

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

NICARAGUA

PROGRAMA DE INTEGRACIÓN VIAL II

(NI-L1097)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Daniel Torres-Gracia (TSP/CNI), Jefe de Equipo; Alfonso Salazar (TSP/CHO), Jefe de Equipo Alterno; Luis Uechi, René Cortés, y Virginia Navas (INE/TSP); Denis Corrales y Heidi Fishpaw (VPS/ESG); Mónica Centeno (LEG/SGO); Santiago Castillo y Osmin Mondragón (FMP/CNI); y Chiemi Nakano (CID/CNI).

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

PERFIL DE PROYECTO

NICARAGUA

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa de Integración Vial II
Número del proyecto:	NI-L1097
Equipo de proyecto:	Daniel Torres-Gracia (TSP/CNI), Jefe de Equipo; Alfonso Salazar (TSP/CHO), Jefe de Equipo Alterno; Luis Uechi, René Cortés, y Virginia Navas (INE/TSP); Denis Corrales y Heidi Fishpaw (VPS/ESG); Mónica Centeno (LEG/SGO); Santiago Castillo y Osmin Mondragón (FMP/CNI); y Chiemi Nakano (CID/CNI).
Prestatario:	República de Nicaragua
Organismo ejecutor:	Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI)
Plan de financiamiento:	BID (FOE) (hasta): US\$34.800.000 BID (CO) (hasta): <u>US\$52.200.000</u> Total BID (hasta): <u>US\$87.000.000</u> Contraparte: <u>US\$ 2.197.000</u> Total: <u>US\$89.197.000</u>
Salvaguardias:	Políticas identificadas: OP-102, OP-703 (Directrices B.01, B.02, B.03, B.05, B.06, B.07, B.09, B.11 y B.17), OP-704, OP-710, OP-761 y OP-765. Categoría: A

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Escenario macroeconómico.** Durante los últimos años, Nicaragua ha logrado mantener una política macroeconómica estable, anclada en un crecimiento sostenido, la consolidación de la posición fiscal y una inflación moderada. Después de la recesión mundial de 2008 y 2009, el país registró un crecimiento de 4,6% promedio anual de 2010 a 2013, comparado con 3,7% en los últimos 20 años. En 2014, la economía creció 4,7%, impulsada por un mayor dinamismo en la demanda y la oferta agregadas, a pesar de la sequía que afectó al sector agrícola en la primera parte del año. La política fiscal continúa mostrando un manejo prudente, aun cuando el déficit se ha incrementado ligeramente. Por su parte, el sector externo ha presentado una mejora considerable, en particular durante 2014. La recuperación de Estados Unidos y la baja en los precios del petróleo han impulsado la actividad económica, mientras que la factura petrolera se redujo 4,1% respecto a 2013, es decir, casi US\$50 millones.
- 2.2 **Situación de pobreza.** Nicaragua sigue siendo uno de los países con mayores niveles de pobreza¹ de América Latina, si bien ha tendido a disminuir durante el periodo 2009-2013, ésta sigue siendo alta, alcanzando más del 40,5% de la población en 2013². Esta situación se agrava en las zonas rurales, en donde la pobreza general abarca al 61,5% de las personas mientras que la pobreza

¹ Ver Mapa de Pobreza de Nicaragua.

² Fuente: Dinámicas de la Pobreza en Nicaragua 2009-2013, Fundación Internacional para el Desafío Económico Global (FIDEG).

extrema³ afecta a más del 17% de la población en estas localidades. Según el Instituto Nacional de Información de Desarrollo (INIDE), más del 80% de los pobres en Nicaragua residen en áreas rurales, gran parte en comunidades remotas donde el acceso a los servicios básicos como educación y salud es limitado. Los territorios con mayor incidencia de pobreza extrema⁴ son la Región Autónoma Costa Caribe Norte (RACCN) con 70,9%, la Región Autónoma Costa Caribe Sur (RACCS) con 63,1% y los departamentos Jinotega, Río San Juan y Matagalpa con 59,3%, 54,9% y 46,3% respectivamente.

- 2.3 **Situación de la red vial.** Nicaragua tiene una red vial⁵ de 24.137,49 km⁶. Dentro de esta red se diferencia la red vial básica, que para 2014 fue definida por el MTI con una longitud de 8.133,9 km. De esa red básica 3.329,16 km corresponden a vías pavimentadas (del cual el 71,7% está en estado bueno o muy bueno) y 4.804,81 km no pavimentadas (de los cuales sólo el 9,7% está en estado bueno o muy bueno)⁷. Nicaragua presenta un índice de carreteras pavimentadas de 59 km por cada 100.000 habitantes, sólo por encima de Guatemala con un índice de 48 km y muy por debajo de Costa Rica, Panamá y México con 227 km, 171 km y 118 km por cada 100.000 habitantes respectivamente⁸.
- 2.4 **El problema y sus consecuencias⁹.** El principal problema en que se enfoca esta operación es el acceso limitado¹⁰ al modo de transporte carretero en las áreas rurales pobres de Nicaragua, lo cual incrementa los costos de transporte, limita velocidades de circulación e incrementa tiempos de viaje, afectando con ello el desarrollo de actividades productivas, comerciales y de servicios, y el acceso de la población a actividades económicas y a servicios sociales básicos como educación y salud pública. Asimismo, y si bien no es un problema específico de la operación, la generación de oportunidades hasta ahora limitadas de inserción laboral de la mujer en el sector de la construcción en actividades de operación de equipo pesado también, forma parte del alcance de la misma, dando continuidad a las actividades de la operación NI-L1092.
- 2.5 **Causas del problema.** Las principales causas son los recursos financieros locales restringidos para realizar las inversiones en infraestructura vial en la red vial básica¹¹ que puedan atender la demanda y brecha de necesidades de

³ De acuerdo al Instituto Nacional de Información de Desarrollo (INIDE), la pobreza extrema se define como los hogares que tienen dos o más necesidades básicas descubiertas (hacinamiento, vivienda inadecuada, servicios insuficientes, baja educación y dependencia económica).

⁴ Incidencia de la pobreza extrema: proporción de la población cuyo número de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) es superior a dos. Fuente: Mapa de Pobreza Extrema Municipal por el Método de las NBI, INIDE.

⁵ Fuente: Red Vial de Nicaragua 2014, MTI.

⁶ El nivel de cobertura de red pavimentada es de 14,4% inferior a la densidad de red pavimentada en el África Sub Sahariana que es del 16%.

⁷ La red no básica tiene 16.003,52 km de los cuales 15.657,58 km no son pavimentados, solamente están sujetos a intervenciones aisladas de mantenimiento, por lo que no hay datos que determinen su condición como sucede en la red básica.

⁸ Fuente: Datos estadísticos de la *International Road Federation* 2014.

⁹ El problema del Programa de Integración Vial (NI-L1092) fue cuantificado en dicha operación.

¹⁰ Se entiende como acceso limitado a la interrupción o a la falta de condiciones adecuadas de movilidad de personas y cargas para fines económicos y de acceso a servicios públicos y sociales.

¹¹ Se estima que para cerrar las brechas de infraestructura vial en el país se requeriría una inversión anual de alrededor de US\$180 millones durante 20 años. Los recursos del MTI alcanzan para el 40% de esa cifra, siendo la diferencia complementada con recursos externos. En una vía en estado regular o malo, la velocidad promedio puede reducirse a la mitad comparada con la velocidad si la vía está en estado

mejoramiento y mantenimiento vial. Esto a su vez recae en el deterioro de la infraestructura vial operativa y la respuesta a los efectos meteorológicos por el cambio climático. La magnitud y las deficiencias se traducen luego en el deterioro de la infraestructura y las condiciones de transitabilidad de la misma. Siendo ésta la causa principal directa de los problemas específicos, que son los elevados costos de operación vehicular e incrementos en los tiempos de recorrido.

- 2.6 **Alineación estratégica.** Este programa es consistente con la Estrategia de País del Banco (EBP) con Nicaragua (2012-2017) (GN-2683), que en el sector transporte 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 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. El programa está contemplado en el Programa de Operaciones (CPD) 2016 (GN-2849).
- 2.7 Además, el programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura GN-2710-5), en particular con los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomenta integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo, alineándose también con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3), que tiene como líneas de acción la rehabilitación de sistemas viales que aseguren la plena utilización de activos existentes.
- 2.8 **El Programa de Integración Vial II.** En noviembre de 2015 fue aprobado el Programa de Integración Vial (NI-L1092) (3577/BL-NI) enfocado a atender el problema referido. En 2016 el Gobierno de Nicaragua (GdN), a través del MTI, y el BID han acordado la preparación de la presente operación manteniendo el enfoque de priorizar las intervenciones de mejoramiento vial en áreas rurales identificadas en su Plan Nacional de Desarrollo Humano por su mayor porcentaje de pobreza, dando continuidad a los criterios de elegibilidad de proyectos del NI-L1092, focalizando los criterios de selección de los tramos del programa en la Costa Caribe, e incorporando actividades de fortalecimiento institucional que contribuyen a dotar al MTI de capacidades e instrumentos que permitan aumentar la efectividad de las intervenciones. Asimismo, al igual que NI-L1092, se continuará con el enfoque de género, aplicando actividades de entrenamiento en manejo de equipo pesado, dentro de las obras a financiar con esta nueva operación.
- 2.9 **Objetivo.** Mejorar la accesibilidad del transporte en zonas rurales de Nicaragua con alta incidencia de pobreza, facilitando la integración de zonas productivas a áreas de consumo y de la población a servicios públicos y sociales; y contribuyendo a la reducción de la pobreza. Los objetivos específicos del

proyecto para los tramos rurales intervenidos son: (i) reducir los costos promedio de operación vehicular (US\$/vehículo-km); (ii) reducir los tiempos promedio de recorrido (minutos-vehículo por tramo); y (iii) promover y facilitar el uso de la infraestructura vial para el transporte de carga y de pasajeros.

- 2.10 **Componentes.** La operación considera un monto hasta de US\$ 89.197.000 y tendrá dos componentes: (i) Componente 1. Mejoramiento de caminos rurales (hasta US\$78.866.000), incluye recursos para la 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; incluye también medidas socioambientales y supervisión a ser realizados por empresas consultoras¹²; y (ii) Componente 2. Fortalecimiento institucional (hasta US\$1.403.000), incluye recursos para financiar un programa de capacitación a la gestión institucional (capacidades técnicas, operativas, administrativas y fiduciarias), rehabilitación física de oficinas, adquisición de equipo informático y de transporte, así como otros bienes para el apoyo de la gestión institucional, entre otros, asegurando las inversiones que de forma complementaria a las realizadas con el NI-L1092, ayuden a la sostenibilidad de la capacidad de ejecución del MTI. Además la operación incluirá los siguientes rubros: administración y gestión (hasta US\$5.728.000) para estudios de preinversión de infraestructura de transporte multimodal en la región caribe, servicios de: auditorías financieras, gestión ambiental y social, monitoreo y evaluación, y asesorías y asistencias técnicas, además incluye gastos financieros (hasta US\$3.200.000)¹³.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Modalidad.** Debido a que este programa financiará obras similares e independientes atendiendo criterios de elegibilidad a definir durante el procesamiento, se ha considerado conveniente utilizar la modalidad de programa de obras múltiples¹⁴. En este contexto el MTI ha presentado como muestra representativa el mejoramiento del camino rural existente El Comején-Waslala de una longitud de 30 km, que permite la integración de la RACCN con el departamento de Matagalpa y a la red vial nacional, beneficiando directamente a 16.462 habitantes. En la actualidad la vía desde Managua hasta El Comején está pavimentada. El MTI ejecuta actualmente los estudios técnicos, económicos y ambientales de la muestra. El costo estimado de la muestra es de US\$30.000.000¹⁵.

¹² El MTI identificó como muestra del programa a ejecutar bajo este componente, el mejoramiento del camino rural El Comején-Waslala (30 km) en los departamentos de Matagalpa y RACCN.

¹³ 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).

¹⁴ En apego al procedimiento programa de obras múltiples de los manuales del Banco para el procesamiento de operaciones con garantía soberana (PR -202).

¹⁵ El presupuesto detallado de los diseños actualizados, será presentado al Banco en el proceso de preparación de esta operación. El MTI ha estimado como otros posibles proyectos los caminos rurales La Esperanza - Wapi - El Tortuguero y El Rama - Kukra Hill - Laguna de Perlas (El Rama - San Ramón). La elegibilidad de los proyectos será establecido en la etapa de ejecución del programa a través de los estudios técnicos, económicos y ambientales específicos para cada proyecto.

Figura 1. Mapa de localización de la muestra del proyecto



- 3.2 **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 habitantes¹⁶, es el territorio con mayor incidencia de pobreza extrema (¶2.2). Las vías pavimentadas de la región sólo alcanzan 152,7 km (4,2%) de los 3.675,1 km que posee el país y su red vial total es el 2,8% de la red nacional cuando la superficie de su territorio representa más del 25%¹⁷. Sus principales actividades productivas incluyen café, cacao, madera y carne.
- 3.3 **El departamento de Matagalpa.** Ubicado en la zona noreste del país, su territorio posee una superficie de 6.806,86 km² y la población estimada es de 542.419 habitantes¹⁸. Matagalpa cuenta con la segunda mayor superficie de cultivo de café a nivel nacional de 28%¹⁹, la que se concentra en su zona sur. Desde el noroeste de Matagalpa se produce la integración de la RACCN a la red vial nacional, pero en dicha zona es incipiente la ejecución de caminos de todo tiempo.
- 3.4 **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 productivo²⁰; 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 sociales²¹ de baja a

¹⁶ Fuente: Anuario Estadístico 2011, INIDE. Proyección para 2012.

¹⁷ Fuente: Red Vial de Nicaragua 2014, MTI.

¹⁸ Fuente: Anuario Estadístico 2011, INIDE. Proyección para 2012.

¹⁹ Fuente: El Café en Nicaragua. Ministerio Agropecuario y Forestal (MAGFOR), 2013.

²⁰ En una fase inicial, los mismos indicadores para los proyectos ejecutados con la operación NI-L1092, serán medidos mediante la realización de una evaluación de impacto, financiada con recursos de dicho programa.

²¹ 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

mediana intensidad, mayormente temporales, consignados principalmente a las áreas de influencia directa de los proyectos, evidenciables en la fase de construcción de estos últimos y manejables a través de procedimientos estándares. Se diseñará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) como anexo del ROP de la operación; a fin de asegurar el cumplimiento con las Políticas de Salvaguardas Ambientales del Banco de cada proyecto del programa. Además, podrían ocurrir impactos ambientales indirectos en la zona de amortiguamiento de la Reserva de la Biósfera (Bosawas). 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; presión sobre hábitats naturales, así como posibles efectos sobre comunidades. 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. Este programa tendrá un enfoque de género, lo cual es una iniciativa innovadora en programas viales. En el caso de la muestra, podrían ocurrir impactos ambientales indirectos en la zona de amortiguamiento de la Reserva de la Biósfera Bosawas. 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 "A".

- 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 la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (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 (UCR-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 aprobación por el Comité de Políticas Operativas (OPC) de la Propuesta de Préstamo (LP) al Directorio Ejecutivo del Banco, el 2 de noviembre del presente año. Para la preparación de

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.

la operación se ha estimado un presupuesto total de US\$97.000 (US\$27.000 para misiones, visitas de campo y jornadas de trabajo con el organismo ejecutor y US\$70.000 para consultorías).

CONFIDENCIAL

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



SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Country	NICARAGUA
Project Status	
Investment Checklist	Generic Checklist
Team Leader	Torres Gracia, Daniel (DTORRES@iadb.org)
Project Title	Road Integration Program II
Project Number	NI-L1097
Safeguard Screening Assessor(s)	Corrales Rodriguez, Denis (DENISC@iadb.org)
Assessment Date	2016-02-19

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY		
Project Category:	Override Rating:	Override Justification:
		Comments:
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



<p>The project will or may require involuntary resettlement and/or economic displacement of a minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups.</p>	<p>Develop Resettlement Plan (RP):The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.</p>
<p>Conversion or degradation of critical natural habitat causing minor to moderate impact on protected areas or areas of high conservation value</p>	<p>As there is a significant risk of non-compliance with IDB policy OP-703 directive B9, justification must be provided that the conversion is unavoidable, the cost-benefit analysis favours the project, and that mitigation measures are acceptable: The borrower must provide evidence that: (a) there are no feasible alternatives acceptable to the Bank; (b) project benefits substantially outweigh environmental costs; and (c) mitigation and compensation measures are acceptable to the Bank. Without this evidence, the Bank cannot support any operation that is predicted to lead to minor or moderate conversion or degradation of critical natural habitat. The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).</p>
<p>Land conversion with minor to moderate negative impacts on species, habitats or ecosystems</p>	<p>The Land Use Plan must be acceptable: The mitigation measures should be presented in the Land Use Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The plan should also explain what consultation activities are planned. The plan must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the plan can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the plan should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).</p>
<p>Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.</p>	<p>Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.</p>
	<p>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,</p>



<p>Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.</p>	<p>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.).</p>
<p>The project has or will have moderate to minor negative effect on cultural site(s) and it is justified to be unavoidable. Affected stakeholders have indicated approval through a documented process of good faith negotiation.</p>	<p>Protection of Cultural Sites:Where impacts to cultural site are anticipated, the borrower should generally seek the advice of professional experts and a mitigation plan should be developed which includes the following basic elements: (a) demonstration that mitigation will comply with relevant legislation; (b) evidence that the borrower has the capacity/commitment to protect cultural site; (c) implementation of chance finds procedures; (d) establishment of consultation processes with affected communities and appropriate experts; and (e) appropriate controls on the removal of cultural site. Additional special requirements will come into play if cultural site is likely to be affected by the investment. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.). The borrower should develop an action plan that describes how cultural sites will be protected.</p>

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 Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.
- | The Borrower prepares a Disaster Risk Management Summary, based on pertinent information, focusing on the specific moderate disaster and climate risks associated with the project and the proposed risk management measures. Operations classified to involve moderate disaster risk do not require a full Disaster Risk Assessment (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704).
- | The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency.
- | Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult the INE/CCS adaptation group for guidance.



SUMMARY OF DISASTER IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS

Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
<p>The project is located in an area prone to inland flooding and the likely severity of the impacts to the project is moderate.</p>	<p>A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. This must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt 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 area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives.</p>
<p>The project is located in an area prone to hurricanes or other tropical storms and the likely severity of the impacts to the project is moderate.</p>	<p>A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.</p>
<p>The project is located in an area prone to landslides and the likely severity of the impacts to the project is moderate.</p>	<p>A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.</p>

ASSESSOR DETAILS

Name of person who completed screening:	Corrales Rodriguez, Denis (DENISC@iadb.org)
Title:	
Date:	2016-02-19

COMMENTS

No Comments



SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Investment Checklist	Generic Checklist
Team Leader	Torres Gracia, Daniel (DTORRES@iadb.org)
Project Title	Road Integration Program II
Project Number	NI-L1097
Safeguard Screening Assessor(s)	Corrales Rodriguez, Denis (DENISC@iadb.org)
Assessment Date	2016-02-19

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
Type of Operation	Loan Operation	
Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The operation has the potential to disrupt the livelihoods of people living in the project area of influence (not limited to involuntary displacement, see also Resettlement Policy).	B.01 (Resettlement Policy – OP-710)
	The operation has the potential to negatively affect indigenous people (also see Indigenous Peoples Policy).	B.01 (Indigenous Peoples Policy – OP-765)
	The operation is in a geographical area exposed to natural hazards (Type 1 Disaster Risk Scenario). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.	B.01 (Disaster Risk Management Policy – OP-704)
	The Bank will make the relevant project documents available to the public.	B.01 (Access to Information Policy– OP-102)
	The operation is in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women’s rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).	B.02
	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 by 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 will result in the degradation or conversion of Natural Habitat or Critical Natural Habitat in the project area of influence.	B.09
	The operation will result in the degradation or conversion of Critical Cultural Sites in the project area of influence.	B.09
	The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).	B.11
	Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operation will 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) and this should be reflected in the Project Environmental and Social Strategy. A Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Next, please complete a Disaster Risk Classification along with Impact Classification.</p>	
Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS

Name of person who completed screening:	Corrales Rodriguez, Denis (DENISC@iadb.org)
Title:	
Date:	2016-02-19

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 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.
- 1.3 Los estudios de impactos realizados en Nicaragua¹ indican que la mejora de caminos rurales tienen efecto positivo en la mejora del bienestar de la población beneficiada, con reducción de tiempo de transporte, desarrollo de servicios de transporte y mejora en indicadores de educación y salud. 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 habitantes. La Es el territorio con mayor incidencia de pobreza extrema (¶2.2). Las vías pavimentadas de la región sólo alcanzan 152,7 km (4,2%) de los 3.675,1 km que posee el país y su red vial total es el 2,8% de la red nacional cuando la superficie de su territorio representa más del 25%.
- 1.4 El departamento de Matagalpa ubicado en la zona noreste del país, su territorio posee 6.806,86 km² de superficie y la población estimada es de 542.419 habitantes. Matagalpa cuenta con la segunda mayor superficie de cultivo de café a nivel nacional, 28%, la que se concentra en su zona sur. Desde el noroeste de Matagalpa se produce la integración de la RACCN a la red vial nacional, pero en dicha zona es incipiente la ejecución de caminos de todo tiempo.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- 2.1 **El Programa de Integración Vial II.** A partir de lo referido anteriormente, el Gobierno de Nicaragua (GdN), a través del Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), y el BID han acordado la preparación de la presente operación bajo la modalidad de programa de obras múltiples, que enfocada al problema referido prioriza las intervenciones de mejoramiento vial en áreas

¹ Fuente: *General Study of the Impact of Rural Roads in Nicaragua*, OECD, COWI Consulting, June, 2008.

- rurales de mayor pobreza en Nicaragua e incorpora actividades de fortalecimiento institucional que contribuyen a dotar al MTI de capacidades e instrumentos que permitan aumentar la efectividad de las intervenciones.
- 2.2 **Muestra representativa.** En este contexto el MTI ha presentado como muestra representativa el mejoramiento del camino rural existente El Comején-Waslala de una longitud de 30 km, que permite la integración de la RACCN con el departamento de Matagalpa y a la red vial nacional. En la actualidad la vía desde Managua hasta El Comején está pavimentada.
- 2.3 **Objetivo.** Mejorar la accesibilidad del transporte en zonas rurales de Nicaragua con alta incidencia de pobreza, facilitando la integración de zonas productivas a áreas de consumo y de la población a servicios públicos y sociales; y contribuyendo a la reducción de la pobreza. Los objetivos específicos del proyecto para los tramos rurales intervenidos son: (i) reducir los costos promedio de operación vehicular (US\$/vehículo-km); (ii) reducir los tiempos promedio de recorrido (minutos-vehículo por tramo); y (iii) promover y facilitar el uso de la infraestructura vial para el transporte de carga y de pasajeros.
- 2.4 **Componentes.** La operación considera un monto de hasta US\$89.197.000 y tendrá dos componentes: (i) Componente 1. Mejoramiento de caminos rurales (hasta US\$78.866.000), incluye recursos para la 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. Fortalecimiento institucional (hasta US\$1.403.000), incluye recursos para financiar un programa de capacitación a la gestión institucional (capacidades técnicas, operativas, administrativas y fiduciarias), rehabilitación física de oficinas, adquisición de equipo informático y de transporte, así como otros bienes para el apoyo de la gestión institucional, entre otros, asegurando las inversiones que de forma complementaria a las realizadas con el proyecto NI-L1092, ayuden a la sostenibilidad de la capacidad de ejecución del MTI. Además la operación incluirá los siguientes rubros: administración y gestión (hasta US\$5.728.000) para estudios de preinversión de infraestructura de transporte multimodal en la región caribe, servicios de: auditorías financieras, gestión ambiental y social, monitoreo y evaluación, y asesorías y asistencias técnicas.
- 2.5 Adicionalmente el financiamiento incluirá recursos relacionados con gastos financieros (hasta US\$3.200.000)².
- 2.6 **Muestra representativa.** En este contexto el MTI ha presentado como muestra representativa el mejoramiento del camino rural existente El Comején-Waslala de una longitud de 30 km, que permite la integración de la RACCN con el departamento de Matagalpa y a la red vial nacional. Municipio de Rancho Grande, tomando rumbo Noreste hacia Waslala, del Departamento de la

² 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).

RACCN, Municipio de Waslala (ver Figura 1). En la actualidad la vía desde Managua hasta El Comején está pavimentada.

Figura 1. Mapa de Localización del Proyecto



- 2.7 Este camino corresponde a la red vial básica y está clasificado funcionalmente como colectora secundaria. Se localiza en una zona que pasa de ondulada a montañosa presenta algunas pendientes que superan el 15%. La sección del derecho de vía está limitada con cerca y postes, con anchos entre 12,5 a 24 metros. El camino contempla algunos accidentes geológicos, presenta socavación y desprendimiento de hombros por falta de buen funcionamiento del drenaje longitudinal, transversal y bajante en varios sectores. La superficie actual de rodamiento está compuesta por revestimiento de grava granular, la cual se encuentra muy deteriorada, los daños más visibles son los baches, huellas en formas de surcos y erosiones de talud.
- 2.8 El deterioro del camino dificulta a los productores sacar sus cosechas para que puedan comercializarlas en los mercados locales o para llevarlos a los centros de acopio. La erosión y las lluvias en el invierno dificultan el acceso al camino, sin embargo en época seca se alcanza velocidades mayores a los 35 km/h. El camino no cuenta con señalización vial ni infraestructura peatonal. El drenaje mayor está compuesto por 11 puentes mixtos de superestructura de losetas prefabricadas, vigas metálicas y sub estructura compuestos por estribos de mampostería, pilas de concreto y pilas metálicas. Están en regular estado, lo que se determinará en el Estudio de Factibilidad su funcionalidad.

III. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

- 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	Características
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	La Evaluación Ambiental de Obras, Proyectos, Industrias y Actividades está compuesta por categorías ambientales que son resultados de un tamizado o cribado. Las categorías ambientales son las siguientes: (i) Categoría Ambiental I: proyectos, obras, actividades e industrias que son considerados como proyectos especiales; (ii) Categoría Ambiental II: proyectos, obras, actividades e industrias, que en función de la naturaleza del proceso y los potenciales efectos ambientales, se consideran como de alto impacto ambiental potencial; y (iii) Categoría Ambiental III: proyectos, obras, actividades e industrias, que en función de la naturaleza del proceso y los potenciales efectos ambientales, se consideran como de moderado impacto ambiental potencial, sujetos a la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental.
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 aplicable	Características
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 y Acuicultura (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 Especial sobre Exploración y Explotación 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.
Leyes forestales (Ley 462)	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 del Régimen de Propiedad Comunal de los Pueblos Indígenas y Comunidades étnicas de las Regiones Autónomas de la Costa Atlántica y de los Ríos Boca, Coco, Indio y Maíz. 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. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

A. Contexto Ambiental y Social

- 4.1 El proyecto de la muestra, la carretera El Comejen Walala, si bien no atraviesa zonas protegidas, está localizado en medio de varias zonas declaradas de interés ambiental y en su llegada a Waslala se interna en la Zona de Amortiguamiento de la reserva de Bosawas (ver Figura 2). 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.
- 4.2 No existe información clara para indicar si el proyecto El Comejen-Waslala tendrá un impacto en comunidades indígenas, en esta etapa de la preparación

del proyecto. Esta carretera pasa del Departamento de Matagalpa al de Departamento de la Región Autónoma del Caribe Norte, ambos departamentos con población indígena significativa según el Censo Nacional 2005, con 7,6% y 57,1% respectivamente población indígena de la población total. A una escala más precisa, el mismo censo confirma la presencia de población indígena importante en tres municipios en el área alrededor de la zona de influencia del tramo de carretera Comejen-Waslala, en los municipios San José de Bocay, San Dionisio, y Pantasma, que tienen 17%, 30,1% y 15,4% población indígena respectivamente a nivel municipal³.

Figura 2. Zona de Amortiguamiento (Bosawas)



- 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 (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

³ Censo Nacional 2005.

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.

B. Impactos en la fase de construcción

- 4.6 Los impactos positivos más importantes que se producirían en la etapa de construcción del proyecto son: (i) mejoramiento de los ingresos económicos de las poblaciones aledañas al eje de la vía, por la compra de materiales y 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.

- 4.7 Los impactos negativos, por su parte incluyen: (i) emisiones de partículas 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).

- 4.8 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.

C. Impactos en la fase de operación

- 4.9 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.

- 4.10 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; y (iii) aumento del riesgo de accidentes de tránsito como consecuencia del incremento del flujo vehicular.

D. Análisis del riesgo

- 4.11 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).
- 4.12 **Otros temas.** Por otra parte, se presenta el riesgo de que al mejorar las condiciones de las carreteras podría ocurrir una mayor presión sobre áreas protegidas e incremento de la deforestación por avance de la frontera agrícola; esto debido entre otros aspectos a mayor migración a las nuevas zonas, debilidad institucional socio ambiental y bajo nivel educativo y cultural de la población para el manejo adecuado de los recursos naturales renovables.
- 4.13 No existe todavía información exacta sobre la posibilidad de afectar a terrenos alrededor de la carretera por adquisición de tierras para liberar el derecho de vía, o la pérdida de bienes de cultivos, arboles, estructuras, incluyendo casas en cuyo caso implicaría reubicación y reasentamiento.
- 4.14 No obstante la confirmada presencia de comunidades indígenas en el área general del proyecto, no existe información clara acerca de las comunidades en el área de influencia directa e indirecta del proyecto, es decir al lado de la carretera o dentro de 10 kilómetros de cada lado de la carretera. Por lo tanto, sería necesario recoger dicha información para poder saber con certeza si existen comunidades indígenas que pudieran ser afectadas por adquisición de terrenos y bienes como se plantea en el párrafo anterior, o por impactos de la construcción como polvo, ruido, campamentos de trabajadores, botaderos o canteras.
- 4.15 Pero a su vez, el MTI ha ido fortaleciendo su capacidad para el manejo de los temas socio-ambientales en operaciones anteriores financiadas por el banco, tal es el caso de la Carretera Acoyapa - Rio San Juan; lo cual incluyó dentro de las medidas de gestión socio-ambiental: (i) plan de manejo de áreas protegidas; (ii) plan de reasentamiento involuntario; (iii) plan de compensación forestal; (iv) plan de ordenamiento territorial; y (v) educación vial. Estas experiencias fueron consideradas como buenas prácticas y se incorporó en el Informe de Sostenibilidad del Banco de 2012.

V. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 5.1 Con base en 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.05, B.06, B.07, B.09, 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); y (iv) Política de Pueblos Indígenas (OP-765) y (OP-710) Reasentamiento Involuntario.
- 5.2 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) el equipo de proyecto ha clasificado al programa en la Categoría A, en razón a su proximidad y posibles impactos indirectos con el área protegida de Bosawas; así como, la posible existencia de comunidades indígenas y presión sobre su modo de vida. Además la zona de intervención de la carretera de la muestra presenta pendientes de 15% o más lo cual podría exponer a la obra a riesgos de deslizamientos y posibles problemas de drenaje.
- 5.3 No obstante, si en el proceso de DD se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente.

VI. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 6.1 El equipo de proyecto realizará el proceso de DD analizando los impactos potenciales directos e indirectos que las obras del proyecto puedan generar sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral en las etapas de construcción y de operación, en especial sobre las áreas protegidas de la zona y particularmente con el área protegida de Bosawas.
- 6.2 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 ambientales para el camino El Comején-Waslala esto incluye la realización del EIA para esa obra vial; lo cual se confirmaría durante la Misión de Identificación.
 - b) En virtud que esta operación es un I programa multi obras durante la preparación del programa se diseñará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS); este incluirá guías y procedimientos para aplicarlo en caso de activación de las política del banco; entre otros temas y no los únicos: (i) áreas protegidas y hábitats naturales críticos; (ii) reasentando involuntario; y (iii) pueblos indígenas, riesgo a desastres naturales.
 - c) Verificar el cumplimiento legal, socio ambiental, laboral, de salud ocupacional y seguridad industrial conforme a los requerimientos nacionales, estatales y municipales correspondientes.
 - d) Cumplimiento de las Políticas OP-102 de Acceso a la Información; Política OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; Política OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; Política OP-710 Reasentamiento Involuntario y Política OP-765 de Pueblos Indígenas.

- e) Evaluación de necesidad de activar la Política de Pueblos Indígenas (OP-765) incluyendo la verificación si hay comunidades indígenas definidas de acuerdo a la definición de la Política OP-765, que respeta el principio de la autodeterminación de personas y comunidades indígenas como tal independientemente del reconocimiento oficial o no del país donde residen. Esta verificación de la existencia de comunidades indígenas en la zona del proyecto de influencia directa o indirecta debería ser según fuentes de información disponibles como censo nacional, o en su ausencia encuesta administrada por la consultoría. En caso de haber comunidades indígenas, analizar para identificar representantes y líderes legítimos de las mismas, y el proceso de toma de decisión, existencia de terrenos comunales, y sustento de vida de esas comunidades a modo de hacer un análisis de los impactos directos, incluyendo pérdida de bienes como terrenos, cultivos, estructuras o casas, e impactos de construcción como polvo, campamentos de trabajadores, ruido, botaderos, canteras y contaminación de agua. Se analizará también impactos indirectos y acumulativos sobre dichas comunidades en caso de que existen. En el caso de haber cualquier impacto potencial, hacer recomendaciones de actividades de mitigación para prevenir y minimizarlos para incluir en los documentos de proyecto como el Informe de Gestión Ambiental y Social y el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del primer sub-proyecto de la operación, así como en el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) como parte de un protocolo para comunidades indígenas que forme parte del PGAS y MGAS. Como parte del MGAS, el protocolo servirá para la evaluación y el manejo de impactos negativos en comunidades indígenas para futuros sub-proyectos.
- f) Evaluar necesidad de activar Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710). Para este análisis, se deberá verificar: (i) cual es el derecho de vía para el sub proyecto que forma la muestra de la operación; (ii) si va a haber adquisición de terrenos; (iii) verificar y describir que actividades se realizan en esos terrenos como por ejemplo cualquier comercio, cultivo, o residencia que sería parcialmente o totalmente afectados; y (iv) en caso de haber afectaciones, elaborar un Plan de Reasentamiento Preliminar para el sub proyecto específico que forma la muestra de la operación, y un Marco de Reasentamiento Involuntario que servirá como guía general para la elaboración de Planes de Reasentamiento específicos para futuros sub proyectos todavía no propuestos.
- g) Verificar y documentar procesos de consulta ya realizados en el contexto de la preparación del primer sub-proyecto de esta operación, incluyendo a las comunidades existentes, la representación de tanto mujeres como hombres, jóvenes, personas de tercera edad y discapacitadas etc., incluyendo su visión acerca de la operación y/o el sub proyecto respectivo que les afecte y beneficie. Elaborar un plan de consulta.
- h) Como parte del MGAS y respondiendo a los impactos potenciales identificados, proponer fichas de monitoreo para informes sobre la ejecución de sub proyectos, que servirán para informar al BID sobre la ejecución de medidas de mitigación propuestas como parte de los Planes de Reasentamiento Involuntario, Protocolo de Pueblos Indígenas, e información e indicadores para verificar si dichas medidas están logrando la meta de prevenir y manejar impactos negativos.

- i) Análisis más específicos respecto de los posibles impactos de la vía sobre la Reserva de la Biósfera Bosawas. Para tal fin se solicitará al ejecutor elaborar una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) que permita identificar y valorar los impactos indirectos acumulativos y sinérgicos que el mejoramiento de la vía pueda generar sobre este ecosistema estratégico, con el fin de diseñar medidas de mitigación y compensación que el Banco considere aceptables, que sea compatible con el Plan de Manejo del Área protegida y un Plan de Gestión de Emergencias por amenazas naturales. En el desarrollo de la EIA las comunidades del área de influencia deberán ser consultadas por lo menos dos veces: durante la fase de delimitación de los procesos de evaluación o revisión ambiental, y durante la revisión del informe de evaluación.
 - j) Análisis del mecanismo de captura, registro y resolución de conflictos, quejas y reclamos.
 - k) Evaluación de la capacidad institucional del ejecutor para manejar temas socio ambientales (personal, recursos, planes de capacitación, etc.).
 - l) 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.
 - m) Análisis de los sistemas de manejo de residuos líquidos, sólidos y gaseosos que se aplicarán a cada edificación por construirse.
 - n) Evaluación de los criterios de elegibilidad para los proyectos que podrían ser financiados en el marco de esta operación.
- 6.3 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.

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 al que se les realizará la diligencia debida.	Completada en julio 2016	https://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=40413493
Estudio de Impacto Ambiental y Social	Un consultor nacional será contratado para realizar la Evaluación de Impacto Ambiental que deberá ser publicada cuatro meses antes de presentación de la Propuesta de Préstamo a Directorio.	Completada en julio 2016	https://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=40372149
Análisis Impactos Socioambientales Indirectos	Un consultor nacional será contratado para apoyar al equipo de proyecto en el análisis de impactos indirectos ambientales y sociales en el área de influencia indirecta de la muestra, en coordinación con el consultor a cargo del EIA.	Completada en julio 2016	https://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=40372149
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.	Agosto 2016	
Análisis de riesgo de costos adicionales realizada en la etapa de diagnóstico del proyecto	Un consultor internacional será contratado para determinar los posibles costos adicionales durante la ejecución del Programa, 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.	Agosto 2016	

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).