

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

NICARAGUA

CONECTIVIDAD VIAL DE LA COSTA ATLÁNTICA

(NI-L1087)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Alfonso Salazar Galeano (TSP/CNI), Jefe de Equipo; Reinaldo Daniel Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Miroslava Errazuriz De Nevo, Raúl Rodríguez Molina y María Romero Pons (INE/TSP); Juan Carlos Páez (VPS/ESG); María del Pilar Jiménez de Arechaga (LEG/SGO); Santiago Castillo y Osmín Mondragón (FMP/CNI); Carolina López (CID/CNI); Pilar Larreamendy, consultora VPS/ESG; Ileana Holt (consultora ambiental); y Roque Rodas y Alcides Moreno (consultores TSP).

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

PERFIL DE PROYECTO
NICARAGUA
CONECTIVIDAD VIAL DE LA COSTA ATLÁNTICA
(NI-L1087)

I. DATOS BÁSICOS

Título del Proyecto:	Conectividad Vial de la Costa Atlántica		
Número del Proyecto:	NI-L1087		
Equipo de Proyecto:	Alfonso Salazar Galeano (TSP/CNI), Jefe de Equipo; Reinaldo Daniel Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Miroslava Errazuriz De Nevo, Raúl Rodríguez Molina y María Romero Pons (INE/TSP); Juan Carlos Páez (VPS/ESG); María del Pilar Jiménez de Arechaga (LEG/SGO); Santiago Castillo y Osmín Mondragón (FMP/CNI); Carolina López (CID/CNI); Pilar Larreamendy, consultora VPS/ESG; Ileana Holt (consultora ambiental); y Roque Rodas y Alcides Moreno (consultores TSP)		
Prestatario:	República de Nicaragua		
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI)		
Plan de	BID (FOE):	US\$30.750.000	
Financiamiento:	BID (CO):	<u>US\$30.750.000</u>	
	Total BID:	US\$61.500.000	
	Contraparte:	<u>US\$ 1.128.000</u>	
	Total:	US\$62.628.000	
Salvaguardias:	Políticas identificadas:	OP-102, OP-703 (Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.11, B.12 y B.17), OP-704, OP-761 y OP-765	
	Categoría:	A	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto general.** Nicaragua es el país más extenso de Centro América, con una superficie de 130.373,4 km². Al año 2013 se ha estimado su población en 6.146.400 habitantes y su producto interno bruto en US\$11.255,6 millones¹. Entre los años 2011 y 2013 la economía nicaragüense creció a un promedio de 5,1%². En el área social se han registrado avances en la reducción de los niveles de pobreza y desigualdad, aunque existen brechas significativas en el área rural donde el 63,3% del total de la población vive en condiciones de pobreza y el 26,6% en condiciones de pobreza extrema³. En particular, la Costa Atlántica se encuentra con la peor situación en esos indicadores⁴. Esta zona está constituida políticamente por la Región Autónoma Atlántica Norte (RAAN) y la Región Autónoma Atlántica Sur (RAAS). Ambas regiones son las más afectadas en términos de pobreza extrema a nivel nacional donde el promedio es de 35,7%⁵.

¹ Fuente: Nicaragua en Cifras, [Banco Central de Nicaragua](#).

² Fuente: Ibíd.

³ Fuente: GN-2683 Estrategia del Banco con el País (2012-2017).

⁴ Fuente: Mapa de Pobreza Extrema Municipal por el método de las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), 2005, [Instituto Nacional de Información de Desarrollo \(INIDE\)](#).

⁵ Fuente: Mapa de Pobreza Extrema Municipal por el método de las NBI 2005, INIDE.

- segmento más pobre de la población. En efecto, los ahorros en costos de operación entre ambos recorridos, una vez pavimentado el tramo Naciones Unidas-Bluefields, se han estimado entre el 40% al 50%⁹. En consecuencia, el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) viene trabajando en la solución al problema desde hace más de una década, mediante estudios¹⁰ y actuaciones de mejora en el camino existente¹¹ con el objeto de hacerlo operativo durante todo el año, pero los esfuerzos realizados no han producido los efectos con la celeridad necesaria para revertir esta situación de asimetría en la conectividad nacional.
- 2.5 **Trabajo sectorial del Banco.** El Banco es un actor clave en el desarrollo del sector transporte del país, habiéndose aprobado operaciones de préstamo por un monto mayor de US\$309 millones en los últimos 10 años¹². Al finalizar la ejecución de estos proyectos se habrá: (i) completado un conjunto de obras de rehabilitación y mejoramiento de más de 456 km de la red vial nacional; y (ii) brindado mantenimiento especial a más de 600 km de vías. Además se ha apoyado el fortalecimiento institucional a las instituciones del sector transporte, el MTI y el Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV), a través de capacitación en la gestión por resultados, adquisición de *hardware* y *software*, desarrollo de sistemas, apoyo técnico, impulso de la seguridad vial, control de pesos y dimensiones, reducción de la vulnerabilidad de la red vial ante los efectos del cambio climático, entre otros.
- 2.6 **Justificación de la participación del Banco.** Este proyecto es consistente con la Estrategia del Banco con el País (2012-2017) ya que tiene como objetivo apoyar los esfuerzos en construir, mejorar, rehabilitar y mantener en buen estado los caminos rurales y las carreteras que garanticen la conexión permanente de los sectores productivos hacia los mercados internos y de exportación. El sector transporte, una de las cuatro prioridades estratégicas de intervención del Banco, se enfoca en apoyar inversiones en las redes viales que, por una parte, comuniquen los centros de producción rurales con los corredores principales y los puestos fronterizos garantizando la transitabilidad en toda época del año y la interconexión regional, y por otra, faciliten el acceso a los servicios sociales de la población de escasos recursos.
- 2.7 Adicionalmente, este proyecto de conectividad de redes de transporte responde a dos prioridades institucionales estratégicas para alcanzar los objetivos globales del Banco de reducir la pobreza y la desigualdad y alcanzar el crecimiento sostenible,

⁹ Fuente: Estudio de Factibilidad Nueva Guinea-Bluefields. Roughton Intl. DANIDA (2005).

¹⁰ Estudios realizados citados por el MTI: (i) Estudio de Alineamiento de la Vía Nueva Guinea-Bluefields, Ayestas Ingenieros Consultores (1992); (ii) Estudio de Factibilidad Nueva Guinea-Bluefields, Roughton Intl. DANIDA (2005); (iii) Evaluación Ambiental y Social Regional, Cabal SA-Carl Bro. Banco Mundial (2005); (iv) Estudio de Factibilidad y Diseño del Adoquinado del Camino Nueva Guinea-Naciones Unidas, Banco Mundial (2006); y (v) Diseño de Ingeniería del Camino Naciones Unidas-Bluefields, tramo 1: ICC Consultores y tramo 2: TEC y Cía, Fondos de Contravalor del Gobierno del Japón (2012).

¹¹ El MTI ha pavimentado con adoquines el tramo Nueva Guinea-Naciones Unidas de 22,6 km (US\$7,0 millones) en el año 2012 con recursos del Banco Mundial y fondos propios para posteriormente proseguir con el mejoramiento del tramo Naciones Unidas-Bluefields con Fondos de Contravalor del Gobierno del Japón (a abril de 2014 se han utilizado US\$7,8 millones) y fondos propios (US\$1,4 millones). Fuentes: Presentación del Proyecto “Mejoramiento del Camino Rural Naciones Unidas-Bluefields (74,2 km)”, MTI, 30 de abril de 2014; y SEPA Nicaragua Banco Mundial, Contrato de Préstamo N° 4736-NI.

¹² Convenios de préstamo: 1530/SF-NI; 1599/SF-NI; 1796/SF-NI; 2225/BL-NI; 2427/BL-NI; 2840/BL-NI; y 2979/BL-NI.

- establecidas en el Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del BID (GCI-9) (AB-2764): (b) infraestructura para la competitividad y el bienestar social; y (d) integración internacional competitiva a nivel regional y mundial. El cumplimiento de dichas prioridades institucionales se materializa mediante la alineación de esta operación con dos de las cuatro prioridades del programa de financiamiento del GCI-9: (i) países pequeños y vulnerables; y (iv) cooperación e integración regional.
- 2.8 **El proyecto.** El MTI desarrolla un proyecto de mejoramiento de la única vía terrestre que une Bluefields-San Francisco-Naciones Unidas-Nueva Guinea y este corredor con la red vial nacional altamente concentrada en los departamentos del Pacífico facilitando: (i) la movilidad de personas y bienes a y desde los mercados productivos nacionales y regionales; (ii) el acceso en menor tiempo y a un menor costo de los servicios de salud y educación; y (iii) la eficiencia de los mecanismos de seguridad en la región.
- 2.9 **Objetivo.** El proyecto tiene por objetivo el mejoramiento del camino rural existente entre Naciones Unidas y San Francisco, que forma parte de la vía que comunica a la ciudad de Bluefields y otros centros poblados de la RAAS.
- 2.10 La operación tendrá dos componentes: Componente 1 (US\$59.039.700): Mejoramiento del camino rural Naciones Unidas-San Francisco (construcción de camino pavimentado de una longitud preliminar de 45 km¹³), incluyendo medidas socio ambientales y supervisión de obras; y Componente 2: Administración y gestión (US\$1.233.000), para servicios de: auditorías, monitoreo y evaluación, asesorías y asistencias técnicas, estudios, preinversión y diseños, así como estudios socioambientales. Adicionalmente, el financiamiento incluirá recursos relacionados con: (i) imprevistos; y (ii) gastos financieros, por un estimado de US\$2.355.300¹⁴.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Modalidad.** Este préstamo ha sido concebido bajo la modalidad de una operación de inversión específica con un período de ejecución de cinco años. El alcance específico de la solución técnica del componente 1 será analizado en sus aspectos de factibilidad técnica y económica como parte de la formulación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).
- 3.2 **Resultados esperados.** Los resultados esperados de esta operación comprenden: (i) físicos: ejecución de las obras a financiarse con los recursos del BID, lo que permitirá una conexión vial confiable y permanente de la RAAS con la red vial nacional y los corredores regionales de integración; y (ii) operativos: reducción de costos de operación vehicular y tiempos de viaje, así como la reducción de días de tránsito interrumpido.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Salvaguardias ambientales y sociales.** Se estima que las actividades de mejoramiento del camino existente entre Naciones Unidas y San Francisco (dentro

¹³ El alcance del proyecto y su longitud será confirmada por el MTI en el documento de factibilidad en proceso de actualización.

¹⁴ Los montos anteriores, incluyen recursos BID y contrapartida, son indicativos y serán ajustados durante la elaboración del POD.

- del derecho de vía ya liberado) generarían impactos ambientales y sociales¹⁵ de baja a mediana intensidad, mayormente temporales, consignados a su área de influencia directa, evidenciables principalmente en la fase de construcción y manejables a través de procedimientos estándares. Una vez en operación, el principal impacto negativo se relacionaría con el aumento de la migración espontánea desde otras partes del país a la RAAS con el consiguiente incremento de la presión sobre las áreas protegidas. En esta fase los impactos positivos incluyen: (i) el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las personas y los bienes entre la RAAS y el resto del país; y (ii) el mejoramiento del flujo de comercio y de la integración económica regional de la RAAS gracias a la disminución de los costos de operación vehicular, la reducción de los costos y tiempos de viaje de personas y bienes, y el incremento de la seguridad vial.
- 4.2 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) la operación se clasifica en la Categoría A. No obstante, si en el proceso de debida diligencia se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo procederá consecuentemente.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** 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 de fortalecimiento, que incluyan el uso de los documentos estándar de licitación y consultoría del Banco. En el POD se detallarán los procesos de adquisición y se definirán los umbrales de contratación de acuerdo a los riesgos que se identifiquen.
- 4.4 Las inversiones y demás actividades del programa se gestionarán desde la unidad administrativa financiera del MTI, que cuenta con experiencia y conocimiento de la gestión de proyectos del Banco. Se utilizará el Sistema Integrado de Gestión Financiera Administrativa del Programa (SIGFAPRO) como sistema de uso nacional para el registro contable financiero; en la etapa de preparación de la operación se definirá a detalle los arreglos para la gestión de los recursos financieros.

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. El POD se enviará a OPC el 26 de septiembre de 2014 y se espera presentar la propuesta al Directorio el 26 de noviembre de 2014. Para la preparación de la operación se ha estimado un presupuesto total de US\$69.258 (US\$36.158 para misiones, visitas de campo y jornadas trabajo con el organismo ejecutor y US\$33.100 para consultorías).

¹⁵ Entre los impactos más probables se incluyen: (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.); (viii) cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; y (ix) posibles afectaciones a los recursos hídricos, especialmente a la zona de humedales.

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 POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	Transport-Transport Networks Connectivity
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
Team Leader	Salazar Galeano, Alfonso (asalazar@iadb.org)
Project Title	Atlantic Coast Road Connectivity Project
Project Number	NI-L1087
Safeguard Screening Assessor(s)	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
Assessment Date	2014-05-29

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
Type of Operation	Loan Operation	
Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential to negatively affect Indigenous People (also see Indigenous Peoples Policy.).	(B.01) Indigenous People Policy– OP-765
	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 operation may be of higher risk due to controversial environmental and associated social issues or liabilities.	(B.04)
	Other environmental and social sustainability issues that the Project Team considers to be a risk for this operation. (e.g. wood sourced from Amazon rainforest).	(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)
	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 Decision Support System for more information).	(B.09)
	The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
	The operation is already under construction by the Executing Agency or the Borrower.	(B.12)
	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:	Especialista Ambiental
Date:	2014-05-29

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	Transport-Transport Networks Connectivity
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Country	Nicaragua
Project Status	
Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
Team Leader	Salazar Galeano, Alfonso (asalazar@iadb.org)
Project Title	Atlantic Coast Road Connectivity Project
Project Number	NI-L1087
Safeguard Screening Assessor(s)	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
Assessment Date	2014-06-12

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY		
Project Category: B	Override Rating: A	Override Justification: Elevate: additional impacts likely Comments: El corredor de la vía se asienta íntegramente en varias áreas protegidas (Reserva de la Biósfera del Sureste de Nicaragua, Reserva Cerro Silva y Humedal de la Bahía de Bluefields). Al convertirse ésta en la única vía de conexión transitable todo el año, se estima que impactos secundarios pueden llegar a ser de importancia.
Conditions/ Recommendations	<p>Category "A" operations require an Environmental Impact Assessment or a Strategic Environmental Assessment (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for EIA and SEA requirements) and at least two consultations with affected parties.</p> <p>These operations will require an environmental assessment (EA), normally an Environmental Impact Assessment (EIA) for investment operations, or other environmental assessments such as a Strategic Environmental Assessment (SEA) for programs and other financial operations that involve plans and policies. Category "A" operations are considered high safeguard risk. For some high safeguard risk operations that, in the Bank's opinion raise complex and sensitive environmental, social, or health and safety concerns, the borrower should normally establish an advisory panel of experts to provide guidance for the design and/or execution of the operation on issues relevant to the EA process, including health and safety. However, these operations will also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.).</p> <p>The Project Team must send to the 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.</p>	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	
Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
Minor or moderate conversion or degradation impacts to natural habitats (such as forests, wetlands or grasslands).	Ensure Proper Management and Monitoring of the Impacts of Natural Habitat Loss: A Biodiversity Management Plan (BMP) should be prepared that defines how impacts will be mitigated (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.) and could be incorporated in the ESMP. Depending on the financial product, the BMP should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that

	they are confident that the plan can mitigate impacts and also that the relevant authorities have approved the BMP.
Negative impacts on ecosystem services (e.g. water supply and air quality) to other users or habitats are minor to moderate in nature.	Ensure Adequate Management Plans: The plans should define how impacts will be mitigated (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.) and how ongoing consultation (including the development of a grievance mechanism) will be implemented which could be part of the ESMP. The ESMP should also include measures to manage these impacts. There should be evidence of effective and timely consultation with local communities, relevant authorities and conservation NGOs and confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the plans can mitigate impacts. Depending on the financial product, the plans should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

DISASTER RISK SUMMARY	
Disaster Risk Category: High	
Disaster/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> • The reports of the Safeguard Screening Form (i.e. of the Safeguards Policy and the Safeguard Classification Filters) constitute the Disaster Risk Profile to be summarized in and annexed to the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR. • The Borrower should consider including disaster risk expertise in the organization of project oversight, e.g. in the project's panel of experts. For the Bank's requirements, the Borrower addresses the screened disaster risks in a Disaster Risk Management Summary reviewing disaster and climate change risks associated with the project on the basis of a Disaster Risk Assessment (DRA). Based on the specified hazards and the exposure of the project area, it demonstrates the potential impact of the rapid onset events and/or slow inset changes for the project and its area including exacerbated risks for people and environment, given local vulnerability levels and coping capacities. Furthermore the DRM Summary presents proposed measures to manage or mitigate these risks in a Disaster Risk Management Plan (DRMP). The DRA /DRMP to which the DRM Summary refers may be a stand-alone DRA document (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704) or included in other project documents, such as feasibility studies, engineering studies, environmental impact assessments, or specific natural disaster and climate change risk assessments, prepared for the project. These documents should be accessible for the Project Team. • 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 for climate change, and 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>Volcanic eruptions 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>Significant tsunami may occur in the project area and the likely severity of impacts is major or extreme.</p>	<p>The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of the coastal flood risks, including tsunami events for the project and address potential exacerbated risks for people and the environment during construction and operation. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the country's disaster alert and prevention system, general design standards, coastal retreat and other land use regulations and civil defense recommendations in coastal areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives. The amplified uncertainties due to climate change may be considered in hazard scenarios and an efficient combination of measures in the DRMP</p>
<p>Significant storm surge may occur in the project area and the likely severity of impacts is major or extreme.</p>	<p>The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of the coastal flood risks for the project and address potential exacerbated risks for people and the environment during construction and operation, as specified in the Disaster Risk Assessment, which must take into consideration changes in the frequency and intensity of extreme events that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the country's disaster alert and prevention system, general design standards, coastal retreat and other land use regulations and civil defense recommendations in coastal areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives. The amplified uncertainties due to climate change may be considered in hazard scenarios and an efficient combination of measures in the DRMP.</p>
<p>Storm surge, strong tidal waves or lesser tsunamis 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 the various moderate coastal risks for the project and address potential exacerbated 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>Significant hurricane and other winds may occur in</p>	<p>The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of the storm and flood risks for the project and address potential</p>

<p>the project area and the likely severity of impacts is major or extreme.</p>	<p>exacerbated risks for people and the environment during construction and operation, as specified in the Disaster Risk Assessment, which must take into consideration changes in the frequency and intensity of tropical storms that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the country's disaster alert and prevention system, general design standards, coastal retreat and other land use regulations and civil defense recommendations in coastal areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives. The amplified uncertainties due to climate change may be considered in hazard scenarios and an efficient combination of measures in the DRMP.</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>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>Significant drought because of extended period of precipitation deficiency may occur in the project area and the likely severity of impacts is major or extreme.</p>	<p>The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of the drought risks for the project and address potential exacerbated risks for people and the environment during construction and operation, as specified in the Disaster Risk Assessment, which must take into consideration changes in the frequency and intensity of droughts that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options for water supply and heat protection), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in drought prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives. The amplified uncertainties due to climate change may be considered in hazard scenarios and an efficient combination of measures in the DRMP.</p>

ASSESSOR DETAILS	
Name of person who completed screening:	Páez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
Title:	Environmental Specialist
Date:	2014-06-12

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Nicaragua es el país con el mayor territorio de América Central, con una superficie de 130.373,4 km² que aloja a un poco más de 6 millones de habitantes. En los últimos años, su economía creció a un promedio de 2,8% anual lo que permitió lograr algunos avances en la reducción de los niveles de pobreza y desigualdad en las zonas urbanas. No obstante existen aún brechas significativas en el área rural donde el 63,3% del total de la población vive en condiciones de pobreza y el 26,6% en condiciones de pobreza extrema.
- 1.2 La costa Caribe de Nicaragua, constituida por dos regiones autónomas, la Región Autónoma Atlántica Norte (RAAN) y la Región Autónoma Atlántica Sur (RAAS), se encuentra entre las regiones con la peor situación de pobreza. La RAAN, con una población de 243.240 habitantes y 37.352 hogares, presenta un 70,9% de incidencia de pobreza extrema severa, mientras que la RAAS, que aloja a un poco más de 215.000 habitantes, registra un 63,1% de pobreza extrema severa.
- 1.3 El desarrollo social y económico de la RAAS se vincula principalmente al eje de conexión vial de Nueva Guinea y Bluefields, que actualmente se realiza mediante una carretera de estación seca. Si bien la cabecera regional, Bluefields, está conectada a la red vial del país mediante una interconexión fluvial de aproximadamente 90 km sobre el río Escondido hasta la ciudad de El Rama, los costos y los tiempos de viaje de este sistema intermodal no otorgan una competitividad relevante, resultando afectado particularmente el segmento más pobre de la población. En consecuencia, el Gobierno de Nicaragua ha venido trabajando en la solución al problema desde hace más de una década, realizando estudios¹ y mejorando el camino existente² con el objeto de hacerlo transitable todo el tiempo.

II. EL PROYECTO

- 2.1 El proyecto busca apoyar al mejoramiento (pavimentación, drenajes, señalización y medidas socioambientales) del camino rural existente entre Naciones Unidas y San Francisco, que forma parte de la vía que comunica a la ciudad de Bluefields

¹ Estudios realizados citados por el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI): (i) Estudio de Alineamiento de la Vía Nueva Guinea-Bluefields, Ayestas Ingenieros Consultores (1992); (ii) Estudio de Factibilidad Nueva Guinea-Bluefields, Roughton Intl. DANIDA (2005); (iii) Evaluación Ambiental y Social Regional, Cabal SA-Carl Bro. Banco Mundial (2005); (iv) Estudio de Factibilidad y Diseño del Adoquinado del Camino Nueva Guinea-Naciones Unidas, Banco Mundial (2006); y (v) Diseño de Ingeniería del Camino Naciones Unidas-Bluefields, tramo 1: ICC Consultores y tramo 2: TEC y Cía, Fondos de Contravalor del Gobierno del Japón (2012).

² El MTI ha pavimentado con adoquines el tramo Nueva Guinea-Naciones Unidas de 22,6 km (US\$7,0 millones) en el año 2012 con recursos del Banco Mundial y fondos propios para posteriormente proseguir con el mejoramiento del tramo Naciones Unidas-Bluefields con Fondos de Contravalor del Gobierno del Japón (a abril de 2014 se han utilizado US\$7,8 millones) y fondos propios (US\$1,4 millones). Fuentes: Presentación del Proyecto “Mejoramiento del Camino Rural Naciones Unidas-Bluefields (74,2 km)”, MTI, 30 de abril de 2014; y SEPA Nicaragua Banco Mundial, Contrato de Préstamo N° 4736-NI.

con otros centros poblados de la RAAS. Para lograr lo anterior, contempla los siguientes componentes operativos: (i) mejoramiento del camino rural Naciones Unidas-San Francisco (pavimentado de una longitud preliminar de 45 km), incluyendo medidas socioambientales y supervisión de obras; y (ii) administración y gestión, que incluye recursos para el financiamiento de servicios auditoría, monitoreo y evaluación, asesorías y asistencias técnicas, estudios, preinversión, y diseños y estudios ambientales y sociales que se requieran para todo el corredor Nueva Guinea-Bluefields.

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 Instituto Nacional Forestal (INAFOR).
Decreto No. 76-2006 Sistema de Evaluación Ambiental	Establece la categorización ambiental de obras, proyectos, industrias y actividades: (i) categoría I, proyectos especiales, sujetos a regulaciones específicas del MARENA; (ii) categoría II proyectos de alto impacto potencial, sujetos a la presentación de un estudio de impacto ambiental; (iii) categoría III, proyectos de moderado impacto potencial, sujetos a la presentación de una valoración ambiental; y (iv) proyectos de bajo impacto potencial Establece las instituciones a cargo de administrar el sistema de gestión en función de la categorización.
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,

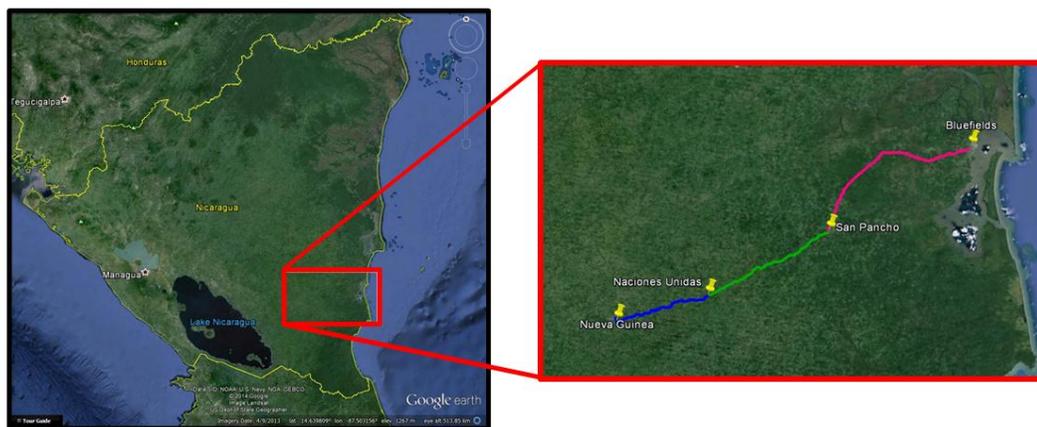
Norma aplicable	Característica
	las obras, servicios o programas que tiendan a proporcionar a la Nación en general o a una parte cualquiera de la misma, derechos, usos, mejoras o disfrutes de beneficio común o que sean necesarios para el logro de los fines del Estado o sus instituciones, aun cuando deban 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 05-012-02	Establece los parámetros para regular la calidad del aire.
Norma Técnica Obligatoria Nicaragüense 05-016-02	Establece los requerimientos para el aprovechamiento de los bancos de material de préstamo para la construcción.
Norma Técnica Obligatoria Nicaragüense 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.
Ley de Pesca (Ley 489)	Establece las cuotas globales anuales de captura. Define los procedimientos para la obtención de licencias y permisos. Establece el número de embarcaciones permitidas, los periodos de veda, las artes y métodos de pesca permitidos, las tallas mínimas de captura, las licencias industriales y los permisos de pesca artesanal.
Ley de Minas (Ley 387), Decretos 119-2001 y 45-94	Regula la emisión de las licencias concesión, licencias de explotación o los permisos, según el caso. Clasifica la actividad en minería industrial, pequeña minería y minería artesanal. Establece condiciones para la explotación de agregados para la construcción.
Ley de Hidrocarburos (Ley 286)	Regula los contratos de exploración y explotación, y el permiso ambiental en las actividades de exploración y explotación.
Leyes forestales (Leyes 462 y 445)	Regula el aprovechamiento del recurso. Establece el requerimiento de planes de manejo aprobados, los aspectos de participación pública, los permisos ambientales de explotación. Establece que para plantaciones forestales sólo se requiere cumplir con el registro y el certificado de origen para fines de transporte, que son emitidos por el Instituto Nacional Forestal (INAFOR).
Leyes de turismo (Leyes 306 y	Crea el Comité Nacional de Turismo que se encarga de la

Norma aplicable	Característica
298)	aprobación de los permisos de turismo.
Ley 445 (2003)	Define aspectos de territorialidad y titulación basados en criterios agrarios, costumbres y tradiciones
Ley 28 y su reglamento	Establece los Consejos Regionales Autónomos en cada una de las regiones autónomas.
Ley 290	Establece las competencias del Poder Ejecutivo y brinda a los ministerios y entes autónomos la potestad de organizarse.

IV. CONTEXTO SOCIO AMBIENTAL

- 4.1 El corredor de aproximadamente 95 km de longitud³ que une las poblaciones de Nueva Guinea, Naciones Unidas, San Francisco y Bluefields se ubica enteramente en la RAAS, a aproximadamente 200 km al este-sureste de la ciudad de Managua. El corredor ha sido dividido en tres tramos: (i) Nueva Guinea-Naciones Unidas, de aproximadamente 24,3 km de longitud, un camino en servicio con una capa de rodadura en pavimento articulado (sección azul de la Figura No.1) y transitable todo el año; (ii) Naciones Unidas – San Francisco, de al alrededor de 31,5 km de largo, con capa de rodadura en ripio y tierra y transitable sólo en épocas secas o de poca pluviosidad (sección verde de la Figura No.1); y (iii) San Francisco-Bluefields de casi 40,6 km de longitud, con capa de rodadura en tierra y transitable en épocas sin lluvias (sección roja de la Figura No.1).

Figura No. 1. Implantación del camino rural Nueva Guinea-Naciones Unidas-San Francisco (San Pancho) - Bluefields

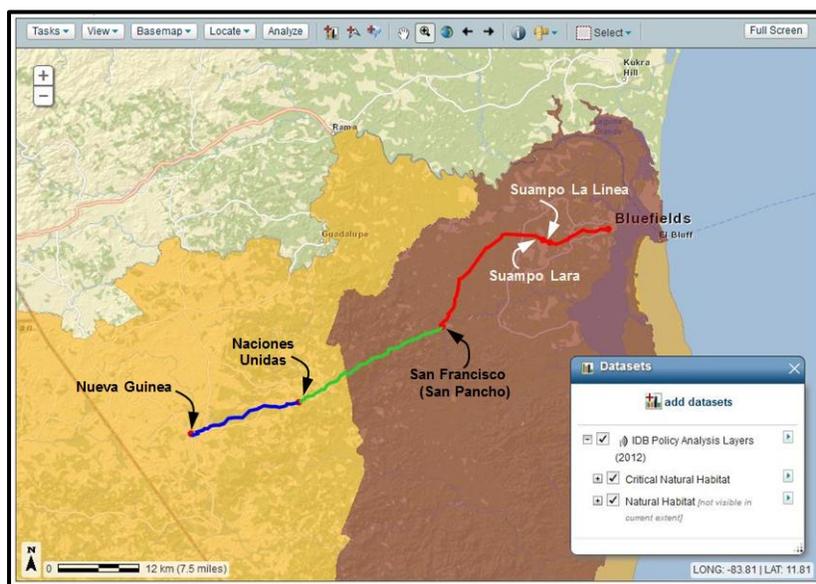


- 4.2 Toda su extensión (incluyendo las poblaciones de Nueva Guinea, Naciones Unidas, San Francisco y Bluefields) se encuentra dentro de los límites de la Reserva de la Biósfera del Sureste de Nicaragua⁴ (sombreado amarillo de la Figura No.2), siguiendo casi de forma paralela (pero desplazado unos 25 a 30 km al sur) la alineación del límite norte de dicha reserva.

³ Tramo Nueva Guinea-Naciones Unidas de aproximadamente 24,3 km; tramo Naciones Unidas-San Francisco de alrededor de 31,5 km de longitud; y tramo San Francisco-Bluefields de casi 40,6 km.

⁴ La extensión de esta reserva fue fijada en 18.340 km² en 2003.

Figura No. 2. Áreas de interés ambiental o ecológico en los alrededores de los proyectos de la muestra del programa

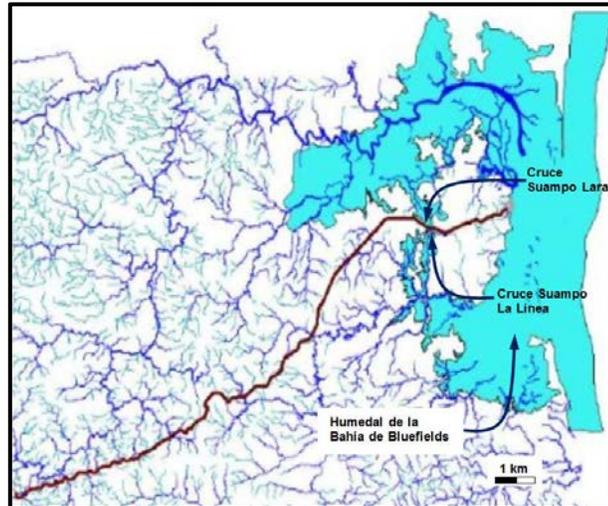


- 4.3 De forma particular, una parte de aproximadamente 20 km del tramo Naciones Unidas-San Francisco (tramo en verde de la Figura No.2), que será intervenido por esta operación, interseca el límite norte de la Reserva Natural Cerro Silva, en donde también se asienta la población de San Francisco (sección sombreada en marrón de la Figura No.2). Esta área protegida de aproximadamente 300.000 has de extensión es considerada un Área Importante para las Aves (IBA, por sus siglas en inglés) que alberga al hocofaisán (*Crax rubra*) y a la lora de nuca amarilla (*Amazona auropalliata*), ambas especies consideradas como vulnerables, así como al guacamayo ambiguo (*Ara ambiguus*), considerado en peligro. Más al sur, casi en el límite con Costa Rica, existen especies de mamíferos amenazados como el Tapir (*Tapirus biardii*) y el Jaguar (*Pantera onca*), y el zorro de balsa (*Caluromys derbianus*), categorizado como vulnerable según la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN).
- 4.4 El tramo San Francisco-Bluefields, además de asentarse totalmente dentro de límite norte de la Reserva Natural Cerro Silva, interseca también los sitios conocidos como Suampo de Lara y Suampo La Línea, dos pequeñas lenguas del humedal Ramsar de la bahía de Bluefields⁵, que conectarían hídricamente las cuencas del río Escondido, ubicado al norte de la vía y la del río Kukra, localizado al sur en periodos de lluvias intensas (ver Figura No.3). “Sin embargo, parece que parte del material de naturaleza terrosa que conforma esa divisoria, haya sido depositado por acción humana, o sea, se trataría de un relleno construido en ese punto para permitir o facilitar el tránsito de personas y bestias sobre la zona húmeda. Los mapas del

⁵ El sistema de humedales de la bahía de Bluefields (86.501 has de extensión) fue designado como sitio Ramsar en noviembre del año 2001. Este sistema está conformado por ecosistemas salados y dulceacuícolas, distribuidos en el entorno de la Bahía (una laguna costera).

Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales (INETER) han sido publicados en 1988, de forma que se supone que el relleno haya sido hecho antes, quizá en los años de 1960. Comentarios de lugareños son otras evidencias que soportan esta hipótesis”⁶.

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



- 4.5 Para evita cortar el flujo hidráulico entre las cuencas de los ríos Escondido y Kukra, el Ministerio de Transporte e Infraestructura ha construido sobre los suamos Lara y La Línea, un viaducto de aproximadamente 120 m de longitud (ver Figura No. 4) y 6m de altura, y una alcantarilla de extra tamaño o caja-puente de casi 10 m de longitud y 3m de altura (ver Figura No.5), respectivamente.

Figura No. 4. Viaducto sobre el Suampo Lara



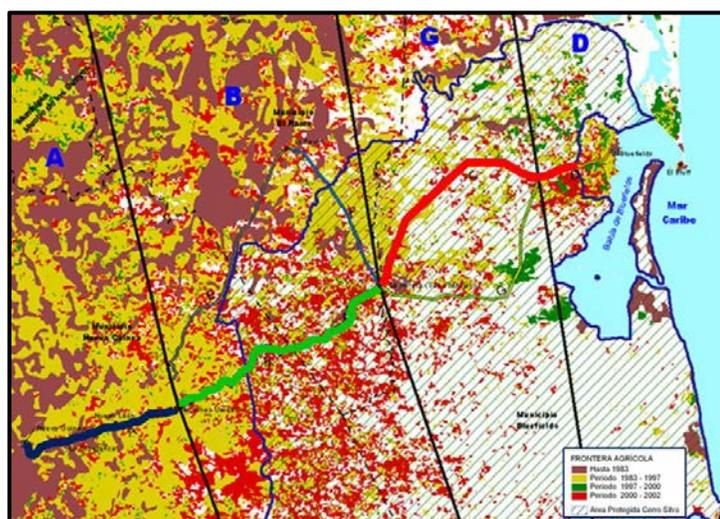
⁶ Extracto del informe de la Misión Ramsar de Asesoramiento (MRA) del 11 de enero de 2006.

Figura No. 5. Esquema de la caja-puente sobre el Suampo La Línea



- 4.6 A pesar de que todo el trazado entre Nueva Guinea y Bluefields se encuentra dentro de los límites de la Reserva de la Biósfera del Sureste de Nicaragua, que parte del tramo Naciones Unidas-San Francisco y todo el tramo San Francisco-Bluefields están dentro de los límites de la Reserva Natural Cerro Silva, y una sección de aproximadamente unos 700 m del tramo San Francisco-Bluefields corta el humedal Ramsar de la bahía de Bluefields en los suampos Lara y La Línea, casi la totalidad del territorio afectado corresponde a áreas fuertemente intervenidas por actividades agrícolas y ganaderas las que a 2002 se extendían como muestra la Figura No. 6 y que a la fecha se han desarrollado mucho más, sobre todo entre San Francisco y Bluefields.

Figura No. 6. Evolución de la frontera agrícola hasta 2002



- 4.7 En términos sociales, además de la sociedad campesina mestiza que predomina culturalmente en toda Nicaragua, el área del proyecto alberga a dos pueblos indígenas y una etnia: los Ramas y los Ulwas; y la comunidad Creole, respectivamente.
- 4.8 El pueblo Rama tiene características demográficas que se basa en las familias ampliadas, con un patrón endogámico cada vez más laxo para el matrimonio (usualmente con criollos y mestizos). Registran una relación familia/vivienda 1,65 y un factor de hacinamiento por la relación vivienda habitantes es de 6,42. Su lugar principal de asentamiento es la isla de Rama Cay (a unos 15 km al sur del corredor

de la vía) y sus principales actividades productivas son la caza, la pesca y la recolección. La agricultura se practica a pequeña escala para consumo en el hogar y los excedentes de la pesca se venden en el mercado de Bluefields

- 4.9 La zona media y alta del Mahogany Creek (a unos 40 km al norte del corredor de la vía) se caracteriza por la presencia de alrededor de 100 familias de origen Ulwa, establecidas en calidad precaria en las márgenes del río y autodefinidos como “posantes”. El origen de estas familias probablemente es producto de la expansión de la frontera agrícola que ocurrió quizás una o dos generación atrás, y que estuvo caracterizada por una agresiva expansión mestiza que las desplazó de sus lugares localizados en las márgenes del río Plata (52 subcuencas), en las fuentes del río Rama (24 subcuencas) y del río Mico, estos últimos tributarios del Escondido. Estos individuos representan un bolsón de familias que se encuentra en circunstancias étnicas y culturales difíciles.
- 4.10 Los Creole o Criollos, en términos generales, se destacan por ser urbanos (casi el 85%), tienen al idioma inglés como lengua materna, y se constituyen un grupo humano de alrededor de 20.000 personas. Se los puede ubicar casi en las poblaciones de la RAAS, pero principalmente en la ciudad de Bluefields.
- 4.11 Desde los primeros años de la década de los noventa, a ambos lados del tramo que atraviesa los municipios de Nueva Guinea y El Rama, se han ido estableciendo propiedades ganaderas que tienen grandes extensiones de tierras (individuales y particulares). En el trayecto hacia el municipio de Bluefields, donde tradicionalmente se ha evidenciado la presencia de pueblos indígenas, se han evidenciado procesos de asentamientos y especulación del precio de las tierras distintos a los del primer tramo, posiblemente como producto de la expansión de la frontera agrícola⁷.
- 4.12 El reporte del estado avance de la Comisión Nacional de Demarcación y Titulación (CONADETI), afirma que en la RAAS se han titulado territorios de 33 comunidades originarias que incluyen, entre otras, a las Awaltara Luhpia Nani Tasbaika, Rama/Kriol, así como a 12 afrodescendientes de la cuenca Laguna de Perlas. Dicho informe menciona además que restan por titularse en el territorio Creole Bluefields otras 12 comunidades indígenas y afrodescendientes ubicadas en la Laguna de Perlas.
- 4.13 De acuerdo con los datos censales del Censo Nacional Agropecuario (2002), la población rural de la RAAS está conformada principalmente por campesinos de subsistencia, campesinos extensivos, campesinos intensivos, finqueros, medianos y grandes productores. Los productores, aparte de dedicarse a la actividad ganadera, diversifican sus fincas sembrando frijol, malanga (dasheen), yuca, quequisque, musáceas y frutales que son comercializados en el mercado de Bluefields. La importancia de la zona ganadera radica en sus áreas considerables y en los mercados atractivos de lácteos en El Salvador y de carne en México y los Estados Unidos.

⁷ Fuente: Evaluación Ambiental y Social Regional, MTI 2006.

- 4.14 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. Este análisis identificará el estado de titulación de las tierras que colindan con la carretera y la zona de influencia de las poblaciones indígenas y afrodescendientes, así como las necesidades y los mecanismos más idóneos para realizar los procesos de consulta, participación y comunicación requeridos durante las fases de diseño y ejecución. Además, se identificarán las acciones interinstitucionales requeridas para una efectiva coordinación técnico-administrativa del MTI y de los gobiernos regionales.

VI. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

A. Impactos en la Fase de Construcción

- 5.1 Los impactos positivos más importantes se producirían en la etapa de construcción del proyecto son: (i) un ligero mejoramiento de los ingresos económicos de las poblaciones aledañas al eje de la vía, por la compra de productos locales por parte del personal de obra, así como, de la adquisición de insumos menores para el desarrollo de las obras; y (ii) la generación de empleo temporal para los habitantes de dichas comunidades.
- 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 utilizarse⁸; (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.); (viii) cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; y (ix) posibles afectaciones a los recursos hídricos, especialmente a la zona de humedales.
- 5.3 No obstante, considerando el tipo de actividades conexas al mejoramiento de la vía, estos impactos (a excepción de cualquier tipo de contaminación a los humedales, cuya significación sería de media a alta) se estiman serán 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) el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las personas y los bienes entre la RAAS y el resto del país; y (ii) el mejoramiento del flujo de comercio y de la integración económica regional de la RAAS gracias a la disminución de los costos de operación vehicular, la reducción de los costos y tiempos de viaje de personas y bienes, y el incremento de la seguridad vial.

⁸ Este impacto se tornaría crítico en las zonas donde la vía atravesase los humedales Suampo Lara y La Línea.

- 5.5 Dentro de los impactos negativos se pueden citar: (i) aumento de la migración espontánea desde otras partes del país a la RAAS en búsqueda de mejores oportunidades económicas y laborales, con el consiguiente incremento de la demanda por servicios básicos de saneamiento y salud , y el aumento de la presión sobre las áreas protegidas; (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; (iii) limitada articulación de la gestión regional y central en aspectos relativos a la ejecución y monitoreo de aspectos sociales inherentes a la dotación de infraestructura vial propuesta; (iv) aumento del riesgo de accidentes de tránsito como consecuencia del incremento del flujo vehicular; y (v) un potencial aumento del riesgo de atropellamiento de la fauna doméstica, principalmente de ganado vacuno, que actualmente usa la vía para desplazarse de una zona de pastura a otra.

C. Análisis del Riesgo

- 5.6 La RAAS está sujeta a la amenaza de distintos factores naturales: (i) terremotos, prácticamente en todo el territorio; (ii) maremotos, en su zona costera; (iii) deslizamientos menores de tierra, predominantemente en las zonas de ladera; 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, B.09, B.11, B.12 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-761 Política de Igualdad de Género en el Desarrollo; y (v) OP-765 de Pueblos Indígenas.

VII. ESTRATEGIA

- 7.1 No obstante que las actividades a ser financiadas por el Banco se concentrarán en el tramo Naciones Unidas-San Francisco, el equipo de proyecto realizará el proceso de Debida Diligencia (DD) analizando los impactos potenciales directos e indirectos que todo el corredor Nueva Guinea-Bluefields puedan generar sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral en las etapas de construcción, y de operación.
- 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:
- Revisión y análisis del estudio de impacto ambiental para todo el corredor Nueva Guinea-Bluefields.
 - Cumplimiento legal, socioambiental, 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-761 de Política de Igualdad de Género en el Desarrollo; y OP-765 de Pueblos Indígenas.
- Evaluación de la necesidad de la activación de las políticas OP-710 de reasentamiento involuntario.
- Análisis más específicos respecto de los posibles impactos de la vía a las áreas protegidas Reserva de la Biósfera del Sureste de Nicaragua, Reserva Natural Cerro Silva y humedal Ramsar de la Bahía de Bluefields (Suampos de Lara y La Línea), en el marco de los planes de manejo existentes y de la información que se recabe para el efecto, haciendo énfasis la determinación de los principales corredores biológicos, las especies amenazadas (especialmente jaguares), la situación actual y potencial de la caza, pesca, deforestación, las actividades comerciales de la población y funcionamiento de los humedales Suampo Lara y La Línea.
- Revisión de la documentación ambiental y social preparada por EASER y Cabal SA, así como del Análisis Social RAAN preparados por el Banco Mundial y el Departamento para el Desarrollo Internacional (DFID) del Reino Unido.
- Análisis de los resultados ambientales y sociales alcanzados por el sistema de gestión adoptado por el Banco Mundial para el tramo Nueva Guinea-Naciones Unidas, identificando, si los hubiere, pasivos ambientales o sociales y las medidas requeridas para eliminarlos.
- Confirmación de la información de demarcación efectuado por la Comisión Nacional de Demarcación y Titulación (CONADETI) en el área de influencia directa e indirecta del proyecto.
- Evaluación del proceso realizado para la liberación del derecho de vía, incluyendo un análisis del marco legal aplicable y de los procedimientos y protocolos utilizados.
- Revisión de las actividades de participación y consulta que se hayan realizado, verificando si en dicho proceso tomaron parte representantes de comunidades indígenas.
- Análisis del mecanismo de captura y resolución de conflictos, quejas y reclamos.
- 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.
- 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.
- Evaluación, para confirmar la existencia y pertinencia en cantidad y calidad, de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del proyecto.
- Estudios que podrían ser financiados por esta operación como un aporte al manejo ambiental y social de las áreas de influencia directa e indirecta del proyecto.

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) la operación se clasifica en la Categoría A. No obstante, si en el proceso de DD se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente.

Anexos técnicos. Fotografías

	
Foto No.1: Tramo Nueva Guinea – Naciones Unidas. Pavimento articulado.	Foto No.2: Tramo Naciones Unidas – San Francisco. Inicio de la vía.
	
Foto No.3: Tramo Naciones Unidas – San Francisco. Terrenos aledaños al trazado.	Foto No.4: Tramo Naciones Unidas-San Francisco. Terrenos aledaños al trazado.
	
Foto No.5: Tramo Naciones Unidas – San Francisco. Panorámica del paisaje típico.	

			
<p>Foto No.6:</p>	<p>Tramo Naciones Unidas – San Francisco. Terrenos aledaños al trazado.</p>	<p>Foto No.7:</p>	<p>Tramo Naciones Unidas – San Francisco. Chaqueos (quema controlada).</p>
			
<p>Foto No.8:</p>	<p>Tamo San Francisco-Bluefields. Terrenos aledaños al humedal Suampo Lara.</p>	<p>Foto No.9:</p>	<p>Tramo San Francisco-Bluefields. Viaducto sobre el Suampo Lara.</p>
			
<p>Foto No.10: Tramo San Francisco-Bluefields. Viviendas construidas en el sector del humedal Suampo Lara.</p>			

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Aspecto	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Nota técnica del sector transporte 2012		Completada en mayo 2012	IDBDOCS-#36825087-NI Nota Sectorial de Transporte
Estrategia de País con Nicaragua 2012-2017		Completada en noviembre 2012	IDBDOCS-#37245848-NI Estrategia de País 2012-2017
Plan Nacional de Transporte (PNT) en la República de Nicaragua, JICA 2014	El Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) cuenta con el borrador final del PNT, se espera que la versión final esté para el inicio del segundo semestre de este año. El PNT destaca la carretera Nueva Guinea Bluefields como un corredor de transporte clave para la reducción de costos de transporte.	Julio 2014	N/A
Informe de factibilidad, presupuesto actualizado y definición de alcance de proyecto	El MTI actualizará y adecuará en el marco de la presente operación estudio de factibilidad desarrollado en 2005 con financiamiento de DANIDA.	Junio 2014	
Análisis de diligencia debida técnica y económica del proyecto	Un consultor internacional ha sido contratado para apoyar al equipo de proyecto en el análisis de los aspectos técnicos y económicos de la evaluación costo beneficio del proyecto.	Julio 2014	
Estudio de Impacto Ambiental y Social	Un consultor nacional ha sido contratado para apoyar a la unidad ambiental y social del MTI a actualizar el Estudio de Impacto Ambiental y Social en armonía con la Política de Salvaguardias Ambientales del BID.	Julio 2014	
Análisis de capacidad fiduciaria	En el marco de esta operación se realizará un análisis de la capacidad fiduciaria en adquisiciones y en el área financiera.	Julio 2014	
Grupos interesados y ambiente político	N/A		
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país, sector	N/A		

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).