

Proceso Sectorial

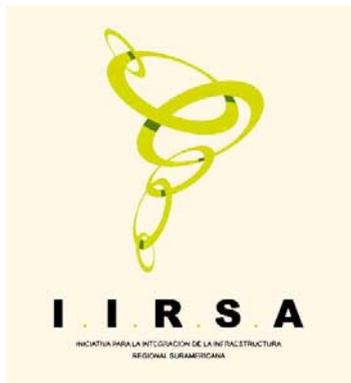
Facilitación de Pasos de Frontera

PROGRAMA DE PROYECTOS PILOTO EN PASOS DE FRONTERA

Fase II – Etapa II

Cúcuta – San Antonio - Ureña

Diagnóstico y Recomendaciones





SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

**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**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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% y 28% de los valores y volúmenes, respectivamente, del total del comercio exterior de la región.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Contexto general y antecedentes

La importancia del transporte internacional carretero

- La incidencia del modo carretero en el comercio exterior colombiano alcanza, en sus exportaciones, al 51% de sus valores y al 30% de sus volúmenes, mientras que en sus importaciones esos guarismos se ubican en el 31% y 30%, respectivamente.
- En el caso de Venezuela, los valores se ubican en torno a 15% y 5% para sus exportaciones y 41% y 35% para sus importaciones.
- El comercio bilateral carretero entre Colombia y Venezuela representa aproximadamente entre el 12% y 10% de los valores y volúmenes comerciados entre los países de Sudamérica

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Contexto general y antecedentes

La importancia del transporte internacional carretero

- Las exportaciones colombianas a Venezuela por carretera representan el 75% y el 71% de sus exportaciones carreteras totales, medidas en valores y volúmenes, respectivamente. Dichos porcentajes, en el caso de la importaciones, alcanzan al 65% y 42%, respectivamente.
- Las exportaciones venezolanas a Colombia por carretera representan el 97% y 88% de sus exportaciones carreteras totales, medidas en valores y volúmenes, respectivamente. Dichos porcentajes, en el caso de la importaciones, alcanzan al 93% y 88%, respectivamente.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Contexto general y antecedentes

Por que mejorar el funcionamiento de los pasos?

- Beneficio para los pasajeros.
- Reducción de los costos generalizados de transporte y, de transferirse a precios, beneficio para los consumidores de los productos comercializados. 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.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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 (Bs. As. DIC 2003). Aprobación de los resultados obtenidos y del programa de intervención en los pasos de frontera (Reunión de Santiago de Chile, realizada a fines de 2003)
- Programa de Proyectos Piloto
 - Talleres de presentación del Programa (Lima y Buenos Aires may y jun 2004)
 - Presentación del trabajo
 - 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.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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; y
- 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



SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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 el vehículo y la mercadería 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;

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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 Lima 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

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Contexto general y antecedentes **La integración física y funcional de los controles**

Mecanismo idóneo para

- Mejorar los tiempos que demandan los controles evitando duplicaciones
- Reducir los costos generalizados de transporte
- Aumentar la calidad del servicio visualizada por 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

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Contexto general y antecedentes

La integración física y funcional de los controles - Soberanía

- La normativa supranacional definida en la CAN en materia de integración binacional de los controles (CEBAF) y los acuerdos específicos a los que arriben los Estados, resultan adecuados para resguardar la soberanía de cada uno de ellos.
- La integración física de los controles bajo cualquiera de las modalidades existentes (CEBAF únicos, yuxtapuestos con el criterio país de entrada país sede o Áreas de Control integrados de pasajeros en un país y de cargas en el otro, no implica colisión alguna con los aspectos inherentes a la soberanía de los países.
- Los mayores avances en materia de integración de controles en los pasos de frontera, con una legislación menos avanzada que la de la CAN, se verifican en los países del área sur de la Región.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Contexto general y antecedentes

La integración física y funcional de los controles - Soberanía

- En los casos aludidos, se han resuelto en forma favorable todos los aspectos inherentes a la “soberanía de los países”, estableciendo en el acuerdo específico de cada caso, las condiciones en que se llevarían adelante los controles, los procedimientos aplicables en materia de seguridad y prevención o detección de ilícitos, de jurisdicción de los funcionarios actuantes y toda otra cuestión que deja a salvo la aplicación de las normas inherentes a un país, aun cuando sus funcionarios desarrollen funciones de control en el país vecino.
- 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 elementos empíricos harto suficientes 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.

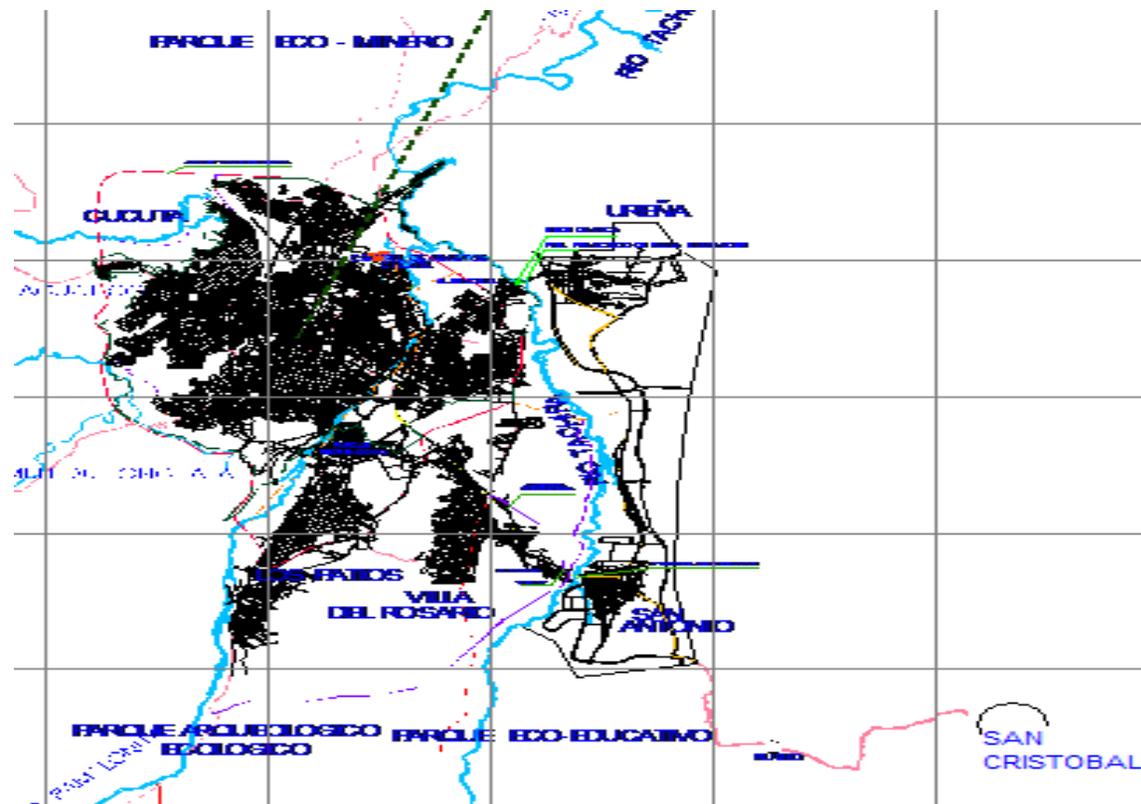
SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero **Descripción geográfica**

- El sistema CU-SA-UR conecta la ciudad de Cúcuta en Colombia con las de Ureña y San Antonio en Venezuela
- La conexión se realiza por dos puentes el Simón Bolívar que une la Villa del Rosario (municipio lindero a la ciudad de Cúcuta) con la ciudad de San Antonio y el Francisco de Paula Santander que une El Escobal (suburbio de la ciudad de Cúcuta) con la ciudad de Ureña en Venezuela.
- Debe considerarse dentro del sistema, por su influencia en las cargas de la zona y por ser una aduana subalterna de las de Cúcuta y San Antonio el puente La Unión, ubicado en la zona de Boca de Grita, por el que se comercia principalmente carbón colombiano hacia Venezuela o a terceros países por puertos venezolanos.

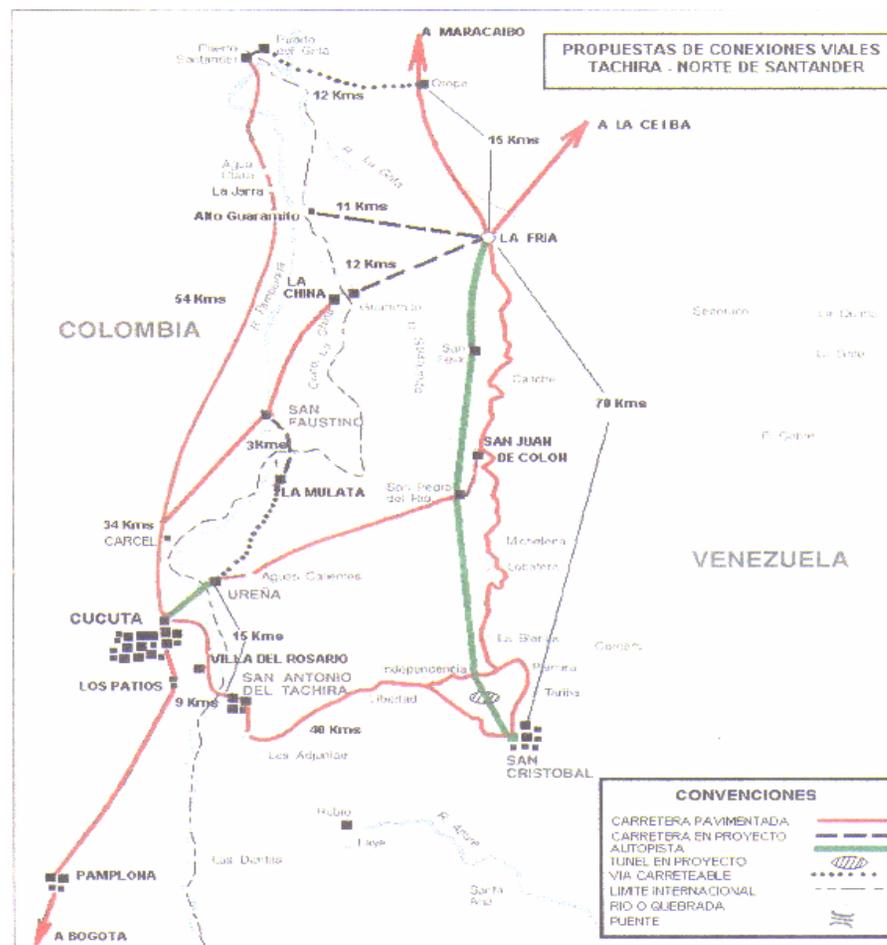
SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Plano general Cúcuta – San Antonio – Ureña



SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Plano general de la zona de influencia del Sistema



SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Integración de los controles y normativa CAN de transporte

- En el sistema CU-SA-UR no se verifica integración binacional de los controles, bajo cualquiera de sus formas
- Salvo en Villa del Rosario, tampoco se verifica la existencia de CENAF
- Se incumple la normativa andina en materia de transporte Internacional. Traspordo obligatorio de tipo normativo y preventivo

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Actividad generada por las poblaciones aledañas

- Existe una gran integración en las actividades económico – sociales de los habitantes entre los habitantes de Cúcuta – Villa del Rosario – San Antonio – Ureña.
- Una buena parte de los ciudadanos colombianos de Cúcuta, cuenta también con documentación expedida por el Gobierno de Venezuela.
- No existe control alguno del tráfico vecinal fronterizo.
- Los pasajeros sólo deben realizar migraciones cuando su destino excede los límites de Cúcuta o San Antonio

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Flujo de cargas

- De acuerdo a la información provista por la Aduana de Colombia, por el Sistema Cúcuta – San Antonio - Ureña + Puente Unión, en 2004 se transportaron mercaderías por una cifra aproximada de 3.2 millones de toneladas, que demandaron un total de 220.000 vehículos cargados.
- A la cifra de vehículos cargados, deben adicionarse los retornos en lastre, los que dado la tipología de la carga y la obligatoriedad del trasbordo en la frontera, entregarían una cifra levemente inferior a la de vehículos cargados.
- Por el puente La Unión se transportaron 575.000 toneladas de Carbón, con sentido Colombia – Venezuela y 17.000 toneladas de productos perecederos en sentido contrario. La cantidad de vehículos cargados ascendió a 134.000 con una carga media levemente superior a las 4 toneladas.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Flujo de cargas

- Por el puente Paula de Santander, los despachos predominantes con sentido Colombia a Venezuela fueron carbón (1.0 millones de toneladas – Esta cifra decrece en los parciales de 2005) y caña de azúcar (53.000 toneladas). En sentido contrario no se dispone de información.
- En este caso los camiones cargados ascendieron a 37.000, con una carga media de aproximadamente 28 toneladas
- Por el puente Simón Bolívar, con sentido a Venezuela se movilizaron aproximadamente 750.000 toneladas, de las cuales 250.000 corresponden a tránsitos CO-CO entre Villa del Rosario y Arauca, básicamente con equipo para exploración de petróleo y en menor medida bebidas y retorno con envases vacíos
- En sentido contrario el volumen comercializado ascendió a aproximadamente 490.000 toneladas

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Flujo de pasajeros y vehículos

- En base a las cifras provistas por el Censo de pasajeros y vehículos que realiza el Banco Central de Colombia en el Puente Simón Bolívar, las cifras de vehículos particulares y pasajeros anuales que utilizan el Puente Bolívar, alcanza a 4.9 millones y 10.6 millones respectivamente.
- El valor promedio diario del año y su distribución por sentido es la siguiente

	Sentido CO - VE	Sentido VE - CO	Total
Vehículos	6493	6649	13143
Personas	13588	15567	29155

- Debe señalarse que este guarismo diario está notoriamente influido por marcadas estacionalidades, diarias y horarias, que explican – junto a los factores exógenos antes señalados – la congestión que evidencia el Puente Simón Bolívar.
- No pudo obtenerse información del Puente Paula Santander

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Puente Simón Bolívar

- Puente de escasa longitud, de un carril por sentido de marcha.
- Por él se canaliza el mayor movimiento terrestre de cargas internacionales y de personas entre Colombia y Venezuela
- Al costado del puente se encuentran los pilotes del viejo puente que fue dañado por la corriente del río y desactivado en su uso
- En el puente se concentra la mayoría de la carga internacional entre ambos países (salvo carbón, materiales para la construcción, carne, ganado y caña de azúcar que proveniente de Colombia se procesa en territorio venezolano a escasa distancia de la frontera y que se canaliza por Ureña.
- No existen motivos aparentes para esta división de cargas, salvo la localización de las almacenadoras y la escasa infraestructura disponible por parte de Colombia en Ureña. A esta situación debe añadirse que la aduana Venezolana exige el acompañamiento en custodia de despachos que ingresan por Ureña con destino a las almacenadoras ubicadas en torno a San Antonio

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Puente Simón Bolívar

- En la actualidad no existe la posibilidad de ingresar indistintamente por cualquiera de los puentes que componen el complejo, sin la custodia señalada.
- Si se ingresa por Ureña debido a la falta de infraestructura de un anillo vial que circunvale la zona (como en Colombia) el trazado vial termina desembocando en la calle central de San Antonio.
- El acceso al puente desde Colombia se realiza por el Anillo de Circunvalación a Cúcuta. La carretera tiene dos carriles por sentido. Antes de ingresar la puente se encuentran localizadas, sobre la ruta casetas de control de la DIAN

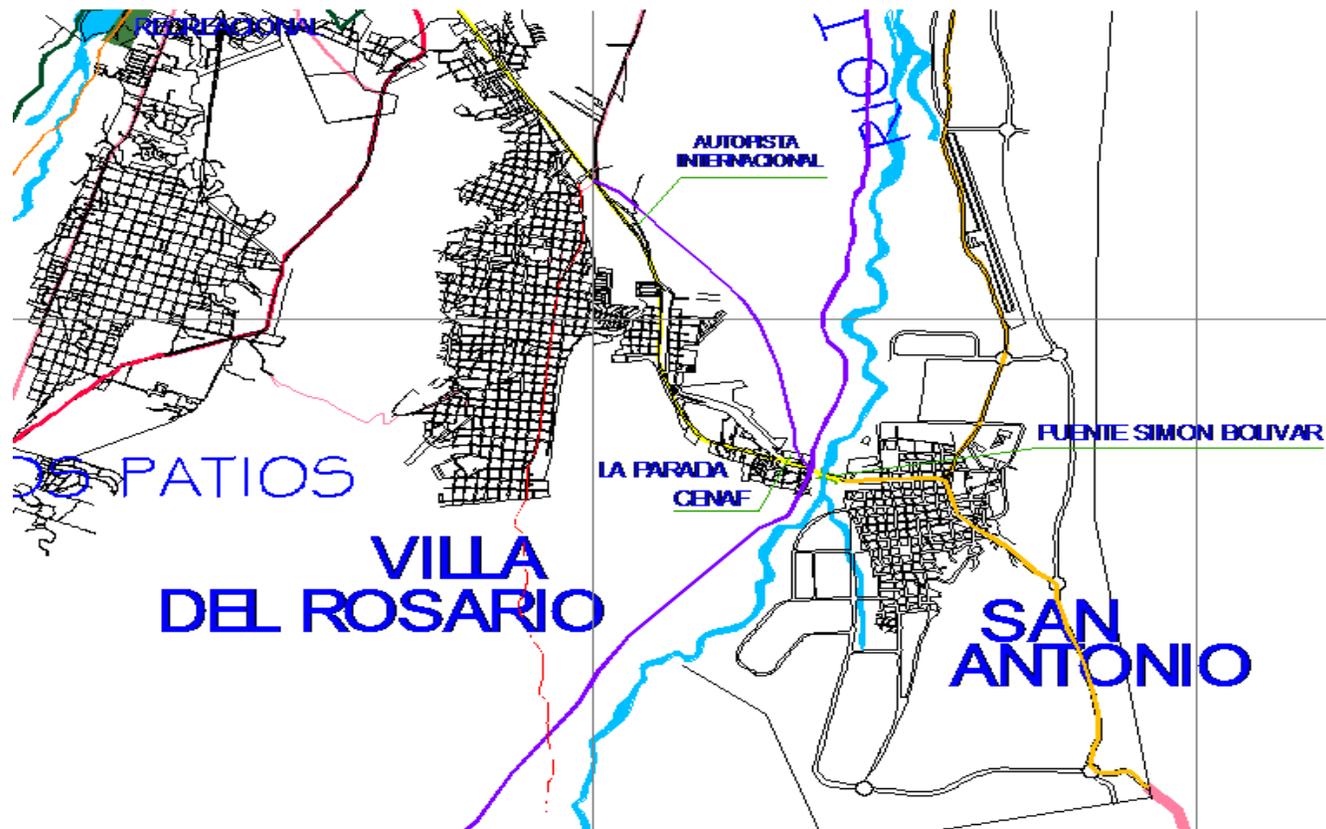
SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Puente Simón Bolívar

- Desde Venezuela, el puente se continúa en la avenida principal de San Antonio, de dos carriles por sentido de marcha, con viviendas y comercios a ambos lados de la traza.
- A escasos metros del puente se encuentran las instalaciones del SENIAT. El edificio está construido en dos alas que se intercomunican por un pasaje elevado, sobre la avenida principal de San Antonio. Debajo de este pasaje, se encuentran sendas dársenas para el control que realiza la Guardia Nacional.
- Las oficinas de Migraciones no forman parte de las instalaciones encontrándose las mismas en el casco urbano de San Antonio a unos 600 metros de las instalaciones de la SENIAT en el puente.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Ubicación del Puente Simón Bolívar



SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Puente Simón Bolívar saturación y comercio ilegal

- Las diferencias sustanciales de precio de algunos artículos y/o la escasez relativa de ellos, genera un intenso flujo de comercio ilegal, que se canaliza fundamentalmente por el Puente Simón Bolívar (Gasolina, alimentos y bebidas) y mediante senderos que permiten el cruce del río.
- El movimiento de personas y vehículos originado en este comercio, conlleva la saturación en los horarios pico del puente Simón Bolívar. Los vehículos, particularmente los que transportan gasolina, hacen varios viajes diarios utilizando el puente
- La saturación de la vía, si bien genera incomodidad y demoras no es la responsable de los extensos tiempos que demanda la consecución de un despacho de carga internacional en esta frontera.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Puente Simón Bolívar saturación y comercio ilegal

- A más del flujo de vehículos que se verifica en los horarios pico, dos factores contribuyen a tornar más lentos los desplazamientos:
 - En el centro del puente, los automóviles particulares se detienen – impidiendo la circulación – para trasbordar la mercadería que se ingresará ilegalmente en el otro país - a bicicletas acondicionadas que culminan el trayecto de ingreso sin pasar por las dársenas de control
 - La existencia de tráficos Colombia – Colombia (Villa del Rosario a Arauca) en tránsito por Venezuela, que se encuentran excluidos de pasar por las almacenadoras. En algunas horas el flujo de estos camiones completa la capacidad de la pequeña playa disponible en la aduana de Venezuela y la fila de camiones llega a obstruir el tránsito en el puente.
- En el primer caso, no existe vigilancia de las autoridades de Venezuela y Colombia en el Puente, que impida el estacionamiento indebido de los vehículos.
- En el segundo, las autoridades venezolanas, estudiaban la alternativa que los tránsitos ingresaran obligatoriamente a las almacenadoras, con el consiguiente incremento de tiempos y costos para estos despachos

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Instalaciones de control – San Antonio

- Las instalaciones de control en San Antonio están constituidas principalmente por el Edificio del SENIAT, ubicado a la en la continuación vial del puente Simón Bolívar, que cumple las veces de un CENAF incompleto.
- Las instalaciones son modernas y cuentan con posibilidades de expansión en las zonas aledañas. En algunos caso se trata de terrenos públicos y en otros (mano izquierda saliendo de Venezuela) construcciones privadas.
- Accediendo desde Colombia, el edificio cuenta con una pequeña playa para camiones, donde ingresan los vehículos para cumplimentar los trámites aduaneros antes de su destinación a alguna almacenadota.
- En el edificio, además de del SENIAT, se encuentran ubicadas las agencias de transporte y de Control fitosanitario. Las disponibilidades de espacio y equipamiento de estas agencias es notoriamente inferior a las disponibles por el SENIAT

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Instalaciones de control – San Antonio

- No existe adecuada integración entre las agencias de Aduana, Transporte y controles fitosanitarios.
- Los controles que ejecuta CADIVI no se encuentran integrados al sistema aduanero. De acuerdo a lo informado por los transportistas estos controles, en el caso de las importaciones, agregan un día de demora a la liberación de los despachos.
- Las migraciones se encuentran localizadas fuera del complejo, en la ciudad de San Antonio.
- Los camiones en lastre no son registrados por la aduana venezolana ni por transporte.
- Las instalaciones de control venezolanas, se completan con las almacenadoras privadas que se encuentran ubicadas en San Antonio próximas al SENIAT. En ellas se cumplen las funciones de un recinto fiscal aduanero.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Organismos de control presentes en San Antonio

- SENIAT (Aduana)
- Secretaría de Transporte
- DIEX (Dirección de Extranjería) fuera de las instalaciones del SENIAT
- SASA (Fitosanitario)
- CADIVI (Control de divisas)

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Instalaciones de control – Villa del Rosario

- CENAF ubicado, accediendo a Colombia, en la derecha del puente Simón Bolívar
- En el mismo se encuentran localizados todos los organismos de control fronterizo.
- No existe adecuada integración entre las agencias de Aduana y Transporte
- Accediendo de Venezuela, cuenta con una vía diferenciada a la salida del puente para camiones que deben ingresar al CENAF.
- El CENAF cuenta con posibilidades de expansión
- Las instalaciones son apropiadas y cuentan con una playa para el parqueo de camiones y balanza. La ubicación de la playa – posterior a la balanza - no es funcional al circuito que deben realizar los camiones

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Instalaciones de control – Villa del Rosario

- Los camiones en lastre no son registrados por las agencias de aduana y transporte
- Los camiones que esperan para ingresar a Venezuela, se parquean a la vera de la ruta en espera que el despachante les indique la finalización de los trámites ante la DIAN y la agencia de transporte. Esta situación genera dificultades al tránsito pasante
- Los camiones con destino a Venezuela, no ingresan al CENAF. Entregan la documentación en las casetas de control ubicadas a la entrada del puente y continúan viaje a Venezuela. Esta detención contribuye a la congestión de la vía de acceso.



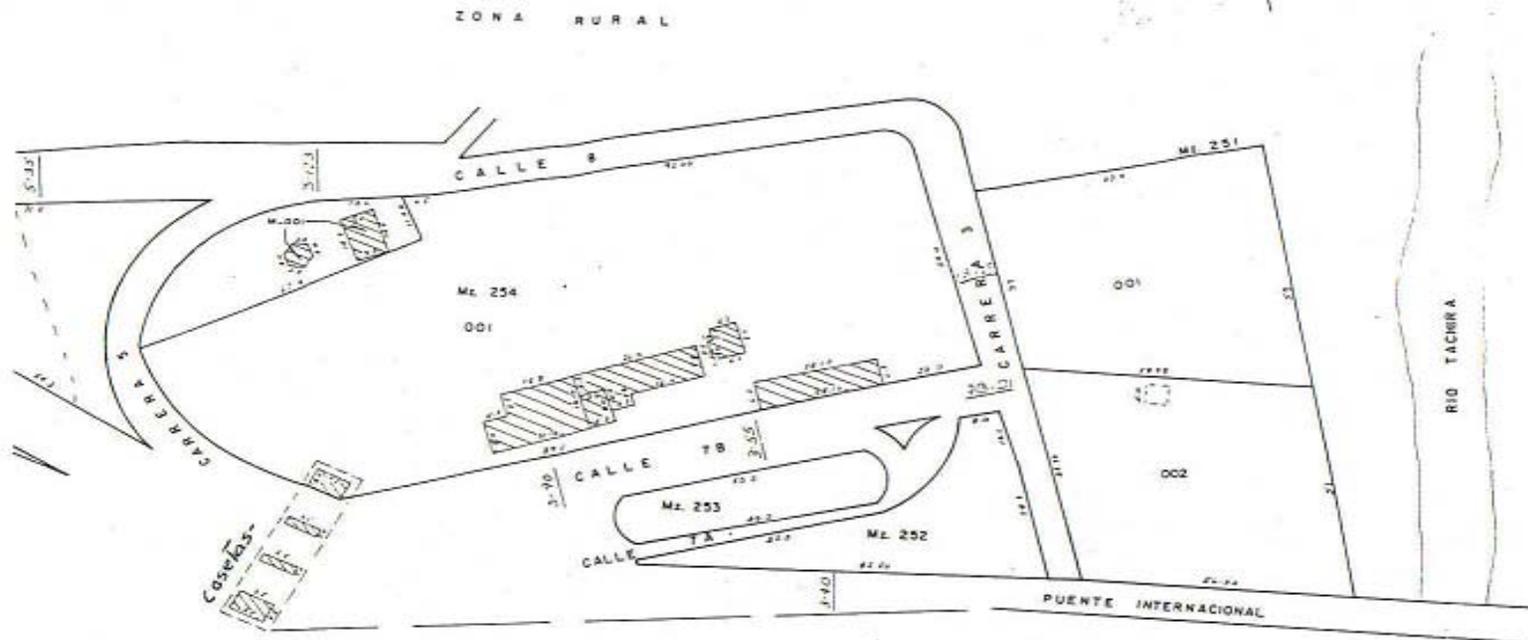
SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Organismos de control en Villa del Rosario

- DIAN (Aduana)
- Secretaría de Transporte
- DAS (Migraciones)
- ICA (Instituto Colombiano Agropecuario)

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Instalaciones de control – Villa del Rosario



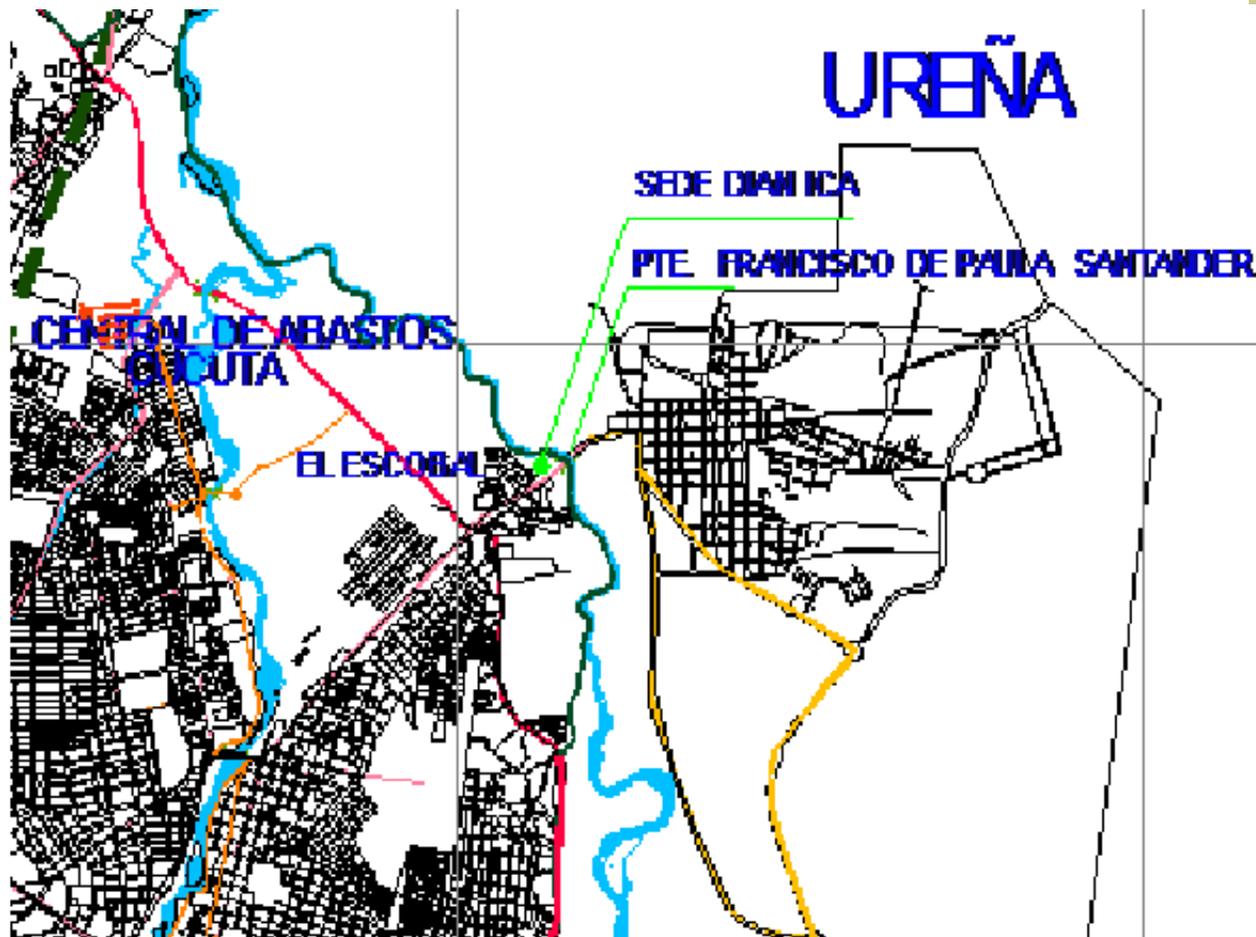
SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Puente Francisco de Paula Santander

- El puente Paula Santander es la segunda vía de comunicación en importancia entre Cúcuta – Ureña y San Antonio
- Por el se canalizan principalmente despachos de carbón, materiales para la construcción y caña de azúcar (que proveniente de Colombia se procesa en territorio venezolano a escasa distancia de la frontera)
- El tránsito vecinal fronterizo es mucho menor que el verificado en el Puente Simón Bolívar. No hay en general congestión de la vía.
- Por Colombia se accede al puente por el anillo vial que circunvala la ciudad
- Por Venezuela se accede desde el municipio de Ureña con conexión vial a San Antonio

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Puente Francisco de Paula Santander



SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Instalaciones de control Ureña – Pte. Paula Santander

- En el lado venezolano, se encuentran las modernas instalaciones del SENIAT, donde también se desempeñan los funcionarios de control fitosanitario.
- Se trata de una zona con muchas facilidades para eventuales ampliaciones.
- Las instalaciones colombianas, se encuentran a la vera del mismo puente y en ellas se encuentran funcionarios de la DIAN y el ICA.
- Las instalaciones son absolutamente precarias y carentes de todo equipamiento.
- No existen posibilidades de ampliación

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Ureña – Puente Paula Santander - Organismos

En Venezuela:

- SENIAT
- SASA (Parcialmente)

En Colombia

- DIAN
- ICA

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Instalaciones de control Cúcuta

- En la ciudad de Cúcuta se encuentran la sede de la DIAN, el ICA y las almacenadoras privadas donde se verifican los despachos de importación y se materializan las exportaciones con origen / destino en Venezuela, salvo aquellas importaciones que se realizan al amparo de la figura de tránsito aduanero, escasamente utilizada en esta frontera (entre 9 a 15 operaciones diarias).
- Las almacenadoras privadas cumplen las funciones de recinto fiscal aduanero. Asimismo, deben informar a la DIAN acerca de la congruencia entre la mercadería señalada en los despachos y la realmente verificada

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Puente Unión

- Ubicado a XXX Km. al norte del puente Paula Santander, se trata de una infraestructura precaria que sólo permite el paso de camiones de pequeño porte.
- Por el mismo se canaliza, parte del carbón colombiano con destino a terceros países que circulan en tránsito por Venezuela y en sentido contrario productos perecederos
- Existe un proyecto en estado avanzado de desarrollo de nueva conexión física en Guarumito – La Fría, que permitiría la salida del carbón en vehículos de gran porte.
- Esta alternativa contempla la construcción y operación de un CEBAF único

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Procesos de control y demoras en frontera

- Los procesos de control de cargas generan demoras imputables a una serie de causas, fundamentalmente las vinculadas al funcionamiento del sistema adoptado.
- Existencia de tantos “recintos fiscales” como almacenes autorizados se verifican tanto en Colombia como en Venezuela. Esta dispersión obliga al constante desplazamiento de funcionarios de control para las verificaciones in situ que sean necesarias, incluso la presencia – en el caso de Venezuela – de la Guardia Nacional (en su rol de policía aduanera) para autorizar la salida de los vehículos de las almacenadoras
- En el caso de productos de cuidado personal o alimenticios las solicitudes de verificación, se cursan en un momento de día y son satisfechas luego de varias horas o en el día siguiente

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Procesos de control y demoras en frontera

- La Intervención de CADIVI en las importaciones venezolanas para las cuales se ha tramitado su pago en dólares, muestra escasa integración con el sistema informático aduanero y generan tiempos y costos evitables. Las solicitudes las reciben diariamente hasta las 11: 30 a.m., para luego hacer la inspección al día siguiente, generándose un acta de inspección que no es entregada en el momento lo que conlleva trabas en las operaciones.
- Si bien los organismos tienen un horario formal de atención, las verificaciones se dejan de realizar antes de completado el mismo y son postergadas para el día siguiente.
- La llegada del camión en un horario oportuno del día puede implicar una reducción de medio día en la liberación de los despachos

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos destacables

- El comercio bilateral entre Colombia y Venezuela, se canaliza mayoritariamente por vía terrestre, aunque las restricciones en materia de trasbordo normativo y preventivo vigentes, han reducido en el último quinquenio la participación relativa del modo.
- Por el sistema Cúcuta – San Antonio – Ureña se canaliza aproximadamente el 60% de comercio bilateral carretero. A esta cifra debe añadirse los despachos Colombia – Colombia que se verifican en esta frontera y los despachos de carbón colombiano a terceros países vía Venezuela.
- Por volumen de cargas transportados el sistema constituye uno de los principales pasos de frontera de Sudamérica

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Proyectos favorables a la integración

Se ha tomado nota de una serie de proyectos que marcan la voluntad política de los países hacia una mayor integración física y funcional. Entre ellos destacan:

- ✓ Existencia de legislación avanzada en el marco de la CAN, en materia de integración nacional y binacional de los controles en frontera (CENAF, CEBAF).
- ✓ Mesa de trabajo binacional colombo-venezolana sobre transporte internacional por carretera.
- ✓ Construcción del Puente Guarumito – La Fría – En etapa de proyecto
- ✓ Implementación de la Zona de Integración Fronteriza (ZIF) el área Norte de Santander (Colombia)-Táchira (Venezuela).
- ✓ Estudios para implementar un CEBAF único en el paso de Paraguachón, en territorio venezolano.
- ✓ Idea de proyecto para implementar una nueva conexión física en la zona de Tienditas ubicada entre los puentes Bolívar y Santander.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

- El sistema CU-SA-UR es uno de los que registra mayor demora en Sudamérica para la consecución del comercio internacional.
- Los controles en frontera no se encuentran integrados binacionalmente. Los controles nacionales, salvo en el caso del CENAF colombiano Villa del Rosario, tampoco.
- Las instalaciones del SENIAT en el puente Simón Bolívar cumplen las veces de un CENAF incompleto. Migraciones se encuentra fuera de las instalaciones a varias cuadras del complejo.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

- La mayoría de las cargas se canalizan por el Puente Simón Bolívar. Los despachos por el puente Paula Santander involucran principalmente a caña de azúcar, carbón y materiales para la construcción.
- Existe una intensa vinculación entre las poblaciones de CU-SA-UR, que utilizan mayoritariamente el Puente Simón Bolívar para sus desplazamientos. No existe control migratorio para el Tránsito Vecinal Fronterizo.
- Los diferenciales de precios y la escasez relativa de productos genera un intenso flujo de comercio ilegal (gasolina, alimentos, bebidas, etc.) en el puente y vías secundarias aledañas.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

- En las horas de pico, producto del comercio ilegal y del flujo natural del paso, el puente Simón Bolívar se encuentra severamente congestionado.
- No existen controles de las autoridades nacionales de los países para evitar el comercio ilegal que se desplaza por el puente.
- No resulta posible utilizar indistintamente cualquiera de los puentes del sistema para canalizar los despachos, salvo hacerlo con acompañamiento aduanero en custodia.
- La vialidad, en el lado venezolano carece de un anillo vial – a similitud de Cúcuta – que evite el paso de transporte pesado por la ciudad.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

- El CENAF de Villa del Rosario y las instalaciones del SENIAT en San Antonio cuentan con posibilidades de expansión.
- Las instalaciones de control de Colombia en Ureña, son muy precarias y no cuentan con posibilidades de expansión. Las del SENIAT en Ureña son modernas y cuenta con espacio disponible para un desarrollo mayor.
- La concreción de la ZIF en el área Norte de Santander (Colombia) –Táchira (Venezuela) incrementará los movimientos de bienes y personas en la zona de influencia del Sistema.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

- La concreción del proyecto de Puente en Guarumito – La Fría, generará una drástica disminución de los despachos de carbón que utilizan actualmente Ureña y eventualmente de otros productos.
- Con un adecuado control de las actividades ilegales que contribuyen a saturar el Puente Simón Bolívar en las horas pico, a priori la infraestructura de vinculación existente, si bien ajustada, no resulta insuficiente para absorber el flujo de cargas y de pasajeros que se verifica en el complejo fronterizo.
- A ello debe añadirse el ya señalado impacto del nuevo puente Guarumito – La Fría y el efecto que sobre la demanda de transporte de carga que hoy utiliza el sistema, tendría la eventual concreción de la Carretera Marginal de la Selva.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

- Los tránsitos Colombia – Colombia obstaculizan la circulación del puente debido a la falta de espacio para el estacionamiento en el SENIAT de San Antonio.
- Los camiones en espera para atravesar la frontera rumbo a Venezuela se parquean en espacios públicos a la vera de la ruta en condiciones precarias.
- Los tiempos de demora en Cúcuta- Villa del Rosario – San Antonio, alcanzan, según lo informado por los transportistas y las encuestas realizadas, a dos o tres días, mientras la congestión en el puente demora el paso en no más de tres horas.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

Contribuyen a esta formación de tiempos, además de las cuestiones inherentes al funcionamiento, las restricciones al transporte internacional imperante, las actuaciones de la agencia de control de cambios, la existencia de un número importante de almacenadoras y las diferencias entre horarios reales y virtuales de atención de las agencias de control.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

- Existe la voluntad política de los gobiernos de avanzar en niveles creciente de integración en materia de controles fronterizos.
- Clara evidencia de la misma, es la inclusión, a solicitud de los países, del complejo fronterizo Cúcuta – San Antonio – Ureña en el Programa de Proyectos Piloto, con el objeto de recrear en el mismo las características esenciales del Paso Deseable y en particular la integración física y funcional de los controles.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

Asimismo, esta voluntad está presente, entre otros, en los antecedentes de estudios para la implementación de un CEBAF en Paraguachón, los esfuerzos de la Mesa de Trabajo Binacional Colombo-Venezolana sobre Transporte Internacional por Carretera, los avances en el proyecto de nueva vinculación en Guarumito y el desarrollo de una Zona de Integración Fronteriza en la zona Norte de Santander – Táchira.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

- El sistema CU-SA-UR presenta aspectos físicos que tornan factible la integración física y funcional de los controles bajo cualquiera de las modalidades previstas en la normativa aplicable.
- La integración de los controles no colisiona en forma alguna con el concepto de SOBERANIA, aunque se opte por la alternativa de un solo CEBAF en el territorio de uno de los países.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles

1. Ideas rectoras consideradas para la definición de alternativas
2. Medidas de corto plazo y bajo costo consistentes con las alternativas de organización de controles integrados que se proponen.
3. Criterios relativos a la organización de los controles integrados y otros aspectos dirigidos a mejorar la eficiencia del sistema, comunes a todas las alternativas.
4. Propuestas de organización física elaboradas para el sistema fronterizo, consistentes dos alternativas básicas, la primera de ellas con tres variantes posibles.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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 encuentra íntegramente incluidas en la normativa CAN referida a los CEBAF.
- Avanzar en forma paulatina al levantamiento de las restricciones imperantes en materia de trasbordos obligatorios.
- Las instalaciones de control colombianas en el puente Paula Santander son insuficientes y no cuentan con posibilidades de expansión, por lo que cualquiera de las alternativas debe prever su relocalización.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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

- Bajo cualquiera de las alternativas propuestas, la construcción de la nueva vinculación en Guarumito – La Fría debe contemplar la instalación de un CEBAF 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 (CEBAF) debe contemplar, en forma indisoluble e interrelacionada, lo relativo a:
 - **Proceso + Infraestructura + Operación**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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 aquellas que demandan un horizonte temporal mayor para su realización (necesidad de estudios previos, emprendimientos binacionales, etc.)
- Aunque se trate de una condición no siempre necesaria para las distintas alternativas que se presentan, se debería avanzar en los estudios que permitan la realización del anillo vial que circunde a San Antonio

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Medidas de corto plazo

- Posibilidad de utilizar en forma indistinta cualquiera de los puentes del complejo utilizando tecnología disponible para evitar los acompañamientos en custodia de los despachos
- Derivar los tránsitos CO – CO por Ureña
- control policial en el puente Simón Bolívar para evitar la detención de vehículos para la carga y descarga de mercaderías.
- Reducir los controles de la guardia nacional a los vehículos de carga a lo largo de la ruta San Antonio - San Cristóbal
- Localización de los funcionarios colombianos desde el puente Paula Santander a las instalaciones del SENIAT Ureña
- Colocar servicio de migraciones y transporte de ambos países en el Puente Santander.
- Integración de las bases de datos de las agencias nacionales.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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 y/o controles de los vehículos de carga en lastre, deberán habilitarse procedimientos particulares para asegurar la fluidez de las intervenciones

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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 MCI/CPIC /DTI
- 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 .

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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

Dotaciones de personal

- A efectos de reducir los tiempos medios para la liberación de los despachos, las cantidades de agentes dedicados a la verificación en las almacenadoras, debería incrementarse. Adicionalmente puede pensarse en dotaciones fijas en las almacenadoras que concentren la mayor cantidad de despachos y/o en aquellas que por su especialización en productos que requieran mayor control físico.
- Similar comentario vale para las verificaciones que realiza CADIVI.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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 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

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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.
- Utilización del sistema informático aduanero venezolano por parte de CADIVI
- Implementación de Coordinación de los CEBAF / Consejo Consultivo con Usuarios Privados

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica I – Variante I

- **CEBAF YUXTAPUESTO EN VILLA DEL ROSARIO – SAN ANTONIO**
 - Criterio país de entrada, país sede de los controles
 - Redefinición de las instalaciones del SENIAT en Venezuela y el CENAF de Villa del Rosario en Colombia.
 - Ubicación de las migraciones Venezolanas en el CEBAF
- **CEBAF UNICO EN UREÑA**
 - Instalaciones actuales del SENIAT en Ureña
 - Localización de migraciones binacionales en el CEBAF
- **CEBAF ÚNICO EN GUARUMITO – LA FRÍA**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica I – Variante I (Cont.)

ASPECTOS SECUNDARIOS A ANALIZAR

- **Eventual construcción del anillo vial San Antonio – Ureña**
- **Factibilidad de utilizar en forma indistinta cualquiera de los puentes para canalizar los despachos**
- **Control policial en el puente Simón Bolívar para mejorar la fluidez y evitar ilícitos**
- **Canalizar los despachos Colombia – Colombia en tránsito por Venezuela por UREÑA**
- **Control informatizado del TVF**
- **Controles fitosanitarios a pasajeros**
- **Control de camiones en lastre**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica I – Variante I (Cont.)

Fortalezas

- **Posibilidad de implementar el CEBAF de Ureña en el Corto Plazo**
- **Aprovechamiento de la infraestructura disponible**
- **Liberación de uso de la infraestructura existente por construcción del nuevo vínculo Guarumito – La Fría**
- **Plazo estimado de realización, de uno a tres años contando la construcción del anillo vial en San Antonio**

Debilidades

- **Eventual problema de capacidad en el caso de que el comercio por el sistema se incremente en forma significativa**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica I – Variante II

A los criterios desarrollados en la Variante I se añade:

- **Ampliación del PUENTE SIMÓN BOLÍVAR, en un carril por sentido, utilizando la traza del viejo puente.**
- **Segregar el tráfico de cargas del movimiento de personas en Simón Bolívar.**
- **Esta variante, puede ser considerada una fase temporal posterior de la Variante I. En tal caso deben tomarse los recaudos para que la construcción de nuevas vías en el Puente Simón Bolívar – ante incrementos de la demanda en el tiempo – resulte compatible con la distribución física adoptada para la infraestructura y accesos**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica I – Variante II

Fortalezas

- **Con los recaudos de diseño señalados puede ser considerada una fase temporal de la Variante I, en cuyo caso no se adelantarían inversiones (ampliación del Puente) y se lograría una mayor rentabilidad de los recursos aplicados al proyecto**
- **Todas las fortalezas enunciadas para la variante I**
- **Resuelve el problema de eventual saturación ante el incremento de los flujos**
- **Facilita, al segregar los tráficos de cargas y pasajeros, la organización de los controles**

Debilidades

En caso de adoptarse esta Variante en forma independiente:

- **Requiere anticipar inversiones**
- **Mayor plazo de realización por la construcción de infraestructura binacional**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativa para ampliación de las instalaciones del SENIAT de San Antonio con doble puente y Anillo Vial



SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica I – Variante III

- **Puente Paula Santander exclusivo para cargas y TVF**
- **CEBAF único en UREÑA (instalaciones actuales del SENIAT) para cargas y pasajeros en caso de optarse por el control del TVF**
- **Puente Simón Bolívar, exclusivo para pasajeros y TVF**
- **CEBAF pasajeros único en Actual CENAF de Villa del Rosario.**
- **CEBAF único en Guarumito – La Fría**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica I – Variante III

ASPECTOS SECUNDARIOS A ANALIZAR

- **Construcción del anillo vial San Antonio – Ureña**
- **Control policial en el puente Simón Bolívar para mejorar la fluidez y evitar ilícitos**
- **Control informatizado del TVF**
- **Eventuales controles fitosanitarios a pasajeros**
- **Control de camiones en lastre**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica I – Variante III

Fortalezas

- **Infraestructura existente en el SENIAT de Ureña, aunque la misma requeriría eventuales ampliaciones**
- **Plazo reducido de implementación**

Debilidades

- **Perdida de valor de uso de las instalaciones del SENIAT en San Antonio**
- **Ubicación de las almacenadoras en Venezuela**
- **Eventuales problemas de saturación de la vía ante incrementos muy significativos de los despachos**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativa para ampliación de las instalaciones de Ureña con Anillo Vial



SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica II

- **Construcción de un nuevo puente en TIENDITAS, dedicado con exclusividad a las cargas.**
- **Posibilidad de participación privada en la provisión de infraestructura a la que se remunera con peaje.**
- **CEBAF único para cargas en Tienditas (incluye servicio de migraciones)**
- **CEBAF únicos para pasajeros y TVF en Simón Bolívar (Instalaciones del Actual CENAF)y Ureña (Instalaciones actuales del SENIAT)**
- **CEBAF único en Guarumito – La Fría**
- **Construcción del anillo vial San Antonio – Ureña**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica II

ASPECTOS SECUNDARIOS A ANALIZAR

- **Control policial en el puente Simón Bolívar para evitar ilícitos**
- **Control informatizado del TVF**
- **Eventuales controles fitosanitarios a pasajeros**
- **Control de camiones en lastre**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Alternativas para la integración de los controles Alternativa Básica II

Fortalezas

- **Resuelve el problema de vinculación para el transporte de carga y de pasajeros, ante cualquier razonable incremento futuro de la demanda de viajes**

Debilidades

- **Mayor nivel de inversiones por la construcción del nuevo vínculo y del anillo vial de San Antonio – Ureña**
- **Mayores plazas de implementación**
- **Pérdida de valor de uso de las instalaciones existentes del SENIAT en San Antonio**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Tareas complementarias

- Elaboración del acuerdo binacional que viabilice la alternativa seleccionada por los países
- Diseño de alternativas normativas y operativas para levantar la restricción de los trasbordos obligatorios en la frontera. Se propone analizar un sistema de cupos que otorgue preeminencia en sus primeros años a los transportadores venezolanos
- Estudio de factibilidad para la construcción del anillo vial San Antonio -Ureña

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Tareas complementarias

- Estudio para determinar el impacto que sobre el sistema Cúcuta – San Antonio – Ureña, tendrá la construcción del Puente entre Guarumito – La Fría.
- 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

