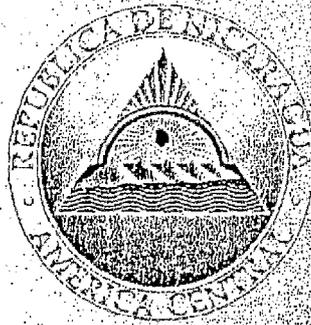


付 属 資 料

- 1 . 先方政府の要請書(Terms of Reference)
- 2 . Scope of Work
- 3 . Minutes of Meeting
- 4 . Questionnaire
- 5 . 資料収集リスト
- 6 . ローカルコンサルタントリスト資料



REPUBLICA DE NICARAGUA
MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

**PROYECTO: REDUCCION DE LA VULNERABILIDAD
DE LA RED PRINCIPAL DE TRANSPORTE DE
NICARAGUA FRENTE A LAS AMENAZAS NATURALES**

FORMULARIO DE SOLICITUD DE
COOPERACION FINANCIERA NO REEMBOLSABLE
DE JAPON

MANAGUA, MAYO DEL 2000

**FORMULARIO DE SOLICITUD PARA LA COOPERACION
FINANCIERA DEL GOBIERNO DEL JAPON PARA EL:**

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD
PROYECTO: REDUCCION DE LA VULNERABILIDAD DE LA RED
PRINCIPAL DE TRANSPORTE DE NICARAGUA FRENTE A LAS
AMENAZAS NATURALES**

CONTENIDO DE LA SOLICITUD

1. ASPECTOS GENERALES DEL ESTUDIO.

- 1.1. Título del Estudio
- 1.2. Localización del Estudio.
- 1.3. Agencia Encargada del Estudio.
 - 1.3.1. Nombre de la Agencia Encargada del Estudio.
 - 1.3.2. Número de Empleados de la Agencia Encargada del Proyecto.
 - 1.3.3. Presupuesto de la Agencia Encargada del Proyecto.
 - 1.3.4. Organigrama de la Agencia Encargada del Estudio.
- 1.4. Justificación del Estudio.
- 1.5. Fecha Deseada para el Inicio del Estudio.
- 1.6. Fuentes de Financiamiento y/o Asistencia Previstas (Incluyendo fuentes de origen externo).
- 1.7. Otros Estudios Relevantes, si existen.

2. TÉRMINOS DE REFERENCIA.

- 2.1. Necesidad y Justificación del Estudio.
- 2.2. Necesidad y Justificación de la Cooperación Técnica Japonesa.
- 2.3. Objetivos del Estudio.
- 2.4. Area a ser Cubierta por el Estudio.
- 2.5. Alcances del Estudio.
- 2.6. Programa de Ejecución del Estudio.
- 2.7. Principales Reportes Previstos del Estudio.
- 2.8. Solicitud para Realizar el Estudio a otras Agencias de Cooperación.
- 2.9. Otras Informaciones Relevantes (Si existen).

3. FACILIDADES E INFORMACIONES A SER PROPORCIONADAS AL EQUIPO DE ESTUDIO.

- 3.1. Asignación del Personal Contraparte.
- 3.2. Datos Disponibles, Información Disponible, Mapas, etc., Relacionadas con el Estudio.
- 3.3. Información Sobre las Condiciones de Seguridad en el Area de Estudio.
4. Temas de Carácter Globales (Medio Ambiente, Participación de la Mujer, Pobreza, etc.).
 - 4.1. Componentes del Medio Ambiente (Tales como control de la contaminación, suministro de agua potable, aguas negras, manejo del medio ambiente, bosques, biodiversidad) del Proyecto.
 - 4.2. Impacto Anticipado sobre el Medio Ambiente (Natural y social) del Proyecto.
 - 4.3. Las Mujeres como Principales Beneficiarios.
 - 4.4. Componentes del Estudio que Requieren consideración especial (Tales como diferencia de género, papel específico de la mujer, participación de la mujer).
 - 4.5. Impacto Anticipado sobre la Mujer causado por el Estudio.
 - 4.6. Componentes para Reducción de la Pobreza.
 - 4.7. Coacción en contra de las personas de bajos ingresos causados por el Estudio.
5. COMPROMISOS POR PARTE DEL GOBIERNO DE NICARAGUA.
6. ACERCA DEL TRATAMIENTO DE RECLAMOS.
7. ACERCA DE LA AGENCIA CONTRAPARTE.

**FORMULARIO DE SOLICITUD PARA LA COOPERACION
FINANCIERA DEL GOBIERNO DEL JAPON**

1. ASPECTOS GENERALES DEL ESTUDIO.

1.1. Titulo del Estudio.

Estudio de factibilidad: Caracterización de la Vulnerabilidad vial a los Peligros Naturales en la red principal de transporte de Nicaragua frente a las amenazas naturales.

1.2. Localización del Estudio.

Favor ver Mapa en el Anexo No. 1, donde se presenta la red vial que abarcará el estudio de factibilidad.

1.3. Agencia Encargada del Estudio.

1.3.1. Nombre de la Agencia Encargada del Estudio.

La Agencia Encargada del Estudio será la Dirección General de Planificación (DGP/MTI), del Ministerio de Transporte e Infraestructura.

1.3.2. Número de Empleados de la Agencia Encargada del Estudio.

A continuación se presenta el personal de la Dirección General de Planificación.

Tabla No. 1. Personal de la Dirección General de Planificación

Descripción	Número de Empleados
Agencia a Cargo de la Ejecución	34
Personal Responsable Directo	Se asignará de acuerdo a las necesidades

1.3.3. Presupuesto de la Agencia Encargada.

A continuación se presenta este presupuesto.

Tabla No. 2. Presupuesto de la DGP

Entidad	Presupuesto para el año 2000 en miles de Córdoba(C\$)	
	Corriente	Capital
Agencia a Cargo de la Ejecución	987.28	40,175.65
Presupuesto Directo para el Estudio	No se requieren asignaciones específicas.	

1.3.4. Organigrama de la Agencia Encargada del Estudio.

El Anexo No.2 presenta el Organigrama de la Agencia Encargada del Estudio.

1.4. Justificación del Estudio.

Recomendaciones en materia transparencia, vulnerabilidad ecológica y social y descentralización fueron presentadas en el marco de una reunión del Grupo Consultivo para la Reconstrucción y Transformación de América Central para ayudar a los países de la región a recuperarse de los estragos del huracán Mitch.

1.4.1. Condición Actual del Sector.

La red vial del país se encuentra vulnerable ante la ocurrencia de fenómenos naturales, tal como se ha podido comprobar a lo largo de la historia del país. Los principales desastres ocurridos a nivel de Centroamérica en el período 1960-1996, ha sido a razón de un desastre por año. El Mitch fue un fenómeno singular en su furia, en su punto máximo, durante los días 26 y 27 de octubre de 1998 alcanzó por su intensidad la categoría más alta (categoría 5 en la escala Saffir-Simpson), distinción que solamente han alcanzado cuatro huracanes en la cuenca caribeña durante el presente siglo; durante esos días produjo vientos de casi 300 kilómetros por hora y precipitaciones pluviales que superaron todas las marcas históricas.

La intensidad de las lluvias de los últimos dos años en el territorio nacional, han provocado el desbordamiento de los ríos, deslizamientos de tierra, desborde del lago de Managua y deslaves de volcanes, interrumpiéndose con esto la comunicación terrestre y marítima del país y por ende la vida cotidiana de la población.

El rasgo característico de las obras de infraestructura vial es su desarrollo espacial areal; ya sean redes con características troncales elongado, ramificado o reticular o los complejos viales abarcan no sólo terrenos con características geotécnicas y geomorfológicas diferentes sino sujetos a distintas y variables problemáticas ambientales. Esto determina la necesidad de una atención no sólo de conjunto sino diferencial respecto de cada una de las partes del total de una red vial.

1.4.2. Política de Desarrollo Sectorial a nivel de Gobierno Nacional/Local.

El Gobierno de Nicaragua ha priorizado los sectores de infraestructura social y de transporte terrestre, con la finalidad de alcanzar la recuperación de la economía nacional.

El estudio solicitado daría las herramientas para rehabilitar y reconstruir con las medidas necesarias para hacer frente a los daños ocasionados por la naturaleza.

La estrategia para abordar el desarrollo en los países subdesarrollados como Nicaragua, deben partir necesariamente de la detección de las necesidades, ya que el objetivo no puede ser otro que tender a satisfacerlas. Ante esto, se requiere de un estudio para la caracterización de la reducción de la vulnerabilidad de las carreteras, lo cual implica realizar proyectos de inversión.

1.4.3. Problemas a ser resueltos en el sector.

La dificultad estriba en la falta de fondos para la ejecución de proyectos de importancia como éste. Con la Cooperación financiera No Reembolsable sería posible la realización del estudio solicitado.

Con la incorporación de la evaluación de riesgos en la planificación y el diseño de las obras se construirían puentes definitivos y construcción de carreteras que sean menos vulnerables ante desastres naturales. Irónicamente son los pobres los que viven en los lugares determinados como peligrosos. Nicaragua no cuentan con suficientes recursos de equipos de comunicación y de primeros auxilios. Ante esto se requieren soluciones de medidas preventivas y no solamente temporales.

A pesar de la natural resistencia al cambio, lo que puede constituirse en un obstáculo, las bases y las condiciones están dadas para avanzar en el sentido deseado. En la medida en que éste es un proceso de largo plazo,

sólo el tiempo dará las respuestas sobre la efectividad de los cambios y de las propuestas planteadas. Es fundamental, sin embargo, continuar con paso firme en la construcción de una nueva ética y de una nueva sociedad más equitativa y más humana, para dejarla como herencia a las generaciones futuras.

1.4.4. Resumen del Proyecto.

El Proyecto consiste en el estudio de factibilidad para determinar las inversiones necesarias para reducir los riesgos de las amenazas naturales, a niveles asimilables, en las redes viales primarias y secundarias del País, de aproximadamente 3000 kilómetros.

1.4.5. Propósito (objetivos de corto plazo) del Proyecto.

- Crear un marco conceptual para el desarrollo sostenible que integre de manera efectiva y práctica aspectos de competitividad, crecimiento económico, sostenibilidad ambiental, gobernabilidad y bienestar humano.
- Contribuir a adoptar un modelo alternativo de desarrollo que mejore la calidad de vida de las presentes generaciones de nicaraguenses, a través de una transformación productiva que utilice racionalmente los capitales humano, natural, físico y financiero, y los patrimonios institucional y cultural, sin poner en riesgo la satisfacción de las necesidades de las futuras generaciones y la capacidad de regeneración de la naturaleza en un marco de equidad y gobernabilidad.
- Aprendizaje de conocimientos, destrezas y valores para la gestión sostenible del desarrollo, el manejo adecuado de los recursos naturales y la conservación de la calidad ambiental, en el marco de una amplia participación social, con el fin último de mejorar la calidad de vida de la población.

1.4.5.1. Logros del Proyecto (objetivos a largo plazo).

Este tema, muy complejo y objeto de muchos estudios, debido a sus claras repercusiones sociales, puede ser (y de hecho es) muchas veces objeto de demagogias de las más variadas tendencias. Son la mayor parte de las veces las decisiones políticas, que condicionan duramente la labor del ingeniero, anteponiendo la cantidad a la calidad, las responsables de la poca durabilidad de nuestras carreteras.

Los logros del proyectos serían:

- Contar con los factores que determinan la actividad de deslizamientos en el área de influencia del estudio y las zonas susceptibles a deslizamientos de tierra.
- Tener identificados los centros de población que pudieran ser afectados por algún desastre natural, y determinar el probable trayecto de flujo de lava en caso de que ocurra una erupción volcánica.
- Tener identificadas en el área de influencia del estudio la población en expansión que deban ser limitadas a desarrollo de baja densidad.
- Tener identificadas las áreas priorizadas para establecer estrategias de mitigación.
- Identificar el impacto económico sobre el proyecto, los costos y beneficios de instituir o no instituir medidas de control de erosión.
- Establecer los indicadores de riesgo.

La anterior información será utilizada para proponer actividades de desarrollo menos vulnerables o estrategias de mitigación que reduzcan la vulnerabilidad a niveles aceptables.

1.4.6. Beneficiarios del Proyecto.

El sector construcción y transporte al contar con un estudio de reducción de riesgo.

La población como parte del espacio objeto de estudio, su vida, sus actividades y sus obras, ya que se encuentran a merced de los fenómenos naturales con que se expresan las tendencias ambientales.

La detección, delimitación y análisis de las diversas situaciones de riesgo territorial vienen a contribuir con la administración y planificación de la ocupación y uso de la tierra.

1.4.7. Prioridad del Proyecto dentro del Plan Nacional de Desarrollo/Programa de Inversión Pública.

El Proyecto constituye una de las prioridades más altas para el país, dado que la inversión para el sector de infraestructura social y de transporte es la primera prioridad para el Gobierno.

1.5. Fecha Deseada para el Inicio del Estudio.

La fecha deseada para iniciar los estudios es el año fiscal 2001.

1.6. Fuentes de Financiamiento y/o Asistencia Previstas (Incluyendo fuentes de origen externo).

Se espera que el Estudio de Factibilidad sea implementado por medio de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) y la ejecución de las obras por medio del Financiamiento No-Reembolsable del Gobierno del Japón.

1.7. Otros Estudios Relevantes, si existen.

- Programa Piloto de Reducción de la Vulnerabilidad del Sector Educativo a Peligros Naturales, 1995.
- Instalación y capacitación de personal en sistemas de información geográfica aplicados a la evaluación y manejo de peligros naturales y a la planificación del desarrollo para el Instituto Nacional de Estudios Territoriales (INTETER) 1990-1991.

2. TÉRMINOS DE REFERENCIA.

2.1. Necesidad y Justificación del Estudio.

2.2. Necesidad y Justificación de la Cooperación Técnica Japonesa.

La historia de las donaciones del Gobierno del Japón hacia nuestro país, demuestra su preocupación por ayudar a resolver los problemas que afectan a Nicaragua, por lo tanto una vez más, al amparo de esta situación, acudimos a la buena voluntad del Gobierno y pueblo del Japón en continuar apoyando en el desarrollo del pueblo nicaragüense.

En cada caso los eventos y fenómenos naturales ponen de manifiesto el estado de equilibrio o desequilibrio en que puede encontrarse un sistema ambiental. El análisis de tales situaciones, para saber si hay que intervenir en el medio y de qué modo, para procurar su estabilización, es terreno de especialistas en esa temática.

El hombre está en condiciones de asumir posturas y tomar iniciativas para reducir o eliminar las situaciones de peligro en que se encuentra frente a los fenómenos naturales. Puede hacerlo tomando la actitud de modificar su posición espacial, saliendo fuera del ámbito de ocurrencia de los fenómenos naturales o preparándose adecuadamente para afrontarlos, planificando racionalmente o acondicionando su patrimonio y sus actividades para que no sean afectados.

Entre sus limitaciones están el no poder cambiar o modificar sus actividades y la disposición geográfica de sus bienes e infraestructura, o no tener recursos para prepararse adecuadamente para reforzar sus posiciones para afrontar posibles fenómenos.

No obstante la planificación ambiental basada en estudios integrales, con el apoyo de la ciencia y la contribución de los adelantos tecnológicos, posibilitan el adecuado conocimiento de los sistemas ambientales como para poder contribuir efectivamente a su estabilización y recuperación.

Al ocupar el hombre parte de ese espacio natural, su vida, sus actividades y sus obras se encuentran muchas veces a merced de los fenómenos naturales con que se expresan las citadas tendencias ambientales.

La vulnerabilidad del espacio físico, incrementada por la propia acción humana, resulta en diferentes situaciones de riesgo a las que se encuentran sometidos él mismo y sus bienes.

La necesidad de la Cooperación técnica Japonesa se basa en los puntos siguientes:

- a) En el campo de estudios para protección contra peligros naturales, la tecnología japonesa es superior.
- b) Se realizará transferencia de tecnología a lo largo de la ejecución del estudio.
- c) Hasta el momento, el Gobierno del Japón no ha brindado ninguna asistencia en este campo al Gobierno de Nicaragua.

2.3: Objetivos del Estudio.

Lo que se persigue es lograr definir acciones y medidas ante los peligros de desastres naturales, para tener una base que incorpore las medidas de mitigación en el diseño de los proyectos de inversión.

- Uno de los elementos fundamentales de los proyectos que apuntan al crecimiento regional es la programación de un sistema de comunicaciones eficientes, que posibilite la vitalidad del conjunto de bienes, servicio y actividades que pone en marcha una planificación orientada al desarrollo. Incorporar la previsión de eventos peligrosos a los proyectos de obras públicas, que posibiliten la llegada a los tiempos de vida útil de los mismos.
- La globalización de los estudios permitirá incorporar a los planes de reducción de vulnerabilidad regiones que habitualmente son las más desatendidas por suponerse ajenas a la problemática de las económicamente más relevantes.

2.4. Area a ser Cubierta por el Estudio.

El área del estudio son las redes viales primarias y secundarias del País de aproximadamente 2800 kilómetros (en anexo se presenta el detalle del área a ser cubierta por el estudio).

2.5. Alcances del Estudio.

El Estudio deberá comprender las siguientes actividades:

a) Recolección de Información.

Detección de los peligros naturales, la definición de su ámbito de ocurrencia, la evaluación de su severidad y la previsión de su repetitividad.

b) Análisis de la relación entre el medio natural y los bienes que en él existen.

Esto da comienzo con el estudio de la vulnerabilidad temática de esos bienes, referida a la estimación de la magnitud o pérdidas o de daños que sufrirían en caso de darse determinado fenómeno natural peligroso posible.

Visualización económica total de los efectos del fenómeno en las obras civiles, incluyendo los efectos sobre la vida y la salud de las personas y la afectación de las actividades económicas normales como su interrupción o encarecimiento.

c) Modelación de situaciones probables, a través de las cuales se pueda conocer posibles pérdidas ante determinado tipo, ocasión y magnitud

del evento. Valorar cuáles peligros son más significativos dentro del área geográfica objeto del estudio.

- d) Obtener información científica, de ingeniería y de prevención relacionadas a peligros naturales, para facilitar su aplicación a la evaluación y mitigación en programas y proyectos.
- e) Elaborar un plan de inversión a corto, mediano y largo plazo en el área definida del estudio, para mitigación de peligros naturales e impactos ambientales por secciones más vulnerables.
- f) Realizar las evaluaciones de vulnerabilidad y riesgo específicas para el sitio y las medidas adecuadas para lograr la reducción de la vulnerabilidad, en todo el proyecto que ha sido formulado.
- g) Identificar ideas de proyectos y preparar perfiles de proyectos que señalen los problemas y las oportunidades de desarrollo que son compatibles con las limitaciones políticas, económicas e institucionales y con el marco de recurso y el tiempo de estudio.
- h) Proporcionar capacitación al personal para evaluar las medidas de mitigación y poder llevar a cabo el análisis de riesgo.
- i) Recomendaciones.

2.6. Programa de Ejecución del Estudio.

La duración del estudio estará en dependencia del Consultor que ejecutará el Estudio

2.7. Principales Reportes Previstos del Estudio.

Se deberán preparar los siguientes reportes en Español, durante el transcurso del estudio.

- a) Reporte Inicial, al inicio del estudio.
- b) Reporte Mensuales, después de iniciado el estudio.
- c) Borrador del Reporte Final del estudio.
- d) Reporte Final, posterior a la recepción de los comentarios al Borrador del Reporte Final por parte del Gobierno de Nicaragua.

2.8. Solicitud para Realizar el Estudio a otras Agencias de Cooperación.

No se ha realizado ninguna solicitud a otras agencias de cooperación.

2.9. Otras Informaciones Relevantes (Si existen).

No existe información relevante relacionada con el estudio.

3. FACILIDADES E INFORMACIONES A SER PROPORCIONADAS AL EQUIPO DE ESTUDIO.

3.1. Asignación del Personal Contraparte.

El personal contraparte deberá asignarse bajo requerimiento del Equipo de Estudio. Este personal será del área de la Dirección General de Planificación.

3.2. Datos Disponibles, Información Disponible, Mapas, etc., Relacionadas con el Estudio.

Deberá proporcionarse toda la información y datos disponibles, mapas, etc. ante la solicitud del Equipo de Estudio, una vez establecido el Consultor en el País.

3.3. Información Sobre las Condiciones de Seguridad en el Area de Estudio.

Las condiciones sobre la seguridad del sitio de estudio deberán reportarse periódicamente al Equipo de Estudio por el Ministerio de Transporte e Infraestructura a través de la Dirección General de Planificación.

4. TEMAS DE CARACTER GLOBALES (MEDIO AMBIENTE, PARTICIPACIÓN DE LA MUJER, POBREZA, ETC.

4.1. Componentes del Medio Ambiente (Tales como control de la contaminación, suministro de agua potable, aguas negras, manejo del medio ambiente, bosques, biodiversidad) del Proyecto.

Todos los estudio sobre Medio Ambiente pertinentes deberán realizarse a lo largo de Estudio.

4.2. Impacto Anticipado sobre el Medio Ambiente (Natural y social) del Proyecto.

No Aplicable.

4.3. Las Mujeres como Principales Beneficiarias.

Se integrarán grupos sociales, en los beneficios de la capacitación en los programas de gestión ambiental y de reducción de la vulnerabilidad; concientizarse sobre el impacto que sus acciones pueden tener sobre la dinámica en el área de influencia de la red vial en que viven que pudiera producir sobre su vida socio-económica, su seguridad y subsistencia.

4.4. Componentes del Estudio que Requieren consideración especial (Tales como diferencia de género, papel específico de la mujer, participación de la mujer).

No aplicable.

4.5. Impacto Anticipado sobre la Mujer causado por el Estudio.

No aplicable.

4.6. Componentes para Reducción de la Pobreza.

Muchos problemas tales como, reducción del riesgo de epidemias provocadas por inundaciones, costos de reparación de daños, etc., serán resueltos mediante la ejecución de los proyectos derivados del estudio. Como consecuencia, esto acelerará el desarrollo económico rural, lo cual a su vez traerá como resultado la disminución de la pobreza.

4.7. Coacción en contra de las personas de bajos ingresos causados por el Estudio.

No Aplicable.

5. COMPROMISOS POR PARTE DEL GOBIERNO DE NICARAGUA.

5.1. Garantizar la Seguridad del Equipo de Estudio.

5.2. Permitir a los miembros del Equipo de Estudio entrar, salir y viajar dentro de Nicaragua a fin de facilitar sus actividades en conexión con el estudio. También se eximirá a los miembros del Equipo de Estudio de los requerimientos de Registro Migratorios y gastos consulares.

5.3. Eximir a los miembros del Equipo de Estudio, de impuestos y cualquier otros cargos sobre equipos, maquinaria y otros materiales traídos o sacados de Nicaragua para realizar el Estudio.

- 5.4. Eximir al Equipo de Estudio del impuesto sobre la renta y otros cargos de cualquier índole en conexión con cualquier emolumento o viáticos pagados a los miembros del Equipo de Estudio por sus servicios en conexión con la implementación del Estudio.
- 5.5. Proveer las facilidades necesarias al Equipo de Estudio para la remisión, lo mismo que la utilización de los fondos introducidos en Nicaragua en conexión con la implementación del Estudio.
- 5.6. Asegurar la autorización al Equipo de Estudio para entrar en propiedades privadas y áreas de acceso restringido para conducir el estudio.
- 5.7. Asegurar la autorización al Equipo de Estudio a fin de llevar hacia Japón, todos los datos, documentos y materiales necesarios relacionados con el estudio.

6. ACERCA DEL TRATAMIENTO DE RECLAMOS.

El Gobierno de Nicaragua deberá asumir reclamos que pudieran surgir en contra de cualquier miembro del Equipo Japonés de Estudio, como resultado de o de otra manera conectado con la realización de sus funciones en la implementación del Estudio, excepto cuando tales reclamos sean resultado del comportamiento negligente o deliberado de algún miembro del Equipo Japonés de Estudio.

7. ACERCA DE LA AGENCIA CONTRAPARTE.

La Dirección General de Planificación, deberá actuar como Agencia Contraparte del Equipo Japonés de Estudio y también como ente coordinador en relación con otras organizaciones gubernamentales o no gubernamentales que tengan alguna relación con el buen desarrollo del Estudio.

RED VIAL OBJETIVO DEL ESTUDIO

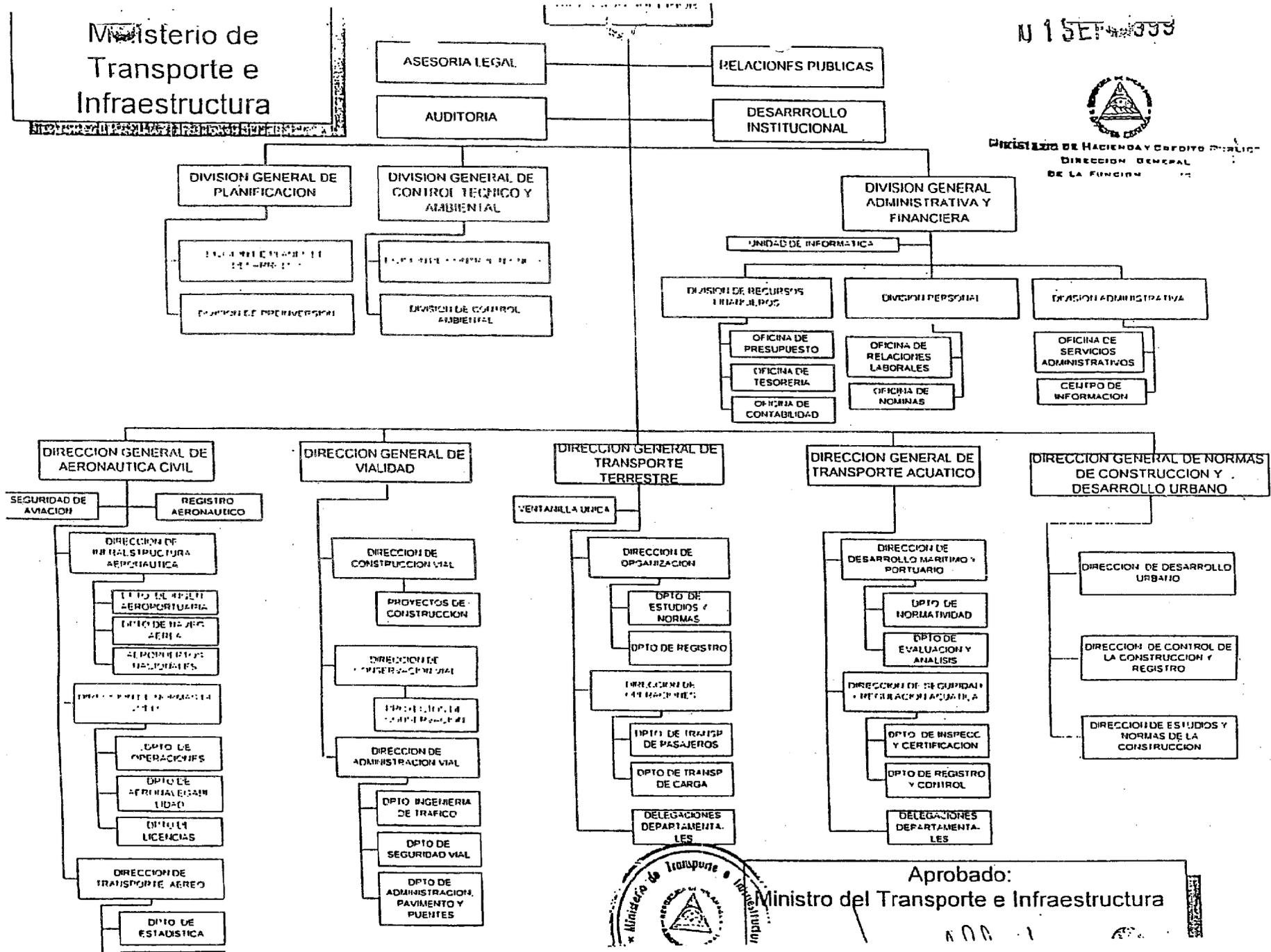
Carretera en Estudio	Longitud	NIC No. (Km)	No. en Estudio	Observaciones
Nandaimé-El Espino	265.90	NIC1/24/11	A-1-A-11	CA-1
Peñas Blancas-Nandaimé-Guasaule	342.40	NIC2/12/24	B-0-B-12	CA-1, CA-3
Granada-Masaya-Managua	47.00	NIC 4	C-A-C-2	
San Benito-El Rama	260.10	NIC 7	D-1-D-5	
Guanacaste-Granada	10.80	NIC 4	A-101	
Masatepe-Sm-Las Esquinas	19.60	NIC 18	A-102	
San Marcos-Jinotepe	6.20	NIC 20	A-103	
Granada-Int. Tipitapa	28.90	NIC 27	A-104	
Sébaco-Matagalpa	26.90	NIC 3	A-105	
Matagalpa-Yalí	76.6	NIC 3	A-106	
Estelí-Yalí	60.70	NIC 35	A-107	
Yalaguina-Ocotal	29.20	NIC 15	A-108	
Ocotal-Las Manos	24.00	NIC 15	A-109	
Managua-Tipitapa	21.00	NIC 1	A-104-1	
Ciudad Darío-Mulukuku	192.90	NIC 47-21	A-104-2	
San Dionisio-San Ramón	24.30	NIC 19	A-104-3	
Matagalpa-Siuna	115.70	NIC 5	A-105-1	
Puerto Cabezas-Waspan	137.50	NIC 21	A-105-3	
Estelí-El Sauce	44.60	NIC 49	A-107-1	
El Sauce-Ach-La Sirena	73.00	NIC 338	A-107-2	
Yalí-Condega	42.40	NIC 3	A-107-3	
Condega-P.NI-Somoto	34.50	ND	A-107-4	
Palacaguina-Wiwili	107.70	NIC 51	A-107-5	
La Reforma-Jalapa	55.10	NIC 29	A-107-6	
La Virgen-San Juan del Sur	18.30	NIC 16	B-102	
Rivas-Tola	13.10	NIC 62	B-103	
El Crucero-Masachapa	21.30	NIC 8	B-105	
Nejapa-Mateare-Izapa	60.10	NIC 28	B-106	
Izapa-Puerto Sandino	9.60	NIC 52	B-107	
Telica-La Cruz de la India	73.70	NIC 26	B-110	
La Cruz de la India-Int. San Isidro	23.10	NIC 26	B-111	
Chinandega-Corinto	20.00	NIC 24	B-114	
Chinandega-El Viejo-Potosí	76.20	NIC 12	B-115	
Somotillo-Cinco Pinos-San Juan de Limay	68.00	NIC 68	B-117	
Int. Telica-Larreynaga	6.40	ND	B-110-1	
Puerto Morazan-Rancherías	19.80	NIC 50	B-116-1	
Monte Grande-Boaco	14.00	NIC 9	D-101	
Acoyapa-Los Chiles	134.30	NIC 25	D-102	
Nueva Guinea-Cukra River-Bluefields	95.20	NIC 71	D-103	
San Francisco-Camoapa	21.00	NIC 17	D-101-1	
Las Lajitas-San Pedro	15.30	NIC 37	D-101-2	
CukraRiver-Monkey Point	56.00	NIC 23	D-102-1	
Longitud Total	2,792.40			

Ministerio de Transporte e Infraestructura

15 SET 1999



MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
DIRECCION GENERAL DE LA FUNCION



Aprobado:
Ministro del Transporte e Infraestructura

MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

PRESUPUESTO ASIGNADO A CADA UNA DE LAS DIRECCIONES DEL MTI

Presupuesto 1997-1999

PROGRAMA	1997			1998			1999						
	CORRIENTES	CAPITAL	TOTAL	CORRIENTES	CAPITAL	TOTAL	CORRIENTE	CAPITAL	TOTAL	CORRIENTE	CAPITAL	TOTAL	
											EJECUTADO	EJECUTADO	
Actividades Centrales ¹	11.631.82	23.228.00	34.859.82	12.568.64	36.452.05	49.020.69	13.648.84	16.188.38	29.837.22	16.670.702.30	7.382.867.24	24.053.569.54	
Actividades Comunes ²	2.197.26		2.197.26	1.185.78	228.29	1.414.07	69.94		69.94	73.067.80		73.067.80	
Dirección General de Vialidad	16.350.74	382.798.00	399.148.74	318.48	259.705.30	260.023.78	1.480.15	395.809.51	397.289.66	702.825.52	1.489.405.89	2.192.231.41	
Mantenimiento de la Red Vial				10.857.50	144.850.02	155.707.52	8.667.15	50.000.00	58.667.15	62.884.51	167.658.677.69	167.721.562.20	
Dirección General de Vivienda	644.07	12.130.00	12.774.07	573.73	1.885.12	2.457.85	656.92	7.398.44	8.055.37	652.825.51	15.039.925.50	15.692.751.01	
Dirección General de Transporte Terrestre	914.01		914.01	3.598.90		3.598.90	4.694.91		4.694.91	4.694.91	4.573.860.39	4.578.555.30	
Dirección General de Aeronáutica Civil	1.051.44		1.051.44	2.852.51	18.00	2.870.51	3.501.94		3.501.94	3,501.94	6,403,288.11	6,406,790.05	
Dirección General de Transporte Acuáticos	826.70	10,550.00	11,370.70	2,135.27	182.00	2,317.27	2,779.40		2,779.40	2,779.40	2,686,130.92	2,688,910.32	
Prog. Construcción de Carreteras									0.00				
Construc. y Mejoramiento Infraest.										274.378.00	1,308,247,693.77		
									0.00				
TOTAL	33.610.04	428.706.00	462.316.04	34.039.81	443.320.78	477,410.59	35,499.26	469,396.33	504,895.59	18,447,659.39	1,513,481,849.51	223,407,437.63	

¹ Comprende las siguientes Direcciones : Dirección Superior, Seguimiento y Control, Administrativa-Financiera, Auditoría, Asesoría Legal, Relaciones Públicas, Recursos Humanos y Unidad Ambiental.

² Comprende actividades comunes a las ejecutadas por diferentes direcciones del MTI.