para la construcción y el equipamiento de las instalaciones fronterizas en San Pancho y comprende: (i) los diseños de ingeniería; (ii) la adquisición, la preparación y/o adecuación de los terrenos y la demolición de infraestructuras existentes; (iii) la construcción de las edificaciones, de las obras de vialidad interna y de las zonas de parqueo e inspección; (iv) el equipamientos para el suministro de los servicios básicos; (v) la instalación de los equipamientos de control no intrusivo y estaciones de gestión; y (vi) la fiscalización técnica y ambiental de las obras.

III. MARCO LEGAL Y REGULATORIO AMBIENTAL

- 3.1 De manera resumida, se presenta a continuación un cuadro con las principales normas que regulan las actividades relacionadas con el Proyecto en cuestión:

Norma aplicable	Característica
Constitución Política de Nicaragua	Establece, entre otros, el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.
Ley General del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Ley No. 217) Reglamento General del Medio Ambiente y los Recursos Naturales (Reglamento No.9-96)	Designa al Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales (MARENA) como la entidad nacional encargada de la emisión de los Permisos Ambientales (licencias). Dictamina la necesidad de que todo proyecto debe someterse al marco regulatorio ambiental vigente (leyes, reglamentos, decretos, normas, resoluciones, disposiciones y acuerdos de los Poderes Legislativo y Ejecutivo, de los Entes autónomos y de las municipalidades). Para obras que intersecten las Áreas Naturales Protegidas, establece la necesidad de obtener un permiso especial a través de las Delegaciones Territoriales del MARENA, las que a su vez deben coordinar con las Municipalidades, los Consejos Regionales y el Instituto Nicaragüense de Turismo (INTUR). El seguimiento de estos proyectos le corresponde a MARENA Central Establece que cuando los proyectos requieran del corte de árboles, se deberá gestionar el permiso forestal ante el

Norma aplicable	Característica
	Instituto Nacional Forestal (INAFOR).
Disposiciones básicas de higiene y seguridad en los lugares de trabajo del Ministerio del Trabajo	Establece las condiciones mínimas de salud y seguridad que deben mantenerse en todos los puestos de trabajo.
Ley No. 229	Norma la forma y los procedimientos para la realización de expropiaciones. Establece que son de utilidad pública para la expropiación, las obras, servicios o programas que tiendan a proporcionar a la Nación en general o a una parte cualquiera de la misma, derechos, usos, mejoras o disfrutes de beneficio común o que sean necesarios para el logro de los fines del Estado o sus instituciones, aun cuando deban ser ejecutados por particulares
Ley 185 (Código del Trabajo) Ley 516 (Derechos Laborales Adquiridos) Ley 618 (Higiene y Seguridad del Trabajo) Ley 664 (Inspección del Trabajo)	Entre otros aspectos, determinan las condiciones mínimas necesarias que deben ser mantenidas en los puestos de trabajo; y establecen el régimen de derechos laborales adquiridos, y la forma cómo deben llevarse a cabo las inspecciones laborales.
Ley de Protección al Patrimonio Cultural de la Nación (Decreto No.1142)	Norma la forma cómo ha de procederse con los bienes patrimoniales y culturales del Estado.
Norma Técnica Obligatoria Nicaragüense (NTON) 05-012-02	Establece los parámetros para regular la calidad del aire.
Norma Técnica Obligatoria Nicaragüense (NTON) 05-016-02	Establece los requerimientos para el aprovechamiento de los bancos de material de préstamo para la construcción.
Norma Técnica Obligatoria Nicaragüense (NTON) 05-014-02	Regula el manejo, tratamiento y la disposición final de los desechos sólidos no-peligrosos
Norma Técnica de Construcción NIC 2000	Regula la construcción de edificaciones y obras civiles en el territorio nicaragüense.

IV. CONTEXTO SOCIO AMBIENTAL

- 4.1 Los sitios donde se implantarán las nuevas estructuras previstas en la operación corresponden a terrenos planos en los que en la actualidad funcionan algunas instalaciones básicas relacionadas con el paso: migración, aduana y agricultura. Estos lugares cuentan con servicios de electricidad, agua y telefonía. En términos ambientales corresponden a áreas altamente intervenidas de poco valor ecológico, biológico, cultural o histórico.
- 4.2 El cruce fronterizo de San Pancho - Las Tablillas, ubicado a diez kilómetros al sur de la población de San Carlos y accesible cruzando el puente Santa Fe, se asienta en un terreno plano, con escasa cobertura vegetal y rodeada de antiguos pastos y cultivos de cítricos. No hay población que viva en las vecindades del lugar, a excepción de un destacamento de vigilancia militar.

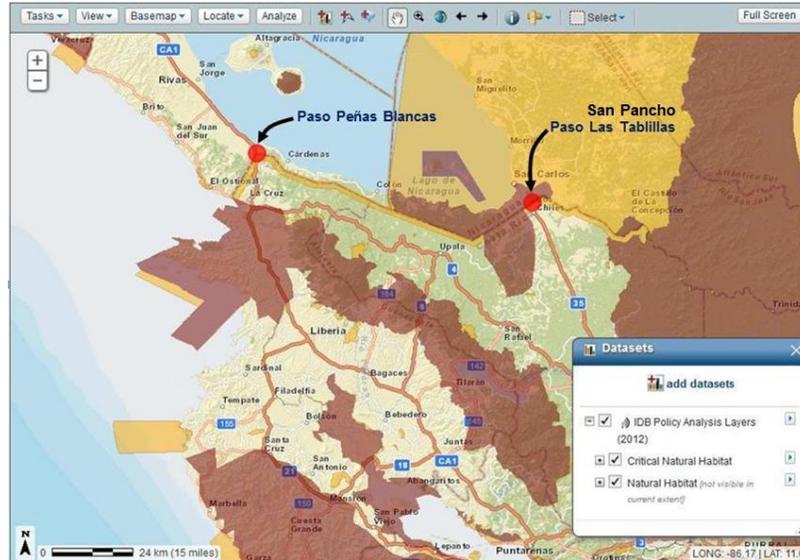


Figura No. 3: Áreas de interés ambiental o ecológico en los alrededores de los proyectos de la muestra del Programa.

- 4.3 Desde la perspectiva ambiental, el lugar también colinda con el Refugio de Vida Silvestre Corredor Fronterizo Costa Rica-Nicaragua, que se extiende por toda la frontera norte costarricense y que no es considerada como un hábitat crítico, al no albergar a ecosistemas sensibles ni ser morada de especie alguna de interés especial. No obstante, el sitio se encuentra dentro del área clave para el desarrollo de la biodiversidad (KBA, por sus siglas en inglés) Maleku-Caño Negro (ver Figura No. 2), considera un refugio de paso para las aves migratorias, en especial para las especies *Crax rubra* (hocofaisán), *Procnias tricarunculatus* (Campanero Tricarunculado), y *Laterallus jamaicensis* (pidencito o grabador), consideradas como vulnerables, las dos primeras y casi amenazada, la última; de la reserva de la Biósfera del Sureste de Nicaragua; y del sitio RAMSAR Los Guatuzos (ver Figura No. 3).
- 4.4 Un mejor análisis de las condiciones ambientales y sociales de cada uno de los sitios escogidos para alojar a la infraestructura a construirse o rehabilitarse en el marco de la operación, se llevará a cabo durante el proceso de debida diligencia.

VI. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

A. Impactos en la Fase de Construcción/Implementación

- 5.1 Los impactos positivos más importantes se producirían en la etapa de construcción del proyecto son: (i) un estímulo a la economía local en la zona que circunda San Pancho y el Cantón San Carlos/Ríos San Juan que permitirá el mejoramiento de los ingresos económicos de las poblaciones; y (ii) la generación de empleo temporal de la PEA desocupada local

- 5.2 Los impactos negativos, por su parte, incluyen a los siguientes: (i) incremento de polvo por erosión eólica de escombros y materiales de construcción; (ii) emisión de ruidos, polvos, y gases debido al movimiento de tierras y flujo vehicular en todos los frentes de obras; (iii) introducción de vibraciones por efecto de la movilización de maquinaria y equipo; (iv) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria; (v) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; (vi) generación de residuos sólidos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnado con grasas, etc.); (vii) eventual contaminación de suelos por residuos de obra (cemento, arena, bolsas, etc.); y (viii) cortes e interrupciones en el tránsito vehicular, principalmente del internacional entre Nicaragua y Costa Rica, y viceversa.
- 5.3 No obstante, considerando la magnitud de las obras, estos impactos pueden ser calificados como de baja o media significancia, y pueden ser manejados a través de prácticas estándares.

B. Impactos en la Fase de Operación

- 5.4 Los impactos positivos en esta fase incluyen a los siguientes: (i) mejora calidad del control sanitario y fitosanitario de la carga entre Nicaragua y Costa Rica; (ii) mejora en calidad y eficiencia de los servicios de control de aduana y migración; (iii) reducción de los tiempos y costos del transporte de carga de exportación de Nicaragua a Puerto Limón, Costa Rica; y (iv) mayor estímulo y mejora del comercio entre los dos países.
- 5.5 Dentro de los impactos negativos se pueden citar: (i) aumento de la migración espontánea desde otras partes del país a la zona en búsqueda de mejores oportunidades económicas y laborales, con el consiguiente incremento de presión y demanda por servicios básicos de saneamiento y salud; (ii) el aumento del valor de la propiedad de los terrenos que rodean la zona con una potencial incidencia en la especulación en el mercado de bienes raíces; y (iii) aumento del riesgo de accidentes de tránsito como consecuencia del incremento del flujo de furgones y camiones de carga y de buses turísticos. Estos impactos negativos potenciales serán analizados con mayor detalle durante la etapa de la debida diligencia.

C. Análisis del Riesgo

- 5.6 Nicaragua está sujeta a la amenaza de distintos factores naturales: (i) terremotos, prácticamente en todo el territorio; (ii) maremotos, tanto en la costa pacífica como en la atlántica; (iii) deslizamientos de tierra, predominantemente en las estribaciones de la Cordillera; y (iv) inundaciones y desbordamiento de los ríos, debido a huracanes y tormentas tropicales. Todas estas amenazas tendrán una incidencia directa o indirecta en el proyecto y su análisis será efectuado en el proceso de debida diligencia.

VI. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 6.1 Sobre la base de la información disponible, el Proyecto ha activado las siguientes políticas: (i) OP-102 de Acceso a la información; (ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, y B.17 de la OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; (iii) OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; (iv) OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y (v) OP-761 Política de Igualdad de Género en el Desarrollo.

VII. ESTRATEGIA

- 7.1 El equipo de proyecto realizará el proceso de debida diligencia (DD) concentrando los esfuerzos en el análisis de los impactos potenciales directos e indirectos que las obras contempladas en el programa puedan generar durante las etapas de construcción, y de operación y mantenimiento, sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral.
- 7.2 Sin perjuicio de considerar otros aspectos que se presenten durante el proceso de DD, el equipo de proyecto hará énfasis en el análisis los siguientes puntos:
- Cumplimiento legal, socio-ambiental, laboral, de salud ocupacional y seguridad industrial conforme a los requerimientos nacionales, estatales y municipales correspondientes.
 - Cumplimiento de las políticas OP-102 de Acceso a la Información; OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y OP-761 de Política de Igualdad de Género en el Desarrollo.
 - En caso de que las actividades previstas en la operación requieran del reasentamiento involuntario o induzcan el desplazamiento económico de la población, revisión del Plan de Reasentamiento Involuntario para asegurar que sea conforme a lo establecido en la política OP-710. Esta revisión incluirá además un análisis de los criterios y procedimientos que se utilizarían para compensar a los desplazados por el Proyecto, y del estado de tenencia de la tierra en los sitios donde se construirán las principales edificaciones contempladas.
 - Evaluación de la Capacidad Institucional del Ejecutor para manejar temas socioambientales (personal, recursos, planes de capacitación, etc.).
 - Evaluación de la pertinencia (conveniencia, suficiencia, presupuesto, recurso humano requerido, cronograma y control de calidad) de las medidas propuestas de manejo ambiental y social, de seguridad industrial, y de salud ocupacional y laboral, así como de su monitoreo.

- Análisis de los sistemas de manejo de residuos líquidos, sólidos y gaseosos que se aplicarán a cada edificación por construirse.

7.3 Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos que se identifiquen en este ejercicio, el equipo de proyecto presentará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que resumirá las medidas de manejo de los impactos y riesgos ambientales y sociales que se requiera para nulificar, mitigar o compensar los impactos ambientales negativos, y para estimular los impactos positivos. El IGAS también incluirá:

- Evaluación del cumplimiento del programa con las leyes y normas ambientales locales, regionales y municipales (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.).
- Evaluación del cumplimiento del programa con las políticas ambientales y sociales del Banco que se activen (OP-102, OP-703, OP-704, OP-710 y OP-761).
- Evaluación de los sistemas de manejo ambiental del Ejecutor con énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación, de auditoría, de forma de asegurar que el programa será ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social.
- Evaluación de la información socioambiental del programa (incluidos los estudios ambientales y sociales, y sus correspondientes planes de manejo ambiental) para confirmar que los impactos potenciales negativos del proyecto serán manejados adecuadamente.
- Análisis de las especificaciones técnicas ambientales para el proyecto, de forma de asegurar que los futuros contratistas, la inspección y la supervisión ejecutarán adecuadamente las medidas de manejo propuestas.
- De ser necesario, análisis de los procedimientos para compensar a los desplazados física y económicamente por el proyecto.
- Evaluación, para confirmar la existencia y pertinencia en cantidad y calidad, de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del proyecto.
- Revisión y verificación de los procesos de consulta que pudieran haberse llevado a cabo durante la planificación del proyecto así como análisis de los sistemas para proveer a la opinión pública información relativa a su ejecución.
- Evaluación del sistema de captura, procesamiento y resolución de quejas y reclamos.

7.4 Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) el equipo

de proyecto ha clasificado al programa en la Categoría B. No obstante, si en el proceso de debida diligencia se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL TERMINADO Y PROPUESTO

Estudio	Descripción	Responsable	Fechas esperadas	Referencias y enlaces electrónicos
Nota de Política	Potenciando la Inserción Internacional de Nicaragua (INT)	BID	Concluido	Link
Preinversión	Estudio de Integración Binacional de los Controles. Modalidad de Cabeceras Únicas de Cargas y Pasajeros, Marzo 2014.	BID	Concluido	Link
Preinversión	Adecuación de estudios de proceso de control, gestión, infraestructura e inversión de los Pasos de Frontera terrestres de Costa Rica. Paso de Frontera: Las Tabillas – San Pancho	BID	Concluido	Link
Guía Regional	Programa Mesoamericano de Gestión Coordinada de Fronteras	BID	Concluido	Link
Preinversión	Procesos de Control Pasos de Frontera Nicaragua-Costa Rica Paso San Pancho. Informe Final Diciembre 2013	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Situación Paso de Frontera San Pancho	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Usos Paso de Frontera San Pancho	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Zonificación Paso de Frontera San Pancho	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 1 San Pancho	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 1 San Pacho	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 2 San Pacho	BID	Concluido	Link
Diseño	Revisión y actualización de propuesta de diseño de gestión y control	BID	Marzo 2015	
Diseño	Reglamento Operativo	BID	Marzo 2015	
Diseño	Diagnóstico Socio-económico de comunidades afectadas	BID	Marzo 2015	

Otros Estudios Relevantes

Estudio	Descripción	Responsable	Fechas esperadas	Referencias y enlaces electrónicos
Preinversión	Procesos de Control Pasos de Frontera Nicaragua-Honduras Paso El Guasaule. Informe Final Enero 2014	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Situación Paso de Frontera El Guasaule NIC	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Usos Paso de Frontera El Guasaule NIC	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Zonificación Paso de Frontera El Guasaule NIC	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 1 El Guasaule NIC	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 2 El Guasaule NIC	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 3 El Guasaule NIC	BID	Concluido	Link
Preinversión	Procesos de Control Pasos de Frontera Nicaragua-Costa Rica Paso Peñas Blancas. Informe Final Abril 2014. 1 de 4	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Situación Paso de Frontera Peñas Blancas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Usos Paso de Frontera Peñas Blancas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Zonificación Paso de Frontera Peñas Blancas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 2 Peñas Blancas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 1 Peñas Blancas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 2 Peñas Blancas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 1 Peñas Blancas, Nicaragua	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 2 Peñas Blancas, Nicaragua	BID	Concluido	Link

Estudio	Descripción	Responsable	Fechas esperadas	Referencias y enlaces electrónicos
Preinversión	Plano Recorridos 1 San Pancho-Las Tablillas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 2 San Pancho-Las Tablillas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 3 San Pancho-Las Tablillas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Recorridos 4 San Pancho-Las Tablillas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Situación Paso de Frontera San Pancho-Las Tablillas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Usos Paso de Frontera San Pancho-Las Tablillas	BID	Concluido	Link
Preinversión	Plano Zonificación Paso de Frontera San Pancho-Las Tablillas	BID	Concluido	Link

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).