

Proceso Sectorial

Facilitación de Pasos de Frontera

PROGRAMA DE PROYECTOS PILOTO EN PASOS DE FRONTERA

Fase II – Etapa II

Ciudad del Este – Foz do Iguazú

Diagnóstico y Recomendaciones





CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

**Programa de Proyectos Piloto
Índice temático general**

- **Contexto general y antecedentes.**
- **Estado de situación y diagnóstico somero.**
- **Alternativas para la integración binacional de los controles.**

Contexto general y antecedentes

La importancia del transporte internacional carretero

- En el contexto de una mayor integración entre los países sudamericanos, el comercio intrarregional tuvo un marcado crecimiento. Durante la década de los '90, los intercambios entre los integrantes de la CAN como entre los del MERCOSUR, se quintuplicaron.
- El comercio interbloque tuvo un fuerte incremento aunque menor al verificado hacia el interior de cada bloque.
- El comercio intrarregional representa aproximadamente el 25% de los valores y el 28% volúmenes del total del comercio exterior de la región.

Contexto general y antecedentes

La importancia del transporte internacional carretero

- La participación del modo carretero en el comercio intrarregional explica el 40% de los valores y el 20% de los volúmenes totales comerciados.
- En el comercio carretero entre los países de la región, el mayor movimiento, tanto en valores como en volúmenes, se registra entre los países vecinos.
- Del conjunto de los once vínculos bilaterales que explican el 90% de las toneladas comerciadas entre los países sudamericanos por este modo, sólo uno (Brasil – Chile), se realiza en tránsito por terceros países.

Contexto general y antecedentes

La importancia del transporte internacional carretero

- El comercio bilateral carretero entre Brasil y Paraguay representa, aproximadamente, el 3% de los valores y volúmenes comerciados entre los países de Sudamérica por modo carretero.
- El modo carretero en el comercio bilateral brasileño – paraguayo, alcanzó, en el año 2005, al 88% de los valores y 81% de los volúmenes totales comerciados entre ambos.
- En el sentido Brasil - Paraguay, estos guarismos fueron del 86% del valor y el 65% del volumen comerciados en tanto que en sentido Paraguay – Brasil, representó el 93%, tanto en valores como volúmenes.
- El puente de la Amistad registra el grueso del intercambio bilateral: 83% del valor y 62% del volumen total comercializado por modo carretero y el 73% del valor y 50% del volumen total comercializado en todos los modos de transporte.

Contexto general y antecedentes Programa de intervención en los pasos de frontera

- La facilitación de los pasos de frontera fue incluida *por los presidentes sudamericanos* como un proceso sectorial particular en el marco de IIRSA.
- Tras esta inclusión subyacen, por lo menos dos ideas complementarias:
 - ✓ Los pasos de frontera, al igual que los Ejes de Integración definidos por la Iniciativa, son un elemento articulador de suma importancia en los procesos de integración entre los países.
 - ✓ Una parte importante de las ineficiencias que se verifican en el transporte internacional de cargas en la región encuentra su explicación en la ineficaz operatoria y en la carencia de equipamiento e infraestructura adecuada que se verifica en los pasos de frontera.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Contexto general y antecedentes Programa de intervención en los pasos de frontera

- Cualquiera sea la forma en que evolucionen los proyectos de integración, es necesario incrementar la eficiencia en los pasos de frontera generando un proceso de incremento genuino de la competitividad de las producciones nacionales.
- La resolución de estos problemas, mas allá de las restricciones económicas que puedan afectarlos, está claramente dentro de los grados de libertad de los Estados.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Contexto general y antecedentes

Por que mejorar el funcionamiento de los pasos?

- Beneficio para los pasajeros y consumidores de los productos comerciados.
- Reducción de los costos generalizados de transporte.
- Incremento en la competitividad de las producciones nacionales.
- Mayor transparencia y calidad en los controles que garanticen la integridad de las políticas fiscales, sanitarias y de seguridad.
- Incremento de eficiencia en la gestión pública que promueve un comportamiento similar en los agentes privados.

Contexto general y antecedentes

Programa de intervención - antecedentes

- El transporte por modo carretero en el Cono Sur (BID-2001).
- Facilitación del transporte en los pasos de frontera (Fase I – CAF-BID 2003).
 - ✓ Presentación de los resultados y cursos de acción a los Coordinadores Nacionales (Buenos Aires, diciembre 2003). Aprobación de los resultados obtenidos y del programa de intervención en los pasos de frontera (Reunión de Santiago de Chile, diciembre de 2003).
- Programa de Proyectos Piloto
 - ✓ Talleres de presentación del Programa (Lima y Buenos Aires mayo y junio 2004)
 - Presentación del trabajo y discusión de los aspectos inherentes al paso deseable.
 - Alcance y condiciones requeridas por el programa de proyectos piloto.
 - Selección por parte de los países de los primeros pasos a incorporar en el programa.
 - ✓ Implementación de Proyectos Piloto en 4 pasos de frontera seleccionados: Cúcuta – San Antonio (Colombia – Venezuela); Cristo Redentor (Argentina – Chile); Puerto Unzué – Fray Bentos (Argentina – Uruguay) y Foz de Iguazú – Ciudad del Este (Brasil – Paraguay).

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Contexto general y antecedentes Paso deseable y posible para la región

Definición de Paso de frontera

- Conjunto de elementos físicos, organizativos y de procedimientos, necesarios para que las personas y/o mercaderías transportadas, puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos.

Contexto general y antecedentes Paso deseable y posible para la región

Paso “deseable” es aquel que, cumpliendo con esa definición, posee características de infraestructura, equipamiento, seguridad, funcionalidad y organización que permiten el logro de los siguientes objetivos:

- Que los servicios de los distintos organismos de control de ambos países (para todas las modalidades previstas en la normativa nacional y regional), se presten en forma integrada, física y funcionalmente, con alto nivel de calidad, cobertura y eficiencia.
- Que los agentes privados cuenten con la disponibilidad de espacios y servicios adecuados para sus tareas.
- Que los usuarios dispongan de las comodidades y servicios necesarios durante su estadía en el mismo, tanto para si mismos como para las cargas.

El paso “deseable”, asimismo, es aquel que, por su desempeño, minimiza los costos generalizados de la cadena logística del comercio internacional.



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Contexto general y antecedentes Paso deseable y posible para la región

La materialización del paso deseable, en cualquiera de los pasos de frontera terrestre de la Región no requiere cambios en la normativa vigente.

Sólo disposición política y capacidad de gestión para implementarlos.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Contexto general y antecedentes **Paso deseable - elementos constitutivos**

- Existencia de centros de control integrados para el transporte de cargas y pasajeros.
- Integración física y funcional de los controles que permita que vehículos y mercaderías sean “vistos una sola vez”.
- Infraestructura apta para el desarrollo de todas las modalidades aduaneras consagradas en la legislación aplicable.
- Cantidad y perfil de personal adecuado en cada repartición, estimado de acuerdo a los estándares que surgen de las rutinas integradas de control.
- Intercambio de datos automático entre los sistemas informáticos de los entes similares de ambos países.

Contexto general y antecedentes
Paso deseable - elementos constitutivos

- Sistema informatizado de control de gestión de la labor realizada por cada organismo, accesible para los distintos actores involucrados en forma directa o indirecta.
- Desarrollo de un espacio de capacitación continua de los distintos actores internos y externos a los pasos de frontera.
- Existencia de un administrador o gerente del área de control integrado, nombrado por los países.
- Existencia de un Consejo Consultivo conformado por los organismos y usuarios privados del paso.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Contexto general y antecedentes Paso deseable - elementos constitutivos

Los criterios enunciados, que forman parte del alcance y condiciones requeridas por el programa de proyectos piloto, fueron aceptados explícitamente por los países en el taller realizado en la ciudad de Buenos Aires en 2004, quienes postularon de común acuerdo la nómina de pasos que integran el programa en esta fase y los que lo harán en fases sucesivas.

Contexto general y antecedentes

La integración física y funcional de los controles

Es un mecanismo idóneo para:

- Mejorar los tiempos que demandan los controles evitando duplicaciones
- Reducir los costos generalizados de transporte y del comercio internacional.
- Aumentar la calidad del servicio y su visualización por parte de los usuarios.
- Racionalizar los costos de infraestructura aplicada al control.
- Generar una homogeneidad de los procesos aplicados y una mayor interdependencia entre los organismos de ambos países que redunde en mejoras en el control y evite costos innecesarios.
- Homogeneizar la calidad de las prestaciones de los distintos servicios que participan en el control.
- Dar cumplimiento a la normativa supranacional vigente.
- Generar nuevas concreciones prácticas en materia de integración.

Contexto general y antecedentes

La integración física y funcional de los controles

- En el marco de la normativa supranacional vigente (CAN y MERCOSUR) y de los acuerdos particulares alcanzados, los países han resuelto satisfactoriamente los aspectos que resguardan las facultades nacionales en materia de control.
- Los mayores avances en materia de integración de controles en los pasos de frontera se verifican en los países del área del MERCOSUR, aún con una legislación menos avanzada que la de la CAN.
- Los acuerdos alcanzados por los países en pasos de frontera entre Brasil – Argentina, Chile – Argentina y Uruguay – Argentina, entre otros, donde se verifican toda la gama de posibilidades de integración de los controles en materia de cargas y pasajeros, brindan suficientes elementos empíricos para mostrar su factibilidad operativa y jurídica. En igual sentido, en el ámbito de la CAN, merece destacarse el acuerdo alcanzado por Bolivia y Perú para el paso de Desaguadero.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

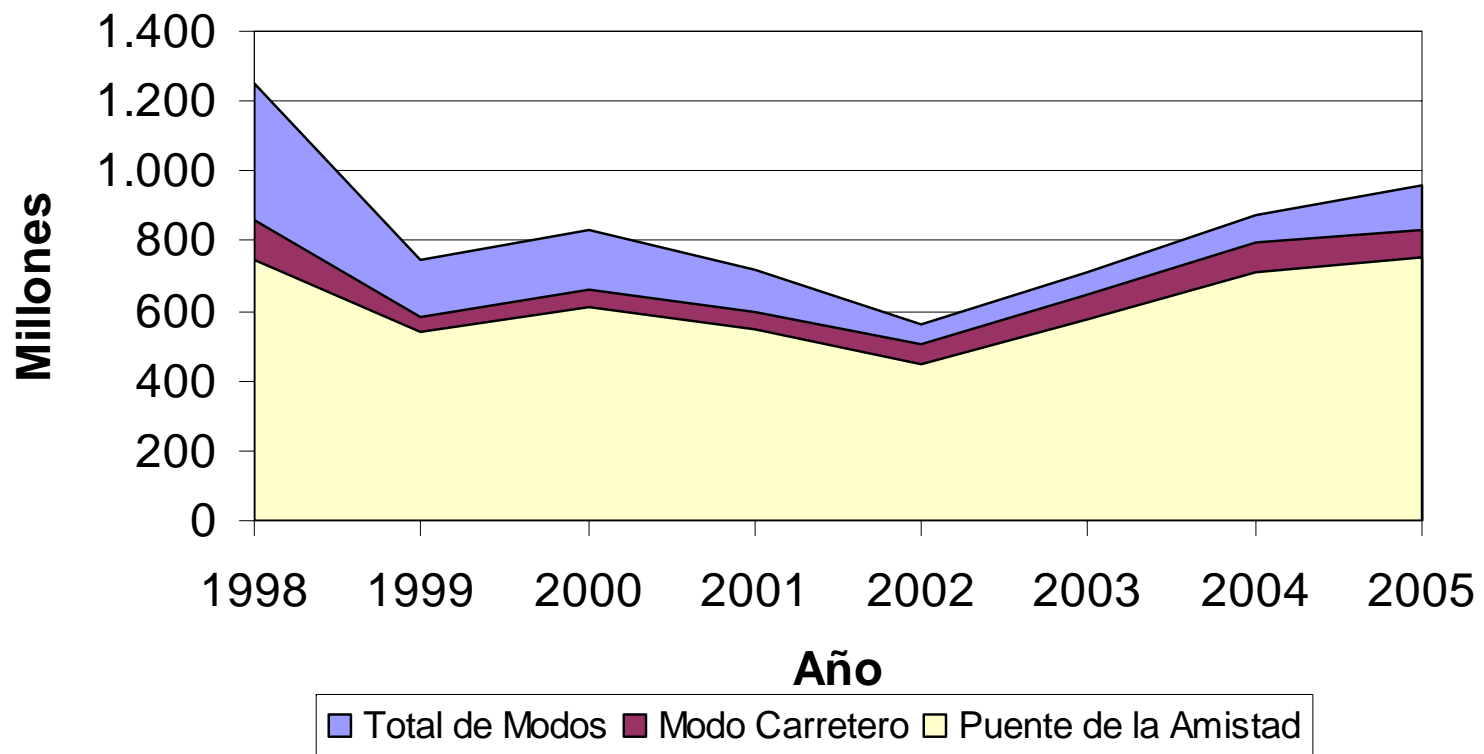
Estado de situación y diagnóstico somero Comercio bilateral en el paso de frontera

- El intercambio comercial bilateral registrado en el paso en 2005, principal vinculación bilateral entre Brasil y Paraguay, fue de unos u\$s 940 millones y de 1,7 millones de toneladas, donde el grueso del volumen tiene sentido Paraguay – Brasil y el grueso del valor tiene sentido Brasil - Paraguay.
- Los siguientes gráficos muestran la evolución, por sentido, de la carga, en toneladas y dólares para el período 1998 – 2005.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Comercio bilateral

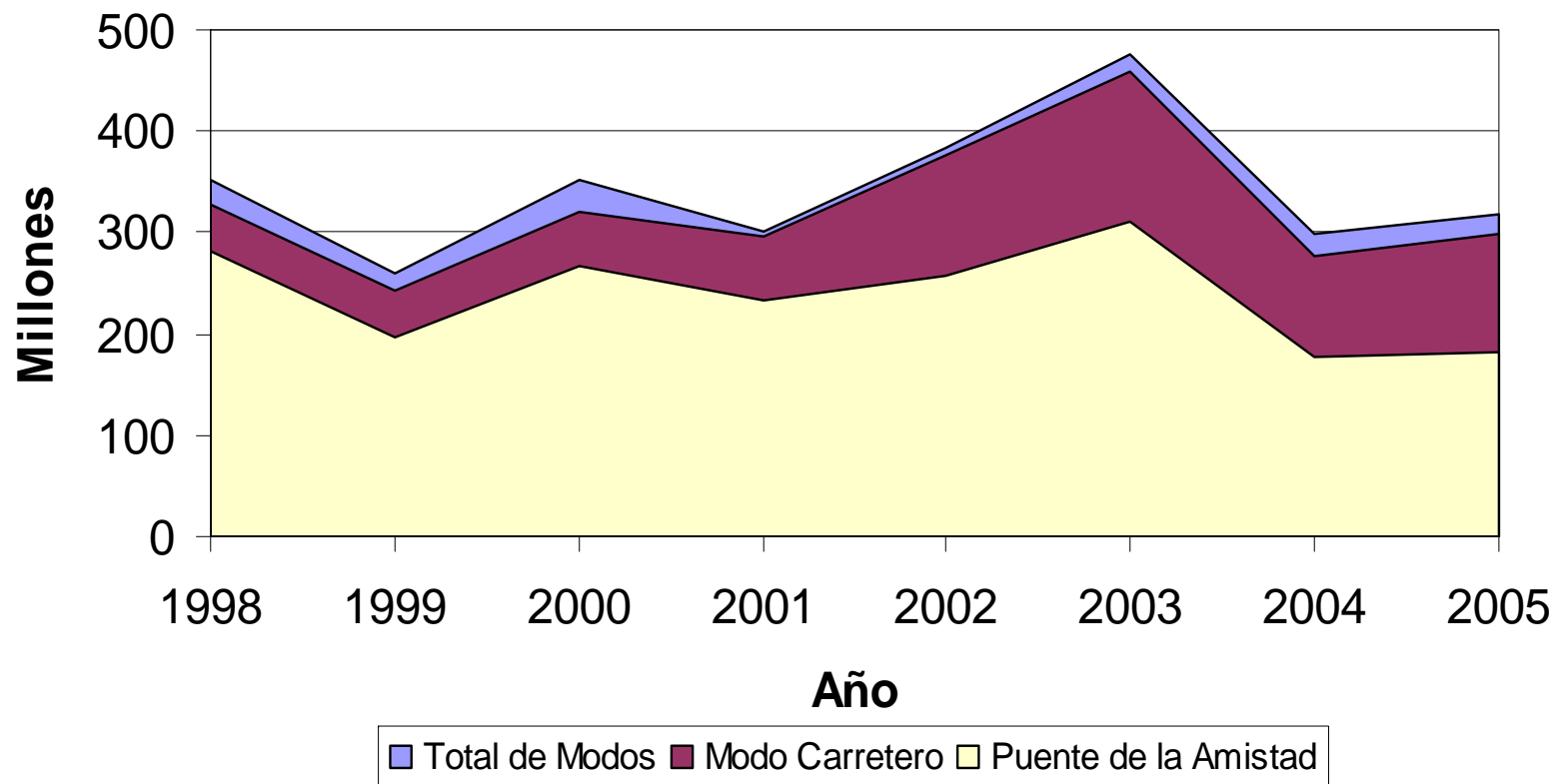
Intercambio Comercial Brasil - Paraguay (en u\$s)



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Comercio bilateral

Intercambio Comercial Paraguay - Brasil (en u\$s)

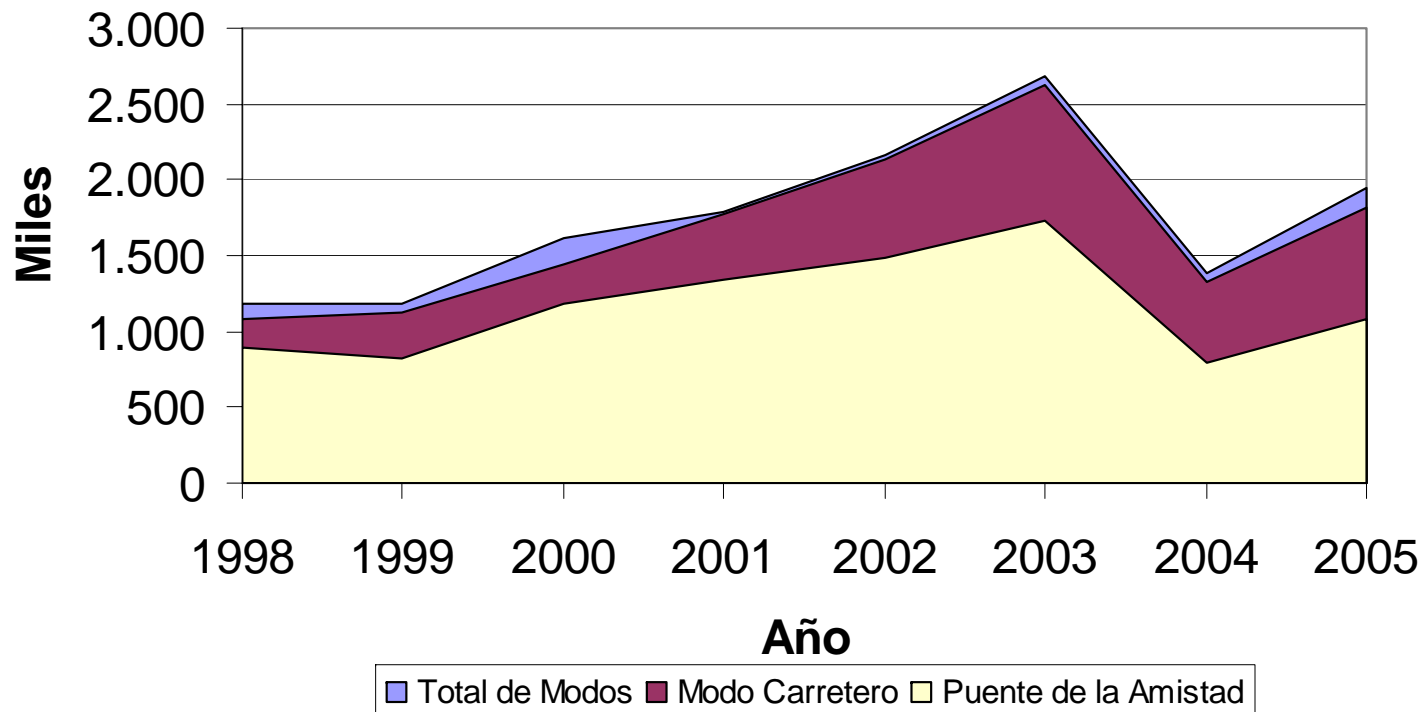


CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Comercio bilateral

Intercambio Comercial Paraguay - Brasil

(en Ton.)

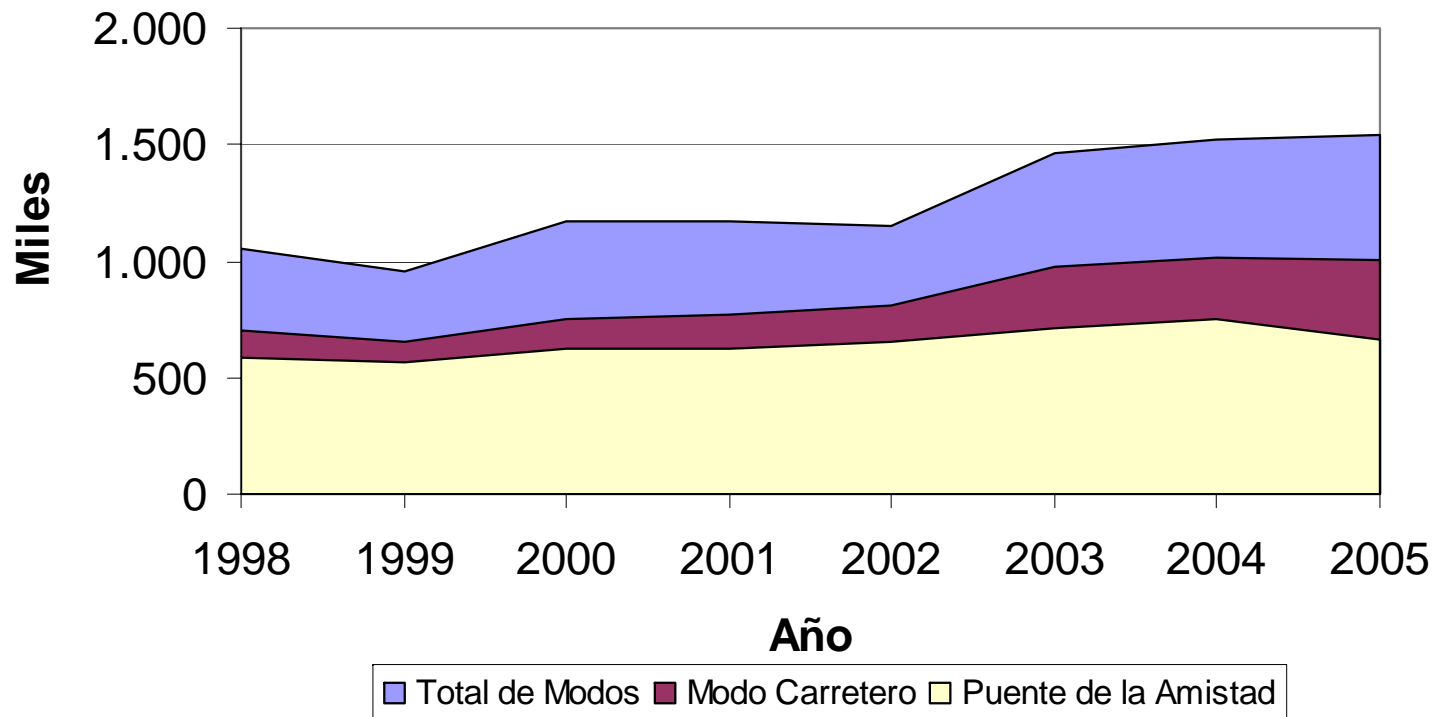


CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Comercio bilateral

Intercambio Comercial Brasil - Paraguay

(en Ton.)



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Comercio bilateral en el paso de frontera

- El comercio bilateral que se materializa por el puente se ha mantenido relativamente constante en valores y volúmenes en los años de la serie.
- Sin embargo, lo que ha decaído, de forma importante, han sido los despachos de las exportaciones paraguayas hacia terceros países (de soja básicamente) puesto que una porción importante de la misma ya no utiliza los puertos brasileños de Paraguaná o Santos sino los ubicados a la vera del río Paraná (principalmente Nueva Palmira, en Uruguay). De esta forma, no realizan tránsito por Brasil (vía el puente de la Amistad) y se embarcan en el puerto paraguayo Presidente Franco, ubicado a unos 7 kilómetros al sur del puente, frente al punto tripartito.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Ubicación geográfica del paso de frontera

- El paso de frontera Foz de Iguazú – Ciudad del Este forma parte de lo que se conoce como la triple frontera entre Argentina, Brasil y Paraguay, que se completa con la localidad de Puerto Iguazú en la Argentina que se encuentra a unos 12 kilómetros al sur.
- Foz de Iguazú, por su ubicación geográfica, se erige en el centro de los tres aglomerados urbanos ya es el vínculo entre las otras dos ciudades: con Ciudad del Este, por el puente de la Amistad y con Puerto Iguazú, por el puente Tancredo Neves.
- La práctica indica que a pesar de que las tres ciudades son afectadas por las decisiones de alguna de ellas, la relación más fuerte es de carácter binacional donde el aglomerado Foz de Iguazú / Ciudad del Este presenta la mayor vinculación entre sí.

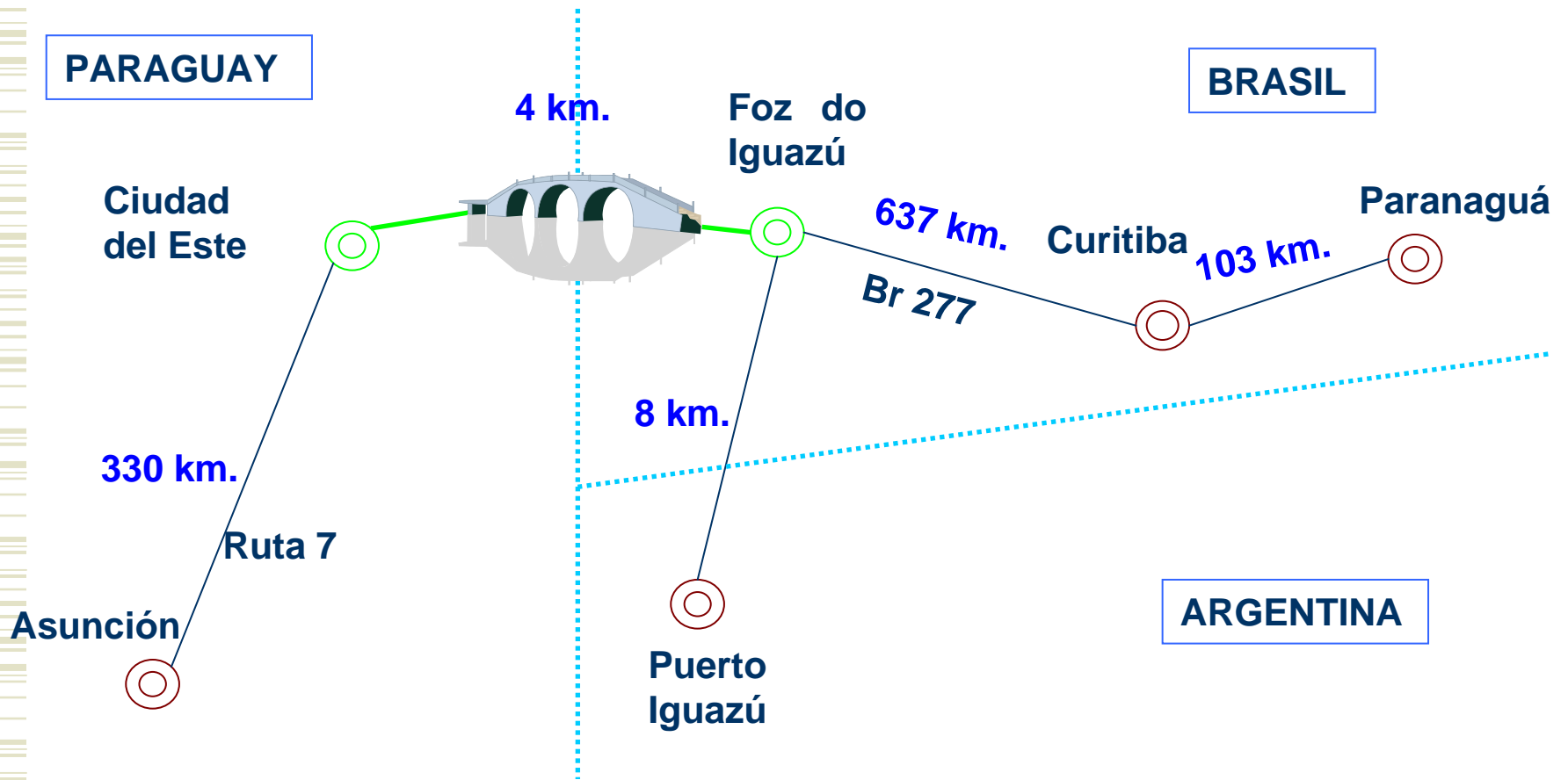
CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero La frontera y su relación con los ejes IIRSA



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Ubicación geográfica del paso de frontera



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Población de las ciudades

- El crecimiento de las 3 ciudades está ligado a las 3 importantes obras de infraestructura que se verificaron en el área: dos de ellas fueron inversiones de integración regional (construcción de los 2 puentes de vinculación existentes) y la otra, la construcción de la usina hidroeléctrica de Itaipú.
- El puente de la Amistad fue inaugurado en marzo de 1965, dando inicio al fuerte crecimiento económico y poblacional de las dos ciudades, al facilitar el intercambio de bienes y personas entre Brasil y Paraguay, crecimiento que fue potenciado por la iniciación de las obras de la represa de Itaipú, en 1976, y su posterior inauguración en 1986.
- El puente Tancredo Neves (Puerto Iguazú - Foz de Iguazú) fue inaugurado en 1985 lo que permitió integrar turísticamente el Parque Nacional Iguazú entre Brasil y Argentina, incrementando los flujos de turismo y la oferta hotelera del área, además de permitir, vía los dos puentes, los tours de compras desde Argentina a Ciudad del Este, lo que potenció a las economías de las tres ciudades.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Población de las ciudades

- Foz do Iguazú y Ciudad del Este conforman un aglomerado de más de 525.000 habitantes siendo su única conexión el puente de la Amistad.
- A pesar de conformar un continuo urbano, las ciudades de Foz y Ciudad del Este no operan como un único conjunto urbano y su relación es absolutamente comercial con la particularidad de que el comercio tiene un marcado sentido Ciudad del Este – Foz do Iguazú.
- A ello debe agregarse que, en los últimos años, una porción creciente de los comerciantes de Ciudad del Este son residentes de la ciudad brasileña.

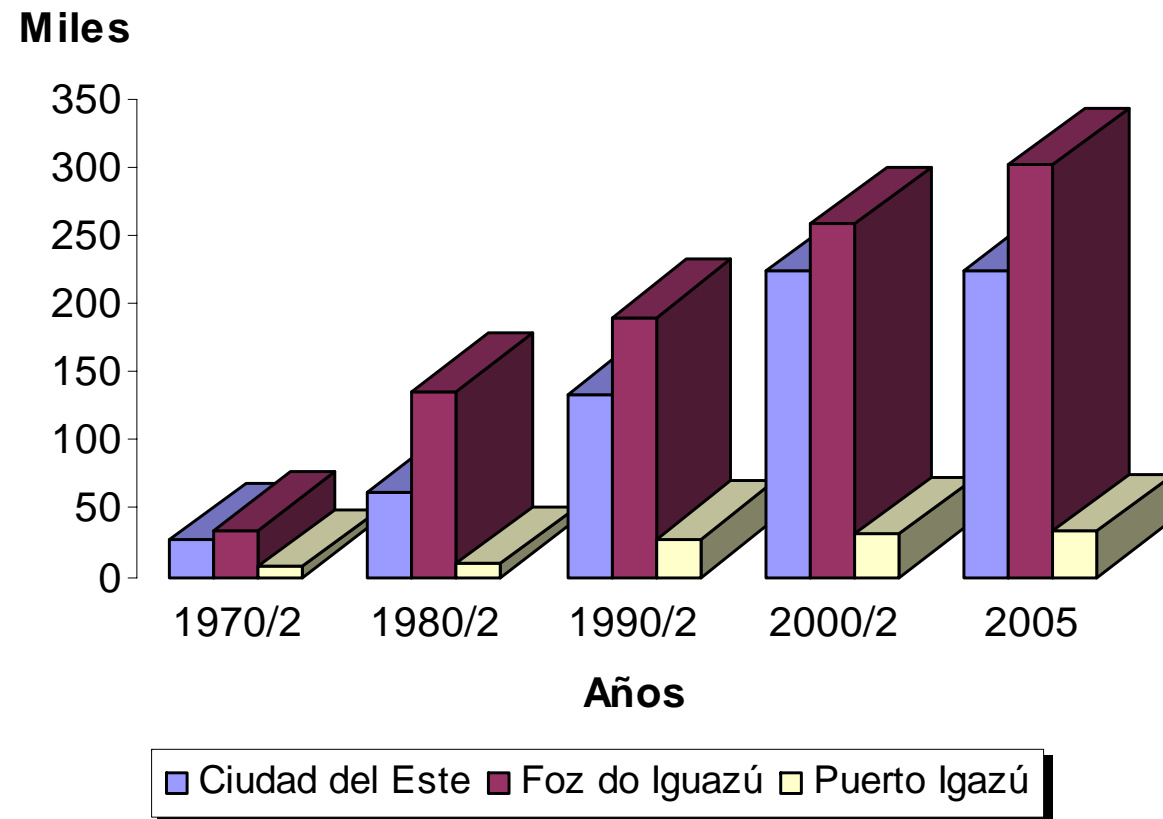
CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Población de las ciudades

- Esta relación comercial entre ambas ciudades genera una fuerte demanda en el uso del puente, en especial en el horario comercial de Ciudad del Este lo que genera un fuerte congestionamiento en el puente en algunos horarios de punta de los días hábiles (entre 10.00 y 17.00 horas).
- El crecimiento poblacional de las 3 ciudades, entre el año 1970 y la actualidad se observa en siguiente gráfico.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Población de las ciudades



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Economía de las ciudades

- A pesar de la cercanía a las Cataratas del Iguazú, son las ciudades argentina y brasileña las que encuentran sus principales fuentes de ingreso en el turismo receptivo.
- El turismo explica el 65% de los ingresos de Foz de Iguazú siendo la siguiente fuente en importancia los derivados de la producción de electricidad por la represa de Itaipú.
- Ciudad del Este muestra su ingreso principal en el comercio vecinal fronterizo de productos de extrazona y en el comercio internacional. La aduana de Ciudad del Este representa el 60% de los ingresos de la Aduana de Paraguay y su movimiento equivale, aproximadamente, al 30% del presupuesto anual del país.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Economía de las ciudades

- La actividad comercial de Ciudad del Este, en los últimos años, atraviesa un período de cierta depresión caracterizado por el cierre de muchos comercios y marcadas caídas en las ventas.
- Todo indica que la situación continuará en el futuro lo que podría acarrear un lento pero sostenido proceso de caída de la actividad comercial de Ciudad del Este vinculada al turismo de compras.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Descripción del Puente y Área de Influencia

Vista del
puente desde
cabecera
Brasil, con
panorámica
de Ciudad
del Este.



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Descripción del puente y área de influencia

- Desde Paraguay, el puente de la Amistad es una continuación de la avenida principal de Ciudad del Este (de dos carriles por sentido) en tanto que del lado brasileño es una continuación de una avenida con ciertas características de autovía.
- El puente posee un ancho de calzada de 3 carriles, si bien se encuentra demarcado para dos, en las horas pico se utiliza este tercer carril en forma reversible a fin de aliviar la presión provocada por el aumento del flujo de circulación. Esta utilización no parece conformar parte de un modelo de ordenamiento vehicular para el puente sino de la simple presión que ejercen sobre el mismo los usuarios.
- Las horas de mayor circulación vehicular y peatonal se encuentra entre las 07.00 horas y las 17.00 horas, coincidiendo con el horario comercial de Ciudad del Este.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Descripción del Puente y del Área de Influencia

Vista de la congestión en el puente, utilización del tercer carril en uno de los sentidos.



Estado de situación y diagnóstico somero Descripción del puente y área de influencia

- En el horario comercial de punta, el único carril de acceso directo al puente en el sentido Brasil – Paraguay se encuentra impedido para la circulación de vehículos de pasajeros puesto que el mismo es exclusivo para los camiones que ingresan a Paraguay.
- Así, los vehículos de pasajeros deben de acceder al puente por una calle colectora que se junta con la ruta de acceso principal unos metros antes del inicio mismo del puente lo que reduce la capacidad disponible y genera tiempos de marcha muy lentos.
- Paradójicamente, la circulación de camiones en ese horario es muy baja, lo que genera una subutilización de la vialidad muy marcada.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Descripción del puente y área de influencia

- El área comercial de Ciudad del Este comienza en la avenida que continúa al puente, pegado al mismo, y abarca tanto la ruta N° 7 (avenida principal de la ciudad en el área comercial) así como las calles transversales y paralelas a ésta.
- La intensidad de este comercio es el origen de una disposición municipal que prohíbe la circulación de camiones en esa avenida entre las 07.00 y las 17.00 horas, lo que genera grandes colas de camiones a la espera del horario de habilitación para traspasar el puente, básicamente en el sentido Paraguay – Brasil.
- En los horarios pico, el tiempo de cruce es mayor en un vehículo que a pie: ronda los 60 minutos para atravesar el tramo de unos 2 kilómetros, de los cuales 553 metros corresponden al puente propiamente dicho.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Descripción del puente y área de influencia

- Con la excepción de esas restricciones a la capacidad de circulación, no se verifica una autoridad de control del tránsito que ordene la misma en los accesos y en el puente, lo que resulta en una competencia de “mercado” por la capacidad disponible y es causa, entre otras, de la lentitud de la circulación en las horas de mayor demanda.
- Esas cifras de cruces son mucho menores cuando se trata de personas y vehículos que efectúan los mismos, ya que tanto los taxis como un gran número de personas efectúan el cruce varias veces al día.
- En promedio, cada taxi (de propiedad paraguaya, básicamente) efectúa el cruce entre 3 y 5 veces por día.
- Entre los vehículos que cruzan el puente se encuentran unas 800 “vans” con matrícula paraguaya, de las cuales sólo contarían con habilitación de Ciudad del Este unas 300.

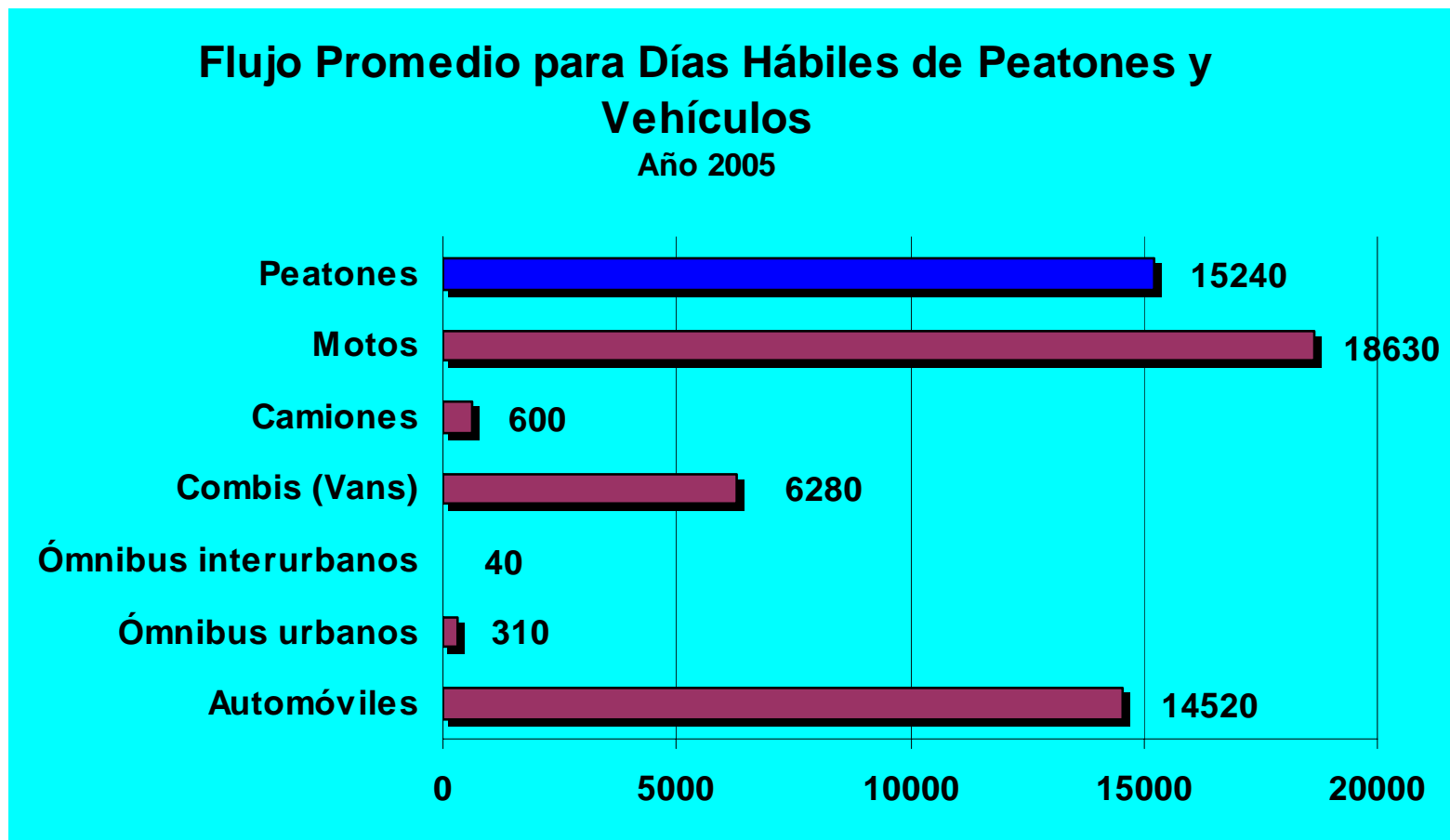
CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Descripción del puente y área de influencia

- La forma de operación de las “vans” es otra fuente de gran congestionamiento en el puente: transportan personas que se dirigen desde Ciudad del Este a Foz de Iguazú con productos adquiridos en la ciudad paraguaya y forman largas colas en la ruta de acceso al puente hasta la misma cabecera del mismo en el lado paraguayo.
- Además, la identificación de los pasajeros de las “vans”, por parte de las autoridades brasileñas, cuando se efectúa, se realiza sobre el mismo puente lo que congestiona aún más la circulación.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

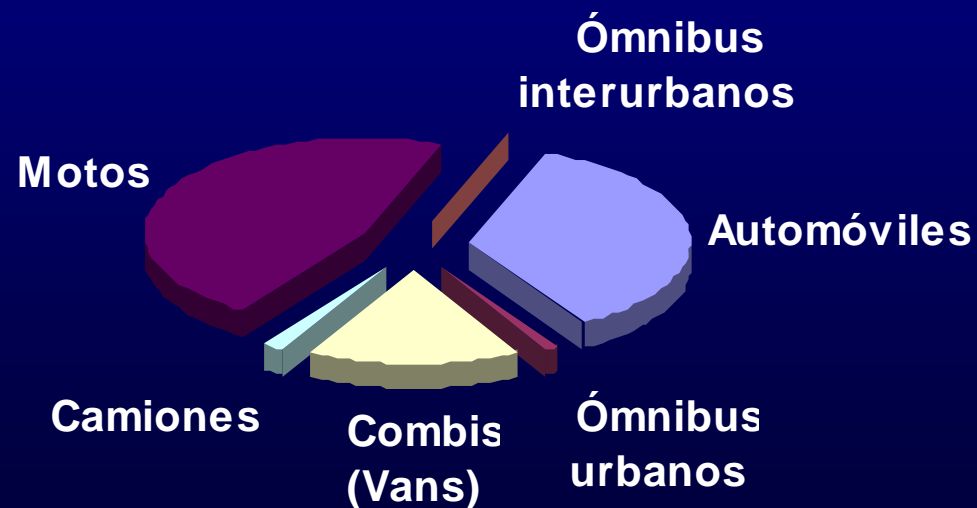
Estado de situación y diagnóstico somero Flujo en el Puente de la Amistad



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Flujo Vehicular en el Puente de la Amistad

Flujo Vehicular Diario Promedio
por tipo de vehículo, para días hábiles
Año 2005



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Flujo Vehicular en el Puente de la Amistad

La relación comercial de ambas ciudades se verifica en el origen y destino (O/D) de los viajes pasantes en donde las proporciones siguientes muestran el peso de los viajes entre las dos ciudades respecto del total de los viajes realizados en un día hábil.

- ▶ Vans 86%
- ▶ Automóviles 80%
- ▶ Camiones de pequeño porte 91%

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

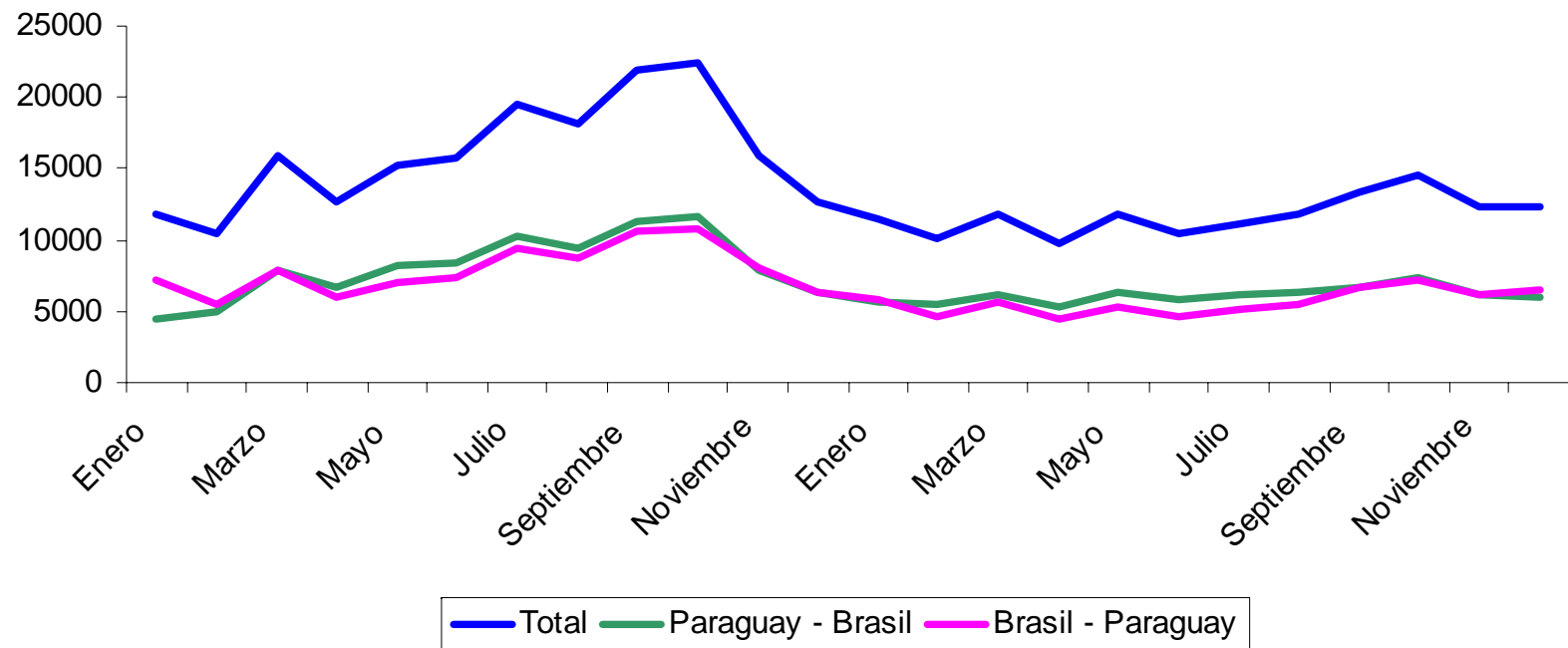
Estado de situación y diagnóstico somero Flujo vehicular en el puente de la Amistad

- Los movimientos comerciales que atraviesan el puente generan un tránsito de camiones, incluyendo a los camiones de porte pequeño que efectúan transporte de “Consumo interno”, en ambos sentidos, de 12.000 camiones / mes, de los cuales un 50% corresponden a camiones en lastre. El sentido del tránsito, tanto de camiones cargados como en lastre, es equilibrado.
- Ello determina que, en promedio, atraviesen unos 470 camiones diarios.
- Los gráficos siguientes muestran la composición del tránsito mensual de camiones (de todo porte) correspondiente a los años 2003 y 2004.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Flujo vehicular en el Puente de la Amistad

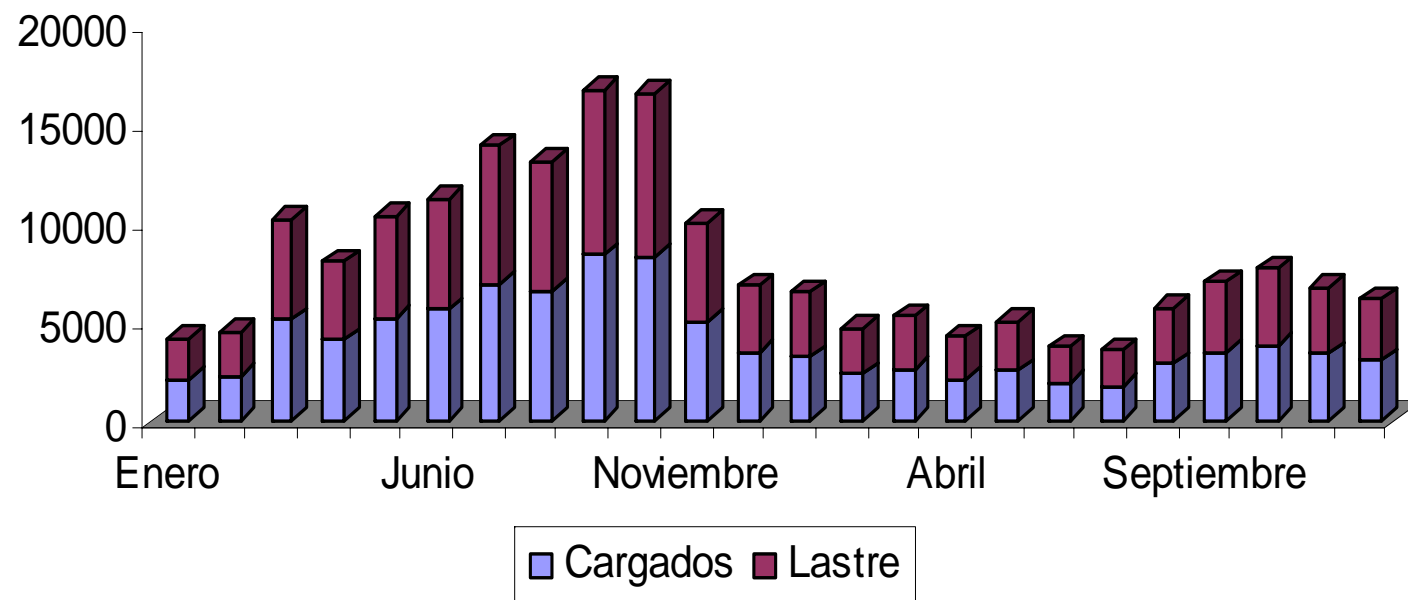
Flujo de Camiones
2003 - 2004



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Flujo vehicular en el Puente de la Amistad

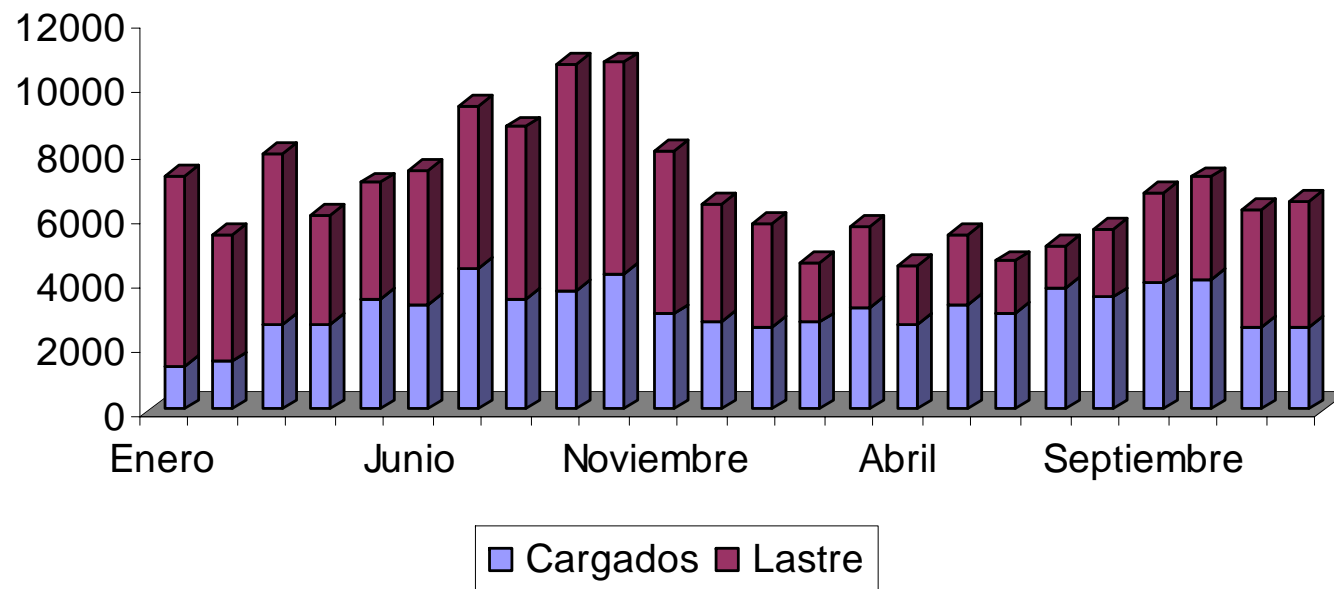
Flujo de Camiones Paraguay - Brasil 2003 - 2004



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Flujo vehicular en el Puente de la Amistad

Flujo de Camiones Brasil - Paraguay
2003 - 2004



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Estado actual en la integración de los controles

- La única área de control integrado es la que se encuentra en la ANNP, en la cabecera paraguaya del puente, dedicada al comercio de “pacotilla” o “consumo interno” (de hasta u\$s 2.500), en sentido Brasil – Paraguay, en donde se encuentran, además de las autoridades paraguayas, aduana y migraciones brasileñas.
- Para las importaciones paraguayas, en la cabecera brasileña del puente se realiza en forma conjunta el cierre del MIC simplificado de Brasil (EADI Sul – Puente) y el inicio por parte de Paraguay de la operación de tránsito hasta alguno de los recintos aduaneros paraguayos de destino.
- En la EADI Sul se encuentran funcionarios paraguayos, que no cumplen tareas operativas vinculadas a la integración de los controles.
- La ANNP casi ha concluido la remodelación parcial del recinto aduanero con el objetivo de albergar a los funcionarios de ambos países.

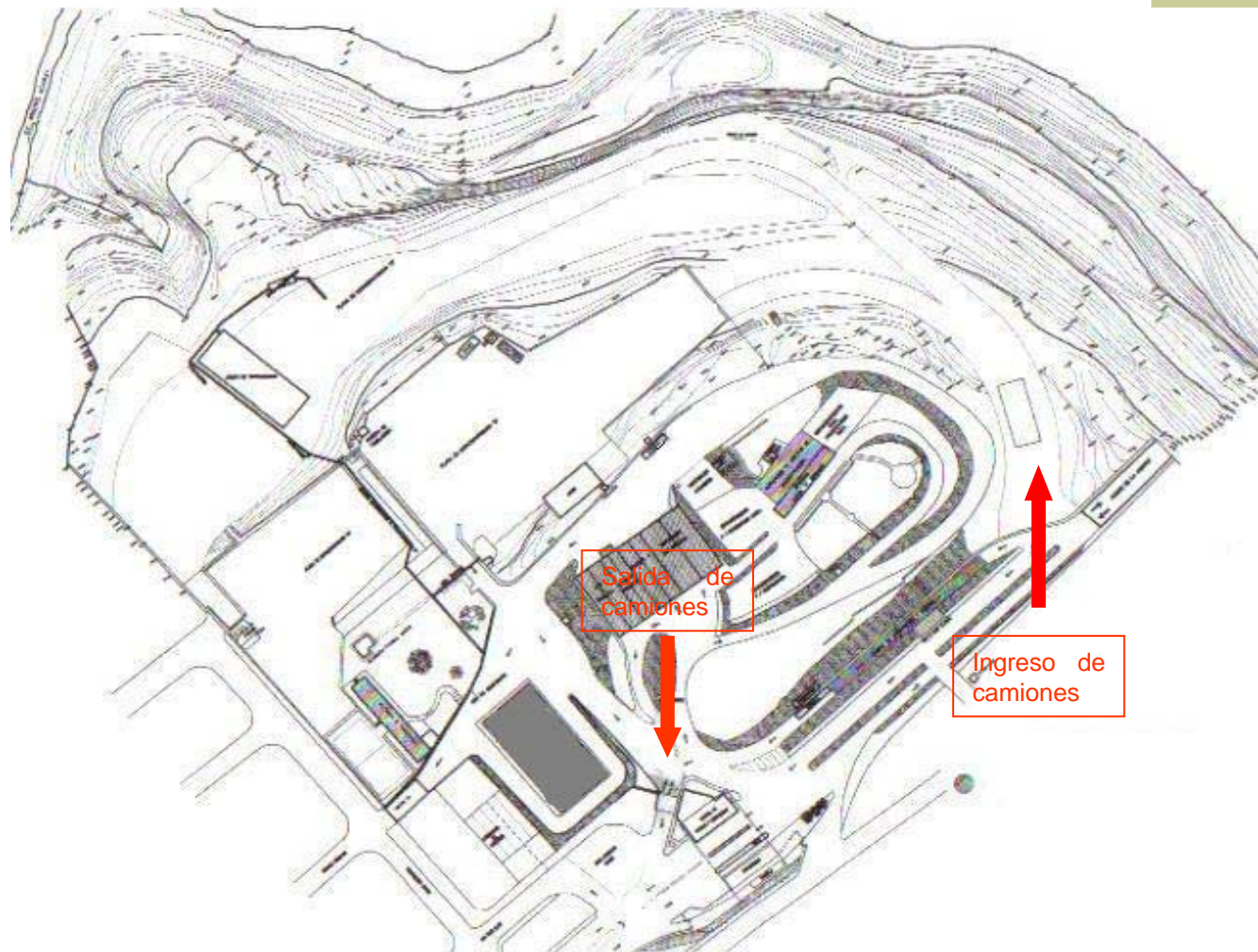
CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Estado actual en la integración de los controles

- Hasta la fecha los funcionarios brasileros no se han instalado en la ANNP para realizar las operaciones de control de las exportaciones.
- La construcción realizada por la ANNP para albergar las operaciones brasileras en sus instalaciones posee un diseño inadecuado para su funcionalidad (playa invertida al flujo de vehículos) y presenta eventuales restricciones de capacidad para posibles escenarios futuros de integración de los controles.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Instalaciones ANNP en el puente



Estado de situación y diagnóstico somero Infraestructura de control - Brasil

Recintos aduaneros

En el área de Foz de Iguazú los controles de la Receita Federal se realizan en los siguientes lugares:

- EADI Sul, ubicada en la BR 277 a 3,5 kilómetros del puente de la Amistad en un predio de 133.000 m². (dentro de los cuales 530 m² lo constituyen depósitos para carga refrigerada y 3.000 m² para carga general). Tiene capacidad para unos 600 camiones. Cuenta con un sistema de control de movimientos de la documentación en donde los organismos de control registran los tiempos que demanda cada trámite desde el momento de inicio de los mismos. Con la excepción de Vigilancia Agropecuaria, el sistema es utilizado por la totalidad de los organismos de control. La tarifa diaria por estadía oscila en los u\$s 8. El horario de atención es de lunes a sábado de 07.00 a 19.00 horas. Este recinto atiende también las operaciones carreteras con Argentina.
- Central de Abastecimiento Alto Paraná S.A. (CEASA), mercado mayorista de frutas y hortalizas, a 6 kilómetros del puente, donde se controlan las importaciones brasileñas de frutas y hortalizas por montos menores a u\$s 2.500. Atiende de lunes a sábado entre las 05.00 y las 16.00 horas.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Infraestructura de control - Brasil

Recintos aduaneros brasileños

- Cabecera brasileña del puente para apertura y cierre de tránsitos simplificados y control aleatorio a particulares y ómnibus.
- Área de control integrada de operaciones de “Consumo interno” (comercio por despachos de menos de u\$s 2.500) con el criterio de país de entrada – país sede de los controles, ubicada en la cabecera paraguaya del puente, en operaciones de comercio inferiores a u\$s 2.500.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Infraestructura de control - Brasil

Vista del puente y las instalaciones de la cabecera Brasileira. Las instalaciones del lado derecho están siendo modificadas.



CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Infraestructura de control - Brasil

Migraciones brasileñas

Cuenta con oficinas en:

- Cabecera brasileña del puente, para controles de ingreso de pasajeros, turismo de comercio e importaciones de “Consumo Interno”. Es el único lugar en donde opera las 24 horas del día.
- Área de Control Integrada de la cabecera paraguaya del puente.
- EADI SUL.

Controles fitosanitarios y de salud brasileños (ANVISA y Vigilancia Agropecuaria)

- Vigilancia Agropecuaria opera en la cabecera brasileña del puente, en EADI Sul y en CEASA.
- ANVISA opera en la cabecera brasileña del puente y en EADI Sul.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Infraestructura de control - Brasil

Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

- No cuenta con instalaciones propias ni funcionarios en esta frontera por lo que ha delegado en la Receita Federal las tareas de control.
- El control se efectúa en los recintos en donde ejerce el control la Receita Federal.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Infraestructura de control - Paraguay

Recintos aduaneros paraguayos

Coexisten, en el área de Ciudad del Este, 5 recintos aduaneros de inicio o finalización de trámites de comercio de carga: uno plenamente estatal (ANNP) y 4 privados, aunque dos de estos recintos privados son operados el organismo estatal Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP).

Todos ellos disponen de sistemas de comunicación y oficinas para despachantes.

ANNP Terminal Portuaria Ciudad del Este: ubicada en la cabecera del puente de la Amistad, cuenta con un predio propio de 11 hectáreas con capacidad para 350 camiones estacionados.

En la ANNP operan dos áreas independientes: el Centro de Control Integrado para el Consumo Interno y el área de control de despachos mayores a u\$s 2.500.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Infraestructura de control - Paraguay

Además, tiene un recinto fiscal de 7 hectáreas en la zona de Puerto Franco, a unos 12 kilómetros del actual puente, en donde se evalúa construir el 2° puente de enlace entre Ciudad del Este y Foz de Iguazú.

El horario de atención es de lunes a viernes de 6.00 a 18.30 horas y sábados de 6.00 a 18.00 horas.

Puerto Privado Almacenes Generales S.A. (ALGESA): puerto privado, propiedad de grandes productores de soja, ubicado a 12 kilómetros del puente de la Amistad sobre la ruta N° 7. Este recinto, si bien privado, es operado por ANNP.

Se especializa en despachos de soja, si bien los exportadores no se encuentran obligados a despacharla por este recinto.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Infraestructura de control - Paraguay

PUERTO PRIVADO BUSINESS CORPORATION S.A.: ubicado en calle 10, Acaray. Este recinto, si bien privado, es operado por ANNP.

ZONA FRANCA GLOBAL: ubicada en el kilómetro 4,5 de la ruta N° 7 es operada privadamente. Dispone de un predio de 4,5 hectáreas. Tiene un pedido de mudanza al kilómetro 11 de la ruta N° 7 a un predio de 25 hectáreas.

ZONA FRANCA TRANSTRADER: ubicada en el kilómetro 10,5 de la ruta N° 7.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Infraestructura de control - Paraguay

Aduana paraguaya

La aduana paraguaya opera en la totalidad de los puertos secos y zonas francas y en la cabecera brasileña del puente donde abre los tránsitos de las importaciones paraguayas que luego se dirigen a los recintos fiscales.

La aduana de cada recinto tiene dependencia funcional con la Aduana Central. No hay una delegación regional aduanera paraguaya de Ciudad del Este.

Migraciones paraguayas

Se encuentra en la cabecera paraguaya del puente junto al recinto de la ANNP.

Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) y Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA)

Operan en el predio de la ANNP. Los servicios son gratuitos con la excepción de los análisis de laboratorio

Dirección Nacional de Transporte del Paraguay (DINATRAN)

Se encuentra ubicada en la cabecera paraguaya del puente sobre

Estado de situación y diagnóstico somero Operatoria de control

- TVF y Turismo de comercio

La demanda de la casi totalidad de este comercio es brasileña. El control aduanero y fitosanitario de los productos, hoy al azar y/o voluntario, se efectúa en la cabecera brasileña del puente para la verificación de los productos adquiridos por residentes brasileños, básicamente de Foz de Iguazú.

En el caso paraguayo, si bien las oficinas de migraciones se encuentran en la cabecera paraguaya del puente se realizan controles sobre la ruta N° 7, a unos 30 kilómetros del puente, para verificar el efectivo cumplimiento de las normas migratorias.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Operatoria de control

Transporte regular de pasajeros de larga distancia

Los controles (aduaneros, migratorios, de transporte y fitosanitarios) se efectúan, en su totalidad, en ambas cabeceras del puente

Exportaciones paraguayas de “Consumo interno” de hortalizas y vegetales

El control integral de salida se realiza en el Centro Integrado de Control, cabecera paraguaya del puente. El control de entrada a Brasil requiere de un control migratorio y apertura de un tránsito simplificado en la cabecera brasileña del puente, y cierre del mismo y Vigilancia Agropecuaria en CEASA.

Exportaciones brasileñas de “Consumo interno” de hortalizas y vegetales

El control se realiza íntegramente en el centro integrado de controles en el lado paraguayo del puente, previa apertura de la operación de tránsito por parte de la Aduana de Paraguay, en la cabecera brasileña del puente.

Estado de situación y diagnóstico somero Operatoria de control

Exportaciones paraguayas de “Consumo interno” de productos no perecederos

El control de salida se efectúa en el Centro Integrado de Control, en la ANNP. El control de entrada a Brasil requiere de una apertura de un tránsito simplificado en la cabecera brasileña del puente, que es finalizado en la EADI Sul donde también se realiza el control migratorio y de transportes.

Exportaciones brasileñas de “Consumo interno” productos no perecederos

El control se realiza íntegramente en el centro integrado de controles en la cabecera paraguaya del puente, previa apertura de la operación de tránsito por parte de la Aduana de Paraguay, en la cabecera brasileña del puente.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Operatoria de control

Exportaciones paraguayas a países de extrazona, en tránsito por Brasil hasta Paranagua o Santos

El grueso de estos despachos inician sus trámites en los puertos privados de la zona de Ciudad del Este (principalmente ALGESA), realizando migraciones y transporte paraguayos en la cabecera paraguaya del puente. Comienzan el tránsito para Brasil en la cabecera brasileña del puente hasta los puertos de exportación brasileños, donde se finaliza el trámite. Migraciones se realiza en la cabecera brasileña del puente.

Importaciones paraguayas desde extrazona

Se trata de despachos que formalizaron en Paranaguá o Santos. En la cabecera brasileña del puente se efectúa el control migratorio brasilero, se cierra el tránsito abierto en los puertos brasileños de origen y se abre la operación de tránsito paraguayo, que luego se cierra en los puertos paraguayos de destino, donde también se realizan los controles fitosanitarios. Migraciones se controla en la cabecera paraguaya del puente.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Operatoria de control

Comercio bilateral Brasil - Paraguay

- Aduana de salida: formalizan la exportación en la EADI Sul; allí se abre un tránsito simplificado de salida hasta la cabecera brasileña del puente en donde se cierra.
- Migraciones y fitosanitarios de salida: se controla en EADI Sul.
- Transporte brasileño: cabecera brasileña del puente.
- Aduana de entrada: se da apertura a la operación tránsito que se inicia en la cabecera brasileña del puente que se cierra en el recinto aduanero de destino. El resto de las operaciones aduaneras y las fitosanitarias se realizan en el recinto de destino.
- Migraciones de entrada: en la cabecera paraguaya del puente.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Operatoria de control

Comercio bilateral Paraguay - Brasil

- Aduana de salida: se inicia en uno de los recintos aduaneros, en general en ANNP; allí se abre un tránsito simplificado que se cierra en la cabecera paraguaya del puente.
- Migraciones, transporte y fitosanitarios de salida: en la cabecera paraguaya del puente.
- Aduana de entrada: se abre un tránsito en la cabecera brasileña del puente que se cierra en la EADI Sul. Se continua el trámite en aduanero en la EADI Sul.
- Transporte de entrada: en la EADI Sul.
- Migraciones y fitosanitarios: en la EADI Sul.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Tiempos insumidos en los controles

Comercio bilateral

- Las operatorias de comercio bilateral en camiones de gran porte que pasan por la EADI Sul y los recintos aduaneros paraguayos insumen como mínimo más de 1 día.
- Estos tiempos se explican, parcialmente, por la restricción del municipio de Ciudad del Este al tránsito de camiones en la avenida central de esa ciudad, lo que implica una restricción al cruce del puente.
- Los camiones de menor porte, destinados al consumo interno, no se ven afectados por esta medida.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Tiempos insumidos en los controles

Operaciones de comercio bilateral de “Consumo interno”

- El lapso entre el inicio y finalización de los controles abarca no más de 4/5 horas en total.

Turismo de comercio

- En la actualidad, el control de esta operatoria es aleatoria (por parte de las autoridades) y voluntaria (por parte de los turistas) hecho que se revertiría, para el ingreso a Brasil, con la implementación del proyecto de informatización del control de Migraciones brasileñas y con la conclusión de las obras de la Receita Federal en el puente.
- Hoy, el tiempo insumido es la suma del tiempo de cruce (1 hora en los momentos de punta) y de 4 / 5 horas si hay declaración de los productos adquiridos en la Receita Federal.

Estado de situación y diagnóstico somero Proyectos en ejecución que impactan sobre integración

Existen 5 proyectos que afectarían directamente la operatoria actual del paso de frontera:

1. Construcción de un 2° puente en las cercanías del actual

- Existe un estudio de prefactibilidad el que propone la construcción de un nuevo puente que se ubicaría en un punto cercano al hito de la 3 fronteras, cercano a las localidades de Presidente Franco (Paraguay) y Foz de Igúazú (Brasil) a unos 7 km. al sur del actual puente.
- El proyecto prevé como una de las alternativas destinar uno de los puentes al tránsito de camiones.
- Los funcionarios brasileños consultados ven este puente como un problema adicional, explicado por cuestiones de logística de control.
- Para los funcionarios paraguayos, el nuevo puente ayudaría a la fluidez del tránsito actual y futuro.

Estado de situación y diagnóstico somero Proyectos en ejecución que impactan sobre integración

2. Informatización del control de migraciones brasileñas

- El proyecto prevé informatizar el control mediante un sistema de escaneo de los documentos, que comenzará a operar en el año 2006 en los principales aeropuertos de Brasil. El sistema se establecerá en la cabecera del puente identificando a la totalidad de las personas que crucen el mismo.
- Una vez implementado el sistema en el puente, Migraciones estima que el tiempo de registro por persona se encontraría en el orden de los 4/5 segundos.
- En el proyecto de la Receita Federal, Migraciones tiene asignadas 6 garitas de control. Con el flujo actual de personas, suponiendo un tiempo medio de control de 4/5 segundos por persona podrían originarse demoras importantes en las horas pico.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Estado de situación y diagnóstico somero Proyectos en ejecución que impactan sobre integración

3. Remodelación de la cabecera brasileña del puente encarado por la Receita Federal

- Encarado por la Receita Federal, ya se encuentra en obra en el lado de ingreso a Brasil
- El proyecto se encaró de manera independiente por la Receita Federal, sin consulta con los restantes organismos de control actuantes, no considerando, por ende, proyectos concurrentes del resto de los Organismos, como es el caso de Migraciones.

4. Habilitación de zona franca en Foz de Iguazú

5. Proyecto de revitalización de las dos ciudades.

Alternativas para la integración de los controles

1. Ideas rectoras consideradas para la definición de alternativas
2. Obstáculos detectados para un avance en la integración de los controles
3. Medidas de corto plazo y bajo costo consistentes con las alternativas de organización de controles integrados que se proponen.
4. Criterios relativos a la organización de los controles integrados y otros aspectos dirigidos a mejorar la eficiencia del sistema, comunes a todas las alternativas.
5. Propuestas de organización física elaboradas para el sistema fronterizo.

CIUDAD DEL ESTE - FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la integración de los controles Ideas rectoras para el sistema

- Recrear en el sistema fronterizo las características que definen al paso deseable y posible para la Región, las cuales se encuentran íntegramente incluidas en la normativa Mercosur.
- Las alternativas propuestas reconocen, con restricciones, el criterio adoptado por los países de integrar sus controles bajo la modalidad *“país de entrada país sede”*
- En consecuencia, no se han considerado viables alternativas de CUF en cualquiera de los dos países salvo en el caso de la construcción del nuevo puente.
- Las alternativas que se presentan toman en consideración la infraestructura de control existente y en desarrollo en ambos países.

CIUDAD DEL ESTE - FOZ DE IGAUZÚ

Alternativas para la integración de los controles Ideas rectoras para el sistema

- Bajo cualquiera de las alternativas propuestas, la construcción del nuevo puente en Puerto Franco debe contemplar la posibilidad de instalación de un CUF único.
- Con el objeto de que el proyecto sea consistente con la nueva organización de los controles surgida de la integración binacional y adecuado a las pautas operativas que deriven de la misma, toda alternativa de relocalización de alguno de los procesos de control físico y/o de establecimiento de áreas de control integrados debe contemplar, en forma indisoluble e interrelacionada, lo relativo a:
 - **Proceso + Infraestructura + Operación**

CIUDAD DEL ESTE - FOZ DE IGAUZÚ

Alternativas para la integración de los controles Ideas rectoras para el sistema

- Podrá diseñarse un desarrollo secuencial del proyecto para la alternativa seleccionada, donde objetivos parciales puedan alcanzarse sucesivamente, que permita avanzar en las medidas factibles de implementar en el corto plazo y en aquéllas que demandan un horizonte temporal mayor para su realización (necesidad de estudios previos, emprendimientos binacionales, etc.)
- Se debería avanzar en estudios de reorganización del tránsito en la zona de influencia, en especial la relacionada con el área urbana de Ciudad del Este.

CIUDAD DEL ESTE - FOZ DE IGAUZÚ

Alternativas para la integración de los controles Ideas rectoras para el sistema

- Las alternativas que incluyen nueva infraestructura de vinculación, deberían validarse con estudios que permitan cuantificar la demanda futura de cargas y pasajeros dirigida al sistema fronterizo.
- Los costos asociados a cada una de las alternativas esbozadas deberán ser determinados en función de las modificaciones en las instalaciones existentes, las eventuales expropiaciones que resulten necesarias, las nuevas obras de infraestructura, el equipamiento y sistemas informáticos necesarios y las tareas que demande la organización de los procesos.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles. Obstáculos detectados para un avance en la integración de los controles

- Existencia de varios recintos aduaneros paraguayos lo que supone una traba al traslado de los funcionarios brasileños a Ciudad del Este, salvo que se acuerde concentrar la integración en sólo uno de ellos.
- Las obras de la ANNP no resultan adecuadas para una operatoria de integración, tanto por falta de espacio, por el esquema de circulación interna y por la misma ubicación del recinto en un área de mucha competencia de actividades en conflicto (comercio minorista en los alrededores, uso de la misma vialidad que es la principal arteria de la ciudad, etc.)
- Dilaciones para establecer en Paraguay a los funcionarios de Brasil incluidos en el control fronterizo.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles Aspectos para mejorar la eficiencia en el corto plazo

- Mejorar la circulación en el puente mediante medidas de tránsito que tengan en cuenta la posibilidad de circular camiones las 24 horas del día.
- Levantar la prohibición de circulación diurna de camiones por el puente de la Amistad generando vías alternativas de circulación fuera de las áreas conflictivas de Ciudad del Este.
- Reducir la cantidad de motos y combis que cruzan el puente, suplantando a las mismas por un sistema de minibuses regulares y regulados por las autoridades de ambos países, considerando la problemática de empleo que esta medida puede aparejar
- Trasladar los controles de cargas que se efectúan en el puente, hacia las cabeceras para lograr mayor fluidez en el tránsito.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles Aspectos para mejorar la eficiencia en el corto plazo

- Analizar la problemática del TVF considerando la introducción de tecnología que permita registrar los movimientos entre los países provocando la menor demora posible al viajero.
- Suplantar el método de acompañamiento que realiza la aduana paraguaya para la mercadería de importación, desde la oficina de la misma en la cabecera paraguaya hasta el puerto seco de destino.
- Integración de los sistemas de control de los diferentes organismos de cada país (integración nacional).
- Integración de las bases de datos de las agencias nacionales
- Incorporar un sistema de control de gestión de los recintos aduaneros y de los procesos que en ellos se realizan.

Alternativas para la integración de los controles

Propuesta general de mejoras en procesos de control

- Una vez definida la alternativa de consenso deben particularizarse los detalles de implementación de la misma. Sin perjuicio se adelantan algunos criterios deseables:
 - ✓ Secuencia temporal de controles según pares de organismos específicos afines
 - ✓ Interconexión de los sistemas informáticos de organismos similares para evitar la doble digitación de los datos y asegurar su congruencia
 - ✓ Controles no intrusivos a pasajeros
 - ✓ En el caso que se deseen implementar controles del TVF y/o controles fitosanitarios a los pasajeros, deberán habilitarse procedimientos particulares para asegurar la fluidez de las intervenciones

Alternativas para la integración de los controles **Propuesta general de mejoras en procesos de control**

- ✓ Propender a eliminar intervenciones sobre documentos papel, debiéndose enviar anticipadamente a la llegada del camión al Paso de Frontera y en forma electrónica, el formato vigente del MIC/DTA
- ✓ En el caso de servicios de transporte de pasajeros, debería implementarse el envío de la Lista de Pasajeros por vía electrónica, previa al arribo del medio de transporte, haciéndose solo el chequeo - o comparación - entre documentos de las personas y la información ya ingresada.
- ✓ Prever espacio de estacionamiento de camiones con demoras por observaciones diversas (incompletitud de documentación; posible rechazos de mercancías; aplicación de Perfil de Riesgo para realizar controles más exhaustivos, otras observaciones)
- ✓ Diseñar, al menos, un espacio de trabajo para camiones cargados con Sustancias Peligrosas que, dispondrá de los elementos que correspondan para la prevención y combate de siniestros .

Alternativas para la integración de los controles
Propuesta general de mejoras en procesos de control

Dotaciones de personal

- En caso de llevarse a cabo la construcción del nuevo puente debe tenerse en cuenta el incremento en las necesidades de personal, que esta nueva instancia demandaría, de forma de no incrementar los tiempos medios de realización de los trámites. Los requerimientos de personal estarán asociados al tipo de solución que se implemente.

CIUDAD DEL ESTE - FOZ DE IGAUZÚ

Alternativas para la integración de los controles **Propuesta general de mejoras en procesos de control**

Horarios de atención

- Las tareas de atención y verificación deben extenderse a lo largo de todo el horario nominal en que se habiliten las instalaciones de control integrado

Sistema de control de gestión

- Implementación de un Sistema de Control de Gestión interna de las áreas de Control Integrado y del conjunto del Sistema a fin de determinar la contribución de cada organismo o agente privado a la formación de los tiempos de demora en frontera.
- Obligatoriedad de uso para todas las agencias actuantes.

CIUDAD DEL ESTE - FOZ DE IGAUZÚ

Alternativas para la integración de los controles Propuesta general de mejoras en procesos de control

- Integración entre los organismos nacionales
- Conexión informática adecuada entre los organismos de control presentes en el paso y sus matrices
- Interconexión de las bases de datos de las agencias de transporte, fitosanitarios y aduana, debidamente actualizadas.
- Implementación de Coordinación de los CUF (Centro Único de Frontera) o CIF (Centro Integrado de Frontera) / Consejo Consultivo con Usuarios Privados

CIUDAD DEL ESTE - FOZ DE IGAUZÚ

Alternativas para la integración de los controles Propuesta general de mejoras en procesos de control

- Integración de los funcionarios
- Capacitación continua a funcionarios y usuarios privados en nuevos procesos
- Divulgación a usuarios, requisitos y restricciones en trámites
- Encuesta / Toma de tiempos para dimensionar Infraestructuras y línea de base de Impactos de Mejoras de Procesos.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles

Propuestas de Organización Física

SIN LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 1

- Destinar las instalaciones de la ANNP como Centro Integrado de Frontera (CIF) de pasajeros y cargas con el criterio país de entrada de la mercadería – país sede los controles. Llevar el control de vehículos de carga del puente a la ANNP y funcionarios brasileros para control de exportaciones en la ANNP.
- Las instalaciones en obra de la Receita Federal en la cabecera brasileña del puente serían destinadas a un CIF para los pasajeros entrantes a Brasil y en una avanzada para las cargas (incluyendo al “Consumo Interno”) donde también deberían operar funcionarios de la DINATRA, Migraciones y Aduana paraguaya.
- El CIF en Foz de Iguazú sería la EADI Sul para todo tipo de operatoria, incluyendo todo el “Comercio Interno” con el CEASA como CIF de comercio de frutas y hortalizas de menos de u\$s 2.500. Funcionarios paraguayos operando en EADI para expo paraguayas.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles Propuestas de Organización Física

SIN LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 2

- Destinar las instalaciones de la ANNP como avanzada paraguaya donde también se encontrarían funcionarios brasileños de la ANTT, Migraciones y de la Receita Federal y como CIF de pasajeros entrantes a Paraguay. Se propone una pequeña construcción que no obstaculice la circulación ni en el puente ni en los accesos a la ANNP para atender las migraciones de los conductores de vehículos de carga. Llevar el control de vehículos de carga del puente a la ANNP y funcionarios brasileños para control de exportaciones en la ANNP.
- El CIF de Paraguay (cargas + “Consumo Interno”) podría ubicarse en algunos de los puertos privados existentes, donde se trasladarían los funcionarios brasileños aduaneros y de controles fitosanitarios.
- Del lado brasileño las modificaciones serían similares a las descriptas en la alternativa 1.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles Propuestas de Organización Física

SIN LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 3

- Destinar las instalaciones de la ANNP como avanzada paraguaya donde también se encontrarían funcionarios brasileños de la ANTT, Migraciones y de la Receita Federal y como CIF de pasajeros entrantes a Paraguay. Se propone una pequeña construcción que no obstaculice la circulación ni en el puente ni en los accesos a la ANNP para atender las migraciones de los conductores de vehículos de carga. Llevar el control de vehículos de carga del puente a la ANNP y funcionarios brasileños para control de exportaciones en la ANNP. El Consumo Interno continúa integrado en la ANNP
- El CIF de Paraguay (cargas) podría ubicarse en algunos de los puertos privados existentes, donde se trasladarían los funcionarios brasileños aduaneros y de controles fitosanitarios.
- Del lado brasileño las modificaciones serían similares a las descritas en la alternativa 1.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles Propuestas de Organización Física

CON LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 1

Destinar el nuevo puente exclusivamente para el transporte de cargas (incluyendo las operaciones de “Consumo Interno” que se realizan en camiones de pequeño porte) dejando el actual puente para pasajeros.

Opción I

- Construir un Centro Único de Frontera (CUF) en una de las cabeceras del nuevo puente, lo que requeriría montos de inversiones importantes.
- Destinar las instalaciones recientemente finalizadas por la ANNP en el actual puente en Centro Integrado de Atención de Pasajeros (con el criterio de país de entrada – país sede de los controles). Por su parte, las instalaciones que está construyendo la Receita Federal en la cabecera brasileña del actual puente serían el espejo de la ANNP para los pasajeros entrantes a Brasil.
- Esta alternativa implicaría desafectar a la EADI Sul de las operaciones paraguayas y a CEASA de las operaciones de comercio bilateral Brasil Paraguay. La EADI SUL quedaría, únicamente, como recinto de control para las operaciones comerciales carreteras con Argentina.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles

Propuestas de Organización Física

CON LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 1

Opción II

- Construir una avanzada en una o en cada una de las cabeceras del nuevo puente (como avanzada única o doble cabecera). Esta sería la inversión mínima a realizar de encararse las obras del 2° puente en el supuesto de destinar el mismo al tráfico de cargas. En estas avanzadas se realiza el control de transporte y de migraciones a los conductores de vehículos de carga.
- Los CIFs serían, por el lado brasileño, la EADI SUL y CEASA (con el tipo productos que hoy se comercian o trasladando las funciones de esta última en “Comercio Interno” de frutas y hortalizas a la EADI Sul), donde se establecerían los controles paraguayos a sus exportaciones. Por el lado paraguayo, el CIF sería alguno de los puertos secos o zonas francas hoy existentes en Ciudad del Este (ALGESA surge como el más apropiado) donde se trasladarían los funcionarios brasileños de control de las exportaciones de este país, dado que la ubicación de las instalaciones de la ANNP implicarían que los vehículos de carga atravesaran Ciudad del Este para llegar a destino provocando congestión de tránsito en la zona del puente viejo. Ello implica desafectar a la ANNP de todos los controles de carga,

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles Propuestas de Organización Física

CON LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 1

Opción II (cont.)

- Como en el caso anterior se propone destinar las instalaciones recientemente finalizadas por la ANNP en el actual puente en Centro Integrado de Atención de Pasajeros (con el criterio de país de entrada – país sede de los controles) para los entrantes a Paraguay siendo su espejo las instalaciones que está construyendo la Receita Federal en la cabecera brasileña del actual puente para los pasajeros entrantes a Brasil.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles

Propuestas de Organización Física

CON LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 2

Dar uso mixto a los puentes (tránsito de cargas y pasajeros) según sentido de circulación. Dada la ubicación de las instalaciones actuales existentes en ambos países el sentido de circulación más conveniente sería el puente actual Brasil – Paraguay, de manera de aprovechar las instalaciones existentes y las obras recientes de la ANNP. El 2° puente tendría sentido de circulación Paraguay – Brasil, permitiendo el aprovechamiento de las instalaciones de la EADI.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles Propuestas de Organización Física

CON LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 2

Opción 1

- Destinar las instalaciones de la ANNP a un CIF de pasajeros y cargas (para lo cual habría que realizar trabajos de adecuación) despojando al puente mismo de cualquier operatoria que actualmente se está efectuando.
- En el 2° puente (circulación Paraguay - Brasil) se debería construir una avanzada para cargas, donde también habría funcionarios de control paraguayos (transporte, migraciones y aduana) siendo los CIF, la EADI Sul y CEASA (las operaciones de esta última en Comercio Interno de frutas y hortalizas podría trasladarse a la EADI Sul).
- En caso de que la circulación de peatones también fuera restringida según el sentido de circulación, la avanzada brasileña a construirse en el nuevo puente sería el CIF para los pasajeros entrantes a Brasil. Ello implica desafectar a las obras que se encuentra realizando la Receita Federal en la cabecera brasileña del actual puente.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles Propuestas de Organización Física

CON LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 2

Opción 2

- Aprovechando las obras existentes se podría prohibir la circulación de peatones por el 2° puente y destinar a las nuevas obras de la Receita Federal o bien en un CUF de pasajeros (esto es, que la ANNP sea un CIF de cargas) o bien destinarlo a un CIF para los peatones entrantes desde Paraguay y que la ANNP sea su espejo.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles

Propuestas de Organización Física

CON LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 3

Orientar el “Comercio Interno” por el actual puente, el comercio superior a los u\$s 2.500 por el futuro puente y dejar libre de elección de uso de los puentes a los pasajeros, al comercio de turismo y al TVF.

Opción I

- Como en la alternativa 1, se podría construir un Centro Único de Frontera (CUF) en una de las cabeceras del nuevo puente, una avanzada única en una de las cabeceras del puente o en cada una de las cabeceras con el criterio de país de entrada – país sede de los controles. En ambos casos, se deberían destinar espacios al control integrado de los pasajeros. Si se construyera una avanzada (única o doble cabecera) los CIF serían, en el lado brasileño, la EADI Sul y, en el lado paraguayo, alguno de los puertos secos hoy existentes.
- Destinar las instalaciones de la ANNP en el actual puente como CUF para el “Comercio Interno”, desafectando los controles de exportación paraguaya/importaciones brasileñas por montos menores a U\$S 2.500 tanto del CEASA como de la EADI Sul.
- Destinar las instalaciones en construcción por la Receita Federal en la cabecera brasileña del puente a un CUF de pasajeros.

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZÚ

Alternativas para la Integración de los Controles Propuestas de Organización Física

CON LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUENTE

Alternativa 3

Opción II

- En el 2° puente, ídem a opción anterior.
- En el actual puente, destinar las instalaciones de la ANNP como CIF de pasajeros y cargas, en el sentido de circulación Brasil – Paraguay, y las obras de la Receita Federal de la cabecera brasileña del puente, como CIF de pasajeros y cargas en el sentido Paraguay – Brasil.

Tareas complementarias

- Elaboración del acuerdo binacional que viabilice la alternativa seleccionada por los países
- Estudio de tránsito para la zona de influencia del puente.
- Estudios complementarios a la alternativa seleccionada (organización de procesos, intercomunicación de sistemas informáticos, anteproyecto de la infraestructura necesaria, etc.)
- Preparación de un eventual documento para solicitud de asistencia técnica y financiera para el proyecto
- Factibilidad técnico – económica de la alternativa seleccionada

Proceso Sectorial

Facilitación de Pasos de Frontera

PROGRAMA DE PROYECTOS PILOTO EN PASOS DE FRONTERA

