

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

NICARAGUA

PROGRAMA DE INTEGRACIÓN VIAL

(NI-L1092)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Alfonso Salazar (TSP/CNI), Jefe de Equipo; Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; René Cortés, Ramiro Ríos y Virginia Navas (INE/TSP); Juan Carlos Páez y Heidi Fishpaw (VPS/ESG); María del Pilar Jiménez de Arechaga (LEG/SGO); Santiago Castillo y Osmin Mondragón (FMP/CNI); Alfred Grunwaldt (INE/CCS); Mario Rodríguez y Reyna Pasos (CID/CNI); Roque Rodas y Alcides Moreno, consultores

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

PERFIL DE PROYECTO

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa de Integración Vial
Número del proyecto:	NI-L1092
Equipo de proyecto:	Alfonso Salazar (TSP/CNI), Jefe de Equipo; Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; René Cortés, Ramiro Ríos y Virginia Navas (INE/TSP); Juan Carlos Páez y Heidi Fishpaw (VPS/ESG); María del Pilar Jiménez de Arechaga (LEG/SGO); Santiago Castillo y Osmin Mondragón (FMP/CNI); Alfred Grunwaldt (INE/CCS); Mario Rodríguez y Reyna Pasos (CID/CNI); Roque Rodas y Alcides Moreno, consultores
Prestatario:	República de Nicaragua
Organismo ejecutor:	Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI)
Plan de financiamiento:	BID (FOE): US\$36.280.000 BID (CO): <u>US\$54.420.000</u> Total BID (hasta): US\$90.700.000 Contraparte: <u>US\$ 1.611.000</u> Total: US\$92.311.000
Salvaguardias:	Políticas identificadas: OP-102, OP-703 (Directrices B.01, B.02, B.03, B.06, B.07, B.11, y B.17), OP-704, OP-761 y OP-765 Categoría: B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto general.** Nicaragua es el país más extenso de Centroamérica, 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 (PIB) en US\$11.255,6 millones¹. En el área social se han registrado avances en la reducción de los niveles de pobreza y desigualdad, pero sigue observándose un rezago notable 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 extrema². La Región Autónoma Costa Caribe Norte (RACCN) y el departamento de Jinotega en el noreste, presentan altos indicadores de incidencia de pobreza extrema de 70,9% y 59,3%, respectivamente.
- 2.2 **La integración vial.** La cobertura por superficie de la red vial de Nicaragua es baja a nivel centroamericano, con un índice de 184,34 km/1.000 km², en comparación con el promedio regional de 397,59 km/1.000 km². En Managua y en los núcleos poblacionales en la Costa del Pacífico de 60% a 80% de todos los hogares tienen acceso a calles o carreteras pavimentadas, en la Costa del Atlántico y zona central del país esta proporción se sitúa respectivamente en 10% y 40%³.
- 2.3 **El departamento de Jinotega.** Ubicado en la zona noreste del país, su territorio posee 9.222,40 km² de superficie y la población estimada es de

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

² Fuente: GN-2683 Estrategia del Banco con el País (2012-2017).

³ Fuente: GN-2683-1 Estrategia del BID con el País (2012-2017).

417.203 habitantes⁴, donde al menos el 77% es rural. La zona sur de Jinotega es la más poblada, siendo el núcleo poblacional más importante la ciudad de Jinotega, de donde parten las vías hacia el resto del departamento. La zona norte del departamento es de mayor superficie y se extiende a lo largo del río Coco en la frontera con Honduras, presentando geografía accidentada y cobertura boscosa con muy pocas vías terrestres de comunicación. Jinotega posee la mayor superficie de cultivo de café a nivel nacional, 35%⁵, la que se concentra en su zona sur, pero la pavimentación de su red vial es baja, 3,55%, comparada con el promedio nacional de 14,4%⁶.

- 2.4 **La Región Autónoma Costa Caribe Norte (RACCN).** El territorio que abarca la RACCN, cuya capital departamental es Bilwi, tiene una superficie total de 33.105,98 km² y en ella se estima una población de 453.541 habitantes⁷. Las vías pavimentadas de la región sólo alcanzan 33,3 km (0,96%) de los 3.464,49 km que posee el país y su red vial total es el 8% de la red nacional cuando la superficie de su territorio representa más del 25%⁸.
- 2.5 **El problema.** El principal problema a afrontar con esta operación es la limitada movilidad y accesibilidad física de la población de importantes regiones de Nicaragua caracterizadas por el alto nivel de pobreza, potencial productivo y limitada integración al resto del país por el mal estado de sus caminos.
- 2.6 La situación de pobreza en Jinotega y la RACCN, y la necesidad de mayor movilidad ejercen una fuerte demanda por una mejor infraestructura de transporte terrestre. Otro aspecto relevante es la poca participación de la mujer rural en la actividad productiva formal, en Jinotega es sólo el 9,9% de la población económicamente activa ocupada, siendo el 16,3% a nivel nacional, sin embargo las mujeres son el 54,5% de la población del departamento⁹. Hay estudios que destacan que las malas condiciones de las vías con la consecuente baja calidad de los servicios de transporte afectan particularmente a la población más vulnerable: mujeres y niños¹⁰.
- 2.7 **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\$428 millones en los últimos 10 años¹¹. Al finalizar la ejecución de estos proyectos se habrá: (i) completado un conjunto de obras de rehabilitación y mejoramiento de más de 502 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 del MTI y el Fondo de Mantenimiento

⁴ Fuente: Anuario Estadístico 2011, INIDE. Proyección para 2012.

⁵ Fuente: El Café en Nicaragua. Ministerio Agropecuario y Forestal (MAGFOR), 2013.

⁶ Fuente: Anuario de Indicadores Estadísticos de Transporte e Infraestructura 2013, MTI (junio 2014).

⁷ Fuente: Anuario Estadístico 2011, INIDE. Proyección para 2012.

⁸ Fuente: Anuario de Indicadores Estadísticos de Transporte e Infraestructura 2013, MTI (junio 2014).

⁹ Fuente: Características Económicas del Censo de Población, 2005.

¹⁰ Referirse a la evaluación de impacto del Programa de Rehabilitación de Caminos Rurales (PE-L1011) de Escobal y Ponce (2004) y Valdivia (2009).

¹¹ Convenios de Préstamo: 1530/SF-NI; 1599/SF-NI; 1796/SF-NI; 2225/BL-NI; 2427/BL-NI; 2840/BL-NI; 2979/BL-NI y 3353/BL-NI.

Vial (FOMAV), en temas sectoriales claves para su gestión y adquisición de tecnología.

- 2.8 **Alineación estratégica.** Este proyecto es consistente con la Estrategia de País del Banco (EBP) con Nicaragua (2012-2017) (GN-2683) ya que tiene como objetivo apoyar los esfuerzos por 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 programa está contemplado en la actualización del Informe sobre Programa de Operaciones de 2015 (GN-2805). El sector transporte es 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.
- 2.9 Adicionalmente, el proyecto contribuirá a las prioridades de financiamiento del Noveno Aumento General de Recursos del BID (GCI-9) (AB-2764) de: (i) programa de préstamos para países pequeños y vulnerables; (ii) programa de préstamos para reducción de la pobreza y aumento de la equidad; (iii) programa de préstamos para la integración competitiva global y regional; y (iv) cambio climático, energía sostenible y sostenibilidad ambiental. Asimismo contribuirá a la meta regional de desarrollo relacionada a cobertura de caminos pavimentados y al producto km de caminos interurbanos construidos, mantenidos o mejorados. Este proyecto también contribuye a la reducción de la pobreza mediante la meta regional de índice de pobreza extrema, tal como se define en el Marco de Resultados. La operación también está alineada con la Estrategia de Infraestructura (GN-2710-5), en particular en las áreas de acción prioritarias de apoyo a la construcción y mantenimiento de la infraestructura social y ambientalmente sostenible. Por último, el proyecto es compatible con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3) en la dimensión de incremento y mejora de la cobertura, calidad, conectividad y capacidad del sistema de transporte.
- 2.10 **El Programa de Integración Vial.** El MTI tiene como prioridad el mejoramiento de la red vial en dos de las regiones de Nicaragua con altos indicadores de pobreza, específicamente en el departamento de Jinotega y la RACCN para facilitar: (i) la movilidad de personas y bienes desde y a los mercados productivos nacionales y regionales; (ii) el acceso a servicios de salud y educación, reduciendo los tiempos y costos de desplazamiento; y (iii) la integración física de zonas afectadas por la falta de conectividad vial permanente. En ese contexto, el MTI ha presentado para esta operación el mejoramiento de los caminos rurales existentes: (i) Pantasma - Wiwilí de 48,4 km de longitud en Jinotega que sirve a una zona caracterizada por su potencial productivo agrícola de granos básicos y café entre otros cultivos; y (ii) Rosita - Bonanza, de 32 km en la RACCN localizada en un sector cuya actividad económica principal es explotación minera, seguida de las

actividades agropecuarias relacionadas principalmente con el cultivo de granos básicos, cítricos, tubérculos y caña de azúcar¹².

- 2.11 **Objetivo.** El programa tiene por objetivo el mejoramiento de las condiciones de transporte de las zonas con alta incidencia de pobreza y potencial productivo para su integración económica y social al resto del territorio.
- 2.12 **Componentes.** La operación tendrá dos componentes: **(i) Componente 1** (US\$87.409.000). Mejoramiento de caminos rurales (ejecución de obras de mejoramiento: alineamiento vertical y horizontal, drenaje mayor y menor, medidas de reducción de vulnerabilidad y adaptación al cambio climático, pavimentación, seguridad vial, entre otras), comprende también medidas socioambientales y supervisión a ser realizados por empresas consultoras y **(ii) Componente 2** (US\$150.000). Fortalecimiento institucional, incluye capacitación en temas de género, evaluación de impacto¹³, entre otros. Además la operación incluirá los siguientes rubros: administración y gestión (US\$703.000) para servicios de: auditorías financieras, gestión ambiental y social, monitoreo y evaluación, y asesorías y asistencias técnicas. Asimismo, el financiamiento incluirá recursos relacionados con: (a) imprevistos (US\$449.000); y (b) gastos financieros (US\$3.600.000)¹⁴.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Modalidad.** Este préstamo ha sido concebido bajo la modalidad de programa de obras múltiples con un período de desembolsos de cinco años. Se analizará como muestra representativa el Proyecto de Mejoramiento del Camino Pantasma - Wiwilí de Jinotega.
- 3.2 **Resultados esperados.** Los resultados esperados de esta operación comprenden: (i) sociales y económicos: al generar conexiones de integración que contribuyan a la reducción de la pobreza y a la mejora del potencial productivo¹⁵; 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 previstas en esta operación generarán impactos ambientales y sociales¹⁶ de baja a mediana

¹² Ver [Mapa de proyectos](#).

¹³ Debido a que la operación se concentra en áreas con altos índices de pobreza y al potencial para contribuir a reducirla, se dará especial atención a los temas de enfoque de género y evaluación de impacto.

¹⁴ Los montos anteriores, incluyen recursos del BID y contrapartida, son indicativos y serán ajustados durante la elaboración de la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD).

¹⁵ Esos indicadores serán medidos mediante la realización de una evaluación de impacto del programa.

¹⁶ 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,

intensidad, mayormente temporales, consignados principalmente a las áreas de influencia directa de los proyectos, evidenciables principalmente en la fase de construcción de estos últimos y manejables a través de procedimientos estándares. Cuando los proyectos estén en operación, el principal impacto negativo se relaciona con un eventual aumento de la migración espontánea hacia los corredores de las vías con el consiguiente incremento de la presión sobre los servicios básicos. En esta fase los impactos positivos incluyen: (i) el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las personas y los bienes entre las comunidades beneficiarias y el resto del país; y (ii) el mejoramiento del flujo de comercio y de la integración económica regional de las zonas beneficiarias 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. Sobre la base de la información disponible y de acuerdo a lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) la operación ha sido clasificada en la categoría “B”.

- 4.2 **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.
- 4.3 Las inversiones y demás actividades del programa se gestionarán desde la Unidad Coordinadora de Recursos BID 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 en detalle los arreglos para la gestión de los recursos financieros.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación y establece los hitos a alcanzar en etapas claves. El POD se enviará al *Operation Policy Committee* (OPC) el 21 de octubre de 2015 y se planea presentar la Propuesta de Préstamo al Directorio Ejecutivo del Banco, el 25 de noviembre del presente año. Para la preparación de la operación se ha estimado un presupuesto total de US\$114.300 (US\$26.150 para misiones, visitas de campo y jornadas de trabajo con el organismo ejecutor y US\$88.150 para consultorías). Se encuentra en proceso de gestión la cooperación técnica no reembolsable NI-T1208 Evaluación de Impacto Programa de Integración Vial (NI-L1092) - Línea de Base por un monto de US\$251.000.

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	Road Integration Program
Project Number	NI-L1092
Safeguard Screening Assessor(s)	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
Assessment Date	2015-02-24

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
	Type of operation for which disaster risk is most likely to be low.	(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)
	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)

	The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
Recommended Action:	<p>Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, 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:	2015-02-24

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	Road Integration Program
Project Number	NI-L1092
Safeguard Screening Assessor(s)	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
Assessment Date	2015-02-24

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
Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.	Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

DISASTER RISK SUMMARY	
Disaster Risk Category: Moderate	
Disaster/ Recommendations	- 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

	<p>Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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>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</p>

	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.
--	--

ASSESSOR DETAILS	
Name of person who completed screening:	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
Title:	Enviromental Specialist
Date:	2015-02-24

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Nicaragua, el país con el mayor territorio de América Central, tiene una superficie de 130.373,4 km² y aloja a un poco más de seis 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 situación de pobreza extrema.
- 1.2 La Costa Caribe de Nicaragua, constituida por dos regiones autónomas (la Región Autónoma Costa Caribe Norte (RACCN) y la Región Autónoma Costa Caribe Sur (RACCS)¹) se encuentra entre las regiones con la peor situación de pobreza. La RACCN, con una población de 243.240 habitantes y 37.352 hogares, presenta un 70,9% de incidencia de pobreza extrema severa, mientras que la RACCS, que aloja a un poco más de 215.000 habitantes, registra un 63,1% de pobreza extrema severa.
- 1.3 Uno de los objetivos del Plan Nacional de Transporte (PNT) es la reducción de la brecha existente entre el Pacífico y el Atlántico, para lo cual el Gobierno Nacional ha previsto una serie de intervenciones para mejorar la red de caminos existentes y, con esto, facilitar la transitabilidad por ellos a fin de permitir a los productores de la zona trasladar sus cosechas (principalmente de granos básicos, la carne, la leche y sus productos derivados, etc.) a los mercados de la región, disminuyendo sus costos de transporte y de tiempo de viaje.

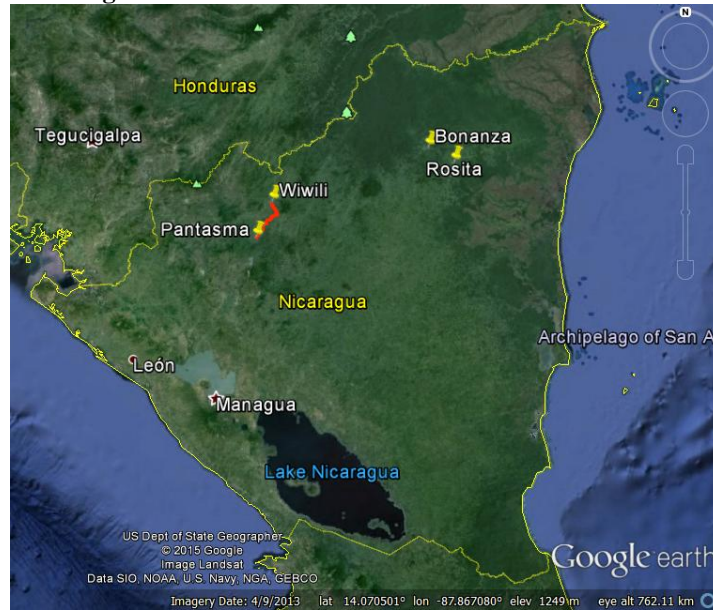
II. EL PROYECTO

- 2.1 El proyecto, concebido como una operación de obras múltiples, busca apoyar la rehabilitación² de caminos rurales existentes en la RACCN para garantizar el flujo continuo de bienes, servicios y personas dentro de la zona y facilitar el acceso de la población a los servicios básicos. Las obras previstas contemplan la colocación de una estructura de pavimento conformada por una base estabilizada con cemento, sobre la cual descansará la carpeta de rodadura correspondiente.
- 2.2 El proyecto escogido como representativo de aquellos que podrán ser financiados en el marco de esta operación es el camino Pantasma – Wiwilí (ver Figura 1), ubicado casi totalmente en el departamento de Jinotega.

¹ Anteriormente Región Autónoma del Atlántico Norte (RAAN) y Región Autónoma del Atlántico Sur (RAAS).

² Pavimentación, construcción y mejora de los drenajes, mejora de la señalización, adopción de medidas socioambientales.

Figura 1: Ubicación del camino Pantasma - Wiwili



2.3 El camino Pantasma - Wiwili inicia en la población de Pantasma, en el puente Las Praderas, continúa hacia la comunidad Estancia Cora, pasando por el empalme Maleconcito, y finaliza en el casco urbano de Wiwili. Tiene una longitud aproximada de 48 km. El camino es una vía transitable todo el año que acusa varios problemas en su superficie de rodamiento causados, entre otros aspectos, por una mala evacuación de las aguas de drenaje y la falta de mantenimiento regular y preventivo. Esto ha significado una pérdida sustancial del material de la carpeta de rodadura (en tierra) y la aparición de innumerables baches.

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)	Designa al Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales (MARENA) como la entidad nacional encargada de la emisión de los Permisos Ambientales (licencias).
Reglamento General del Medio Ambiente y los Recursos Naturales (Reglamento No.9-96)	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.

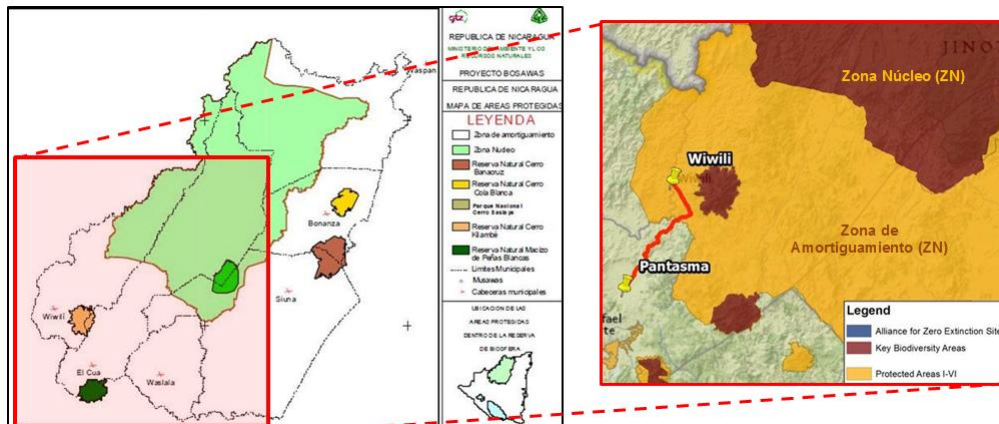
Norma aplicable	Característica
	Establece que cuando los proyectos requieran del corte de árboles, se deberá gestionar el permiso forestal ante el Instituto Nacional Forestal (INAFOR).
Decreto No. 76-2006 Sistema de Evaluación Ambiental	Establece la categorización ambiental de obras, proyectos, industrias 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, 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 en que 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.
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

Norma aplicable	Característica
	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 INAFOR.
Leyes de turismo (Leyes 306 y 298)	Crea el Comité Nacional de Turismo que se encarga de la 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 SOCIOAMBIENTAL

- 4.1 El camino a intervenir, que forma parte de la muestra, discurre por áreas donde la vegetación originaria ha sido reemplazada por cultivos (pastizales, árboles frutales, granos y cultivos menores).

Figura 2: Áreas ambientalmente sensibles cerca del camino Pantasma - Wiwili



- 4.2 Alrededor de 15 km de la vía se ubican en la Zona de Amortiguamiento (ZA) de la Reserva de la Biósfera Bosawás³ (RBB). Esta área natural, que se asienta en la RACCN en los departamentos de Jinotega y de Nueva Segovia, fue declarada reserva de la biósfera por la UNESCO en 1997, por poseer en su Zona Núcleo (ZN) uno de los mejores relictos de bosque tropical húmedo y de bosques de nubes de la región (ver Figura 2).
- 4.3 La ZN de la reserva, con un área aproximada de 7.441 km², está compuesta por los territorios ubicados en la parte sur del curso medio del río Coco. Comprende principalmente la región dentro del río Bocay, Cerro Saslaya y río Waspuk. La ZA

³ Su nombre deriva de los nombres río “Bocay”, cerro “Saslaya” y río “Waspuk”.

(con una extensión de más de 12.000 km²) está confinada por los límites administrativos de los municipios de Bonanza, Siuna, Waspam, Waslala, Wiwilí y Cuá-Bocay, los que comparten fronteras comunes con la ZN.

- 4.4 Según el plan de manejo de la RBB, en su ZN se prohíbe expresamente toda actividad humana excepto aquellas relacionadas con la investigación. Sin embargo en la ZA es posible realizar, entre otras, las siguientes actividades: (i) agrícolas, siempre que éstas se basen en la implementación efectiva de sistemas agroforestales y silvopastoriles sostenibles, sin el empleo de agroquímicos inorgánicos; (ii) de promoción de la agrobiodiversidad, con énfasis en la conservación in situ y el fortalecimiento de las capacidades locales; (iii) de explotación y aprovechamiento sostenible de los recursos forestales y vegetación asociada, sujetos a la implementación efectiva de planes de manejo aprobados por las autoridades competentes; (iv) caza, pesca y recolección de productos de biodiversidad orientadas al autoconsumo de la población local, en sus áreas de residencia y exclusivamente para fines de subsistencia; (v) captura y la extracción de especies seleccionadas de fauna mayor o menor, para fines de investigación científica o para el establecimiento de granjas cinegéticas o zoo criaderos; y (vi) de construcción de infraestructura social y productiva siempre que se asegure la implementación al mismo tiempo de medidas de mitigación correspondientes.
- 4.5 De forma particular en la ZA se permite la construcción de nuevas carreteras, la rehabilitación o el mejoramiento de las existentes, siempre y cuando no incluyan desmontes, excepto cuando el potencial del uso de la tierra indique que la producción agropecuaria de rendimiento sostenible es posible en las áreas a deforestar.
- 4.6 Si bien en la región por donde discurre la vía Pantasma - Wiwilí no existen territorios indígenas oficialmente reconocidos, hay presencia en su área de influencia individuos posiblemente del grupo Miskitu en varios puntos del recorrido.

V. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

A. Impactos en la fase de construcción

- 5.1 Los impactos positivos más importantes que 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: (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 al 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; (ix) posibles afectaciones a los recursos hídricos; y (x) desplazamientos involuntarios menores (dos o tres familias).

- 5.3 No obstante, considerando el tipo de actividades conexas al mejoramiento de la vía, estos impactos 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 RACCN y el resto del país; y (ii) el mejoramiento del flujo de comercio y de la integración económica regional de la RACCN 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.

- 5.5 Dentro de los impactos negativos se pueden citar: (i) aumento de la migración espontánea desde otras partes del país a la RACCN en búsqueda de mejores oportunidades económicas y laborales, con el consiguiente: (a) incremento de la demanda por servicios básicos de saneamiento y salud; (b) aumento de la presión sobre las comunidades existentes para ejercer autonomía sobre sus terrenos y usar los recursos naturales de acuerdo a sus prácticas; y (c) el aumento de la presión sobre las áreas protegidas; (ii) 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 RACCN 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 (DD).

VI. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 6.1 Sobre la base de la información disponible, el proyecto ha activado las siguientes políticas: (i) Política de Acceso a la información (OP-102); (ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.06, B.07, B.11, y B.17 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703); (iii) Política de Gestión del Riesgo de

Desastres (OP-704); (iv) Política de Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761); y (v) Política de Pueblos Indígenas (OP-765).

VII. ESTRATEGIA

- 7.1 El equipo de proyecto realizará el proceso de DD analizando los impactos potenciales directos e indirectos del corredor Pantasma - Wiwilí pueda 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 de los siguientes puntos:
- a) Revisión y análisis de los análisis ambientales para el camino Pantasma - Wiwilí.
 - b) Cumplimiento legal, socioambiental, laboral, de salud ocupacional y seguridad industrial conforme a los requerimientos nacionales, estatales y municipales correspondientes.
 - c) 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 Igualdad de Género en el Desarrollo; y OP-765 de Pueblos Indígenas.
 - d) Evaluación de la necesidad de la activación de la Política OP-710 de Reasentamiento Involuntario.
 - e) Análisis más específicos respecto de los posibles impactos de la vía sobre la Reserva de la Biósfera Bosawás y la Reservas Natural Cerro Kilambé⁴.
 - f) Evaluación del proceso realizado para la liberación del derecho de vía⁵, incluyendo un análisis del marco legal aplicable y de los procedimientos y protocolos utilizados.
 - g) Evaluación y análisis de la presencia de poblaciones indígenas y afrodescendientes en la zona de influencia directa e indirecta del proyecto.
 - h) Revisión de las actividades de participación y consulta que se hayan realizado, verificando si en dicho proceso tomaron parte representantes de las distintas comunidades.
 - i) Análisis del mecanismo de captura, registro y resolución de conflictos, quejas y reclamos.
 - j) Evaluación de la capacidad institucional del ejecutor para manejar temas socioambientales (personal, recursos, planes de capacitación, etc.).
 - k) Evaluación de la pertinencia (conveniencia, suficiencia, presupuesto, recurso humano requerido, cronograma y control de calidad) de las medidas propuestas

⁴ Esta reserva se encuentra a más de 15 km del eje de la vía.

⁵ Aunque el derecho de vía está prácticamente liberado para todo el recorrido, existen algunos puntos en donde las rectificaciones al trazado producirán ciertas afectaciones a un número bajo de lotes.

de manejo ambiental y social, de seguridad industrial, y de salud ocupacional y laboral, así como de su monitoreo.








- l) Análisis de los sistemas de manejo de residuos líquidos, sólidos y gaseosos que se aplicarán a cada edificación por construirse.
- m) Evaluación de los criterios de elegibilidad para los proyectos que podrían ser financiados en el marco de esta operación.

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:

- a) Evaluación del cumplimiento del programa con las leyes y normas ambientales locales, regionales y municipales (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.).
- b) Evaluación del cumplimiento del programa con las políticas ambientales y sociales del Banco que se activen.
- c) 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.
- d) Evaluación de la información socio ambiental 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.
- e) 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.
- f) Evaluación, para confirmar la existencia y pertinencia en cantidad y calidad, de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del proyecto.
- g) 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) el equipo de proyecto ha clasificado al programa en la Categoría B. 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: Fotografías

	
<p>Foto 1: Início de la vía en Las Praderas.</p>	<p>Foto 2: Puente sobre el Río El Cuá.</p>
	
<p>Foto 3: Sector La Marañosá.</p>	<p>Foto 4: Sector Malecón.</p>
	
<p>Foto 5: Paisaje típico</p>	
	
<p>Foto 6: Límite de la Reserva Bosawás</p>	<p>Foto 7: Vegetación típica en la zona de amortiguamiento de la Reserva Bosawás</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
Informe de factibilidad presupuestado y definición de alcance	El MTI presentará un estudio de factibilidad técnica y económica del proyecto de la muestra Pantasma-Wiwilí al que se les realizará la diligencia debida.	Julio 2015	
Análisis de pobreza y beneficios exógenos	Un consultor internacional será contratado para realizar un análisis de situación de pobreza en el área de influencia del proyecto e integrar los posibles beneficios exógenos que podrían generarse con el desarrollo de las actividades proyectadas cuantificándolos a términos monetarios.	Septiembre 2015	
Análisis y 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 y acompañará al equipo de proyecto durante el proceso de QRR y otras consultas en el proceso de aprobación.	Octubre 2015	
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 2015	
Análisis de capacidad fiduciaria	En el marco de esta operación se realizará un análisis de la capacidad fiduciaria en adquisiciones.	Julio 2015	
Análisis de riesgo de costos adicionales realizada en la etapa de diagnóstico del proyecto	Un consultor internacional ha sido contratado para determinar los posibles costos adicionales al Estudio de Factibilidad del proyecto Pantasma - Wiwilí, que se puedan presentar durante la implementación del proyecto, considerando el comportamiento histórico de los proyectos de construcción viales, y dará sus recomendaciones al BID para el desarrollo de un plan de acción de prevención y mitigación.	Julio 2015	
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país, sector	Un consultor internacional ha sido contratado por INE-TSP con recursos de una cooperación técnica para realizar un análisis de la cadena de valor de la construcción de infraestructura en Nicaragua: Oportunidades para la Igualdad de Género en el Sector.	Junio 2015	

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).