Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

DOCUMENTO DE INFORMACIÓN DEL PROYECTO (PID)
FINANCIAMIENTO ADICIONAL

Informe No.: PIDA7235

Nombre del Proyecto	Financiamiento Adicional del Proyecto de Mejoramiento de la Infraestructura de Caminos Rurales (P146845)
Nombre del Proyecto Matriz	Proyecto de Mejoramiento de la Infraestructura de Caminos Rurales de Nicaragua (P123447)
Región	AMERICA LATINA Y EL CARIBE
País	Nicaragua
Sectores	Caminos y carreteras rurales e interurbanas (94%), Administración Pública - Transporte (6%)
Temas	Servicios e infraestructuras rurales (95%), gestión de desastres naturales (5%)
Instrumento crediticio	Financiamiento de Proyecto de Inversión
Proyecto N°	P146845
Proyecto Matriz N°	P123447
Prestatario(s)	Ministerio de Hacienda y Crédito Publico (MHCP)
Entidad Ejecutora	MTI, MTI
Categoría Ambiental	B – Evaluación Parcial
Fecha de preparación/ actualización PID	15 de mayo del 2014
Fecha de aprobación/publicación	30 de enero del 2014
Fecha Probable Aprobación por el Directorio Ejecutivo	25 de junio del 2014
Decisión	Proyecto autorizado para proceder con las negociaciones después de concordar con cualquier condición y/o evaluación pendiente.
Alguna otra decisión	

I. Contexto del Proyecto

Contexto del País

Nicaragua es uno de los países menos desarrollados de América Latina con un Producto Nacional Bruto (PNB) per cápita de US$ 1,650 en 2012. El ingreso del país experimentó una tasa de crecimiento del 5.1%, el más alto en una década, la cual fue superior al promedio regional de América Latina y Centroamérica (4.0% y 0.6% respectivamente). La segunda mitad de la década trajo una notable reducción de los niveles de pobreza e inequidad, concentrados más que nada en las áreas rurales. En contraste con el periodo 2001 – 2005, en el cual la pobreza se mantuvo constante en un 48%, el país experimentó una reducción significativa del recuento de la pobreza en casi seis puntos porcentuales (unos 230,000 personas que salieron de la pobreza), por lo que el nivel nacional se asentó en el 42.5% en el 2009. Mientras tanto, la pobreza extrema pasó del 17.2% al 14.6% entre los años 2005 y 2009. La pobreza continúa mostrando un rostro rural. Para el año 2009, un poco más de uno de cada cuatro nicaragüenses que reside en las zonas rurales se ve imposibilitado de satisfacer sus necesidades alimentarias básicas en comparación con 6 de cada 100 en las zonas urbanas. A pesar de los logros alcanzados, los desafíos se concentran en la reducción de la pobreza y en el fortalecimiento de la prosperidad compartida en vista que la mayoría de los pobres viven en las áreas rurales y muchas de las

comunidades remotas cuentan con un acceso limitado a los servicios básicos debido a una infraestructura muy limitada, entre ellas el acceso a caminos rurales. El país también adolece de vulnerabilidades en términos de desastres naturales, eventos climáticos extremos y epidemias.

Contexto Sectorial e Institucional

Los principales retos que enfrenta el sector vial en Nicaragua son: (i) Deficiencias de infraestructura traducidas en una red vial subdesarrollada; (ii) Un mandato cada vez más pesado de mantenimiento que no cuenta con mecanismos adecuados para la recuperación de costos; (iii) Los cada vez más frecuentes desastres naturales que provocan daños significativos en las carreteras y puentes, En términos cualitativos, Nicaragua posee una de las infraestructuras más bajas al compararse con otros países del área centroamericana. De acuerdo con el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), la red vial total asciende a 23,897 km, de las cuales sólo el 14% está pavimentado. La red troncal (8,074 km) cuenta con el 44% de las vías en condiciones buenas o regulares. Sin embargo, al incluir al universo total de caminos, este porcentaje se desploma hasta el 25% de las vías en condiciones buenas o regulares. La insuficiencia de otros medios de transporte, entre ellos acuático y aéreo hacen que la red vial sea vital para el desarrollo económico de todo el país.

El desarrollo económico de Nicaragua a menudo se ve afectado por desastres naturales devastadores que hacen retroceder los avances sociales y económicos alcanzados por el país. Su localización geográfica en el istmo centroamericano, la hacen vulnerable ante huracanes, sequias, incendios, erupciones volcánicas, tsunamis y terremotos. Después del huracán Mitch en 1998, se empezó a ver la vulnerabilidad del país ante desastres naturales como un elemento fundamental para todos los temas de desarrollo sectorial. Los esfuerzos para abordar este desafío se hacen a nivel nacional, a través del Sistema Nacional de Prevención, Mitigación y Atención a Desastres (SINAPRED) y poco a poco se van integrando en políticas y acciones administrativas a nivel ministerial (es decir, ministerios que emplean los datos del SINAPRED en sus planificaciones), con una mayor coordinación a nivel regional.

El Financiamiento Adicional propuesto (FA) así como el proyecto matriz ayudarán a superar los retos mencionados, de conformidad con las áreas estratégicas identificadas en la Alianza Estratégica con el País (AEP). Las áreas estratégicas más relevantes de la AEP abordadas por el Proyecto se refieren al incremento del bienestar social a través del acceso mejorado a servicios básicos de calidad e incremento del ingreso mediante una mayor competitividad y diversificación de las exportaciones. El primer elemento está abordado por las mejoras en la infraestructura de caminos (tanto pavimentación como mantenimiento de las vías). El segundo elemento está sustentado por las mejoras en la capacidad para administrar las carreteras (que permitan garantizar rutas en mejores condiciones y una mayor resiliencia ante los desastres naturales permitiendo recorridos viales más fiables). El FA está alineado con el objetivo doble del Banco Mundial de erradicar la pobreza extrema para el 2030 y promover la prosperidad compartida. Se espera que el Financiamiento Adicional promueva la prosperidad compartida entre el 40% de la población más pobre al mejorar las condiciones de accesibilidad a mercados, servicios y oportunidades sociales y económicas.

Además del rol critico de reducir los cuellos de botella en la infraestructura de transporte de las zonas productivas, comparativamente inaccesibles del país, el Financiamiento Adicional propuesto pretende apoyar la administración de las carreteras y sostenibilidad de las iniciativas de módulos de desarrollo comunitario (modelo de los MCA), lo cual se alcanzará al apoyar al Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV) a crear microempresas a partir de los MCA que adoquinen tramos carreteros pilotos, con la finalidad de aliviar la pesada carga de mantenimiento vial del FOMAV. La integración del género ha formado parte de los objetivos del Gobierno de Nicaragua (GdN) desde hace varios años, pero todavía cabe espacio para mejorar y garantizar que tanto hombres como mujeres gocen de los mismos derechos y oportunidades de desarrollo. El Financiamiento Adicional propuesto contribuirá a alcanzar estos objetivos al sufragar las evaluaciones de impactos con enfoque de género, así como análisis cualitativos de género.

Finalmente, se introdujo el Componente del Mecanismo de Respuesta Inmediata (MRI) para abordar de alguna manera los problemas derivados de los desastres naturales más frecuentes, al activar una respuesta rápida y más efectiva al momento que ocurra un siniestro, al punto que le permita a Nicaragua mejorar su capacidad de responder con rapidez y efectividad ante una emergencia elegible.

II. Objetivos de Desarrollo del Proyecto

A. Actuales Objetivos de Desarrollo del Proyecto – Proyecto Matriz

Los Objetivos de Desarrollo del Proyecto son: (a) Mejorar el acceso de las poblaciones rurales beneficiarias a los mercados y servicios públicos/administrativos mediante (i) La ejecución de mejoras de la infraestructura vial; (ii) El fortalecimiento institucional del MTI para saber administrar las carreteras y enfrentar amenazas de desastres; (b) Contribuir a generar oportunidades inmediatas de empleos para la población local de las áreas atendidas por el Proyecto

B. Propuesta de los Objetivos de Desarrollo del Proyecto – Financiamiento Adicional (FA)

Están en proceso de revisión los originales Objetivos de Desarrollo del Proyecto: (i) Mejorar el acceso de las poblaciones rurales beneficiarias a los mercados y servicios públicos/administrativos mediante (i) La ejecución de mejoras de la infraestructura vial; (ii) El fortalecimiento institucional del MTI para saber administrar las carreteras y enfrentar amenazas de desastres; (b) Contribuir a generar oportunidades inmediatas de empleos para la población local de las áreas atendidas por el Proyecto; (c) Mejorar la capacidad del Beneficiario de responder de manera pronta y efectiva ante una Emergencia Elegible

III. Descripción del Proyecto

Componente Nombre del Componente

Componente 1. Mejoramiento y Mantenimiento de Caminos

Comentarios (opcionales)

i. Sub-componente 1.1. Mejoramiento de Caminos Rurales
ii. Sub-componente 1.2. Mantenimiento Periódico
iii. Sub-componente 1.3 Mantenimiento Rutinario con base en Resultados

Nombre del Componente

Componente 2: Desarrollo Institucional

Comentarios (opcionales)

i. Sub-componente 2.1. Fortalecimiento Institucional del MTI
ii. Sub-componente 2.2. Fortalecimiento Institucional del FOMAV
iii. Sub-componente 2.3 Mantenimiento Rutinario con base en Resultados

Nombre del Componente

Componente 3: Administración del Proyecto

Comentarios (opcionales)

Nombre del Componente

Componente 4: Mecanismo de Respuesta Inmediata (con una partida presupuestaria inicial equivalente a US$ 0. En caso que se active dicho componente, se financiará en su totalidad con fondos de la AIF):

Comentarios (opcionales)

En vista que Nicaragua es un país altamente propenso a desastres naturales, se propone que este componente forme parte del Proyecto, con una asignación presupuestaria cero.

IV. Financiamiento (en millones de dólares)

Costo total proyecto:	66.47	Financiamiento total del Banco:	57.00
Brecha presupuestaria:	0.00		

Fuente de Financiamiento	**Cantidad**
PRESTATARIO/BENEFICIARIO	9.47
Asociación Internacional de Fomento (AIF)	2.90
Donación AIF	54.10
Total	66.47

V. Ejecución

Los mecanismos de ejecución aplicados en el proyecto original también se utilizarán para el Financiamiento Adicional. El MTI continuará siendo la institución con la responsabilidad global de llevar a cabo el proyecto. El MTI deberá firmar un acuerdo de cooperación con la entidad de mantenimiento, el FOMAV, para detallar los términos y el uso de los fondos destinados al FOMAV bajo el proyecto. Como parte de dicho acuerdo, el FOMAV deberá ejecutar las partes correspondientes al mantenimiento periódico y rutinario. El MTI continuará asignando muchas de las operaciones diarias a la Unidad Coordinadora de Recursos –Banco Mundial (UCR-BM), la que sirve de interlocutora ante la AIF y el principal punto de contacto para las solicitudes y procesamiento de las transacciones del proyecto, entre ellas: ejecución de las obras de construcción, contratación, supervisión, gestión y cumplimiento de las normas fiduciarias y salvaguardas, así como todas las actividades de desarrollo institucional. Asimismo, las disposiciones de la gestión financiera del Financiamiento Adicional son idénticas, con la misma estructura y personal de la operación original. Las disposiciones como la calidad y frecuencia de la presentación de la información financiera, contratación de auditorías multianuales, controles internos, sistema financiero integrado y el flujo de caja en general se aplicarán utilizando las mismas políticas y procedimientos diseñados para el proyecto original. El Manual Operativo del

Proyecto fue actualizado para reflejar la inclusión de: (i) Nuevo sub componente; (ii) Nuevos tramos carreteros; (iii) Nuevas salvaguardas; (iv) Beneficiarios identificados hasta la fecha.

VI. Políticas de Salvaguardas Aplicables

Salvaguardas activadas por el Proyecto	Sí	No
Estudio Ambiental OP/BP 4.01	X	
Hábitats Naturales OP/BP 4.04	X	
Bosques OP/BP 4.36		X
Control de Plagas OP 4.09		X
Patrimonio Cultural Tangible OP/BP 4.11	X	
Pueblos Indígenas OP/BP 4.10	X	
Reasentamiento Involuntario OP/BP 4.12	X	
Seguridad de Represas OP/BP 4.37		X
Vías Fluviales Internacionales OP/BP 7.50		X
Proyectos en Áreas en Litigio OP/BP 7.60		X

VII. Personas Contactos

Banco Mundial

Contacto: Stephen Muzira
Puesto: Ingeniero Senior de Transporte
Tel: 458-4984
Email: smuzira@worldbank.org

Prestatario/Deudor/Beneficiario

Nombre Ministerio de Hacienda y Crédito Publico
Contacto: Ruth Humphreys
Puesto: Enlace entre el Ministerio de Hacienda y el Banco Mundial
Tel: 505-2222-2260
Email: Ruth.humphreys@mhcp.gob.ni

Entidades Ejecutoras

Nombre: MTI
Contacto: Cristhel Guzman
Puesto: Directora de la Unidad Coordinadora de Recursos (MTI – BM)
Tel: 505-2222-5913
Email: Cristel.Guzman@mti.gob.ni

Nombre:	MTI
Contacto:	Karen Molina
Puesto:	Directora Ejecutiva del Fondo de Mantenimiento Vial
Tel:	505-2268-2247/1106
Email:	kmolina@fomav.gob.ni

VIII. Para mayor información contactar:

The InfoShop
The World Bank
1818 H Street, NW
Washington, D.C. 20433
Teléfono: (202) 458-4500
Fax: (202) 522-1500
Web: http://www.worldbank.org/infoshop