

# **Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica**

Programa de Proyectos Piloto en Pasos de Frontera – Fase II

Asistencia Técnica Bilateral y Apoyo en Implementación de Ejercicios de Controles Integrados

## **CAPÍTULO III**

**PASO: Ciudad del Este (Paraguay) – Foz do Iguazú (Brasil)**

**COORDINADOR: Ricardo Sicra**

ÍNDICE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Características Generales del Paso de Frontera.....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>El Comercio Bilateral Brasil - Paraguay .....</b>  | <b>10</b> |
| <b>El Comercio Internacional en el Paso de Frontera .....</b>   | <b>12</b> |
| <b>El Tránsito en el Puente de la Amistad .....</b>   | <b>16</b> |
| <b>Organismos de Control Presentes en el Paso: Integración,<br/>Localización y Operatoria .....</b>   | <b>23</b> |
| Estado actual de la integración de los controles.....   | 24        |
| Ubicación de los organismos de control brasileños.....  | 25        |
| Receita Federal .....   | 25        |
| Migraciones brasileñas .....  | 28        |
| Controles fitosanitarios y de salud brasileños (ANVISA y Vigilancia Agropecuaria) .....   | 28        |
| Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).....  | 28        |
| Ubicación de los organismos de control paraguayos.....  | 28        |
| Recintos aduaneros.....   | 28        |
| Aduana paraguaya .....  | 29        |
| Migraciones paraguayas.....   | 30        |
| Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) y Servicio<br>Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA)..... | 30        |
| Dirección Nacional de Transporte del Paraguay (DINATRAN).....   | 30        |
| Operatorias de control en el paso .....   | 30        |
| Tránsito vecinal fronterizo (TVF) y Turismo de comercio .....   | 30        |
| Transporte regular de pasajeros de larga distancia.....   | 31        |
| Exportaciones paraguayas de “Consumo interno” de hortalizas y vegetales.....  | 31        |
| Exportaciones brasileñas de “Consumo interno” de hortalizas y vegetales .....   | 31        |

|  |           |
|--|-----------|
| Exportaciones paraguayas de “Consumo interno” de productos no perecederos.....                         | 31        |
| Exportaciones brasileñas de “Consumo interno” productos no perecederos .....                           | 31        |
| Exportaciones paraguayas a países de extrazona, en tránsito por Brasil hasta Paranagua o Santos .....  | 32        |
| Importaciones paraguayas desde extrazona con mercaderías desde los puertos de Paranagua o Santos ..... | 32        |
| Comercio bilateral Brasil - Paraguay .....   | 32        |
| Comercio bilateral Paraguay - Brasil .....   | 32        |
| <b>Tiempos insumidos en los controles.....</b>   | <b>33</b> |
| Comercio bilateral.....  | 33        |
| Operaciones de comercio bilateral de “Consumo interno” .....   | 33        |
| TVF y Turismo de comercio.....   | 33        |
| Transporte de pasajeros de larga distancia.....  | 34        |
| <b>Proyectos en Ejecución en el Área eel Paso de Ciudad del Este – Foz de Iguazú .....</b>             | <b>34</b> |
| <b>Construcción de un segundo puente en las cercanías del actual .....</b>                             | <b>34</b> |
| <b>Informatización del control de migraciones brasileñas .....</b>                                     | <b>34</b> |
| <b>Remodelación de la cabecera brasileña del puente.....</b>   | <b>35</b> |
| <b>Habilitación de zona franca en Foz de Iguazú.....</b>   | <b>37</b> |
| <b>Proyecto de revitalización de las dos ciudades.....</b>   | <b>37</b> |
| <b>Propuesta de Integración de los Controles .....</b>   | <b>37</b> |
| Ideas rectoras para la integración de los controles .....  | 38        |
| Obstáculos para la integración de los controles .....  | 39        |
| Recomendaciones de corto plazo .....   | 40        |
| Propuesta general de mejoras en procesos de control .....  | 41        |
| Propuestas de integración física.....  | 42        |

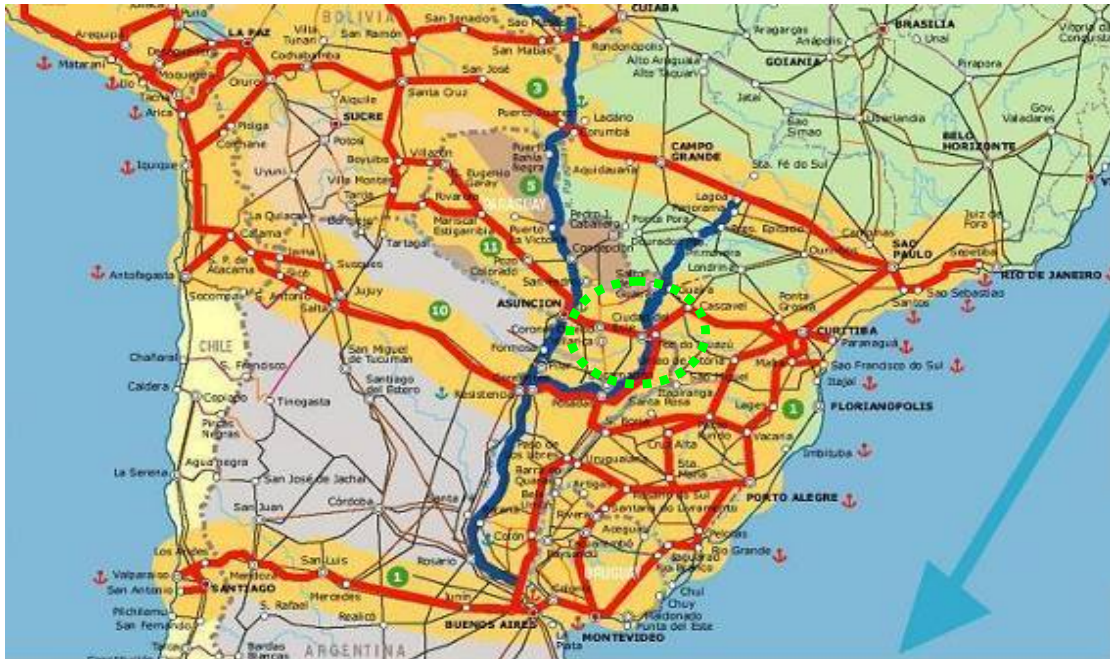
|  |           |
|--|-----------|
| Sin la construcción del nuevo puente ..... | 43        |
| <b>Alternativa 1</b> .....                 | <b>43</b> |
| <b>Alternativa 2</b> .....                 | <b>43</b> |
| <b>Alternativa 3</b> .....                 | <b>44</b> |
| Con la construcción del nuevo puente.....  | 45        |
| <b>Alternativa 1</b> .....                 | <b>45</b> |
| Opción I.....                              | 45        |
| Opción II.....                             | 45        |
| <b>Alternativa 2</b> .....                 | <b>46</b> |
| Opción I.....                              | 46        |
| Opción II.....                             | 47        |
| <b>Alternativa 3</b> .....                 | <b>47</b> |
| Opción I.....                              | 47        |
| Opción II.....                             | 48        |
| <b>Tareas complementarias</b> .....        | <b>48</b> |

### Características Generales del Paso de Frontera

El paso de frontera, que vincula a las ciudades de Ciudad del Este, capital del departamento paraguayo de Alto Paraná con la ciudad de Foz de Iguazú, ubicada en el estado de Curitiba, se encuentra sobre el Eje de Integración IIRSA de Capricornio que se desarrolla en torno al Trópico de Capricornio, ubicado aproximadamente entre los 20 y 30 grados de latitud sur, teniendo en los extremos importantes instalaciones portuarias tanto en el Océano Atlántico como en el Pacífico que dan cuenta de su carácter bioceánico.



El siguiente mapa muestra un detalle de la ubicación del paso en el Eje de Integración IIRSA.

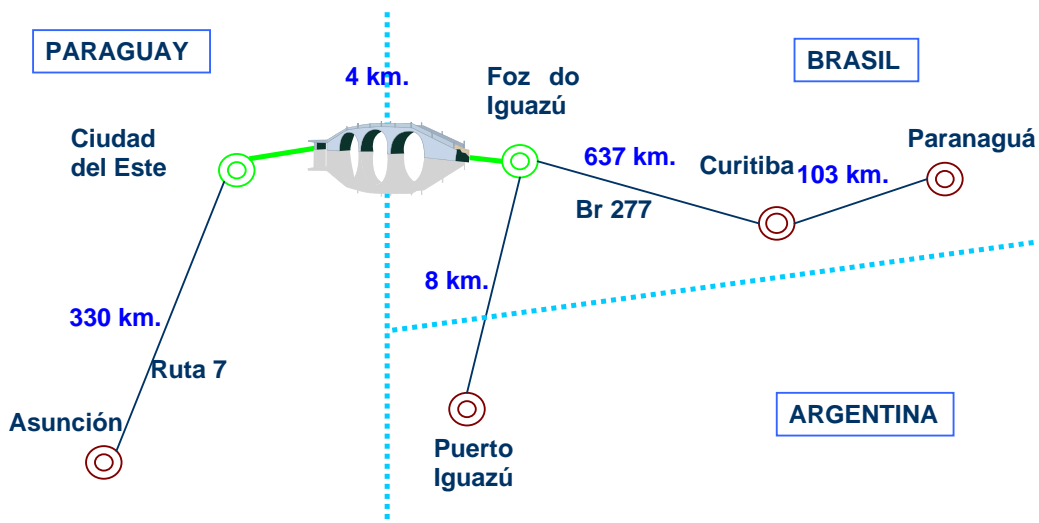


Este paso de frontera se desarrolla en lo que se conoce como la triple frontera entre Argentina, Brasil y Paraguay, la que está constituida por las dos ciudades mencionadas y por

la localidad de Puerto Iguazú, en la Argentina, ubicada a unos 8 kilómetros al sur de la ciudad brasileña de Foz de Iguazú.



La vinculación entre las ciudades de Foz de Iguazú y Ciudad del Este se realiza a través del Puente de la Amistad, sobre el río Paraná, al que se accede por la ruta nacional N° 7, que vincula Ciudad del Este con Asunción y por la BR 277, que vincula Foz de Iguazú con Curitiba y al puerto de Paranaguá.



Foz de Iguazú, por su ubicación geográfica, se erige en el centro de los tres aglomerados urbanos ya que 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.

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: el puente de la Amistad, entre Brasil y Paraguay, y el puente Tancredo Neves, entre Argentina y Brasil) 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 que conecta, 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.

En la foto adjunta se muestra una panorámica del puente de la Amistad tomada desde el lado brasileño.



Si bien ambas ciudades se desarrollan desde las cabeceras del puente, el mismo desemboca en el centro de Ciudad del Este, siendo la continuación del mismo la avenida principal de la ciudad, en tanto que del lado brasileño la cabecera se encuentra en los suburbios de Foz de Iguazú, lejos del centro y del movimiento local intraurbano.

El puente Tancredo Neves (Puerto Iguazú, en Argentina, - Foz de Iguazú, Brasil) 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 entre Argentina a Ciudad del Este, lo que potenció a las economías de las tres 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.

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 las 10.00 y las 17.00 horas).

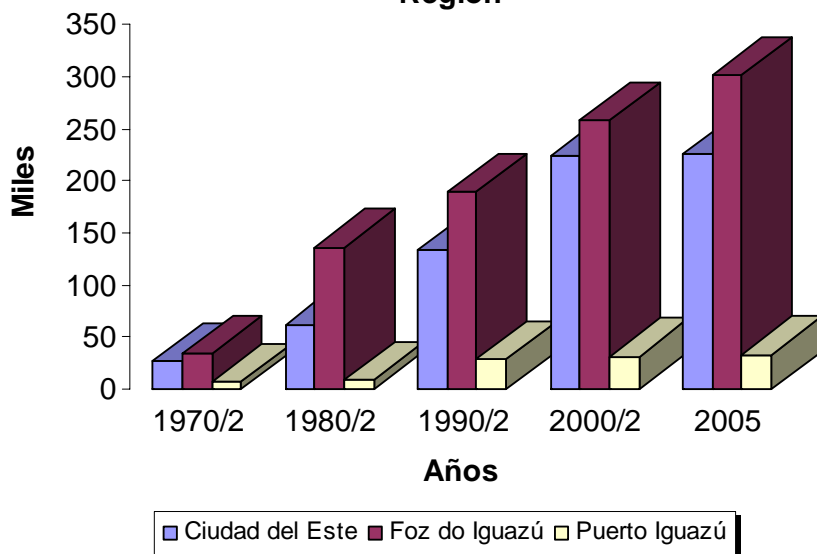
El crecimiento poblacional de las 3 ciudades, entre el año 1970 y la actualidad se observan el cuadro y gráfico siguiente:

**Crecimiento de la Población en Ciudades Fronterizas de la Región**

| Año    | Ciudad del Este |                            | Foz de Iguazú |                            | Puerto Iguazú |                            |
|--------|-----------------|----------------------------|---------------|----------------------------|---------------|----------------------------|
|        | Población       | Crecim. entre períodos (%) | Población     | Crecim. entre períodos (%) | Población     | Crecim. entre períodos (%) |
| 1970/2 | 26.485          |                            | 33.966        |                            | 7.122         |                            |
| 1980/2 | 62.328          | 135,30%                    | 136.321       | 301,30%                    | 9.151         | 28,50%                     |
| 1990/2 | 133.881         | 114,80%                    | 190.115       | 39,50%                     | 28.148        | 207,60%                    |
| 2000/2 | 223.350         | 66,80%                     | 258.368       | 35,90%                     | 31.371        | 11,50%                     |
| 2005   | 225.000         | 0,70%                      | 301.409       | 16,70%                     | 33.361        | 6,30%                      |



**Crecimiento de la Población en Ciudades Fronterizas de la Región**



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 tiene 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. Ello muestra la importancia capital que implica Ciudad del Este en la economía paraguaya.

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 y la necesidad de evaluar alternativas de desarrollo a la misma en el mediano plazo.

### El Comercio Bilateral Brasil - Paraguay

El comercio total bilateral Brasil – Paraguay ha seguido un camino relativamente ascendente en los últimos, siendo el promedio de la serie 1998 – 2005 de 3 millones de toneladas por un valor de 1.200 millones de dólares. En el año 2005 el intercambio bilateral fue por un volumen de 3.500.000 toneladas y un valor de aproximadamente 1.300 millones de dólares.

El grueso del volumen transportado corresponde a exportaciones paraguayas (55% en el año 2005), pero éstas sólo representan el 30% del valor total, como promedio de la serie; el valor de las exportaciones paraguayas del año 2005 explicaron el 25% del comercio bilateral. Esta diferencia es explicada por la composición de las exportaciones paraguayas constituidas, en su amplia mayoría, por producciones agropecuarias. Estas cifras se muestran en los cuadros siguientes.

#### Intercambio comercial entre Brasil y Paraguay

| Año  | Brasil - Paraguay |           | Paraguay - Brasil |           | Ambos sentidos    |           |
|------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|
|      | Miles de u\$s Fob | Ton       | Miles de u\$s Fob | Ton       | Miles de u\$s Fob | Ton       |
| 1998 | 1.249.436         | 1.049.216 | 351.168           | 1.182.594 | 1.600.604         | 2.231.810 |
| 1999 | 744.284           | 953.065   | 259.808           | 1.189.877 | 1.004.092         | 2.142.943 |
| 2000 | 831.785           | 1.168.006 | 351.173           | 1.615.821 | 1.182.958         | 2.783.827 |
| 2001 | 720.199           | 1.166.984 | 300.207           | 1.786.888 | 1.020.406         | 2.953.872 |
| 2002 | 558.455           | 1.153.299 | 383.088           | 2.156.528 | 941.542           | 3.309.827 |
| 2003 | 707.180           | 1.462.920 | 474.750           | 2.684.263 | 1.181.930         | 4.147.184 |
| 2004 | 871.845           | 1.525.906 | 297.825           | 1.385.136 | 1.169.670         | 2.911.042 |
| 2005 | 961.093           | 1.546.069 | 319.024           | 1.940.090 | 1.280.117         | 3.486.158 |

#### Direccionalidad del intercambio comercial total de modos entre Brasil y Paraguay (en % del total)

| Año  | Brasil - Paraguay |       | Paraguay - Brasil |       |
|------|-------------------|-------|-------------------|-------|
|      | Miles de u\$s Fob | Ton   | Miles de u\$s Fob | Ton   |
| 1998 | 78,1%             | 47,0% | 21,9%             | 53,0% |
| 1999 | 74,1%             | 44,5% | 25,9%             | 55,5% |
| 2000 | 70,3%             | 42,0% | 29,7%             | 58,0% |
| 2001 | 70,6%             | 39,5% | 29,4%             | 60,5% |
| 2002 | 59,3%             | 34,8% | 40,7%             | 65,2% |
| 2003 | 59,8%             | 35,3% | 40,2%             | 64,7% |
| 2004 | 74,5%             | 52,4% | 25,5%             | 47,6% |
| 2005 | 75,1%             | 44,3% | 24,9%             | 55,7% |

Este comercio bilateral se realiza, casi excluyentemente, por modo carretero, que explica más del 80% del total de los volúmenes y valores comerciados, proporción que se incrementa en el sentido Paraguay – Brasil, tal como se puede apreciar en el cuadro siguiente.

**Intercambio comercial carretero entre Brasil y Paraguay como proporción del comercio bilateral total**

| Año  | Brasil - Paraguay |       | Paraguay - Brasil |       | Ambos sentidos    |       |
|------|-------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|-------|
|      | Miles de u\$s Fob | Ton   | Miles de u\$s Fob | Ton   | Miles de u\$s Fob | Ton   |
| 1998 | 68,7%             | 66,6% | 93,7%             | 91,0% | 74,2%             | 79,6% |
| 1999 | 78,5%             | 68,3% | 93,0%             | 94,0% | 82,2%             | 82,6% |
| 2000 | 79,7%             | 64,6% | 91,3%             | 89,1% | 83,1%             | 78,8% |
| 2001 | 82,6%             | 66,3% | 98,8%             | 99,6% | 87,4%             | 86,5% |
| 2002 | 90,5%             | 70,0% | 98,5%             | 98,9% | 93,7%             | 88,9% |
| 2003 | 91,4%             | 66,5% | 96,7%             | 98,0% | 93,5%             | 86,9% |
| 2004 | 90,9%             | 66,8% | 92,8%             | 96,0% | 91,4%             | 80,7% |
| 2005 | 86,3%             | 65,1% | 93,3%             | 93,5% | 88,0%             | 80,9% |

De esta forma, el comercio bilateral carretero, para la serie 1998 – 2005, presenta los siguientes guarismos.

**Intercambio comercial carretero entre Brasil y Paraguay**

| Año  | Brasil - Paraguay |           | Paraguay - Brasil |           | Ambos sentidos    |           |
|------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|
|      | Miles de u\$s Fob | Ton       | Miles de u\$s Fob | Ton       | Miles de u\$s Fob | Ton       |
| 1998 | 858.740           | 698.834   | 328.882           | 1.076.579 | 1.187.622         | 1.775.413 |
| 1999 | 583.977           | 651.155   | 241.594           | 1.118.841 | 825.571           | 1.769.996 |
| 2000 | 662.870           | 754.464   | 320.596           | 1.440.380 | 983.466           | 2.194.844 |
| 2001 | 594.824           | 774.055   | 296.652           | 1.779.933 | 891.476           | 2.553.988 |
| 2002 | 505.180           | 807.623   | 377.399           | 2.133.663 | 882.579           | 2.941.287 |
| 2003 | 646.028           | 972.932   | 459.156           | 2.629.789 | 1.105.185         | 3.602.720 |
| 2004 | 792.395           | 1.018.645 | 276.502           | 1.330.043 | 1.068.897         | 2.348.689 |
| 2005 | 829.123           | 1.006.311 | 297.562           | 1.813.642 | 1.126.685         | 2.819.953 |

La direccionalidad de este comercio sigue siendo mayor en el sentido Paraguay – Brasil, medido el mismo en volúmenes, y favorable a Brasil en cuanto a los valores, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

**Direccionalidad del intercambio comercial carretero entre Brasil y Paraguay (en % del total carretero)**

| Año  | Brasil - Paraguay |       | Paraguay - Brasil |       |
|------|-------------------|-------|-------------------|-------|
|      | Miles de u\$s Fob | Ton   | Miles de u\$s Fob | Ton   |
| 1998 | 72,3%             | 39,4% | 27,7%             | 60,6% |
| 1999 | 70,7%             | 36,8% | 29,3%             | 63,2% |
| 2000 | 67,4%             | 34,4% | 32,6%             | 65,6% |
| 2001 | 66,7%             | 30,3% | 33,3%             | 69,7% |
| 2002 | 57,2%             | 27,5% | 42,8%             | 72,5% |
| 2003 | 58,5%             | 27,0% | 41,5%             | 73,0% |
| 2004 | 74,1%             | 43,4% | 25,9%             | 56,6% |
| 2005 | 73,6%             | 35,7% | 26,4%             | 64,3% |

**El Comercio Internacional en el Paso de Frontera**

Se trata de uno de los principales pasos carreteros en Sudamérica y el primero en importancia en la vinculación Paraguay – Brasil. En el año 2005 se movilizó por este paso mercaderías un volumen de casi 1.800.000 toneladas por un valor de superior a los 900 millones de dólares. La porción mayoritaria de estos volúmenes corresponden a exportaciones paraguayas aunque, medidas en valor, su peso es marcadamente inferior al registrado en el comercio bilateral total e, incluso al carretero total. Por ejemplo, en el año 2005, las exportaciones paraguayas a Brasil representaron el 62% del total en tanto que los valores explicaron sólo un 20% del intercambio bilateral por este paso de frontera.

La importancia del paso en el comercio bilateral se verifica por el peso del mismo en el comercio total y en el carretero entre ambos países: aproximadamente 2/3 partes de los valores totales y más del 50% de los volúmenes totales comerciados entre Brasil y Paraguay utilizan este paso de frontera.

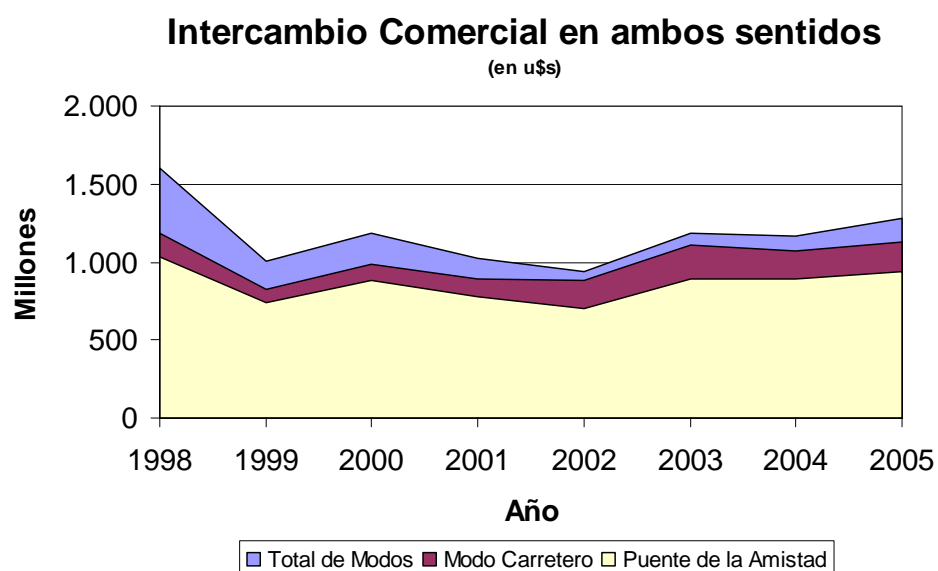
Por este paso se registra, asimismo, una pequeña porción de comercio entre Paraguay y Uruguay.

**Intercambio comercial carretero entre Brasil y Paraguay por el puente de la Amistad**

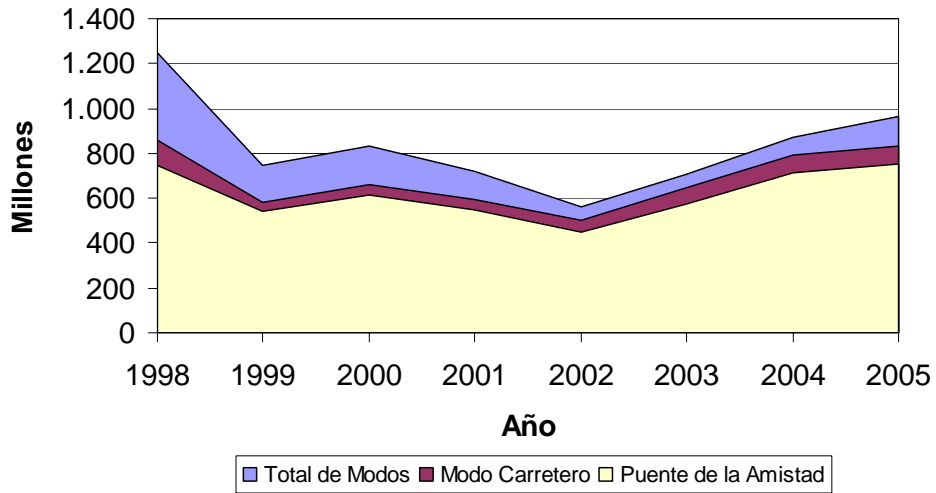
| Año  | Brasil - Paraguay |         | Paraguay - Brasil |           | Ambos sentidos    |           |
|------|-------------------|---------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|
|      | Miles de u\$s Fob | Ton     | Miles de u\$s Fob | Ton       | Miles de u\$s Fob | Ton       |
| 1998 | 747.683           | 585.091 | 281.953           | 892.003   | 1.029.636         | 1.477.094 |
| 1999 | 539.055           | 567.209 | 196.356           | 820.740   | 735.411           | 1.387.949 |
| 2000 | 612.600           | 620.894 | 266.540           | 1.178.593 | 879.140           | 1.799.487 |
| 2001 | 544.987           | 623.642 | 232.610           | 1.343.347 | 777.597           | 1.966.989 |
| 2002 | 445.769           | 650.062 | 256.650           | 1.490.691 | 702.419           | 2.140.754 |
| 2003 | 576.542           | 711.273 | 310.800           | 1.726.922 | 887.342           | 2.438.194 |
| 2004 | 710.411           | 747.143 | 177.741           | 789.072   | 888.152           | 1.536.215 |
| 2005 | 753.832           | 665.652 | 181.342           | 1.077.372 | 935.174           | 1.743.024 |

Como se puede observar en el cuadro precedente, el comercio bilateral que se materializa por el puente se ha mantenido relativamente constante en valores y volúmenes en los años de la serie.

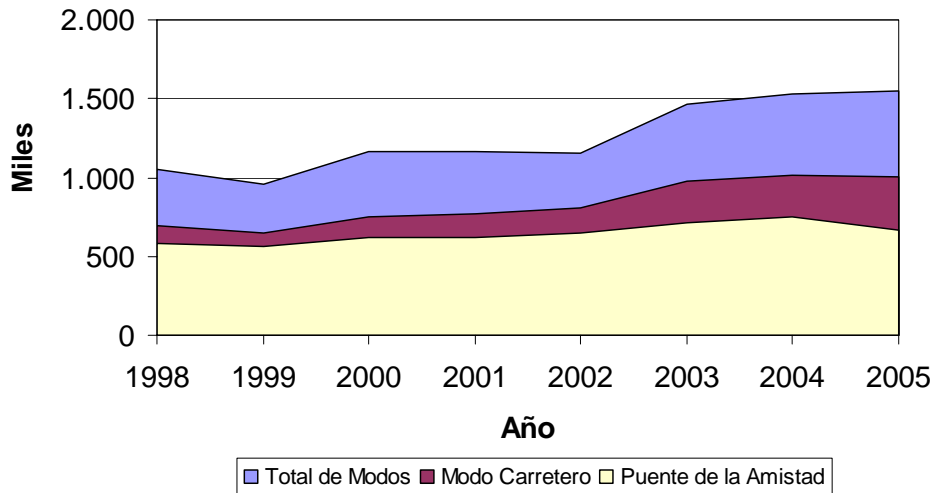
Sin embargo, lo que ha decaído, de forma importante, han sido los despachos de las exportaciones paraguayas hacia terceros países (de soja, básicamente) puesto que una porción no menor de la misma ya no utiliza los puertos brasileños de Paraguaná o Santos para alcanzar los destinos finales sino los ubicados 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.



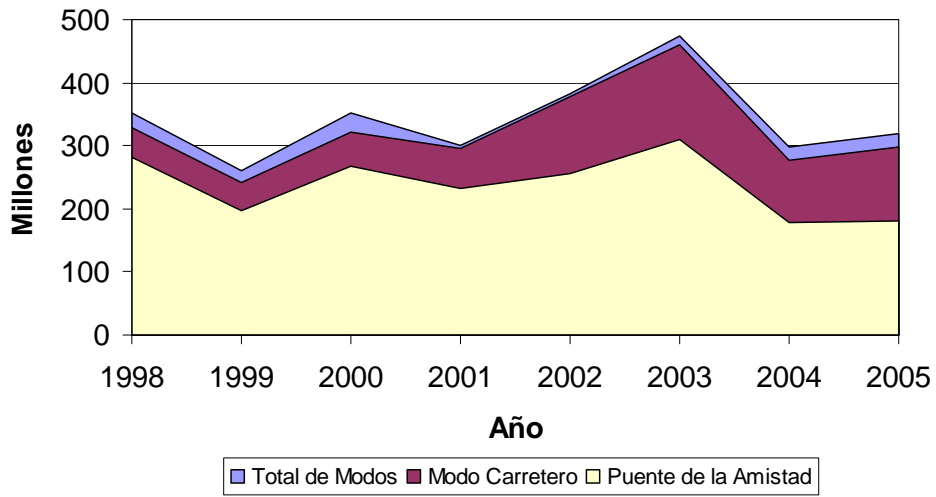
**Intercambio Comercial Brasil - Paraguay**  
(en u\$s)



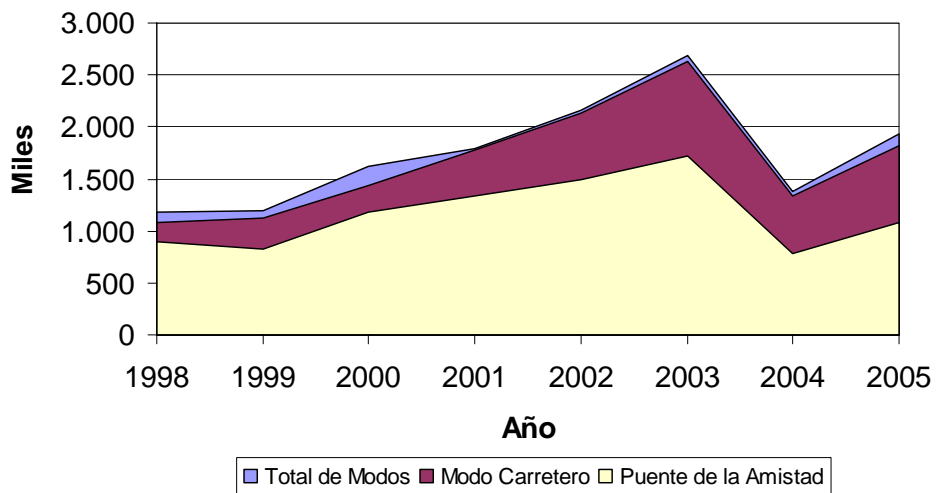
**Intercambio Comercial Brasil - Paraguay**  
(en Ton.)



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



### Intercambio Comercial Paraguay - Brasil (en Ton.)



### El Tránsito en el Puente de la Amistad

Desde Paraguay, el puente de la Amistad es una continuación de la ruta nacional N° 7, que vincula a esta ciudad con Asunción, la que al atravesar Ciudad del Este se convierte en su avenida principal, de dos carriles por sentido. Por el lado brasileño, es una continuación de una avenida con ciertas características de autovía que se convierte en la BR 369 y BR 277, que vinculan a Foz de Iguazú con la capital del estado de Paraná – Curitiba – y con los puertos de Paranagua y Santos. Todas estas rutas se encuentran asfaltadas y en buen estado de conservación.

En la foto se puede apreciar una panorámica del puente en un horario de punta de un día hábil.



El puente posee un ancho de calzada de 3 carriles, si bien se encuentra demarcado para dos y 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 de vehículos automotores, principalmente automóviles y vehículos de alquiler.





Las horas de mayor circulación vehicular y peatonal se encuentran entre las 07.00 horas y las 17.00 horas, coincidiendo con el horario comercial de Ciudad del Este. En este horario de mayor demanda para el uso del puente, el único carril de acceso directo al mismo, en el sentido Brasil – Paraguay, se ve restringido para la circulación de vehículos de pasajeros puesto que el mismo se torna exclusivo para los camiones que ingresan a Paraguay.

Así, los vehículos de pasajeros deben de acceder al puente por una calle colectoras que se une 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 muy marcada de la vialidad.



El área comercial de Ciudad del Este comienza en la misma cabecera del puente, en la avenida que continúa al mismo, principal arteria de la ciudad en donde se desarrolla el grueso de la actividad comercial, así como las calles transversales y paralelas a ésta.

La intensidad de este comercio es el origen de una disposición municipal de Ciudad del Este 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.

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.



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. La forma de operación de las “vans” es otra fuente de gran congestión 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.

En los cuadros y gráfico siguientes se muestra el flujo diario de cruces del puente de la Amistad, como promedio de un día hábil del año 2005.

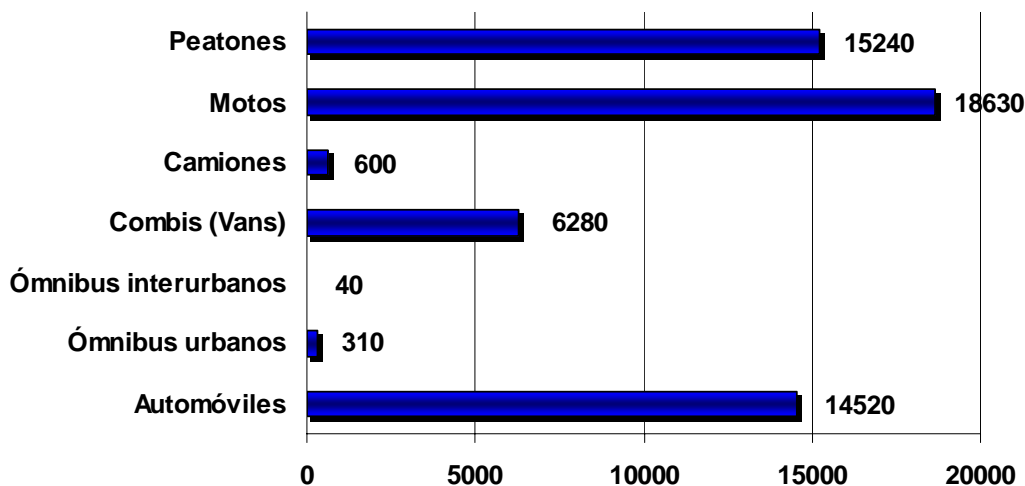
**Flujo vehicular diario en el Puente de la Amistad. Promedio de día hábil.**

**Año 2005**

| Tipo de vehículo                      | Cantidad      | %             |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
| Camiones de gran porte                | 490           | 1,2%          |
| Camiones de porte pequeño             | 110           | 0,3%          |
| Automóviles                           | 14.520        | 36,0%         |
| Ómnibus urbanos                       | 310           | 0,8%          |
| Ómnibus interurbanos                  | 40            | 0,1%          |
| Combis y Vans                         | 6.280         | 15,6%         |
| Motos                                 | 18.630        | 46,1%         |
| <b>Total vehículos (sin camiones)</b> | <b>40.380</b> | <b>100,0%</b> |
| Peatones                              | 15.240        |               |

**Flujo Total Diario Promedio**

**Año 2005**



Esas cifras de cruces son 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.



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 con origen y destino en las dos ciudades respecto del total de los viajes vehiculares realizados en un día hábil.

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

Los movimientos comerciales de carga que atraviesan el puente generan un tránsito de camiones, en ambos sentidos, de unos 12.000 camiones/mes, incluyendo en este guarismo a los camiones de porte pequeño que efectúan transporte de “Consumo interno” (comercio de mercaderías entre ambas ciudades por valores menores a u\$s 2.500), 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 siguientes cuadros y gráficos muestran la composición del tránsito mensual de camiones (de todo porte) correspondiente a los años 2003 y 2004.

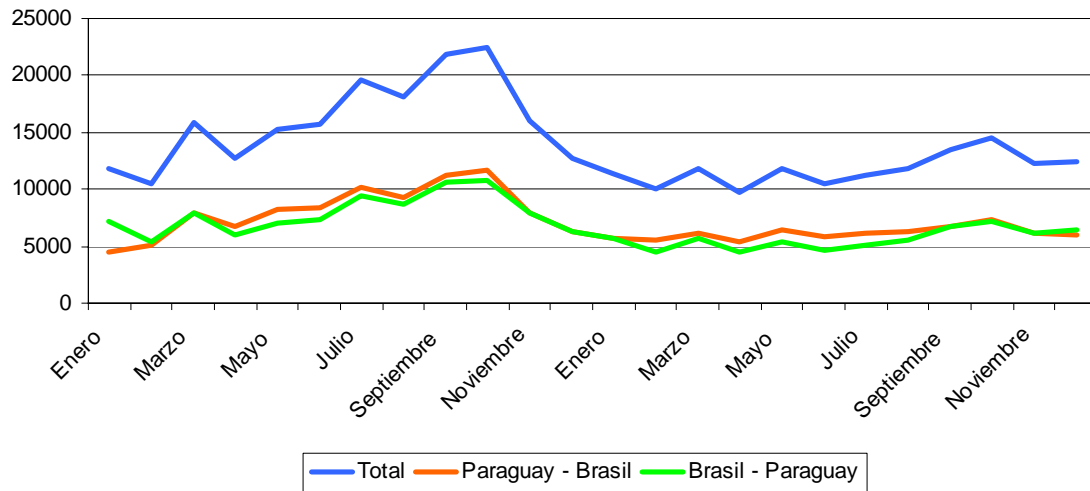
**Flujo de camiones en el Puente de la Amistad**

**Cantidad anual de camiones que cruzan el puente de la Amistad**

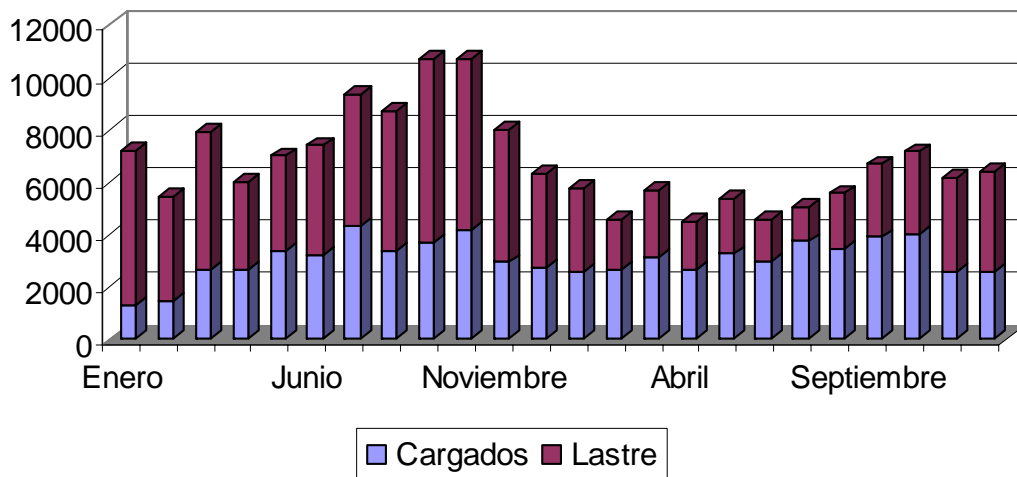
| Meses                   | Año 2003      |               |               |               |               |               |                   |               |                |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|----------------|
|                         | Lastre        |               |               | Cargados      |               |               | Total de camiones |               |                |
|                         | Par - Bra     | Bra - Par     | Total         | Par - Bra     | Bra - Par     | Total         | Par - Bra         | Bra - Par     | Total          |
| Enero                   | 2.469         | 5.919         | 8.388         | 2.066         | 1.307         | 3.373         | 4.535             | 7.226         | 11.761         |
| Febrero                 | 2.781         | 3.956         | 6.737         | 2.262         | 1.468         | 3.730         | 5.043             | 5.424         | 10.467         |
| Marzo                   | 2.857         | 5.255         | 8.112         | 5.102         | 2.628         | 7.730         | 7.959             | 7.883         | 15.842         |
| Abril                   | 2.733         | 3.350         | 6.083         | 4.024         | 2.646         | 6.670         | 6.757             | 5.996         | 12.753         |
| Mayo                    | 3.052         | 3.610         | 6.662         | 5.154         | 3.391         | 8.545         | 8.206             | 7.001         | 15.207         |
| Junio                   | 2.730         | 4.186         | 6.916         | 5.597         | 3.206         | 8.803         | 8.327             | 7.392         | 15.719         |
| Julio                   | 3.252         | 5.030         | 8.282         | 6.943         | 4.336         | 11.279        | 10.195            | 9.366         | 19.561         |
| Agosto                  | 2.793         | 5.352         | 8.145         | 6.546         | 3.384         | 9.930         | 9.339             | 8.736         | 18.075         |
| Septiembre              | 2.864         | 7.001         | 9.865         | 8.361         | 3.678         | 12.039        | 11.225            | 10.679        | 21.904         |
| Octubre                 | 3.391         | 6.535         | 9.926         | 8.291         | 4.187         | 12.478        | 11.682            | 10.722        | 22.404         |
| Noviembre               | 2.946         | 5.068         | 8.014         | 5.009         | 2.931         | 7.940         | 7.955             | 7.999         | 15.954         |
| Diciembre               | 2.907         | 3.615         | 6.522         | 3.422         | 2.720         | 6.142         | 6.329             | 6.335         | 12.664         |
| <b>Total anual</b>      | <b>34.775</b> | <b>58.877</b> | <b>93.652</b> | <b>62.777</b> | <b>35.882</b> | <b>98.659</b> | <b>97.552</b>     | <b>94.759</b> | <b>192.311</b> |
| <b>Promedio mensual</b> | <b>2.898</b>  | <b>4.906</b>  | <b>7.804</b>  | <b>5.231</b>  | <b>2.990</b>  | <b>8.222</b>  | <b>8.129</b>      | <b>7.897</b>  | <b>16.026</b>  |

| Meses               | Año 2004      |               |               |               |               |               |                   |               |                |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|----------------|
|                     | Lastre        |               |               | Cargados      |               |               | Total de camiones |               |                |
|                     | Par - Bra     | Bra - Par     | Total         | Par - Bra     | Bra - Par     | Total         | Par - Bra         | Bra - Par     | Total          |
| Enero               | 2.465         | 3.187         | 5.652         | 3.218         | 2.559         | 5.777         | 5.683             | 5.746         | 11.429         |
| Febrero             | 3.236         | 1.883         | 5.119         | 2.323         | 2.660         | 4.983         | 5.559             | 4.543         | 10.102         |
| Marzo               | 3.574         | 2.531         | 6.105         | 2.619         | 3.145         | 5.764         | 6.193             | 5.676         | 11.869         |
| Abril               | 3.231         | 1.843         | 5.074         | 2.102         | 2.620         | 4.722         | 5.333             | 4.463         | 9.796          |
| Mayo                | 3.886         | 2.141         | 6.027         | 2.520         | 3.247         | 5.767         | 6.406             | 5.388         | 11.794         |
| Junio               | 4.000         | 1.590         | 5.590         | 1.866         | 2.988         | 4.854         | 5.866             | 4.578         | 10.444         |
| Julio               | 4.329         | 1.328         | 5.657         | 1.771         | 3.732         | 5.503         | 6.100             | 5.060         | 11.160         |
| Agosto              | 3.427         | 2.111         | 5.538         | 2.832         | 3.443         | 6.275         | 6.259             | 5.554         | 11.813         |
| Septiembre          | 3.282         | 2.786         | 6.068         | 3.477         | 3.891         | 7.368         | 6.759             | 6.677         | 13.436         |
| Octubre             | 3.540         | 3.125         | 6.665         | 3.824         | 4.032         | 7.856         | 7.364             | 7.157         | 14.521         |
| Noviembre           | 2.705         | 3.619         | 6.324         | 3.386         | 2.546         | 5.932         | 6.091             | 6.165         | 12.256         |
| Diciembre           | 2.915         | 3.874         | 6.789         | 3.045         | 2.552         | 5.597         | 5.960             | 6.426         | 12.386         |
| <b>Total anual</b>  | <b>40.590</b> | <b>30.018</b> | <b>70.608</b> | <b>32.983</b> | <b>37.415</b> | <b>70.398</b> | <b>73.573</b>     | <b>67.433</b> | <b>141.006</b> |
| <b>Promedio mes</b> | <b>3.383</b>  | <b>2.502</b>  | <b>5.884</b>  | <b>2.749</b>  | <b>3.118</b>  | <b>5.867</b>  | <b>6.131</b>      | <b>5.619</b>  | <b>11.751</b>  |

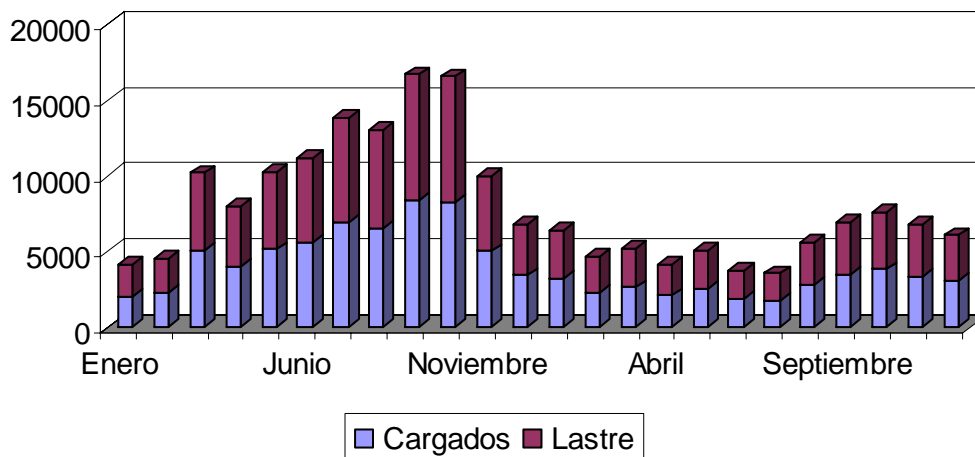
**Flujo de Camiones**  
2003 - 2004



**Flujo de Camiones Brasil - Paraguay**  
2003 - 2004



### Flujo de Camiones Paraguay - Brasil 2003 - 2004



Tal como se aprecia en las cifras precedentes, el sentido de circulación es equilibrado así como tampoco se verifica una estacionalidad marcada, a pesar de que una porción importante del comercio Paraguay – Brasil es de origen agropecuario.

### Organismos de Control Presentes en el Paso: Integración, Localización y Operatoria

La imagen satelital siguiente muestra la distribución de las instalaciones existentes en el Puente de la Amistad y su ubicación relativa a las ciudades de Paraguay y Brasil.



El paso se encuentra abierto los 365 días del año para el transporte de pasajeros y la

totalidad de los días hábiles, incluyendo sábados por la mañana, para el transporte de cargas.

#### Estado actual de la integración de los controles

La única área de control integrada existente en el paso es la que se encuentra en la Administración Nacional de Navegación y Puertos del Paraguay (ANNP), en la cabecera paraguaya del puente, dedicada al comercio de “pacotilla” o “consumo interno” (comercio local de ambas ciudades por montos 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.



Vista de la EADI Sul de Foz de Iguazú

En la EADI Sul se encuentran funcionarios paraguayos, que no cumplen tareas operativas vinculadas a la integración de los controles.

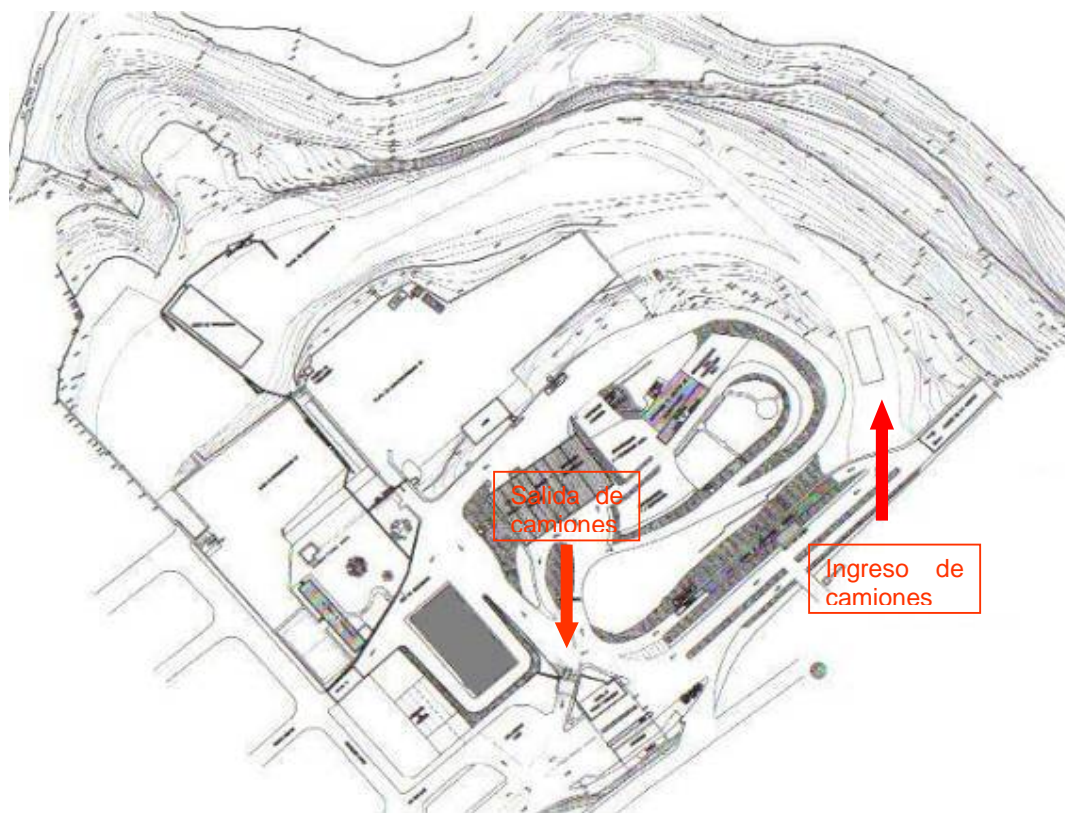
Por su parte, la ANNP casi ha concluido la remodelación parcial del recinto aduanero con el objetivo de albergar a los funcionarios de ambos países para las operaciones de comercio siguiendo el concepto de país de entrada de las mercaderías – país sede de los controles, lo que despojaría a la EADI Sul de la operatoria de exportación brasileña. Hasta la fecha los



funcionarios brasileños 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, por ejemplo) y presenta eventuales restricciones de capacidad para posibles escenarios futuros de integración de los controles.

El gráfico siguiente muestra un plano de las instalaciones de la ANNP en la cabecera paraguaya del puente.



### Ubicación de los organismos de control brasileños

Receita Federal

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 m<sup>2</sup>. (dentro de los cuales 530 m<sup>2</sup> lo constituyen depósitos para carga refrigerada y 3.000 m<sup>2</sup> 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.
- 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.

#### Migraciones brasileñas

Migraciones brasileñas cuenta con oficinas en los siguientes lugares:

- 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 (donde se realizan las iexportaciones brasileñas e importaciones paraguayas de “Consumo interno”).
- EADI SUL.

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

Cuenta con presencia en los siguientes lugares:

- 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.

#### Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

La 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.

#### **Ubicación de los organismos de control paraguayos.**

##### Recintos aduaneros.

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

La particularidad que presenta la aduana paraguaya que opera en el paso de frontera es que no dependen de una regional única sino que cada uno responde a la Aduana Central

ubicada en Asunción, lo que impone serias restricciones a la hora de encarar políticas unificadas para el área.

- **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.

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.

- **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 TRANSTRADE:** ubicada en el kilómetro 10,5 de la ruta N° 7.

#### 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 en el sentido de circulación Paraguay – Brasil. Ello implica la detención de los vehículos a la vera del camino para efectuar los trámites correspondientes.

#### Operatorias de control en el paso

En lo que sigue se describen los trámites y los lugares en donde se efectúan las diferentes operatorias que atraviesan el puente de la Amistad. Se ha dividido a las mismas de acuerdo a la naturaleza de cada una de ellas.

- Tránsito Vecinal Fronterizo y comercio minorista que realizan los turistas;
- En segundo lugar, el transporte de pasajeros de larga distancia en servicios regulares de transporte;
- Comercio de “Consumo interno” el que se divide en exportaciones paraguayas y brasileñas, desagregadas, cada una, en “frutas y hortalizas” y productos no perecederos;
- Exportaciones paraguayas a terceros países, en tránsito por Brasil;
- Importaciones paraguayas desde terceros países, en tránsito por Brasil;
- Comercio bilateral de larga distancia Brasil – Paraguay.

#### Tránsito vecinal fronterizo (TVF) y Turismo de comercio

En la actualidad no existe un control al TVF por parte de los dos países, situación que cambiará cuando se implemente el nuevo sistema de control que está encarando Migraciones de Brasil mediante la informatización de los controles.

Por su parte, la demanda de la casi totalidad del comercio por parte de turistas 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.

#### 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, en la cabecera paraguaya del puente.

La entrada a Brasil requiere de un control migratorio y apertura de un tránsito simplificado, ambos en la cabecera brasileña del puente. El cierre de este tránsito simplificado y los controles de Vigilancia Agropecuaria se efectúan 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.

#### Exportaciones paraguayas de “Consumo interno” de productos no perecederos

El control de salida de las exportaciones paraguayas se efectúa en el Centro Integrado de Control, en la ANNP del puente.

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 a los conductores y de transportes a los vehículos.

#### Exportaciones brasileñas de “Consumo interno” productos no perecederos

El control se realiza íntegramente en el centro integrado de control 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.

Exportaciones paraguayas a países de extrazona, en tránsito por Brasil hasta Paranaguá 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 de entrada a Brasil se realiza en la cabecera brasileña del puente.

Importaciones paraguayas desde extrazona con mercaderías desde los puertos de Paranaguá o Santos

Se trata de despachos que formalizaron en Paranaguá o Santos. En la cabecera brasileña del puente 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 de entrada a Paraguay y el control de Transporte se efectúa en la cabecera paraguaya del puente.

Comercio bilateral Brasil - Paraguay

Las exportaciones brasileñas a Paraguay vía el puente de la Amistad realizan los diferentes controles en los siguientes lugares.

- ✓ Aduana de salida: formalizan la exportación en la EADI Sul, donde 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: se realiza en la cabecera brasileña del puente.
- ✓ Aduana de entrada a Paraguay: se da apertura a la operación tránsito que se inicia en la cabecera brasileña del puente el que es cerrado en el recinto aduanero de destino. Las operaciones fitosanitarias, cuando correspondieran, se realizan en el recinto de destino.
- ✓ Migraciones de entrada a Paraguay: en la cabecera paraguaya del puente.

Comercio bilateral Paraguay - Brasil

Las exportaciones paraguayas a Brasil realizadas por el puente de la Amistad realizan los diferentes controles en los siguientes lugares.



- ✓ Controles de la Aduana de salida de Paraguay: el trámite 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.
- ✓ Controles de migraciones, transporte de salida: estos controles se efectúan en la cabecera paraguaya del puente.
- ✓ Controles fitosanitarios de salida de Paraguay: el control fitosanitario se realiza en los recintos en donde se efectúa la formalización de las exportaciones.
- ✓ Controles de la Aduana de entrada a Brasil: la Receita Federal abre un tránsito simplificado en la cabecera brasileña del puente el que se cierra en la EADI Sul.
- ✓ Controles de Transporte, Migraciones y fitosanitarios de entrada a Brasil: se realizan en la EADI Sul.

#### Tiempos insumidos en los controles

De acuerdo a consultas y observaciones efectuadas en la visita al paso de frontera, los tiempos medios de demora insumidos, entre el inicio y la finalización de los trámites de controles, son los siguientes, para cada una de las operatorias detalladas a continuación.

#### 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.

#### Operaciones de comercio bilateral de “Consumo interno”

Los camiones de menor porte, destinados al consumo interno, no se ven afectados por la medida de restricción vehicular en la avenida central de Ciudad del Este. De esta forma, el lapso entre el inicio y finalización de los controles abarca no más de 4/5 horas en total.

#### TVF y 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.

Transporte de pasajeros de larga distancia

Los tiempos de demora se sitúan en las 3 a 4 horas para realizar los controles

### **Proyectos en Ejecución en el Área del Paso de Ciudad del Este – Foz de Iguazú**

Existen 5 proyectos, ya sea en carpeta o en obra, que afectarían directamente la operatoria actual del paso de frontera:

#### **Construcción de un segundo puente en las cercanías del actual**

Existe un estudio de prefactibilidad el que propone la construcción de un nuevo puente, como paliativo a la congestión que hoy verifica el puente de la Amistad, que se ubicaría en un punto cercano al hito de las 3 fronteras, cercano a las localidades de Presidente Franco (Paraguay) y Foz de Igúazú (Brasil) a unos 7 km. al sur del actual puente.

Una de las alternativas previstas en el proyecto, es destinar uno de los dos puentes al tránsito exclusivo de camiones, dejando el restante para el TVF, el comercio de turismo y el transporte de pasajeros.

#### **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 presente 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 de la Amistad, 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.

### Remodelación de la cabecera brasileña del puente.

Este proyecto se encuentra encuadrado dentro del Plan de Revitalización de la Región del Puente Internacional de la Amistad, a cargo de la Prefectura de Foz de Iguazú y con la intervención de los organismos presentes en el lugar.

En una primera etapa se encuentra en la actualidad llevando a cabo las obras correspondientes al mejoramiento del Área Aduanera Brasil – Paraguayan el local correspondiente a la Zona Primaria de la Receita Federal. El proyecto comenzó en el año 2005 y considera tener concluidas las obras antes de finales del 2006.

El área a construir es alrededor de 8.400 metros cuadrados.

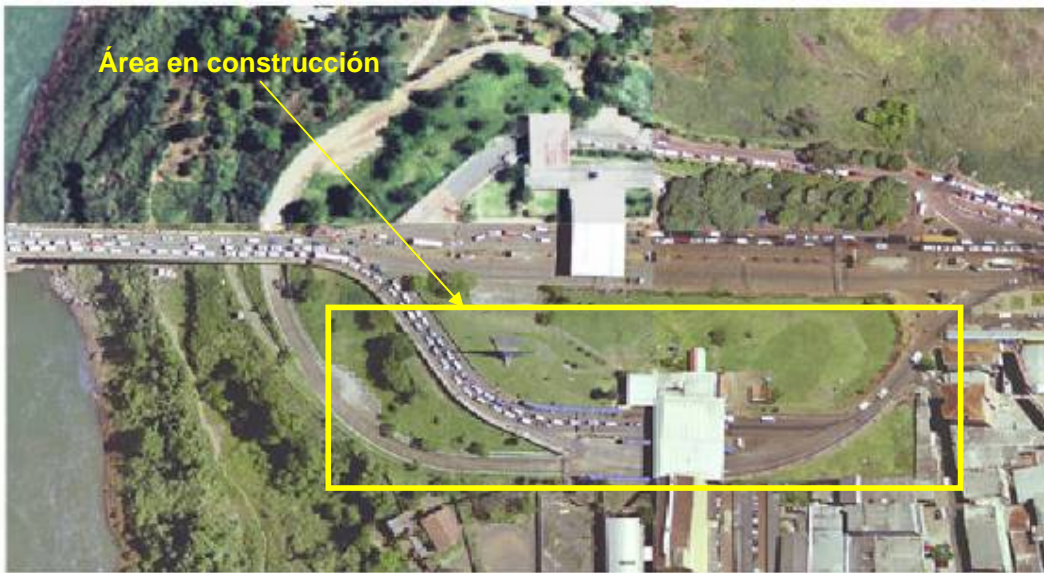
Los objetivos de la obra son:

- ✓ Revitalizar el entorno del Puente Internacional de la Amistad promoviendo una mejor integración entre Brasil y Paraguay.
- ✓ Proporcionar mayor seguridad y confort al usuario.
- ✓ Modificar la imagen de la ciudad a partir de las mejoras en este espacio urbano.
- ✓ Ordenar y aumentar la cantidad de vehículos agilizando el flujo en el Puente.

Las principales acciones desarrollar serán:

- ✓ Distribución ordena del flujo de peatones y vehículos (motos, autos, camiones y ómnibus)
- ✓ Nuevas instalaciones para la atención de turistas
- ✓ Condiciones adecuadas de trabajo (confort y salubridad) para los funcionarios de los organismos federales.

La imagen siguiente muestra el sector actualmente en obras del puente.



En las imágenes que siguen puede verse una proyección arquitectónica del proyecto de remodelación del área.





#### **Habilitación de zona franca en Foz de Iguazú**

No se cuentan con detalles de este proyecto más que se trataría de una zona franca dedicada a productos electrónicos.

#### **Proyecto de revitalización de las dos ciudades**

No se conocen detalles del proyecto aunque el mismo fue mencionado por funcionarios del paso en varias oportunidades.

### **Propuesta de Integración de los Controles**

En este apartado se describen las ideas rectoras que dan marco a las propuestas de integración de los controles, los obstáculos detectados para la implementación de medidas de largo alcance y propuestas de integración de mediano a largo plazo, conjuntamente con medidas de corto alcance que, sin ir en desmedro de políticas de mayor alcance en materia de integración, resultan complementarias a estas y necesarias a fin de mejorar la circulación en el cruce de la frontera.

### Ideas rectoras para la integración de los controles

A continuación se esbozan las ideas rectoras que dan marco a las propuestas de integración de los controles. Las mismas son las siguientes:

- 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 vigente del Mercosur.
- Las alternativas propuestas reconocen, con restricciones, el criterio adoptado por los países de integrar sus controles bajo la modalidad “país de entrada de las mercaderías - país sede de los controles”. En consecuencia, no se han considerado viables alternativas de Centro Único de Frontera (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 a fin de minimizar los gastos de inversión.
- Bajo cualquiera de las alternativas propuestas, la construcción del nuevo puente en Puerto Franco debe contemplar la posibilidad de instalación de un CUF único.
- Toda alternativa para la reubicación de alguno de los Procesos de Control físico actuales y/o de establecimiento de Áreas de Control Integrado (ACI) de Cargas en el paso de frontera, debe contemplar en forma indisoluble e interrelacionada, lo relativo a la siguiente ecuación general:

Modalidad + Modelo Operativo + Recursos

Donde definimos como Modalidad al modelo general que los países determinen como válido para el paso (ACI de cabecera única, ACI de doble cabecera con la modalidad “país de entrada de las mercaderías – país sede de los controles”); como Modelo Operativo a la forma en que se desarrollarán los procesos de control en el marco de la Modalidad elegida (secuencialidad por país, secuencialidad inmediata de los controles de organismos afines de ambos países; etc.); definidos estos elementos se puede avanzar en la determinación de los recursos (personal, comunicaciones, informática, etc) necesarios para operar el modelo elegido, considerando como un recurso más a la infraestructura edilicia.

En algunos pasos factores climáticos y/o geográficos condicionan de tal forma las capacidades de construcción de infraestructuras acordes con las necesidades que su

análisis debe incorporarse como un condicionante mas a evaluar las factibilidades de las modalidades y modelos operativos a seleccionar.

- El concepto de integración de controles requiere la centralización en una única ubicación física (puerto terrestre) de todos los organismos que ejercen funciones en el paso. No lograr esta concentración implicaría, para los organismos de control del país huésped, replicar sus funciones en todos los los puntos de control que hoy tienen los organismos del país sede.
- En ese sentido, la dispersión en materia de puertos secos existente en Paraguay (ANNP, ALGESA, Global, etc.) impone un obstáculo a la integración de los controles, lo que debe de ser salvado mediante la centralización de la operatoria en un único lugar, con independencia de que las actuales instalaciones que dejarían de operar como zonas primarias pudieran mantenerse como centros logísticos de almacenamiento y distribución.
- 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 y en los accesos al puente en ambas cabeceras.
- Las alternativas que incluyan 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 e implantación de los procesos.

### **Obstáculos para la integración de los controles**

La situación operativa actual genera una serie de obstáculos para la efectiva integración de los controles, algunos de ellos ya mencionados, que requieren de su superación para avanzar en materia de integración binacional. Ellos son:

- Existencia de varios recintos aduaneros en Paraguay lo que supone una traba al traslado de los funcionarios brasileños a Ciudad del Este, salvo que se acuerde concentrar la integración, al menos desde el punto de vista del control de la operación aduanera de exportación brasilera en sólo uno de ellos.

- Las obras de la ANNP no resultan adecuadas para una operatoria integrada, 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.). Esto demanda un análisis racional de las posibilidades de ese espacio físico para las funciones a realizar.
- Escasa predisposición de los funcionarios para concretar la integración total de los controles en el comercio bilateral.

### **Recomendaciones de corto plazo**

Sin desmedro del planteo de las recomendaciones de mayor alcance temporal, se propone una serie de medidas de corto plazo, de pronta implementación, de impacto inmediato y de bajo costo, tendientes a mejorar la circulación en el paso de frontera y en el control a las cargas que allí se efectúan. Las medidas propuestas son las siguientes:

- 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 desarrollando vías alternativas 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. El proyecto debe considerar una solución al impacto sobre el empleo en la zona que esta medida puede aparejar.
- 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 haciendo coincidente los horarios de trabajo de los organismos de ambos países.
- Trasladar los controles de cargas que se efectúan en el puente, hacia las cabeceras del mismo para lograr mayor fluidez en el tránsito.
- 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.



- Integrar los sistemas de control de los diferentes organismos de cada país (integración nacional).
- Integrar 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.

### **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 utilizando métodos electrónicos, como scanners;
- 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;
- 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 sólo el chequeo - o comparación - entre los 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 en las áreas de control un espacio de trabajo para camiones cargados con Sustancias Peligrosas que, dispondrá de los elementos que correspondan para la prevención y combate de siniestros. Este espacio sólo se verifica en la EADI Sul;
- 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;

- 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
- Se debe de implementar, con carácter obligatorio para las agencias de control, un Sistema de Control de Gestión interno 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. Esta herramienta ya existe en la EADI Sul aunque la misma tiene carácter voluntario para los organismos que allí operan;
- Integrar los organismos nacionales de manera que actúen en forma mancomunada en aspectos tales como horarios de atención, secuencias de control, etc.;
- Implementar una conexión informática adecuada entre los organismos de control presentes en el paso y sus casas matrices;
- Interconectar y relacionar las bases de datos de las agencias de transporte, fitosanitarios y aduana, debidamente actualizadas;
- Implementar la Coordinación única de los CUF (Centro Único de Frontera) o CIF (Centro Integrado de Frontera) y generar un Consejo Consultivo con participación de todo los actores y Usuarios Privados;
- Diseñar e implementar un modelo de capacitación continua a funcionarios y usuarios privados en los procesos de control;
- Divulgar en forma eficiente a los usuarios los requisitos y restricciones en los trámites así como el estado de los mismos y los tiempos promedio de demoras en cada una de las operatorias de control. En particular puede tomarse como base y ejemplo de lo requerido el sistema de información con que cuenta la EADI Sul sobre el estado de los trámites el que es de libre acceso al público;
- Realizar una Encuesta / Toma de tiempos para dimensionar Infraestructuras y línea de base para poder evaluar los impactos de mejoras puestas en práctica.

#### **Propuestas de integración física**

En lo que sigue se detallan las propuestas para avanzar en la integración de los controles, se incluye en estas propuestas la posibilidad de la construcción del 2° puente en el área del paso de frontera.

Como se verá, las propuestas definidas en el presente informe abarcan todas las posibilidades que el grupo consultor consideró durante su análisis. Las mismas no han sido sesgadas u ordenadas por ninguna condición. El objetivo de esta etapa es abarcar todo el espectro de posibilidades, para que luego de la discusión con las autoridades de ambos

países se logren consensuar aquellas que resulten más convenientes. Dado que el estado de avance del proyecto para este paso de frontera no ha permitido lograr la reuniones de reflexión correspondientes es que en este informe se vuelcan la totalidad de las alternativas analizadas.

Las alternativas se desarrollan en dos grupos diferenciados por la posibilidad o no de construcción de un nuevo puente en la región. Es importante destacar que por sus características la construcción del puente es una condición de mediano plazo, por lo que en un programa de acción sobre el tema podría comenzarse con la implementación de alguna de las alternativas definidas frente a la no construcción del puente y luego derivar de forma ordenada en una de las alternativas con el nuevo puente contruido en el mediano plazo..

Sin la construcción del nuevo puente

Se detallan a continuación tres alternativas desarrolladas sobre la suposición de la no construcción 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 de comercio incluyendo al “Comercio Interno”, cualquiera fuera su naturaleza (productos perecederos y no perecederos) que hoy parcialmente se realizan en la EADI Sul y en el CEASA. De esta forma, los funcionarios paraguayos deberían trasladarse a las dos CIFs en Foz de Iguazú (EADI Sul y cabecera del puente) para la operatoria de las exportaciones paraguayas.

#### **Alternativa 2**

- Destinar las instalaciones de la ANNP como avanzada paraguaya donde también se encontrarían funcionarios brasileros 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”) se ubicará en uno de los puertos privados existentes en la zona, donde se trasladarían los funcionarios brasileños aduaneros y de controles fitosanitarios.
- 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 de comercio incluyendo al “Comercio Interno”, cualquiera fuera su naturaleza (productos perecederos y no perecederos) que hoy parcialmente se realizan en la EADI Sul y en el CEASA. De esta forma, los funcionarios paraguayos deberían trasladarse a las dos CIFs en Foz de Iguazú (EADI Sul y cabecera del puente) para la operatoria de las exportaciones paraguayas.

### **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 lugar en donde también deberían trasladarse los funcionarios brasileños para control de exportaciones. El “Consumo Interno” continuaría integrado en la ANNP.
- El CIF de Paraguay (cargas) se ubicará en uno de los puertos privados existentes en la zona, donde se trasladarían los funcionarios brasileños aduaneros y de controles fitosanitarios.
- 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 de comercio incluyendo al “Comercio Interno”, cualquiera fuera su naturaleza (productos perecederos y no perecederos) que hoy parcialmente se realizan en la EADI Sul y en el CEASA. De esta forma, los funcionarios paraguayos deberían trasladarse a las dos CIFs en Foz de Iguazú (EADI Sul y cabecera del puente) para la operatoria de las exportaciones paraguayas.

Con la construcción del nuevo puente

En caso de encararse la construcción del 2° puente se presentan 3 alternativas, cada una de ellas con 2 opciones.

#### **Alternativa 1**

Esta alternativa propone destinar el uso del 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. La alternativa se desagrega en 2 opciones.

#### **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 para el 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 y como almacén de depósito y distribución de mercaderías.

#### **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 realizaría 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 implicaría 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.
- 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.

### **Alternativa 2**

Esta alternativa propone 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.

Como en la Alternativa 1, ésta también se desagrega en 2 opciones excluyentes.

### **Opción I**

- Destinar las instalaciones de la ANNP a un CIF de pasajeros y cargas (para lo cual habría que realizar trabajos de adecuación de la misma) 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 CIFs, 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.

#### **Opción II**

- 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.

#### **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 todos los 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 (donde ALGESA surge como el más apropiado).
- 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.

### **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**

Como complemento a las propuestas de integración definidas se esbozan tareas que se deben encarar, una vez cumplimentada la etapa de discusión y consenso de alternativas entre los países, para avanzar en la integración binacional de los controles.

- 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.
- Estudio de factibilidad técnico – económica de la alternativa seleccionada.