

## 2-3 Resumen de las Obligaciones Correspondientes a Nicaragua

Las obligaciones que asumirá el Gobierno de Nicaragua para la ejecución del presente Proyecto son las siguientes.

### 2-3-1 Compromisos generales requeridas para la ejecución de los proyectos de Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón

- Suministro de datos e informaciones necesarios para la implementación del proyecto.
- Obtención de los terrenos necesarios para la implementación del proyecto (terrenos para carreteras, ejecución de trabajos, campamento y depósito de equipos y materiales).
- Preparación de los sitios de las obras antes de iniciar la ejecución de las mismas.
- Apertura de una cuenta bancaria en un banco localizado en Japón a nombre del Gobierno de Nicaragua, y emisión de la Autorización de Pago.
- Cumplimiento oportuno de los trámites para el desembarque y exoneración del pago de impuestos y derechos aduaneros en el puerto de desembarque en Nicaragua.
- Exoneración del pago de aranceles, impuestos nacionales y otros cargos fiscales que sean gravados a los productos y servicios suministrados en relación con el contrato verificado, a las personas jurídicas o naturales japonesas que presten servicios relacionados con el presente Proyecto.
- Concesión al personal, cuyos servicios puedan ser requeridos de acuerdo al contrato verificado o para la prestación de los servicios relacionados, de las facilidades para su ingreso y permanencia en Nicaragua para el desarrollo de sus trabajos.
- Concesión de los permisos y otras facultades que sean requeridos para la implementación del proyecto, según sea necesario.
- Administración, mantenimiento y conservación efectiva y adecuada de las obras que sean construidas por el proyecto.
- Pago de todos los gastos, excepto aquellos que se pagarán con la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón dentro del alcance del proyecto.

### 2-3-2 Compromisos específicos para la ejecución del presente Proyecto

- Obtención de los terrenos adicionales necesarios para la implementación del presente Proyecto, fuera del área de la carretera existente.
  - Provisión y preparación del espacio para obras provisionales.
  - Provisión de vertederos para tierra y desechos sólidos.
  - Cambio de diseño y construcción de las vías de acceso.
  - Apertura de la frontera Las Tablillas.
  - Expedición del carnet de identificación y etiquetas adhesivas (stickers).
- } (Completar hasta antes del inicio de las obras)

## 2-4 Plan de administración y mantenimiento del Proyecto

La administración y mantenimiento del presente Proyecto estará a cargo de FOMAV del Gobierno de Nicaragua. Los trabajos de mantenimiento que se realizan una vez terminado el Proyecto se dividen principalmente en los que se ejecutan anualmente de manera periódica y los que se ejecutan cada determinados años. A continuación se muestran los trabajos necesarios para el presente Proyecto.

### (1) Inspección y mantenimiento que se requiere realizar anualmente

- Eliminación de la arena y la basura acumuladas en los desagües de los tubos de drenaje de la superficie del puente, alrededor de los soportes y cunetas, y limpieza de los mismos
- Mantenimiento de las obras de seguridad de tráfico como el repintado de la señalización horizontal, reparación de guardacarriles, etc.
- Inspección y reparación de las obras de protección de la ribera y del lecho, después de la inundación
- Desyerba de los hombros y taludes

### (2) Mantenimiento que se requiere realizar cada determinados años

- Bacheo o recubrimiento del pavimento de la superficie del puente y de las vías de acceso que se realiza cada 5 años aproximadamente.
- Cambio de las juntas de expansión que se realiza cada 10 años aproximadamente.

El lugar previsto para la construcción del puente sobre el Río San Juan se ubica aguas abajo del lago de Nicaragua donde el flujo de agua es relativamente lento, y poco propenso al flujo rápido provocado por las inundaciones. Sin embargo, en el presente Proyecto se contempla la ejecución de las obras de protección de la ribera y de lecho para proteger las estructuras del puente. Si bien es cierto que las estructuras son suficientemente resistentes, puede ser que se colapse o que sea arrastrado por erosiones locales o flujos rápidos imprevisibles. Por lo tanto, se solicita al MTI establecer un sistema que permita a la unidad responsable del MTI realizar inmediatamente las inspecciones necesarias en el caso de inundaciones y proceder a la reparación si se detectan daños o derrumbamientos en las estructuras. De no enmendar estas fallas, podría producirse, en el peor de los casos, el arrastre de los rellenos de la parte trasera de los estribos, hundimiento de los mismos, y por ende, la interrupción del tráfico.

## 2-5 Costo Aproximado del Proyecto

### 2-5-1 Costo aproximado del proyecto de cooperación

El costo total de la cooperación japonesa para el Proyecto en el caso de que se decida llevar a cabo como la Asistencia Financiera No Reembolsable. Este costo se desglosa de la siguiente manera, de acuerdo al alcance de responsabilidades establecidas para Japón y Nicaragua que se indicó anteriormente.

#### 2-5-1-1 Costo a ser asumidos por Nicaragua

Tabla 2-5-1 Costo a ser asumidos por Nicaragua

Descripción	Monto (C\$)	Monto (mil yenes japoneses)
(1) Comisión bancaria	558,518	2,850
(1) Adquisición de terrenos	571,200	2,915
(2) Alquiler de terrenos	23,324	119
Total	1,153,042	5,884

#### 2-5-1-2 Bases del cálculo

- Fecha : Febrero de 2009
- Tipo de cambio dólar/yen : US\$1.0= ¥ 100.42 (promedio de los últimos 6 meses a partir del 31 de enero del 2009)
- Tipo de cambio dólar/córdoba : US\$1.0=C\$19.68 (promedio de los últimos 6 meses a partir del 31 de enero del 2009)
- Período de ejecución de obras : 34 meses
- Otros : El presente Proyecto será ejecutado de acuerdo a las directrices de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Gobierno del Japón. El costo estimado del Proyecto será revisado por el Gobierno del Japón antes de la firma del C/N.

### 2-5-2 Costos de administración y mantenimiento

El mantenimiento del puente nuevo y las vías de acceso (puentes elevados) a ser construidos por el presente Proyecto estará a cargo del Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV). FOMAV es una entidad establecida en el 2003, cuyos fondos provienen del impuesto de gasolina y donaciones, y realiza el mantenimiento de las carreteras y los puentes subcontratando a las empresas privadas.

Los principales trabajos de mantenimiento después de la construcción del Puente Santa Fe consiste de inspecciones diarias, limpieza y reparación, a como se muestran en la Tabla 2-5-2. Se estima que el costo anual de mantenimiento (promedio anual convertido) es de 395.64mil córdobas, el cual equivale al 0.09% de del presupuesto para el mantenimiento del FOMAV (422.4millones de córdobas, 2009), de manera que se considera que se puede realizar el mantenimiento debido.

Tabla 2-5-2 Principales componentes de mantenimiento y sus respectivos costos

Componente de mantenimiento	Sección a inspeccionar	Trabajos	Frecuencia	Costo estimado (C\$1,000)	
				Cada vez	Por año (Promedio anual convertido)
mantenimiento de desagüe	Drenaje de la superficie del puente	Eliminación de sedimentos	2 veces/año	1.50	3.00
	Desagüe	Eliminación de sedimentos	2 veces/año	0.50	1.00
mantenimiento de las obras de seguridad de tráfico	Señalización horizontal	Repintado	1 vez/año	60.00	60.00
Carretera	Hombros, taludes	Desyerba	2 veces/año	1.00	2.00
Obras de protección en la ribera	Protección en la ribera (gaviones)	Reparación de daños	Después de inundaciones (frecuencia prevista: 1 vez/2 años)	20.00	10.00
Pavimento	Pavimeto asfáltico	Recubrimiento, reparación de fisuras en el pavimento, hoyos circulares, etc.	1 vez/5 años	33.0	6.60
Junta de expansión	Dispositivo de expansión	Cambio del dispositivo de expansión	1 vez/15 años	3,000.00	200.00
Costo directo de las obras					282.60
Costo indirecto (40%)					113.04
Costo de mantenimiento (costo promedio convertido)					395.64

## 2-6 Consideraciones a tomarse en la implementación del proyecto de cooperación

A continuación se presentan los aspectos que la parte nicaragüense debe considerar para implementar el proyecto de cooperación debidamente y facilitar que éste sea suficientemente efectivo y sostenible.

- El nuevo puente y las vías de acceso (puentes elevados) están diseñadas para una velocidad de diseño de 80 km/h, y una carga de diseño de 40.8 toneladas. En todo caso, es necesario tomar las acciones necesarias como por ejemplo el control de infracción de velocidad para prevenir cualquier accidente vehicular y la prohibición de sobrecargas para mantener la vida útil.
- Las obras serán ejecutadas manteniendo el funcionamiento de los embarcaderos, así como la circulación de los vehículos por la carretera existente, lo que significa que la zona será transitada por los usuarios del embarcadero, vehículos comunes y los vehículos de construcción, aumentando los riesgos de los accidentes de tráfico, etc. Por lo tanto, además de tomar todas las medidas necesarias de seguridad, se debe establecer una red de comunicación de emergencia y responder de manera oportuna y precisa ante cualquier situación.

## CAPITULO 3 Verificación de la pertinencia del Proyecto

### 3-1 Efectos del proyecto

Se resumen a continuación los efectos del proyecto considerados a partir de los resultados del estudio local, los resultados del análisis socioeconómico y los resultados del diseño básico:

Tabla 3-1-1 Efectos directos del proyecto e indicadores de los resultados

Actualidad y problemática	Medidas a tomar en el proyecto de cooperación	Efectos directos y nivel de mejoramiento	Efectos indirectos y nivel de mejoramiento
<p>① Actualmente en el punto donde la Carretera Acoyapa cruza con el Río San Juan en Santa Fe, no hay puente y los vehículos no pueden cruzar el río.</p> <p>② Los pasajeros que llegan a la orilla del río en vehículo (taxi) traspordan a una barca pequeña para cruzar el río y una vez en la otra orilla, toman otro vehículo (taxi), lo que dificulta el transporte de mercancías de gran tamaño y cantidad y requiere tiempo para el trasbordo.</p> <p>③ La travesía del río con pontones y barcas se hace sólo de día y no es posible cruzar el río por la noche.</p>	<p>① Construcción de nuevo puente</p> <p>② Construcción de nuevas vías de acceso (puentes elevados)</p>	<p>① Actualmente se debe contratar barcazas para cruzar los vehículos a través del río, pero la construcción del Puente Santa Fe posibilita el tránsito diario de vehículos grandes de hasta 40.8 toneladas.</p> <p>② Actualmente los pasajeros traspordan de taxis a lanchas para cruzar el río, y una vez en la otra orilla, se montan en otros vehículos, por lo que se requieren 15 minutos como mínimo para cruzar el río. Una vez construido el Puente Santa Fe, ya no será necesario el trasbordo y el tiempo requerido para el cruce se reduce a 15 segundos.</p> <p>③ Como el cruce del río por barcazas o lanchas es limitado a las horas del día, es imposible cruzar el río en la noche, pero la construcción del Puente Santa Fe permitirá cruzarlo durante las 24 horas del día.</p>	<p>① La apertura de la Carretera Acoyapa junto con la construcción del presente proyecto garantizarán la ruta estable de transporte de pasajeros y mercancías durante todo el año, lo que permitirá el despliegue del potencial industrial de la zona a lo largo de la carretera. Se espera la reducción de la pobreza de la zona y, por ende, vitalización de las actividades socioeconómicas de Nicaragua</p> <p>② Con la construcción del “Corredor del Atlántico”, el cual tiene las funciones complementarias y alternativas a las del “Corredor del Pacífico”, construido principalmente en la costa del Pacífico, la capital hondureña Tegucigalpa por el norte será unida con la costarricense San José por el sur, lo que aumentará el tráfico de vehículos de carga y el transporte de mercancías sobre el corredor internacional que une los 3 países, y contribuirá no solamente a dichos países sino también al mantenimiento y desarrollo de la circulación de mercancías y relaciones económicas entre los países centroamericanos.</p>

## **3-2 Recomendaciones**

### **3-2-1 Temas pendientes para el país receptor y recomendaciones al respecto**

Las tareas pendientes para la parte nicaragüense para que el Proyecto sea efectivo y sostenible son las siguientes:

- ① El cuerpo del puente, siendo un puente de concreto, no requiere mantenimiento; sin embargo, si no se les da periódicamente un mantenimiento a las instalaciones de desagüe, apoyos y juntas de expansión, el deterioro del puente será acelerado. Por consiguiente, para mantener la vida útil del puente de concreto (de 50 a 100 años), es importante realizar el mantenimiento de las otras instalaciones fuera del cuerpo del puente sin falta.
- ② Hay que dar instrucciones para que los barcos que navegan por el Río San Juan respeten sin falta la posición de pase, con el fin de evitar que los mismos choquen contra las pilas y las vigas del Puente Santa Fe.
- ③ Es de desear que se dé un mantenimiento adecuado, no solamente al puente objeto del Proyecto sino también a toda la Carretera Acoyapa-San Carlos-Frontera con Costa Rica, sobre la cual se ubica dicho puente, para que el presente Proyecto cumpla sus funciones y desempeñe su papel plenamente.

### **3-2-2 Cooperación técnica y coordinación con otros donantes**

El puente objeto del Proyecto se ubica sobre la Carretera Acoyapa-San Carlos-Frontera con Costa Rica, la construcción de la cual se realiza con el financiamiento del BID. En particular, dado que el puente objeto del Proyecto se conecta con las vías de acceso del proyecto del BID en la posición de sus 2 estribos, es necesario que el alineamiento horizontal, las posiciones del corte vertical, las estructuras y las especificaciones de construcción estén en perfecta concordancia. Además, debido a que en la parte de conexión se ejecutan las obras del puente y las de la carretera de manera sincronizada, es necesario mantener una buena coordinación y colaboración.

Cabe destacar la cooperación técnica no está contemplada para el presente Proyecto.

## **3-3 Pertinencia del Proyecto**

Se considera adecuado ejecutar el proyecto de cooperación en el marco de Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón en base a los siguientes puntos.

- ① Los beneficiarios del Proyecto son numerosos, ya que se trata del pueblo nicaragüense en general, incluyendo las personas con escasos recursos.  
(Los beneficiarios directos son los 85,000 habitantes que residen a lo largo de la carretera y los indirectos son los 5.74 millones de nicaragüenses)
- ② El proyecto producirá efectos como el aseguramiento del tráfico estable, la facilitación de la circulación vehicular, la activación de la sociedad y la economía, y la reducción de la pobreza de los habitantes que residen a lo largo de la carretera, y contribuirá al mejoramiento de la vida de la población.
- ③ La parte nicaragüense puede bien administrar y dar mantenimiento al puente con sus propios fondos, recursos, y capacidades técnicas después de su terminación, y no hay necesidad de un nivel técnico excesivamente alto.
- ④ El presente Proyecto está considerado como una de las estrategias concretas en el Plan Nacional de Transporte de Nicaragua y es una instalación de suma importancia ubicada sobre la futura carretera troncal internacional, el “Corredor del Atlántico”.
- ⑤ El presente Proyecto no causa casi ningún efecto negativo al medioambiente.
- ⑥ Se puede ejecutar el Proyecto sin ningún problema especial bajo el sistema de Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón.

### **3-4 Conclusiones**

A como se mencionó anteriormente, el presente Proyecto producirá un efecto significativo, y al mismo tiempo, contribuirá ampliamente al mejoramiento de la vida de los habitantes y a la reducción de la pobreza, por lo que se confirma la pertinencia de otorgar la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón al presente Proyecto. Además, en cuanto a la administración y mantenimiento del Proyecto, la parte nicaragüense cuenta con suficiente personal y fondos, por lo que se considera que no existe ningún problema al respecto. Asimismo, si se realiza sin falta el mantenimiento de la Carretera Acoyapa-San Carlos-Frontera con Costa Rica, sobre la cual se ubica el puente objeto, los efectos del Proyecto serán aún mayores. La materialización del presente Proyecto contribuirá en gran medida al desarrollo de la relación amistosa entre Japón y Nicaragua.

## Anexo- 1 Miembros de la Misión de Estudio

### (1) Misión de Estudio de Preparatorio

Nombre	Encargado	Pertinencia y cargo
Kiyofumi NAKAUCHI	Jefe de Misión	Representante residente de la Oficina de JICA en Nicaragua
Atsushi NAKAGAWA	Coordinador del Proyecto	Departamento de Desarrollo de Bases Económicas de JICA Investigador del Grupo de Transporte y Tráfico – Información y Comunicación
Akiomi SHIMAZU	Jefe del Proyecto / Planificación del puente- Consideraciones socioambientales	Central Consultant Inc. Asesor permanente
Teruo NAKAGAWA	Subjefe del Proyecto / Diseño del puente- Diseño de las vías	Central Consultant Inc. Departamento Extranjero, Jefe de Ingenieros
Hikaru Nishimura	Planificación del tráfico	Central Consultant Inc. Departamento Extranjero, Jefe de Grupo de Carreteras
Jun FUJIMURA	Estudio de condiciones naturales (Topografía / Geología)	Central Consultant Inc. Departamento Extranjero, Jefe Técnico del Grupo de Puentes
Manabu MASUKO	Estudio de las condiciones naturales (Hidrología / Hidráulica)	Central Consultant Inc. Departamento Hidroambiental, Ingeniero superior
Hirofumi TAKAYAMA	Planificación de las obras – Estimación de costos	Central Consultant Inc. Departamento Extranjero, Grupo de Puentes, Ingeniero superior
Mikio KAJIMA	Estudio ambiental	Central Consultant Inc.
Miho HIROHASHI	Intérprete	Central Consultant Inc.

### (2) Explicación del Informe Final de Borrador

Nombre	Encargado	Pertinencia y cargo
Kiyofumi NAKAUCHI	Jefe de Misión	Representante residente de la Oficina de JICA en Nicaragua
Atsushi NAKAGAWA	Coordinador del Proyecto	Departamento de Desarrollo de Bases Económicas de JICA Investigador del Grupo de Transporte y Tráfico – Información y Comunicación
Akiomi SHIMAZU	Jefe del Proyecto / Planificación del puente- Consideraciones socioambientales	Central Consultant Inc. Asesor permanente
Teruo NAKAGAWA	Subjefe del Proyecto / Diseño del puente- Diseño de las vías	Central Consultant Inc. Departamento Extranjero, Jefe de Ingenieros
Miho HIROHASHI	Intérprete	Central Consultant Inc.

## Anexo-2 Programa del Estudio en Nicaragua

### (1) Misión de Estudio de Preparatorio

No	Mes	Día	Semana	Jefe de Misión	Coordinador del Proyecto	Jefe del Proyecto Plan de puentes	Diseño de puentes Diseño de vías	Plan del tráfico	Intérprete (Propia de Central)	Condiciones naturales Tipografía-Geología	Condiciones naturales Hidrología-Hidráulica	Plan de obras Estimación de costos	Estudio ambiental (Contratado)
				Kiyofumi Nakauchi	Atushi Nakagawa	Akiomi Shimazu	Teruo Nakagawa	Hikaru Nishimura	Miho Hirohashi	Jun Fujimura	Manabu Masuko	Hirofumi Takayama	Mikio Kajima
1		11	Dom.				Tokio→Houston→Managua					Tokio→Houston→Managua	
2		12	Lun.	Vista de cortesía EDJ y MTI			Vista de cortesía JICA y EDJ, y reunión con MTI	Igual a la izquierda		Preparación para estudio de condiciones naturales y estimación de costos			
3		13	Mar.				Reunión con MTI, BID y OFID	Igual a la izquierda		Preparación para estudio de condiciones naturales y estimación de costos			
4		14	Mier.				Reunión con MTI, BID y OFID	Igual a la izquierda				Managua→San Carlos, estudio de campo	
5		15	Juev.		Tokio→Houston→Managua		Reunión con MTI, BID y OFID	Igual a la izquierda				Estudio de campo	
6		16	Vier.				Managua→San Carlos, Estudio de Campo					Estudio de campo	
7		17	Sab.		Estudio de campo San Carlos→Managua							Estudio de campo	
8		18	Dom.				San Carlos→Managua	Igual a la izquierda		Estudio de campo		San Carlos→Managua	Estudio de campo
9		19	Lun.				Recolección de datos y reunión con MTI	Igual a la izquierda		Estudio de campo		Recolección de datos	Estudio de campo
10	Enero	20	Mar.				Recolección de datos y reunión con MTI	Igual a la izquierda	Estudio de campo	San Carlos→Managua		Recolección de datos	San Carlos→Managua
11		21	Mier.				Reunión con MTI, IDB y OFID	Igual a la izquierda	Estudio de campo			Recolección de datos	
12		22	Juev.				Reunión con MTI	Igual a la izquierda	Estudio de campo			Recolección de datos	
13		23	Vier.				Discusión sobre la Minuta, firma de la Minuta e informe a EDJ	Igual a la izquierda	Estudio de campo			Recolección de datos	
14		24	Sab.		Managua→		Recolección de datos			Estudio de campo		Recolección de datos	
15		25	Dom.		Houston		Managua→San Carlos, Estudio de campo			Estudio de campo		Recolección de datos	Elaboración de informe
16		26	Lun.		→Tokio		Estudio de campo			Estudio de campo		Recolección de datos	Elaboración de informe
17		27	Mar.				San Carlos→Managua	Estudio de campo		Estudio de campo	Elaboración de informe	Managua→San José	Managua→
18		28	Mier.				Recolección de datos	Estudio de campo		Estudio de campo	Elaboración de informe	Recolección de datos	Houston
19		29	Juev.				Reunión con MTI	Estudio de campo		Estudio de campo	Managua→	Recolección de datos	→Tokio
20		30	Vier.				Reunión con MTI	Estudio de campo		Estudio de campo	Houston	Recolección de datos	
21		31	Sab.				Recolección de datos	Estudio de campo		Estudio de campo	→Tokio	San José→San Carlos	
22		1	Dom.		Managua→		Recopilación de datos	San Carlos→Managua		Estudio de campo		San Carlos→Managua	
23		2	Lun.		Houston		Recolección de datos			Estudio de campo		Recolección de datos	
24		3	Mar.		→Tokio		Recolección de datos			Estudio de campo		Recolección de datos	
25		4	Mier.				Preparación y elaboración del informe			Estudio de campo		Recolección de datos	
26		5	Juev.				Preparación y elaboración del informe			Estudio de campo		Elaboración de informe	
27		6	Vier.				Informe a JICA y EDJ			Estudio de campo		Informe a JICA y EDJ	
28	Febrero	7	Sab.		Managua→					Estudio de campo		Managua→	
29		8	Dom.				Houston			Estudio de campo		Houston	
30		9	Lun.				→Tokio			Estudio de campo		→Tokio	
31		10	Mar.							Elaboración de informe			
32		11	Mier.							San Carlos→Managua			
33		12	Juev.							Informe a JICA y EDJ			
34		13	Vier.							Managua→			
35		14	Sab.							Houston			
36		15	Dom.							→Tokio			

### (2) Explicación del Informe Final de Borrador

No	Mes	Día	Semana	Jefe de Misión	Coordinador del Proyecto	Jefe del Proyecto Plan de puentes	Diseño de puentes Diseño de vías
				Kiyofumi Nakauchi	Atushi Nakagawa	Akiomi Shimazu	Teruo Nakagawa
1		19	Mier.				Tokio→Houston→Managua
2		20	Juev.				Managua→San Carlos
3		21	Vier.				Estudio de campo
4		22	Sab.		Tokio→Managua		Estudio de campo
5		23	Dom.		Estudio de campo		San Carlos→Managua
6	Agosto	24	Lun.	• 8:00 Vista de cortesía JICA • 9:30 Vista de cortesía MTI • 11:00 Vista de cortesía MRE			
7		25	Mar.	Explicación del Informe Final de Borrador y Discusión sobre la Minuta con MTI			
8		26	Mier.	• 10:00 Firma de la Minuta (MTI, MRE) • 16:30 Informe a EDJ			
9		27	Juev.				Managua→Houston
10		28	Vier.				Houston→
11		29	Sab.		Managua→Houston		→Tokio

### Anexo-3 Lista de Los Relacionados en Nicaragua

#### (1) Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI)

Mr.Fernando Martinez Espinoza	Ministro
Mr.Jose Ernesto Telles	Director General de Planificación
Ms.Thelma Zambrano	Director de Preinversión
Mr.Roger Ampie Guevara	Ingeniero de Planificación
< Direccion General de Transporte Acuatico (DGTA) >	
Mr.Manuel Salvador Mora Ortiz	Capitan de Navio
Mr.Hugo Lopez Sanchez	Subdirector General
Mr.Humberto Aquila Leiva	Ingeniero de Acuatico
< Direccion General de Gestion Ambiental (DGGGA) >	
Ing.Fabio Guerrero	Especialista Ambiente
Ms.Natalia Sanchez	Asistente de Ambiente
< BID Proyecto >	
Mr.Carlos Perez Padilla	Funcionario de ajuste
< Departamento de Adquisición >	
Mr.Alberto Rejes Castellon	Director de Adquisición
Mr.Oscar Rene Galo Lopez	Oficial de adquisición

#### (2) Ministerio de Relaciones Exteriores(MINREX)

Lic. Alvaro Arroyo Pineda	Director
Lic. María Auxiliadora Vindel	Funcionario de ajuste
Lic. Alejandro Maltez Montiel	Consejero

#### (3) Empresa Portuaria Nacional(EPN)

Mr.Virgilio Silava M	Presidente Ejecutivo
Mr.Jose S Genet	Gerencia
Mr.Denys Hurtado	Gerente

#### (4) Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales (MARENA)

Ing. Milton M. Calero	Especialista Ambiente
Ing. Elsa M. Viyas	Ingeniero Ambiente

#### (5) Embajada del Japón en Nicaragua

Shinichi Saito	Embajador del Japón
Takashi Fuchigami	Consejero
Masamori Kobayashi	Segundo Secretario
Kaori Sato	Tercera Secretaria
Hirokazu Konishi	Asesor

#### (6) Oficina de JICA en Nicaragua

Kiyofumi Nakauchi	Representante Residente
Atsunori Kadoya	Representante Residente Adojunto

**Minuta de Discusiones  
sobre el Estudio de Preparación  
para el Proyecto de Construcción del Puente Santa Fe  
en la República de Nicaragua**

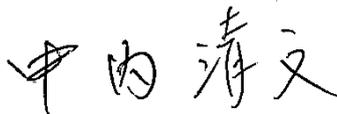
En respuesta a la solicitud del Gobierno de la República de Nicaragua, el Gobierno de Japón decidió realizar un estudio de preparación para el Proyecto de Construcción del Puente Santa Fe (en adelante denominado "el Proyecto"), y encargó la ejecución de dicho estudio a la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (en adelante denominada "JICA").

JICA envió a la República de Nicaragua (en adelante denominada "Nicaragua") una Misión de Estudio de Preparación (en adelante denominada "la Misión"), encabezada por el Sr. Kiyofumi Nakauchi, representante residente de la Oficina de JICA en Nicaragua, desde el 11 de enero hasta el 7 de febrero del 2009, para sostener una serie de deliberaciones con las autoridades concernientes del Gobierno de Nicaragua, así como realizar el estudio de campo.

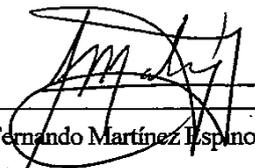
Conforme a las deliberaciones y al estudio de campo, ambas partes han confirmado los principales ítems descritos en el documento adjunto.

La Misión continuará el estudio y preparará el Informe de Estudio de Preparación.

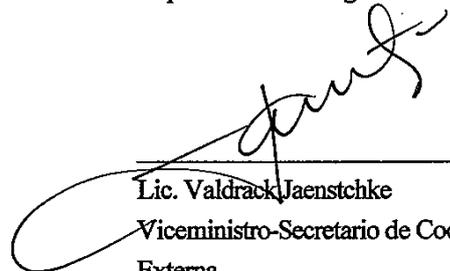
Managua, 23 de enero de 2009



Sr. Kiyofumi Nakauchi  
Jefe  
Misión de Preparación  
JICA, Japón



Ing. Fernando Martínez Espinosa  
Ministro  
Ministerio de Transporte e Infraestructura  
República de Nicaragua



Lic. Valdrack Jaenstchke  
Viceministro-Secretario de Cooperación  
Externa  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
República de Nicaragua

## Documento Adjunto

### 1. Objetivo del Proyecto

El objetivo del Proyecto consiste en garantizar el tráfico seguro, estable y fluido en la carretera entre Acoyapa, San Carlos y la frontera con Costa Rica y promover la movilidad de las personas, bienes y servicios, contribuyendo consecuentemente al desarrollo del país, a través de la construcción del Puente Santa Fe sobre el Río San Juan.

### 2. Área Objeto del Estudio

El área objeto del estudio es a como se muestra en el Anexo-1.

### 3. Autoridad Competente y Entidad Ejecutora

La autoridad competente y la entidad ejecutora del presente Proyecto es el Ministerio de Transporte e Infraestructura. El organigrama de dicho ministerio es a como se muestra en el Anexo-2.

### 4. Detalles de la Solicitud del Gobierno de Nicaragua

#### (1) Construcción del Puente Santa Fe sobre el Río San Juan.

- Longitud del puente: aproximadamente 260m
- Ancho del puente: calzada (3.6m × 2 carriles), más hombro y acera
- Espacio libre vertical: máximo 12.0m

#### (2) Construcción de caminos de acceso

- Aproximadamente 170m (lado de Acoyapa) + Aproximadamente 60m (lado de Costa Rica)

JICA verificará la pertinencia de la Solicitud e informará al Gobierno de Japón al respecto.

### 5. Esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable

La Misión ha explicado a la parte nicaragüense el esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón, indicado en el Anexo-3, y las tareas principales respectivas de ambos Gobiernos, Japón y Nicaragua, indicadas en el Anexo-4, y la parte nicaragüense expresó su comprensión al respecto.

### 6. Programa del Estudio

- (1) Los miembros consultores de la Misión continuarán el estudio de campo en Nicaragua hasta el día 7 de febrero del 2009.
- (2) JICA preparará el borrador del Informe de Diseño Básico en español, y volverá a enviar una Misión de Explicación de dicho borrador a mediados de julio del 2009.
- (3) En el caso de que el contenido del borrador del Informe de Diseño Básico sea aceptado en líneas generales por el Gobierno de Nicaragua, JICA elaborará el Informe Final, el cual será enviado a la parte nicaragüense antes de septiembre del 2009.

7. Otros Temas de Discusión

- (1) Ambas partes confirmaron lo siguiente en relación al avance y el programa previsto de trabajo del proyecto financiado por el BID (Proyecto de Pavimentación de la Carretera Acoyapa-San Carlos-Frontera con Costa Rica).
- (i) Tramo 1 (Empalme Lóvago - Pájaro Negro: 61.5km)
- Fecha de licitación: segundo trimestre del 2007 (Fue licitado, contratado y terminado anticipadamente el contrato antes del inicio de las obras debido a que el contratista no otorgó fianzas de anticipo y cumplimiento.)
    - Tramo 1-1 (Empalme Lóvago – Puente Nescala: 30.56km)
  - Fecha tentativa de la segunda licitación: finales de marzo del 2009
  - Duración de las obras: de mayo del 2009 a octubre del 2010
    - Tramo 1-2 (Puente Nescala - Pájaro Negro: 30.94km)
  - Fecha tentativa de la segunda licitación: finales de marzo del 2009
  - Duración de las obras: de mayo del 2009 a octubre del 2010
- (ii) Tramo 2 (Pájaro Negro - San Carlos: 63.4km)
- Fecha de licitación: segundo trimestre del 2007 (Fue licitado, contratado y terminado anticipadamente el contrato antes del inicio de las obras debido a que el contratista no otorgó fianzas de anticipo y cumplimiento.)
    - Tramo 2-1 (Pájaro Negro - El Tule: 33.5km)
  - Fecha tentativa de la segunda licitación: finales de marzo del 2009
  - Duración de las obras: de mayo del 2009 a diciembre del 2010
    - Tramo 2-2 (El Tule - San Carlos: 29.9km)
  - Fecha tentativa de la segunda licitación: finales de marzo del 2009
  - Duración de las obras: de mayo del 2009 a diciembre del 2010
- (iii) Tramo 3 (Sector La Argentina - Las Tablillas: 21.0km)
- No están determinadas la fuente de financiamiento, la fecha de licitación y la duración de las obras.

Con respecto al Tramo 3, la Misión explicó que el Proyecto puede posiblemente sufrir atraso o ser suspendido en caso de que el cofinanciamiento completo de dicho tramo para la rehabilitación de la carretera no esté aún asegurado en agosto del 2009 y la parte nicaragüense expresó su comprensión al respecto.

- (2) Ambas partes confirmaron que se ha finalizado el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para la construcción del Puente Santa Fe y que se ha obtenido la autorización ambiental por parte del MARENA (Resolución Administrativa 09-03-07 RSJ/V.A.). Dicha aprobación se aplica al área que se extiende en un radio de 500m de donde actualmente está ubicado el cruce, por lo que la aprobación es válida aún cuando se modifique la ubicación del puente si el mismo se encuentra dentro del alcance anteriormente mencionado. Asimismo, la parte nicaragüense se comprometió a realizar de manera adecuada las diligencias necesarias de acuerdo a la legislación ambiental.
- (3) Con respecto a la obtención de los terrenos necesarios para la construcción del Puente Santa Fe y

(76)

los caminos de acceso, la parte nicaragüense se comprometió a conseguir Escrituras Pública de Transmisión o Enajenación de los propietarios de los terrenos a más tardar en junio del 2009 y a informar a la parte japonesa a través de la Oficina de JICA en Nicaragua.

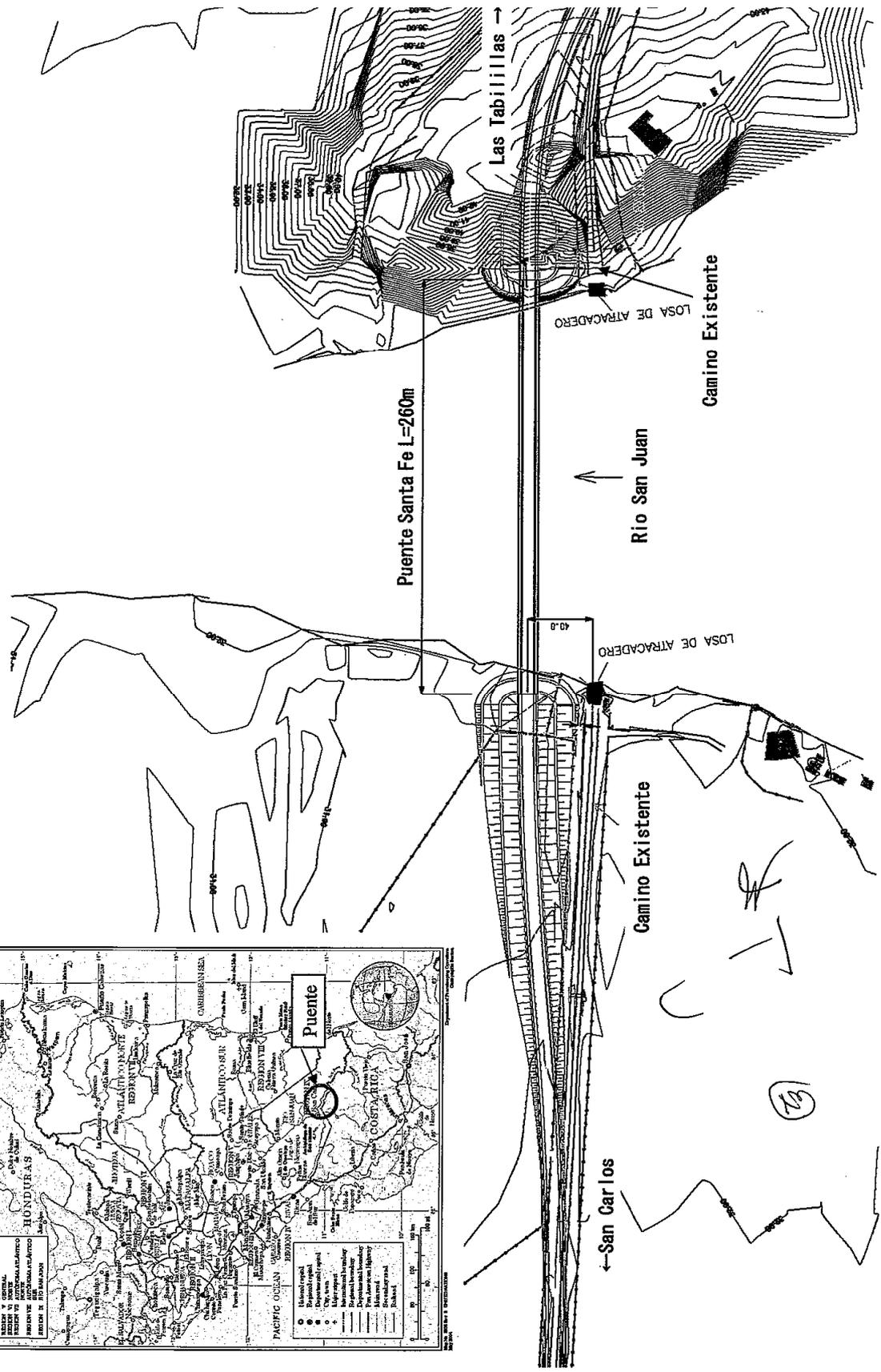
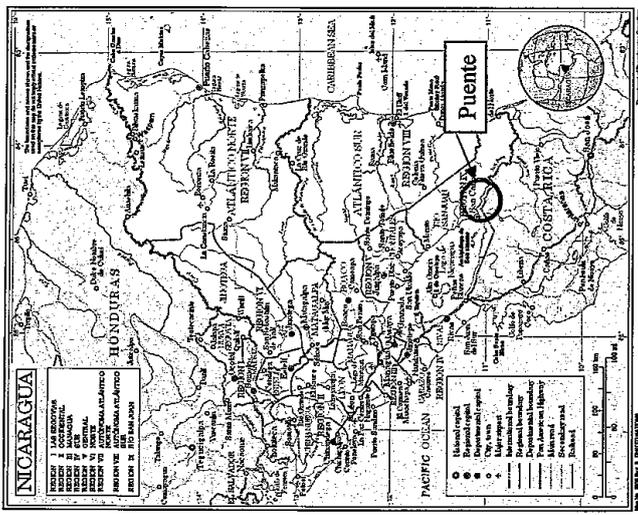
- (4) La parte nicaragüense se comprometió a realizar modificaciones del diseño para el alineamiento de la carretera, una vez determinada la ubicación del puente.
- (5) La parte nicaragüense se comprometió a abrir la frontera con Costa Rica en Las Tabillas en coordinación con las instituciones relacionadas, tanto nicaragüenses como costarricenses, antes de la terminación de la Carretera Acoyapa – San Carlos – Frontera con Costa Rica. En cuanto a este punto, la Misión explicó a la parte nicaragüense que examinará cuidadosamente el comportamiento actual y futuro del transporte fronterizo para decidir el momento de ejecución del Proyecto y la pertinencia del mismo e informará al Gobierno de Japón. La parte nicaragüense expresó su comprensión al respecto.
- (6) La parte nicaragüense aceptó asignar dos (2) personas de contraparte durante la estancia de la Misión en Nicaragua.
- (7) La parte nicaragüense se comprometió a asegurar el presupuesto y personal necesarios para el mantenimiento del puente construido por el Proyecto.
- (8) La parte nicaragüense se comprometió a presentar las respuestas al cuestionario entregado por la Misión, antes del 30 de enero del 2009.
- (9) Ambas partes confirmaron que en caso de que la parte japonesa implemente el presente Proyecto, la parte nicaragüense hará las diligencias necesarias de acuerdo a la Ley de Administración Financiera y del Régimen Presupuestario (Ley No.550) aprobada en Nicaragua en agosto del 2005 y sus normas relacionadas.

- Anexos:
1. Mapa del área objeto del estudio
  2. Organigrama del Ministerio de Transporte e Infraestructura
  3. Sistema de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón
  4. Tareas principales respectivas de ambos Gobiernos, Japón y Nicaragua

(16)



Anexo-1. Mapa del área objeto del estudio





## Anexo -3 Sistema de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón

### SISTEMA DE LA COOPERACION FINANCIERA NO REEMBOLSABLE DEL JAPON

La Cooperación Financiera No Reembolsable consiste en la donación de fondos que no requiere la obligación de reembolso por parte de los países receptores, y permiten a través del fondo adquirir equipos, materiales y servicios (técnicos, transportes, etc.) necesarios para el desarrollo económico y social de los países, bajo las normas siguientes y las leyes relacionadas del Japón. La Cooperación no se extiende a donaciones en especie.

#### 1. Procedimiento de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón.

El procedimiento de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón es el siguiente.

- 1) Solicitud (Presentación de una solicitud oficial por el país receptor)
  - Estudio (Estudio de Diseño Básico conducido por JICA)
  - Evaluación y Aprobación (Evaluación del Proyecto por el Gobierno del Japón y aprobación por el Gabinete)
  - Decisión de Realización (Firma del Canje de Notas por ambos gobiernos)
  - Realización (realización del Proyecto)
  
- 2) En la primera etapa, el Gobierno del Japón (el Ministerio de Relaciones Exteriores) estudia la solicitud formulada por el país receptor si el Proyecto es apropiado para la Cooperación Financiera No Reembolsable. Si se confirma que la solicitud tiene alta prioridad como Proyecto para la Cooperación Financiera No Reembolsable, el Gobierno del Japón ordena a JICA a efectuar el Estudio.

Luego viene la segunda etapa, que se refiere al Estudio de Diseño Básico; JICA realiza este estudio, en principio, contratando una compañía consultora japonesa.

En la tercera etapa, la Evaluación y la Aprobación, el Gobierno del Japón evalúa y confirma que el Proyecto es apropiado para la Cooperación Financiera No Reembolsable, en base al informe de Diseño Básico elaborado por JICA en la segunda etapa, luego envía el contenido del Informe al Gabinete para su

57

aprobación.

En la cuarta etapa, la Decisión de Realización, una vez aprobado el Proyecto por el Gabinete se firma el Canje de Notas por los representantes del Gobierno del Japón y del Gobierno receptor.

Durante la realización del Proyecto, JICA extenderá ayudas necesarias al Gobierno receptor en los procesos de licitación, contrato, etc.

## 2. Estudio de Diseño Básico

### 1) Contenido del Estudio

El Estudio de Diseño Básico conducido por JICA está destinado a proporcionar el documento básico necesario para que el Gobierno del Japón evalúe si el Proyecto es viable o no para el sistema de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón. El contenido del Estudio incluye;

- confirmación de los antecedentes, el objetivo, la eficiencia del Proyecto, y la capacidad de la organización responsable para la administración y mantenimiento del Proyecto.
- examen de la viabilidad técnica y socio-económica.
- confirmación del concepto básico del Plan Optimo del Proyecto a través de la mutua deliberación con el país receptor.
- preparación del Diseño Básico del Proyecto.
- estimación del costo del Proyecto.

El contenido del Proyecto aprobado arriba mencionado no necesariamente coincide totalmente con la solicitud original, sino que se confirma en consideración al esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable.

Al realizar el Proyecto bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable, el Gobierno del Japón desea que el Gobierno del país receptor tome todas las medidas necesarias para promover su auto-suficiencia. Esas medidas deberán asegurarse aunque estén fuera de la jurisdicción de la entidad ejecutora del

(T<sub>2</sub>)

Proyecto en el país receptor. Por lo tanto, la ejecución del Proyecto es confirmada por todas las organizaciones relevantes en el país receptor mediante las Minutas de Discusiones.

2) Selección de la compañía consultora

Al realizar el Estudio, JICA selecciona una de las compañías consultoras - entre aquellas registradas en JICA - mediante una licitación en la que presentan sus propuestas. La compañía seleccionada realiza el Estudio de Diseño Básico y elabora el Informe bajo la supervisión de JICA. Después de la firma del Canje de Notas, con el fin de asegurar coherencia técnica entre el Diseño Básico y el Diseño Detallado, JICA recomienda al país receptor emplear la misma compañía consultora que se hizo cargo del Diseño Básico para el Diseño Detallado y supervisión de la realización del Proyecto.

3. Esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable

1) Firma del Canje de Notas

En la realización de la Cooperación Financiera No Reembolsable, se necesita el acuerdo y la firma del Canje de Notas (C/N) entre ambos gobiernos. En el C/N se aclaran el objetivo, el período efectivo de la donación, las condiciones de realización y el límite del monto de la donación.

2) Período de ejecución

El período efectivo de la donación debe ser dentro del mismo año fiscal del Japón (del 1 de abril hasta el 31 de marzo del siguiente año) en el que el Gabinete aprobó la cooperación. Durante este período debe concluirse todo el proceso desde la firma del C/N hasta el contrato con la compañía consultora o constructora, incluyendo el pago final.

Sin embargo, en el caso de un retraso en el transporte, instalación o construcción por la condición de desastre natural u otros, existe la posibilidad de prolongar a lo más por un año (un año fiscal) previa consulta entre ambos gobiernos.

3) Adquisición de los productos y servicios

La Cooperación Financiera No Reembolsable será utilizada apropiadamente por el Gobierno del país receptor para la adquisición de los productos japoneses o del país receptor y los servicios de nacionales japoneses y nacionales del

(4)

país receptor para la ejecución del Proyecto: (El término "nacionales japoneses" significa personas físicas japonesas o personas jurídicas japonesas controladas por personas físicas japonesas.)

No obstante, lo arriba mencionado, la Cooperación Financiera No Reembolsable podrá ser utilizada, cuando los dos Gobiernos lo estimen necesario, para la adquisición de productos de terceros países (excepto Japón y el país receptor) y los servicios para el transporte que no sean de los nacionales japoneses ni de nacionales del país receptor.

Sin embargo, considerando el esquema de la donación del Japón, los contratistas principales para la ejecución del Proyecto como consultores, constructores y proveedores deberán ser nacionales japoneses.

#### 4) Necesidad de Aprobación

El Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él, concertará contratos, en yenes japoneses, con nacionales japoneses. A fin de ser aceptable, tales contratos deberán ser verificados por el Gobierno del Japón. Esta verificación se debe a que el fondo de donación proviene de los impuestos generales de los nacionales japoneses.

#### 5) Responsabilidad del Gobierno Receptor

El Gobierno del país receptor tomará las medidas necesarias como sigue:

- ① asegurar la adquisición y preparación del terreno necesario para los lugares del Proyecto, limpiar y nivelar terreno previamente al inicio de los trabajos de construcción.
- ② proveer de instalaciones para la distribución de electricidad, suministro de agua, el sistema de desagüe y otras instalaciones adicionales dentro y fuera de los lugares del Proyecto.
- ③ proporcionar los edificios y los espacios necesarios en caso de que el Proyecto incluya la provisión de equipos.
- ④ asegurar todos los gastos y la pronta ejecución del desembarco y despacho aduanero en el país receptor y en el transporte interno de los productos adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable.
- ⑤ eximir del pago de derechos aduaneros, impuestos internos y otras cargas fiscales que se impongan a los nacionales japoneses en el país receptor con respecto al suministro de los productos y los servicios bajo los Contratos Verificados.

③

⑥ otorgar a nacionales japoneses, cuyos servicios sean requeridos en conexión con el suministro de los productos y los servicios bajo los Contratos Verificados, las facilidades necesarias para su ingreso y estadía en el país receptor para el desempeño de sus funciones.

6) Uso Adecuado

El país receptor deberá asegurar que las instalaciones construidas y los productos adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sean debida y efectivamente mantenidos y utilizados asignando el personal necesario para la ejecución del Proyecto.

Deberá también sufragar todos otros gastos necesarios, a excepción de aquellos gastos a ser cubiertos por la Donación.

7) Reexportación

Los productos adquiridos bajo la Cooperación Financiera no Reembolsable no deberán ser reexportados del País receptor.

8) Arreglo Bancario

a) El Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él deberá abrir una cuenta bancaria a nombre del Gobierno del país receptor en un banco en Japón (en adelante, referido como "el Banco"). El Gobierno del Japón llevará a cabo la Cooperación Financiera No Reembolsable efectuando pagos, en yenes japoneses, para cubrir las obligaciones contraídas por el Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él, bajo los Contratos Verificados.

b) Los pagos por parte del Japón se efectuarán cuando las solicitudes de pago sean presentadas por el Banco al Gobierno del Japón en virtud de una autorización de pago (A/P) expedida por el Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él.

9) Autorización de Pago (A/P)

El Gobierno Beneficiario correrá con la comisión de (notificación de) Autorización de Pago (A/P) y la comisión de pago al Banco.

(13)

Procedimiento de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón

El procedimiento de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón se muestra en el diagrama de la Figura-1. Asimismo, las tareas propias de ambos Gobiernos, Japón y Nicaragua, son tal como se describen en el anexo-4.

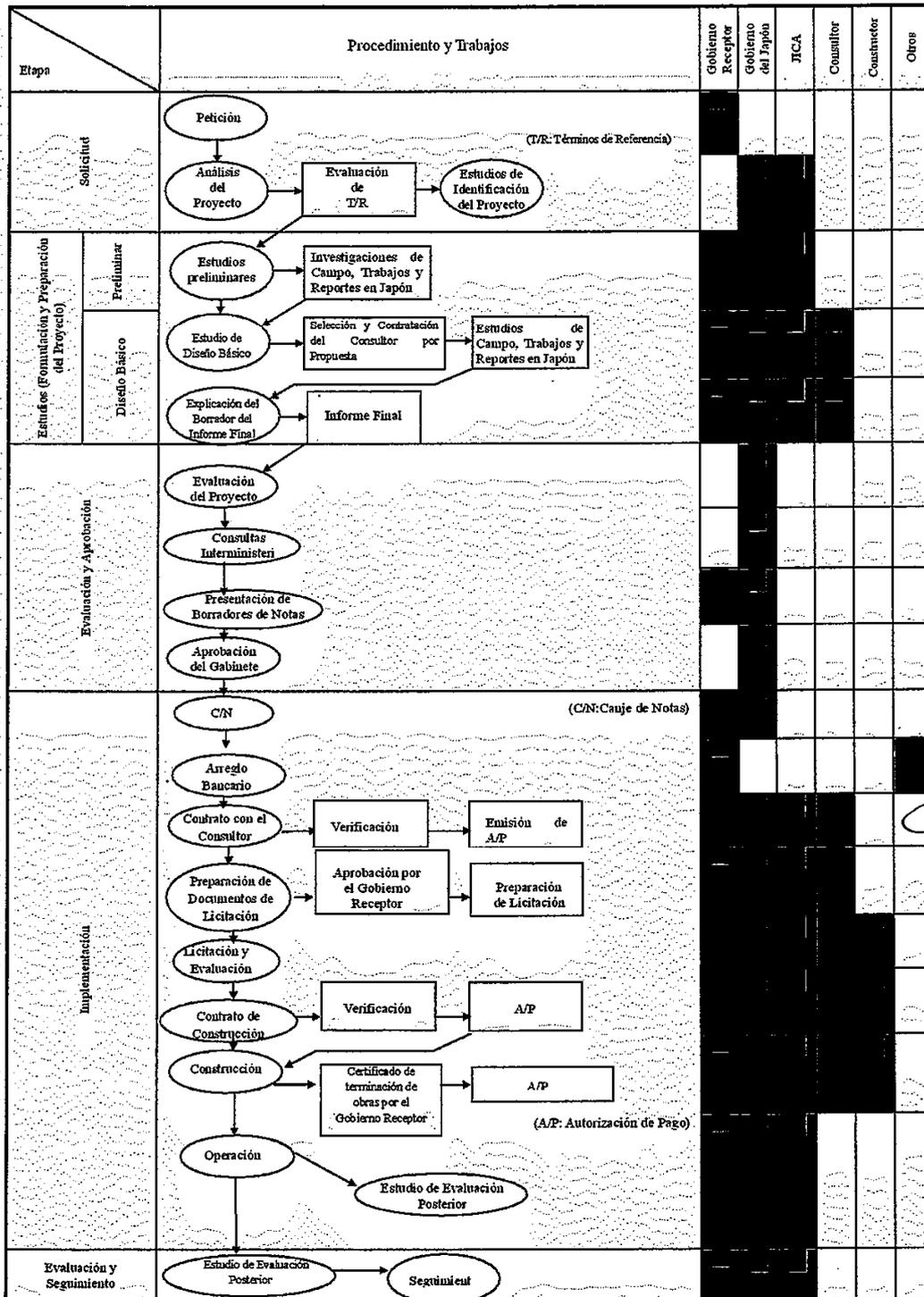


Figura-1 Procedimiento para la Cooperación Financiera no Reembolsable del Japón

Anexo-4 Tareas principales respectivas de ambos Gobiernos, Japón y Nicaragua

No.	Items	Coop. Financiera No Reembolsable	Organismo Receptor
1	Proteger el terreno		●
2	Limpiar, nivelar y reclamar el terreno cuando se necesite		●
3	Construir portones y rejas dentro y fuera del terreno		●
8	Dar los siguientes encargos al Banco Japonés para los servicios bancarios basados en el A/B		
	1) Consulta de encargo de A/P		●
	2) Encargo de pago		●
9	Asegurar la ejecución de desembarco y despacho aduanero en el país receptor		
	1) Transportación marina (aérea) de los productos desde Japón hasta el país receptor	●	
	2) Exonerar del pago de impuestos y derechos aduaneros en el puerto de desembarque		●
	3) Transporte interno desde el puerto de desembarque hasta el lugar del proyecto	(●)	(●)
10	Otorgar a los nacionales japoneses cuyos servicios sean requeridos en relación con el suministro de los productos y servicios bajo los contratos verificados, las facilidades necesarias para su ingreso y estadía en el país receptor para el desempeño de sus funciones.		●
11	Exonerar a los nacionales japoneses del pago de impuestos, derecho aduaneros y cualquier otra imposición en relación con el suministro de los productos y servicios bajo los contratos verificados		●
12	Mantener el uso adecuado y efectivo de los establecimientos y equipos suministrados bajo la modalidad de la Cooperación Financiera No Reembolsable		●
13	Asumir todos los gastos, excepto los cubiertos por la Cooperación Financiera No Reembolsable, necesarios para la construcción de establecimientos, transporte e instalación de equipos		●

(A/B: Acuerdo Bancario, A/P: Autorización de Pago)

(3)

(2) Explicación del Informe Final de Borrador

**MINUTA DE DISCUSIONES  
ESTUDIO PREPARATORIO  
PARA EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN  
DEL PUENTE SANTA FE  
EN LA REPÚBLICA DE NICARAGUA  
(EXPLICACIÓN DEL BORRADOR DEL DISEÑO BÁSICO)**

En enero del 2009, la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (en lo sucesivo, "JICA") envió a la República de Nicaragua (en lo sucesivo, "Nicaragua") el equipo de estudio preparatorio para el Proyecto de Construcción del Puente Santa Fe (en lo sucesivo, "el Proyecto"). El presente borrador del Diseño Básico ha sido preparado en base a las discusiones sostenidas con las autoridades del Gobierno de Nicaragua, las visitas técnicas al sitio del Proyecto y el análisis técnico realizado en Japón.

Luego, con el fin de presentar, explicar y discutir con las autoridades del Gobierno de Nicaragua sobre el contenido del borrador del Diseño Básico, JICA envió otro equipo de estudio encabezado por el Sr. Kiyofumi Nakauchi, representante residente de JICA en Nicaragua (en lo sucesivo, "el Equipo de Estudio"), del 19 al 27 de agosto del 2009.

Como resultado de las discusiones sostenidas, ambas partes confirmaron los principales puntos que se mencionan en el documento adjunto.

Managua, 26 de agosto del 2009

中内清文

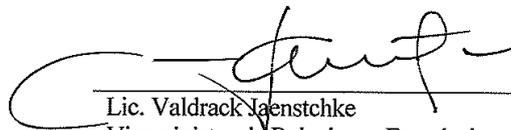
---

Sr. Kiyofumi Nakauchi  
Jefe del Equipo de Estudio para la Presentación del  
Borrador del Diseño Básico  
Agencia de Cooperación Internacional del Japón  
Japón



---

Ing. Fernando Martínez Espinoza  
Ministro de Transporte e Infraestructura  
República de Nicaragua



---

Lic. Valdrack Jaenstchke  
Viceministro de Relaciones Económicas y de  
Cooperación  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
República de Nicaragua

## DOCUMENTO ADJUNTO

### 1. Contenido del Borrador del Diseño Básico

Las autoridades de Nicaragua manifestaron estar básicamente de acuerdo y aceptaron el contenido del Borrador del Diseño Básico explicado por el Equipo de Estudio.

### 2. Esquema de la Asistencia Financiera No Reembolsable del Japón

Las autoridades de Nicaragua están de acuerdo con el esquema de la Asistencia Financiera No Reembolsable del Japón, así como con las medidas que Nicaragua debe asumir, las mismas que se describen en el Anexo 4 de la Minuta de Discusiones (M/D) firmada entre ambas partes el 23 de enero de 2009.

### 3. Calendario de los próximos trabajos

JICA preparará en español el Informe Final en base al contenido acordado entre ambas partes y lo remitirá a Nicaragua a más tardar en noviembre del 2009.

### 4. Costo estimado del Proyecto

Ambas partes acordaron no proporcionar a un tercero la información sobre el costo estimado del Proyecto indicado en el Anexo 1 hasta que se haya completado la suscripción de todos los contratos relacionados con el presente Proyecto.

### 5. Otros temas discutidos

(1) Ambas partes confirmaron lo siguiente en relación al avance y el calendario de trabajo del Proyecto del BID (Proyecto de Pavimentación de la Carretera Acoyapa – San Carlos – Frontera con Costa Rica).

(i) Tramo 1 (Empalme Lóvago – Pájaro Negro: 61.5km)

- Tramo 1-1 (Empalme Lóvago - Puente Niscala: 30.56km)
  - Fecha de la segunda licitación: junio del 2009 (concluida)
  - Firma del contrato: 2 de junio del 2009 (firmado)
  - Período de ejecución de las obras: del 20 de agosto del 2009 al 20 de diciembre del 2010 (en ejecución)
- Tramo 1-2 (Puente Niscala – Pájaro Negro: 30.94km)
  - Fecha de la segunda licitación: junio del 2009 (concluida)
  - Firma del contrato: 2 de junio del 2009 (firmado)
  - Período de ejecución de las obras: del 20 de agosto del 2009 al 20 de diciembre del 2010 (en ejecución)

(ii) Tramo 2 (Pájaro Negro – San Carlos: 63.4km)

- Tramo 2-1 (Pájaro Negro – El Tule: 33.5km)
  - Fecha de la segunda licitación: junio del 2009 (concluida)
  - Firma del contrato: 4 de junio del 2009 (firmado)



- Período de ejecución de obras: del 20 de agosto del 2009 al 20 de abril del 2010 (en ejecución)
  - Tramo 2-2 (El Tule - San Carlos: 29.9km)
    - Fecha de la segunda licitación: junio del 2009 (concluida)
    - En discusión sobre el ajuste del monto por parte del BID debido a la falta de financiamiento (aprobación del monto adicional prevista para octubre)
    - Firma del contrato: noviembre del 2009 (fecha tentativa)
    - Período de ejecución de las obras: de enero del 2010 a agosto del 2011 (período tentativo)
  - (iii) Tramo 3 (Sector La Argentina - Las Tablillas: 21.0km)
    - Convenio con OPEP: marzo del 2009 (firmado)
    - Aprobación de la Asamblea Nacional: abril del 2009 (aprobado)
    - Fecha de la licitación: 1er trimestre del 2010 (fecha tentativa)
    - Período de ejecución de las obras: del 3er trimestre del 2010 al 3er trimestre del 2012 (período tentativo)
- (2) Ambas partes acordaron sobre los procedimientos relacionados con las consideraciones ambientales y sociales, en los términos indicados en el Anexo 2. Nicaragua se comprometió a realizar los procedimientos requeridos por las leyes pertinentes al medioambiente.
- (3) Con relación a la obtención de los terrenos necesarios para la construcción del Puente Santa Fe y de los caminos de acceso, Nicaragua se comprometió a obtener las cartas de acuerdo escritas por parte de los respectivos propietarios e informar a la Oficina de JICA en Nicaragua a más tardar el 11 de septiembre del 2009.
- (4) Nicaragua se comprometió a elaborar el diseño modificado de la alineación vial de conformidad con la ubicación determinada del puente.
- (5) Nicaragua explicó al Equipo de Estudio sobre los avances y el plan con respecto a la apertura de la frontera con Costa Rica en Las Tablillas, y se comprometió a coordinarse con las autoridades competentes costarricenses para materializar su apertura lo más pronto posible.
- Se iniciaron las obras de construcción de las instalaciones de control fronterizo financiadas por el Proyecto de Ruta de Agua del BID, las cuales se terminarán en diciembre del 2009.
  - En dicha instalación se ubicarán las oficinas de la Dirección General de Migración y Extranjería, la Dirección General de Servicios Aduaneros, MAGFOR, INTUR y la Policía Nacional.
- (6) En lo que se refiere al mantenimiento del puente construido por el Proyecto, la parte nicaragüense demostró su comprensión a lo mencionado en el Borrador del Diseño Básico y se comprometió a asegurar el presupuesto y los recursos humanos necesarios.




- (7) Ambas partes confirmaron que en caso de que la parte japonesa implemente el presente Proyecto, la parte nicaragüense hará las diligencias necesarias de acuerdo a la Ley de Administración Financiera y del Régimen Presupuestario (Ley No. 550) aprobada en Nicaragua en agosto del 2005 y sus normas relacionadas.

Anexos:

1. Costo aproximado del Proyecto
2. Lista de control ambiental y social

SP

AF

Esta página está cerrada por confidencialidad.

Categoría	Componentes ambientales	Principales aspectos de evaluación	Confirmación de las consideraciones ambientales
1. Permisos y explicaciones	(1) EIA y licencias ambientales	1) ¿Está el informe de la EIA elaborado? 2) ¿Está el informe de EIA aprobado por las autoridades del Gobierno del país de contraparte? 3) ¿Está el informe de EIA aprobado incondicionalmente? En caso de que exista condiciones para la aprobación del informe de EIA, ¿es posible cumplir con las condiciones? 4) Además de lo mencionado anteriormente, ¿se han obtenido de las autoridades relevantes del país de contraparte los permisos y autorizaciones necesarios?	1) El informe de EIA está elaborado. 2) El informe de EIA está debidamente aprobado por el Gobierno de Nicaragua (26 de octubre del 2007). 3) La aprobación del informe de EIA es incondicional. 4) Además, se obtuvo el permiso de desarrollo en la zona de amortiguación del refugio de vida silvestre.
	(2) Información a la comunidad local	1) ¿Se les explicó debidamente a los habitantes de la comunidad sobre el contenido y los impactos del Proyecto, realizando también la publicación de la información, para promover su entendimiento? 2) ¿Se han dado respuestas adecuadas a los comentarios de los habitantes y de las autoridades competentes?	1) Se les explicó debidamente a los habitantes de la comunidad sobre el contenido y los impactos del Proyecto, realizando también la publicación de la información, y los habitantes entendieron al respecto. 2) Se han dado respuestas adecuadas a los comentarios de los habitantes y de las autoridades competentes.
2. Medidas de control de contaminación	(1) Calidad de aire	1) ¿Existe la posibilidad de que los contaminantes atmosféricos emitidos por los vehículos, etc. afecten la calidad del aire? ¿La calidad del aire cumple con las normas ambientales del país? 2) Si existen zonas industriales cerca de la ruta, ¿existe la posibilidad de que el Proyecto agrave la contaminación de aire?	1) Es mínimo el impacto de los contaminantes atmosféricos emitidos por los vehículos, etc., puesto que el volumen del tráfico es reducido. La calidad del aire cumple con las normas ambientales del país. 2) No existen áreas industriales a lo largo de la ruta.
	(2) Calidad de agua	1) ¿Existe la posibilidad de que el flujo de la tierra superficial de la parte cortada o del terraplén provoque la degradación de la calidad del agua del río aguas abajo del lugar de construcción? 2) ¿Existe la posibilidad de que el flujo de agua proveniente de la superficie de la carretera contamine la fuente de agua subterránea, entre otras? 3) ¿El flujo de agua proveniente de las diversas instalaciones, como las estaciones, parques o áreas de servicio, cumple con las normas de desagüe del país? ¿Existe la posibilidad de que el flujo influya de manera que se produzcan zonas de aguas que no cumplan con las normas ambientales del país?	1) Las obras de corte y terraplén son mínimas dado que se pretende extender el puente elevado, por lo que no es mucho el volumen de la tierra arastrada y no habrá degradación de la calidad del agua. 2) No existe la posibilidad de que el flujo de agua superficial afecte el agua subterránea, etc., ya que es fácil la descarga del agua superficial. 3) No existe ni estación, ni parque, ni área de servicio.
	(3) Ruidos y vibraciones	1) ¿El nivel de ruidos y vibraciones generados por el tráfico de vehículos y trenes cumple con las normas del país?	1) El nivel de ruidos y vibraciones generados por los vehículos cumplen con las normas del país.
3. Entorno natural	(1) Áreas protegidas	1) ¿Está el sitio del Proyecto localizado dentro de las áreas protegidas establecidas por las leyes del país de contraparte o tratados y convenios internacionales? ¿Existe la posibilidad de que el Proyecto afecte las áreas protegidas?	1) El sitio del Proyecto pertenece a la zona de amortiguación del refugio de vida silvestre "Los Guatuzos" pero se obtuvo la autorización de desarrollo, ya que el Proyecto consiste del mejoramiento de carreteras existentes.
	(2) Ecosistema	1) ¿Están incluidos dentro del sitio del Proyecto bosques nativos, bosques naturales tropicales y hábitat ecológicamente valioso (arrecife coralino, manglares, marismas, etc.)? 2) ¿Está incluido dentro del sitio del Proyecto el hábitat protegido de especies valiosas que requieren protección según las leyes del país de contraparte o tratados y convenios internacionales? 3) Si se anticipan grandes impactos ecológicos, ¿se tomaron las medidas apropiadas de protección para reducir los impactos al ecosistema? 4) ¿Se tomaron las medidas apropiadas para prevenir la interrupción de las rutas de movimiento de los animales, fragmentación del hábitat y accidentes de tráfico de los animales? 5) ¿Existe la posibilidad de que la construcción de la carretera cause deforestación por el desarrollo del área, caza ilegal, desertización o seque de humedales? ¿Existe la posibilidad de que el ecosistema sea afectado por la introducción de especies exóticas (no autóctonas) y plagas? ¿Se han considerado las medidas apropiadas contra dichos impactos? 6) En el caso de que el sitio del Proyecto se ubique dentro del área no explotada, ¿existe la...	1) El sitio del Proyecto pertenece a la zona de amortiguación del refugio de vida silvestre y existen sitios ecológicamente importantes dentro del sitio. 2) En el sitio del Proyecto no existe el hábitat de especies valiosas protegidas por las leyes del país de contraparte o tratados y convenios internacionales. 3) No se prevé un gran impacto ecológico dado que el Proyecto pretende construir un puente elevado en lugar del terraplén extendido en el área inundada. En cuanto a los árboles que se encuentran en el área a ser reforestada, una cantidad determinada debe ser reemplazada, por lo que existe un plan de reforestación. 4) Como medidas para prevenir la interrupción de las rutas de movimiento de animales, fragmentación del hábitat y accidentes de tráfico de los animales, se propone construir un puente elevado en lugar del terraplén extendido, por lo que el impacto ecológico es mínimo. 5) No existe la posibilidad de deforestación o seque de los humedales, etc. debido al desarrollo, ya que el Proyecto consiste en el mejoramiento de las carreteras existentes. 6) No se pretende construir carreteras en una área no desarrollada.
	(3) Hidrología	1) ¿Existe la posibilidad de que las alteraciones topográficas o la construcción de estructuras nuevas como el túnel afecten adversamente el flujo del agua superficial o subterránea?	1) Para minimizar la alteración de la topografía de la ribera izquierda, se pretende extender la parte elevada del puente, por lo que es mínimo el efecto adverso al flujo de agua superficial y subterránea. En la ribera derecha, las obras de corte y terraplén son menores y el impacto es mínimo.
	(4) Topografía y geología	1) ¿Existen zonas de suelo de mala calidad sobre la ruta propensas a colapso de taludes o deslizamientos? ¿Se contemplan tomar medidas técnicas apropiadas para prevenir estos eventos si existen tales zonas? 2) ¿Existe la posibilidad de que las obras civiles, tales como el corte de tierra y de terraplén provoquen colapso de taludes o deslizamientos? ¿Se contemplan tomar medidas apropiadas para prevenir estos eventos si existe tal posibilidad? 3) ¿Existe la posibilidad de que se produzca el flujo de tierra de las áreas de terraplén, corte, depósitos de tierra o préstamos? ¿Se contemplan tomar medidas apropiadas para prevenir este evento?	1) No existen zonas de suelo de mala calidad sobre la ruta propensas a colapso de taludes o deslizamientos. 2) No existen zonas de suelo de mala calidad sobre la ruta propensas a colapso de taludes o deslizamientos provocados por las obras civiles, tales como corte y terraplén. 3) Es mínimo el volumen del flujo de tierra proveniente de las áreas de terraplén, corte, depósitos de tierra o préstamo existentes.
	(1) Reasentamiento	1) ¿Existe la posibilidad de reasentamiento involuntario debido a la ejecución del Proyecto? Si existe esta posibilidad, ¿se han hecho esfuerzos para minimizar los impactos de reasentamiento? 2) ¿Se les explicó a los habitantes afectados sobre el reasentamiento y la compensación antes de proceder al reasentamiento? 3) Se incluyen en el plan de reasentamiento la debida compensación y el método de restauración de la infraestructura de vida en base a los estudios para el reasentamiento? 4) ¿El plan de reasentamiento presta la atención debida a los grupos o personas vulnerables, incluyendo mujeres, niños, ancianos, habitantes pobres, minorías étnicas o indígenas? 5) ¿Se ha logrado el consentimiento de las personas a ser afectadas antes del reasentamiento? 6) ¿Se ha establecido un sistema para implementar adecuadamente el plan de reasentamiento? ¿El plan está respaldado con suficiente capacidad y presupuesto? 7) ¿Está planificado el monitoreo de los impactos del reasentamiento?	1) No se realiza reasentamiento.

Categoría	Componentes ambientales	Principales aspectos de evaluación	Confirmación de las consideraciones ambientales
4. Entorno social	(2) Vida y economía familiar	<p>1) En el caso de que se construyan carreteras o vías férreas nuevas, existe la posibilidad de que el Proyecto afecte los medios de transporte existentes y las personas que trabajan para dichos medios? ¿Existe la posibilidad de que el Proyecto cause alteración en el uso de tierra, cambio en las fuentes de sustento, o desempleo? ¿Se incluyen en el plan las medidas adecuadas para mitigar estos impactos?</p> <p>2) ¿Existe la posibilidad de que el Proyecto afecte las condiciones de vida de otros habitantes que no sean afectados directamente? ¿Se consideran medidas para mitigar estos impactos?</p> <p>3) ¿Existe la posibilidad de que la inmigración de los habitantes de otras zonas cause un brote de enfermedades, incluyendo el VIH? ¿Se consideran medidas adecuadas de higiene pública en caso que sea necesario?</p> <p>4) ¿Existe la posibilidad de que el Proyecto afecte al tráfico de carreteras en las zonas circundantes (aggravación de la congestión, incremento de accidentes de tráfico, etc.)?</p> <p>5) ¿Existe la posibilidad de que las carreteras y los ferrocarriles impidan la circulación de los habitantes?</p> <p>6) ¿Existe la posibilidad de que las estructuras asociadas con las carreteras (como puentes</p>	<p>1) Con la construcción del puente, el servicio de cruces del río por lanchas ya será innecesario. Sin embargo, este servicio es más utilizado para trasladarse aguas abajo que para cruzarse al otro lado, por lo que la reducción del ingreso es mínima.</p> <p>2) No existe la posibilidad de que el Proyecto afecte a otros habitantes.</p> <p>3) El Proyecto promoverá la entrada de nuevas personas a la zona como trabajadores, por lo que el contratista debe ofrecer la educación de higiene pública a dichos trabajadores.</p> <p>4) Hay poca posibilidad de que el Proyecto afecte el tráfico vial en las zonas circundantes.</p> <p>5) La carretera no impedirá la circulación de los habitantes.</p> <p>6) Las estructuras asociadas con las carreteras (como puentes elevados) no impiden ni la luz ni la onda radioeléctrica.</p>
	(3) Patrimonio cultural	<p>1) ¿Existe la posibilidad de que el Proyecto provoque daños a los lugares arqueológicos, históricos, culturales, religiosos y sitios del patrimonio? ¿Están contempladas las medidas adecuadas para proteger estos sitios de conformidad con las leyes del país?</p>	<p>1) No existen patrimonios o lugares históricos en el sitio del Proyecto y sus alrededores.</p>
	(4) Paisaje	<p>1) ¿Existe la posibilidad de que el Proyecto afecte al paisaje local? ¿Están contempladas las medidas necesarias?</p>	<p>1) No hay ninguna posibilidad de que el Proyecto afecte el paisaje local.</p>
	(5) Minorías étnicas y población indígena	<p>1) En caso de que las minorías étnicas y los grupos indígenas residan sobre la ruta, ¿están contempladas las medidas para reducir el impacto sobre su cultura y el estilo de vida?</p> <p>2) ¿El Proyecto cumple con las leyes del país sobre los derechos de las minorías étnicas y los grupos indígenas?</p>	<p>1) No viven ni las minorías étnicas ni los grupos indígenas en el área del Proyecto.</p>
	(1) Impacto durante la ejecución de las obras	<p>1) ¿Están contempladas las medidas para mitigar la contaminación que se genera durante la construcción (ruidos, vibraciones, agua turbia, polvo, gases de escape, desechos, etc.)?</p> <p>2) ¿Existe la posibilidad de que las obras afecten el medioambiente natural (ecosistema)? ¿Están contempladas las medidas para reducir los impactos?</p> <p>3) ¿Existe la posibilidad de que las obras afecten el entorno social? ¿Están contempladas las medidas para reducir los impactos?</p> <p>4) ¿Se pretende educar al personal del Proyecto, incluyendo los trabajadores, sobre la seguridad laboral (seguridad de tráfico, higiene pública, etc.)?</p>	<p>1) Se pretende tomar medidas para reducir la contaminación (ruidos, vibraciones, agua turbia, emisión de polvos, manejo de desechos) durante la construcción.</p> <p>2) Es reducido el impacto negativo de las obras de construcción al entorno natural (ecosistemas). En todo caso, se pretende tomar las medidas adecuadas para reducir dichos impactos.</p> <p>3) Es reducido el impacto negativo de las obras de construcción al entorno social. En todo caso, se pretende tomar las medidas adecuadas para reducir dichos impactos.</p> <p>4) Se pretende educar al personal del Proyecto, incluyendo los trabajadores, sobre la salud y la seguridad laboral (seguridad de tráfico, higiene pública, etc.) si la necesidad así lo requiera.</p>
5. Otros	(2) Monitoreo	<p>1) ¿El Gobierno planifica y ejecuta el monitoreo de los componentes que pueden ser afectados entre los componentes ambientales mencionados anteriormente?</p> <p>2) ¿Son adecuados los componentes, métodos y frecuencia del plan de monitoreo?</p> <p>3) ¿Está establecido el sistema de monitoreo (organización, personal, equipo, presupuesto, etc. y la sostenibilidad)?</p> <p>4) ¿Existe algún reglamento sobre el método y la frecuencia de entrega de los informes, por parte del gobierno a las autoridades competentes?</p>	<p>1) De los componentes antes indicados, no se pretende realizar el monitoreo por parte del Gobierno de Nicaragua. Durante la ejecución del Proyecto, el constructor verifica el plan de ejecución y el nivel de implementación de las normas sobre ruidos, vibraciones, agua turbia, polvo y desechos, se obtiene la confirmación del supervisor y se reporta el resultado en el Informe Mensual.</p> <p>2) 3) y 4): No son aplicables al presente proyecto.</p>
	Referencia de otras listas de control ambiental	<p>1) Cuando sea necesario, se deben agregar y evaluar los componentes pertinentes de la lista de control forestal (proyectos que pretenden realizar la tala de bosques a gran escala).</p> <p>2) Cuando sea necesario, se deben agregar y evaluar los componentes de la lista de control de las líneas de transmisión y distribución eléctrica (los proyectos en los cuales se incluyen las obras de construcción de instalaciones de transmisión, transformación o distribución eléctrica).</p>	<p>1) Si se tala árboles para la implementación del Proyecto, la Ley Forestal establece que el Proyecto tiene la obligación de plantar 10 veces más árboles que la cantidad talada. Por lo tanto, se pretende plantar árboles, ya que existe la obligación de plantar un número determinado de árboles por cada uno que se tala.</p> <p>2) No se aplica.</p>
6. Consideraciones	Consideraciones para el uso de la lista de verificación ambiental	<p>1) Si es necesario, se debe confirmar los impactos transfronterizos o a los problemas ambientales a nivel global (si existe la posibilidad de factores relacionados a problemas de tratamiento de residuos transfronterizos, lluvia ácida, destrucción de la capa de ozono o el calentamiento global).</p>	<p>1) Se reforesta según el número de árboles talados para compensar la pérdida de las plantas, el cual se considera una tarea ambiental global.</p>

1) Con relación a las "normas del país" mencionadas en la tabla, en el caso que exista una gran diferencia entre éstas y las normas internacionales, se consideran medidas dependiendo de la necesidad.

En cuanto a los componentes sobre los cuales no existe ninguna norma vigente en el país, se debe comparar con las normas apropiadas de otros países (incluyendo las experiencias japonesas).

2) La lista de control ambiental proporciona simplemente los componentes generales para el control ambiental. Es necesario agregar o eliminar componentes tomando en cuenta las características del Proyecto y/o del área.