

Perfil Proyecto

Diseño y construcción del Nuevo Puente Binacional sobre el Río Sixaola y de los Puestos y Facilidades Fronterizas Costa Rica y Panamá

1- Información General del Proyecto

1.1.- Nombre del Proyecto:

“Diseño y Construcción del Puente Internacional sobre el Río Sixaola y Facilidades Fronterizas, entre las Repúblicas de Costa Rica y Panamá

1.2- Fecha de presentación de la solicitud:

Octubre 2010

1.3.- Institución u organización responsable

Nombre: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Dirección: San José, Plaza González Víquez, Calle 9 entre av. 20 y 22 costado oeste Plaza González Víquez.

Teléfono: (00506) 2222-9467

Fax: (00506) 2255-0242

Email: asotoroj@mopt.go.cr (Ing. Andrea Soto. Jefe Despacho Ministro MOPT, Ing. Francisco Jiménez) o ivargasc@mopt.go.cr (Secretaria señor Ministro MOPT).

1.4 Responsable principal del Proyecto, de la Institución u Organización:

Nombre: MBA. Hernán Vásquez Astorga. Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Dirección: San José, Plaza González Víquez, Calle 9 entre av. 20 y 22 costado oeste Plaza González Víquez.

Cargo: Subdirector de Planificación Sectorial

Teléfono: (00506) 2222-5645

Fax: (00506) 2257-8098

Email: hevasquez@mopt.go.cr

1.5- Sector de actividad a que pertenece la o las Instituciones:

De conformidad con el Artículo N° 6 del Anexo de la Ley N° 7518 del 10 de julio de 1995, publicada en el Diario Oficial “La Gaceta” N° 140 del 24 de julio de 1995 mediante la cual se aprueba el Convenio entre el Gobierno de las Repúblicas de Costa Rica y Panamá, sobre

Cooperación para el Desarrollo Fronterizo y su Anexo, el Proyecto “Diseño y Construcción del Puente Internacional sobre el Río Sixaola y de los Puestos y Facilidades Fronterizas, entre las Repúblicas de Costa Rica y Panamá”, tiene mayor predominio del sector de infraestructura y transporte.

Lo anterior debido a que en la definición y construcción de las facilidades fronterizas intervienen varias instituciones públicas que brindan servicios de frontera a saber: ICT, MAG, MIGRACIÓN, ADUANAS, SEGURIDAD PÚBLICA.

1.6- Costo Total estimado del Proyecto (en USD):

Costo preliminar estimado USD 20.0 millones de los Estados Unidos de América

1.7-Estimación del aporte de la contrapartida local Costa Rica y Panamá:

Por definirse

1.8-Duración estimada del Proyecto:

Por definirse debido a que se tiene previsto ejecutarlo en dos etapas: 1.- Diseños y estudios y 2.- construcción de la obra física

1.9.- Ubicación del Proyecto:

El Puente Binacional sobre el Río Sixaola, se localiza en la cuenca Binacional del Río Sixaola, la cual comprende un área de 2.848,3 kilómetros cuadrados, divididos en 531,5 kilómetros cuadrados ubicados en territorio de la República de Panamá, en la provincia de Bocas del Toro y 2.316,8 kilómetros cuadrados en la República de Costa Rica en la provincia de Limón, en el cantón de Talamanca, con una composición geográfica variada entre sierras y planicies, altamente vulnerables. La Cuenca Binacional del Río Sixaola se subdivide en Alta, Media y Baja, todas ellas en territorio costarricense.

1.10- Fuente Cooperante:

Organismo financiero Internacional o País Amigo por definir

1.11- Tipo de Cooperación:

Financiera No Reembolsable

1.12-Modalidad de Cooperación:

Por definir

2.-Referencias del Proyecto

2.1-Antecedentes del Proyecto

El Proyecto de “Diseño y Construcción del Puente Internacional sobre el Río Sixaola y Facilidades Fronterizas”, pertenece al denominado Proyecto Mesoamérica (PM) (anteriormente conocido como Plan Puebla Panamá (PPP)) y se encuentra enmarcado dentro de la Iniciativa Mesoamericana de Integración Vial, que tiene como objetivo superior *“promover la integración física de la región para facilitar el tránsito de personas y mercancías y, de esta manera, reducir los costos de transporte.”*

Dicha Iniciativa Mesoamericana de Integración Vial tiene como tareas específicas, identificar y ejecutar las obras de ampliación y reconstrucción necesarias para el mejoramiento del Corredor Pacífico, del Corredor Vial del Atlántico y de ramales y conexiones entre corredores, para así mejorar la eficiencia del transporte y contribuir al intercambio comercial y a promover el desarrollo de la integración de Mesoamérica.

El Proyecto se ubica y conecta las regiones atlánticas de Costa Rica y Panamá, a la altura de las poblaciones de Sixaola en la República de Costa Rica y de Guabito en la República de Panamá, sitio en el cual conforma la frontera entre ambos países.

En la actualidad, la comunicación terrestre en esta zona se realiza mediante un puente ferroviario de armadura superior, de una sola vía, construido en el año 1908 por la Empresa Bocas Fruit Company, para dar servicio a sus plantaciones y posteriormente, cuando dejó de funcionar el ferrocarril y que se comenzó a utilizar sin mayores adaptaciones para el paso de vehículos y peatones.

Este puente que ha dado origen a la conurbación Sixaola-Guabito, se encuentra en avanzadas condiciones de deterioro y próximo a colapsar, por lo que los gobiernos de ambos países han decidido instalar un puente temporal tipo Bailey que operará mientras inicia la prestación de servicio el puente definitivo, con el fin de dar continuidad al traslado de personas y cargas entre ambos países.

Por lo anterior, el Proyecto propuesto corresponde al Nuevo Puente Permanente que dará una solución definitiva, no sólo al aspecto de infraestructura del puente como tal, sino también al tema de las facilidades fronterizas, dado que en la actualidad estos servicios se prestan en instalaciones precarias en general, algunas construidas en madera, que reciben poco o nulo mantenimiento, inseguras y de capacidad limitada, entre otros.

En consecuencia, para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Proyecto “Diseño y Construcción del Puente Internacional sobre el Río Sixaola y de los Puestos y Facilidades Fronterizas, entre las Repúblicas de Costa Rica y Panamá” constituye una obra indivisible y en consecuencia debe ser construida y operada conjuntamente por Costa Rica y Panamá, por lo que al tratarse de un paso terrestre de frontera, ambos países deberán lograr los acuerdos necesarios que garanticen la construcción y puesta en servicio de las facilidades de servicios fronterizos, una vez el nuevo puente inicie su operación.

Es importante mencionar, que el proyecto propuesto se realizará en el marco del “Convenio sobre Cooperación para el Desarrollo Fronterizo”, suscrito entre ambos gobiernos el 03 de mayo de 1992 y ratificado en Costa Rica mediante Ley No. 7518, publicada en “La Gaceta” No. 140 de fecha 24 de julio de 1995.

Justificación de la solicitud de Cooperación:

El Proyecto ha enfrentado una serie de limitaciones y restricciones que han impedido llevarlo a cabo. A continuación se presenta los aspectos más relevantes al respecto:

El 06 de febrero de 2009, el Gobierno de Costa Rica suscribió un Contrato de Préstamo con la Corporación Andina de Fomento (CAF), por un monto de USD 60.00 millones, destinados a financiar el “Programa de Inversiones del Corredor Atlántico del Proyecto Mesoamérica”, el cual involucra la construcción de los Proyectos: 1.- Tramo Carretero Bajos de Chilamate – Vuelta Kooper” y 2- Nuevo Puente Binacional sobre el Río Sixaola”.

El Proyecto Puente Binacional sobre el Río Sixaola, cuya construcción tiene la particularidad que debe ejecutarse binacionalmente entre las Repúblicas de Costa Rica y Panamá, encontró diversos obstáculos técnicos y políticos por lo que no fue posible acordar con la contraparte técnica panameña, el documento denominado “Procedimiento Binacional para la Ejecución del Proyecto y Construcción del Puente Internacional sobre el Río Sixaola, entre las Repúblicas de Costa Rica y Panamá”, el cual formaría parte del Contrato de Préstamo como Anexo “C”.

Por lo tanto el Poder Ejecutivo, suscribió un Addendum al Contrato de Préstamo original, a efecto de separar los financiamientos de ambos proyectos, para someter a aprobación de la Asamblea Legislativa únicamente el Proyecto de Bajos de Chilamate – Vuelta Kooper.

Otra de las dificultades para realizar el Proyecto fue que el contrato de Préstamo inicial contempló únicamente la construcción del puente sin contar con la construcción de las facilidades fronterizas.

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN SECTORIAL

Al respecto, en las “Condiciones Particulares de la Contratación”: “Condiciones previas al inicio de las obras de los proyectos” en la cláusula séptima se indica que:

“Para el caso del Proyecto Puente Permanente sobre el Río Sixaola... presentar un informe que detalle todos los componentes del proyecto con sus respectivas fuentes de financiamiento que incluya: obras de proyección, afectaciones, vías de acceso, vías de comunicación vecinal y facilidades de servicios fronterizos”

Asimismo, en el Documento “Normas y Procedimiento Binacional para la Ejecución del Puente Internacional sobre el Río Sixaola” (Anexo “C” del contrato original), en el punto 1.4 **Otros aspectos**: se indica que los Gobiernos de Costa Rica y Panamá garantizarán en un solo Proyecto **adicional e integral**, la construcción de las facilidades fronterizas necesarias **con financiamiento independiente** del Proyecto de “Construcción del Puente Binacional sobre el Río Sixaola”.

Derivado de lo anterior, las reuniones técnicas estuvieron enfocadas en la construcción del puente y sus accesos y el tema de las facilidades fronterizas fue coordinado por el Ministerio de Planificación y Política Económica como un Proyecto aparte.

Aunado a lo anterior, la CAF condicionó al Gobierno de Costa Rica que si al 06 de febrero de 2010, no se había suscrito el Adendum al Contrato de Préstamo para financiar el Proyecto Puente sobre el Río Sixaola, esta Corporación no mantendría las condiciones financieras acordadas y éstas podrían variar en detrimento del ofrecimiento original.

Por lo anterior, una vez llegada la fecha indicada, Costa Rica no pudo suscribir el Adendum y la CAF advirtió que las condiciones financieras serían modificadas y cuya propuesta ya no fue avalada por el Ministerio de Hacienda. Ante esta situación, las autoridades superiores del MOPT, a recomendación de la contraparte técnica MOPT /CONAVI, junto con el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica llegaron, concluyeron que el Proyecto debe ser integral y por tanto, debe incluir tanto la construcción del Puente Internacional, la construcción de puestos fronterizos y el reordenamiento vial requerido.

Adicionalmente, es criterio de esta Dirección que realizar un proyecto integral, implica una intervención al más alto nivel político, ya que la toma de decisiones sobre este tema dependería del concurso de varias instituciones.

En cuanto a la ejecución del proyecto, es importante señalar que este tipo de obras transfronterizas requieren por parte de ambos países, de una modalidad que busca evitar la duplicación de objetivos, funciones y servicios entre entidades e instituciones de ambos

lados de la frontera. Para ello es necesaria una visión transfronteriza que se concrete en acuerdos intergubernamentales más allá de las legislaciones nacionales.

Por el contrario, cuando no existen mecanismos de concertación supranacional, los acuerdos dependen totalmente de las voluntades binacionales, sin vínculos estructurales; y esto causará repercusiones negativas en los objetivos que se desean alcanzar, ya que prevalecerá la legislación nacional sobre los intereses comunes del proyecto.

Es claro que cada área de frontera tiene sus propias características y especificidades que las hacen diferentes entre ellas, sin embargo la experiencia vivida por algunos funcionarios del MOPT/ CONAVI en el Seminario de experiencia transfronteriza de Perú Ecuador, dejó en claro para esta Dirección que es necesario crear la estructura jurídica necesaria para hacer operativo el Proyecto.

En términos generales, es el criterio de esta Dirección que cuando se carece de un marco de integración, o un marco legal supranacional, se dificulta la ejecución de un proyecto como el Puente del Río Sixaola, lo que se ha evidenciado en las dificultades jurídicas de las contrapartes técnicas de ambos países para acordar el documento referente a las normas y procedimientos de ejecución del proyecto (Anexo "C"). El beneficio de contar con un marco supranacional se materializa en el hecho de que su aplicación adquiere plena vigencia en los Estados partes, sin necesidad de tener que conciliar las legislaciones y tramites nacionales al interior de cada país para su ejecución.

En el caso que nos ocupa, el marco legal en el cual está sustentado el Proyecto es el Convenio sobre Cooperación para el Desarrollo Fronterizo y su Anexo, que en su contenido no proporciona el mecanismo supranacional necesario para la ejecución del Proyecto, ya que sigue dependiendo de las legislaciones nacionales de ambos países, encontrándose el gran obstáculo de que los procedimientos y legislaciones de ambos países eran difíciles de conciliar.

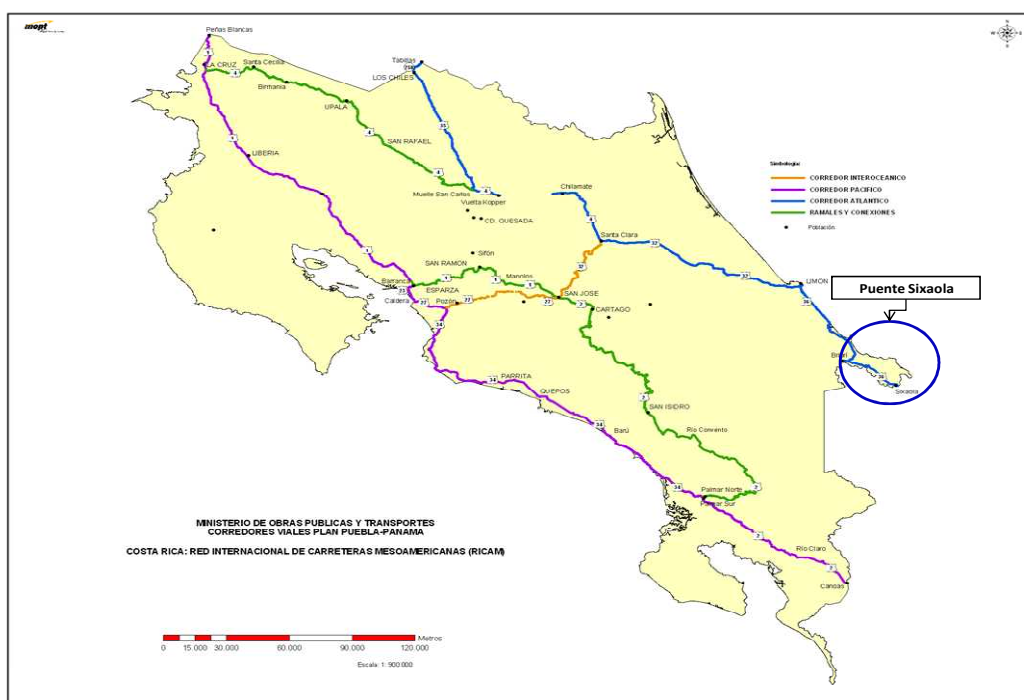
La construcción del Puente sobre el Río Sixaola que permitirá potenciar la movilidad de bienes y personas en un paso fronterizo, dependerá en buena parte, de la existencia de acuerdos supranacionales estructurados que ofrezcan mayor fuerza y legitimidad para encontrar las soluciones necesarias.

En este sentido, al solicitar el concurso de un organismo internacional o un tercer país amigo, en la ejecución de la obra sería ideal ya que se obviarían los procedimientos de contratación interna.

2.2-Descripción del Proyecto

El Área de Influencia Directa (AID) del proyecto es el Cantón de Talamanca, el cual forma parte de la Provincia de Limón y está ubicado en la parte sureste de la Región Huetar Atlántica, entre las coordenadas 9°00 a 9°50 latitud norte y 82°35 a 83°05 longitud oeste. Limita al norte con el Cantón de Limón y el Mar Caribe, al sur con el Cantón de Buenos Aires y Coto Brus; al este con la República de Panamá y al oeste con el Cantón de Pérez Zeledón.

Gráfico N° 1:
Ubicación de los Proyectos del Programa



Fuente: Depto. Medios de Transporte, Dirección de Planificación Sectorial, MOPT.

2.3-Justificación del Proyecto

En el contexto de la economía mundial cada vez más globalizada, una integración económica es fundamental para mejorar la competitividad de los países de la región. Una mejor integración regional, permite aprovechar economías de escala, atraer inversión extranjera directa y promover la estabilidad político – económica de los países de la región. La infraestructura vial es un catalizador de esa integración regional y es especialmente relevante para Mesoamérica, área que comparte características culturales y geográficas muy similares, que convierten a sus países en socios comerciales naturales.

El Proyecto pertenece al Corredor Atlántico definido en el PM, el cual busca potenciar la riqueza humana y ecológica de la región mesoamericana, en un marco de desarrollo sustentable respetando la diversidad cultural y étnica. Dentro de esta política de integración se busca mejorar la competitividad de la región, entendida como el mejoramiento de las condiciones de la población en la zona de influencia del proyecto, el manejo racional de los recursos naturales, la inversión eficiente en infraestructura de transportes y comunicaciones y el mejoramiento del entorno económico y regulatorio.

Asimismo, la iniciativa vial incluye entre otros: (1) La armonización y liberalización de la política de transporte; (2) la armonización de las normas técnicas; (3) la adopción de los marcos legales adecuados para la concesión de infraestructura vial; y (4) el desarrollo del mercado de servicios logísticos. Las acciones anteriores son condiciones *sine qua non*, para capturar los beneficios económicos y sociales que justifican los elevados costos del proyecto y para hacer posible y promover la participación del sector privado.

La población que se ubica en el área de influencia del proyecto en Costa Rica comprende en gran medida grupos marginales que evidencian gran pobreza, provenientes de diversas etnias, dentro de los que se encuentran varias comunidades indígenas. La población de la Cuenca Binacional del Río Sixaola posee una calidad de vida que resulta estar por debajo de los niveles deseables, debido a varios factores provenientes de fenómenos económicos, sociales y en su mayor parte de desastres producidos por la naturaleza, que impiden procesos de desarrollo sostenido en esa área.

La actividad económica principal y por ello la mayor fuente de trabajo del área proviene de la agricultura, basada en una estructura productiva débil de monocultivo -básicamente el banano-, sin desarrollar una agricultura diversificada y competente, que goce de alto valor agregado.

En el cantón de Talamanca se evidencian serios problemas relacionados con la ausencia de una infraestructura suficiente y básica y la precariamente disponible se ve vulnerada constantemente por condiciones climáticas.

La cuenca del río Sixaola en el cantón de Talamanca se inunda periódicamente, afectando los poblados que se encuentran en el Valle de Talamanca. Igualmente estos fenómenos de la naturaleza impactan negativamente causando desastres en la agricultura, sobre todo la bananera por su vulnerabilidad a fenómenos riesgosos de la naturaleza.

Estos riesgos de la naturaleza no pueden ser evitados o al menos mitigados, debido a que en la actualidad no existe un adecuado sistema de alerta temprana, sobre todo las

inundaciones periódicas, debido a la limitada información hidrometeorológica en la cuenca.

El puente que se utiliza actualmente como paso de frontera entre Costa Rica y Panamá cuenta con una vida útil de casi 100 años y poca inversión desde el punto de vista de mantenimiento, el deterioro estructural del puente es verdaderamente notable, por lo que se hace imperativa la construcción de un Puente Binacional sobre el Río Sixaola.

No obstante, a pesar de la gran importancia que reviste este proyecto para ambos países, que además cuentan con una larga historia de amistad y entendimiento, no han tenido experiencia en la construcción conjunta de una obra trans-fronteriza de este tipo, lo cual ha presentado una complicación adicional ya que los marcos normativos relacionados con la ejecución de las obras deben ser normalizados.

3-Aspectos sustantivos del Proyecto

3.1- Objetivo General del Proyecto

El Programa de Inversiones en el Corredor Atlántico de Costa Rica se encuentra enmarcado dentro de la Iniciativa Mesoamericana de Integración Vial, que tiene como objetivo principal “*promover la integración física de la región para facilitar el tránsito de personas y mercancías y, de esta manera, reducir los costos de transporte*”, a través de la construcción, rehabilitación y mejoramiento de: el Corredor Pacífico, el Corredor Vial del Atlántico; y los Ramales y diversas Conexiones Regionales.

3.2- Objetivos específicos del Proyecto

Entre los objetivos del Programa destacan los siguientes: a) concluir con las obras de carácter primario del Corredor Atlántico (CA) en el tramo costarricense, para propiciar la integración vial de los países que conforman el PPP; b) dotar a los usuarios de un sistema de transporte integrado, eficiente, económico y seguro; c) fomentar el desarrollo económico y social de la zona norte del país, haciendo más competitiva la actividad comercial, agropecuaria y turística de la Región; d) disminuir los costos de operación vehicular, medidos en tiempos de viaje y ahorro de combustible; y e) reducir las tasas de accidentalidad en las vías del Corredor Atlántico.

3.3-Actividades Programadas

Por tratarse de una obra de Diseño y construcción, el Proyecto incluye cinco componentes, tal y como se describe a continuación:

Componente I Preinversión que incluye estudios, diseños, expropiaciones y otros.

Componente II Costos directos de obra, que incluye la construcción del Puente, accesos, rellenos, vialidad y componentes de seguridad vial (aceras, ciclovías y otros) y edificios de facilidades fronterizas.

Componente III Costos ambientales y sociales que se definan con los estudios por realizar.

Componente IV Equipamiento para uso de los funcionarios de las Facilidades fronterizas, tales como, equipo de oficina , tecnológico y de cómputo.

Componente V Relocalización de servicios públicos, entre otros, agua, electricidad, fibra óptica, telecomunicaciones y otros.

3.4-Resultados esperados

- Propiciar la integración vial de los países centroamericanos, México, Belice y Panamá, en el marco del PM.
- Dotar a los usuarios del Corredor Atlántico, de un sistema de transporte integrado, eficiente, económico y seguro.
- Fomentar el desarrollo económico y social de la Zona Atlántica del país, mejorando la competitividad de la actividad económica de dichas zonas de influencia (actividad turística y agropecuaria), mediante la aplicación de una alternativa consecuente con los intereses de la región, en materia de transporte.
- Disminuirá los tiempos de trámites aduanales y por tanto los tiempos de viaje local y regional.
- Fortalecer la integración vial regional y local de las regiones norte y atlántica del país.
- Los contratos de construcción, rehabilitación y mantenimiento periódico que los proyectos requerirán, beneficiarán a las empresas constructoras adjudicatarias y serán una fuente de empleo para los habitantes de las regiones incluidas en el proyecto.
- Derecho de vía es de 50 metros de acuerdo a los corredores mesoamericanos.
- Contribuir a disminuir el Índice de Pobreza del Cantón de Talamanca, y por ende de sus habitantes

3.5- Presupuesto:

Los costos directos de estudios, diseños y construcción relacionados con el Nuevo Puente Binacional sobre el Río Sixaola se estiman en USD 20.999.665.

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN SECTORIAL

Al respecto, a continuación se presenta el Plan de Inversiones previsto del Proyecto, cuyos montos y fuentes de financiamiento definitivos deberán definirse en la etapa de formulación y negociación, una vez identificado el País u Organismo Cooperante.

PLAN DE INVERSIONES PUENTE BINACIONAL RÍO SIXAOLA COSTA RICA - PANAMÁ					
Categorías de inversión		Costos Estimados	Organismo Financiero Internacional o País Amigo	Costa Rica	Panamá
I Pre inversión					
	Diseños (Puente, rellenos, accesos, reordenamiento vial, Facilidades Fronterizas)	1.580.538	1.580.538		
	Diseños Facilidades Fronterizas	Por definir		XX	XX
	Estudios (EsIA, Planos catastrados y otros)	Por definir			
	Expropiaciones	Por definir			
II Costos Directos Obra					
	Puente (incluye rellenos, acceso al puente, ciclovía y acera)	19.340.100	19.340.100		
	Reordenamiento Vial (incluye componente Seguridad Vial)	por definir		XX	XX
	Facilidades fronterizas (valla perimetral, parqueos, edificios públicos, patio de contenedores)	por definir		XX	XX
III Costos Ambientales y Sociales por definir					
	Se determinarán de acuerdo con los resultados del Estudio de impacto ambiental.	Por definir		XX	XX
IV Equipamiento					
	Equipo de oficina básico	Por definir		XX	XX
	Equipo tecnológico básico	Por definir		XX	XX
	Otros	Por definir		XX	XX
V Relocalización de Servicios Públicos					
	AYA (Agua)	Por definir		XX	XX
	ICE (electricidad, telefonía, fibra óptica)	Por definir		XX	XX
	otros	Por definir		XX	XX
VI	Imprevistos (5%)	79.027	79.027		
TOTAL PROYECTO		20.999.665	20.999.665		