

Proceso Sectorial

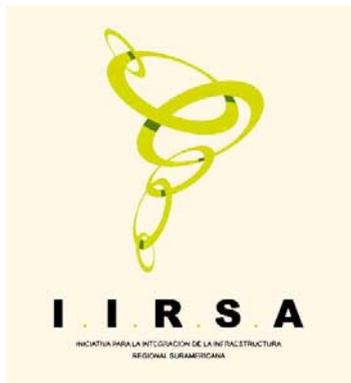
Facilitación de Pasos de Frontera

PROGRAMA DE PROYECTOS PILOTO EN PASOS DE FRONTERA

Fase II – Etapa II

Cúcuta – San Antonio - Ureña

Recomendaciones Consensuadas





SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

**Programa de Proyectos Piloto
Índice Temático General**

- **Contexto general y antecedentes**
- **Estado de situación y diagnóstico somero**
- **Integración binacional de los controles e infraestructura en los CEBAF**

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 comerciados.
- 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 **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

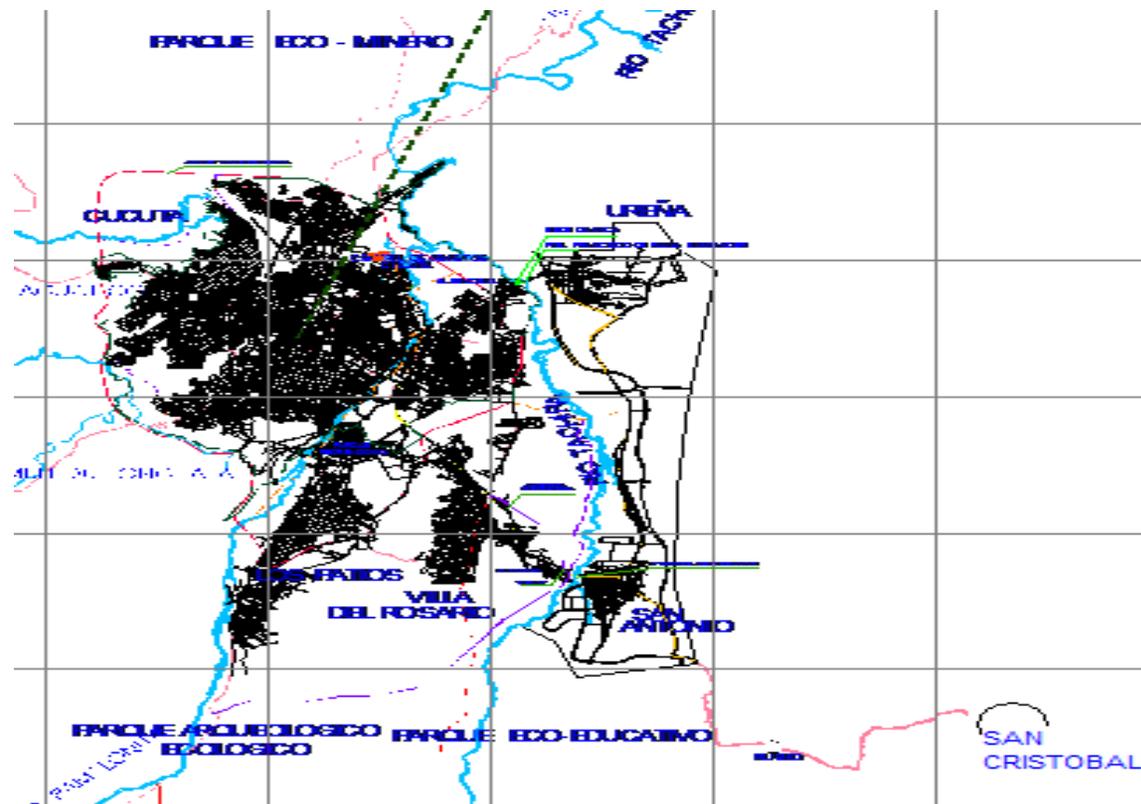
Contexto general y antecedentes **La integración física y funcional de los controles**

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

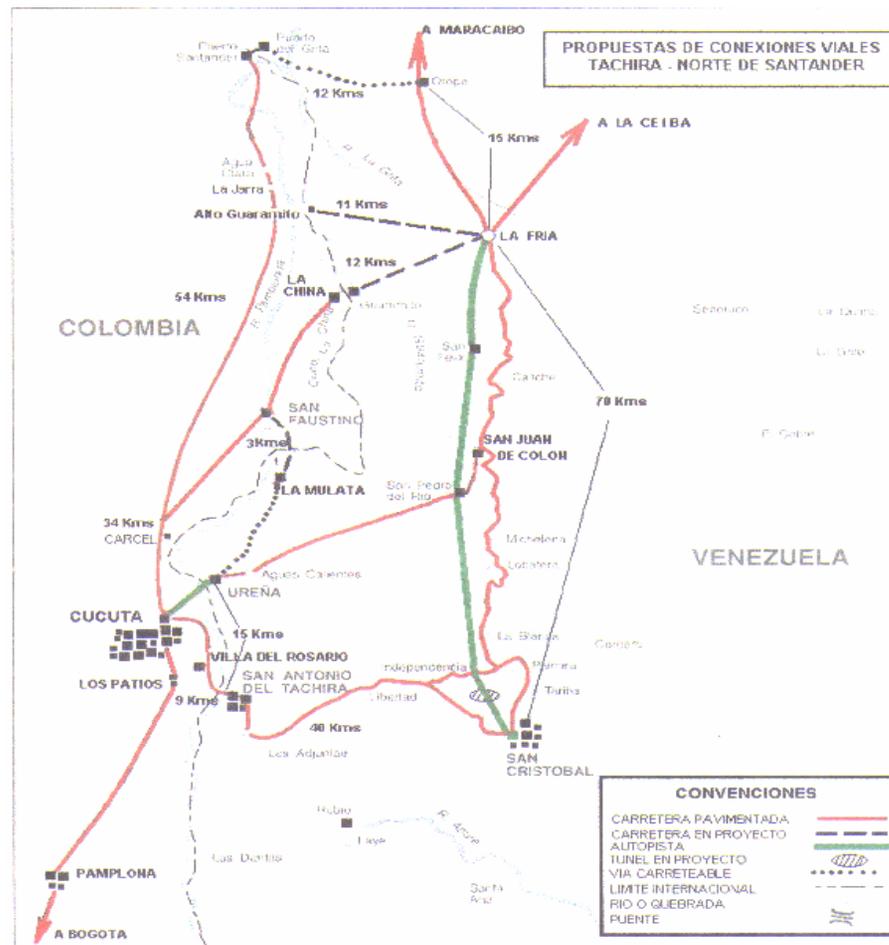
SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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
- En Villa del Rosario, funciona un CENAF limitado
- Se incumple la normativa andina en materia de transporte Internacional al establecer el transbordo obligatoria en frontera en Venezuela

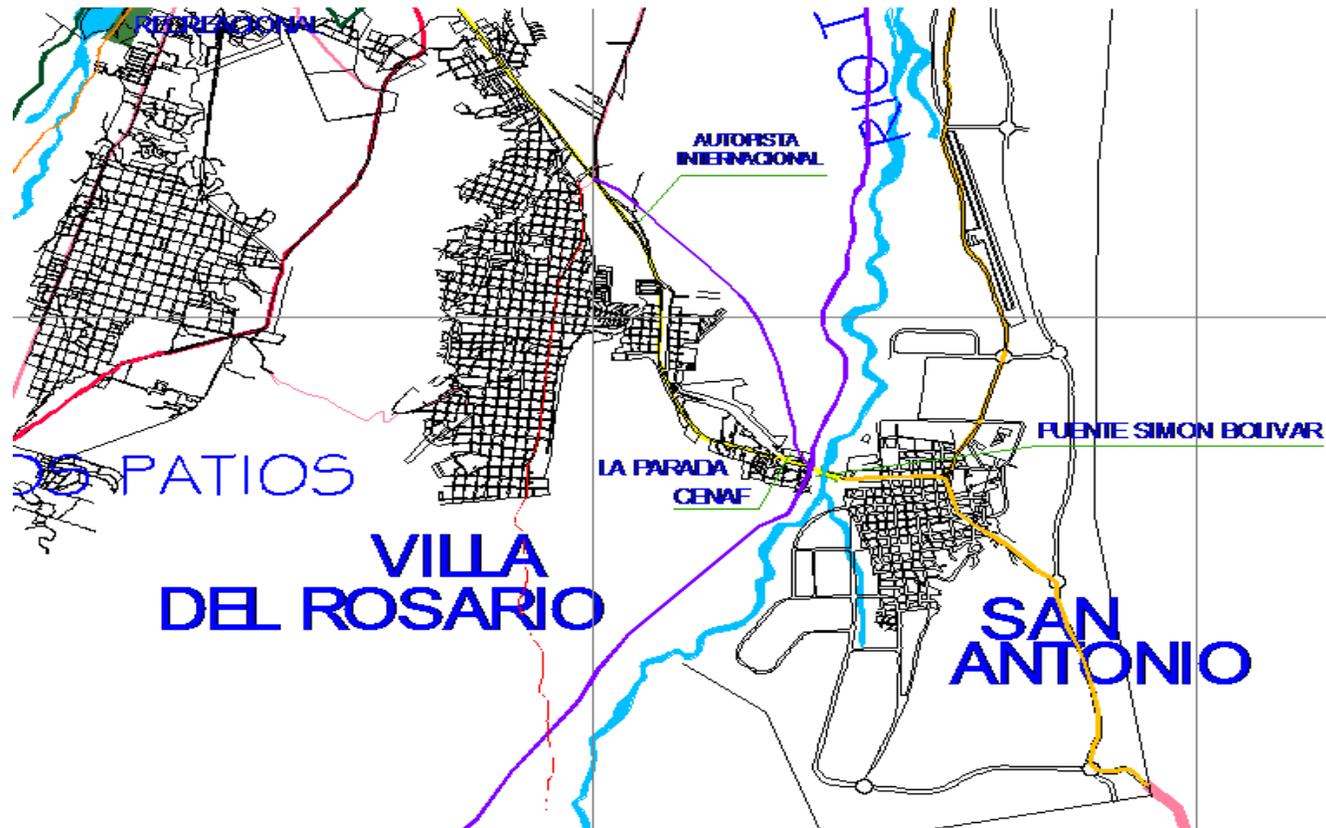
SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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

- Existe una gran integración en las actividades económico – sociales 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 completo del tráfico vecinal fronterizo, excepto controles al azar por el contrabando y paso irregular de la gasolina a Colombia
- Los pasajeros sólo deben realizar migraciones cuando su destino excede los límites de Cúcuta o San Antonio

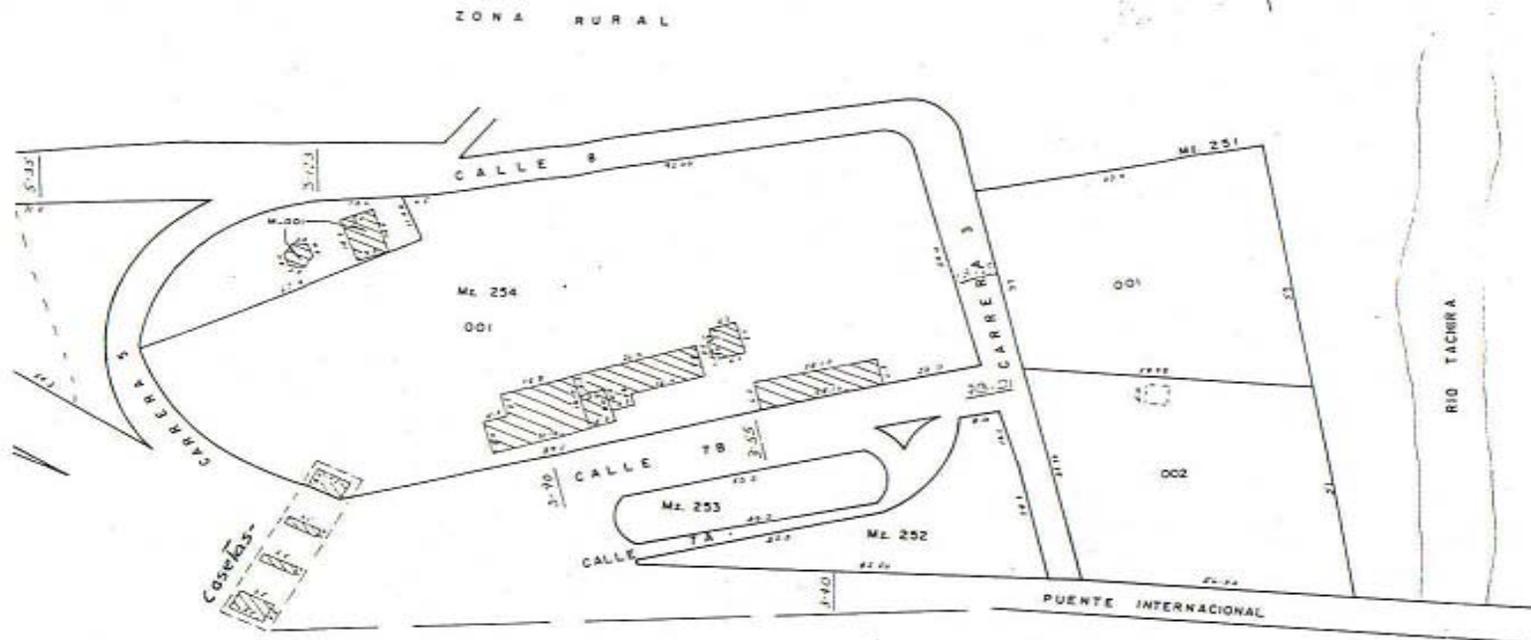
SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Ubicación del Puente Simón Bolívar



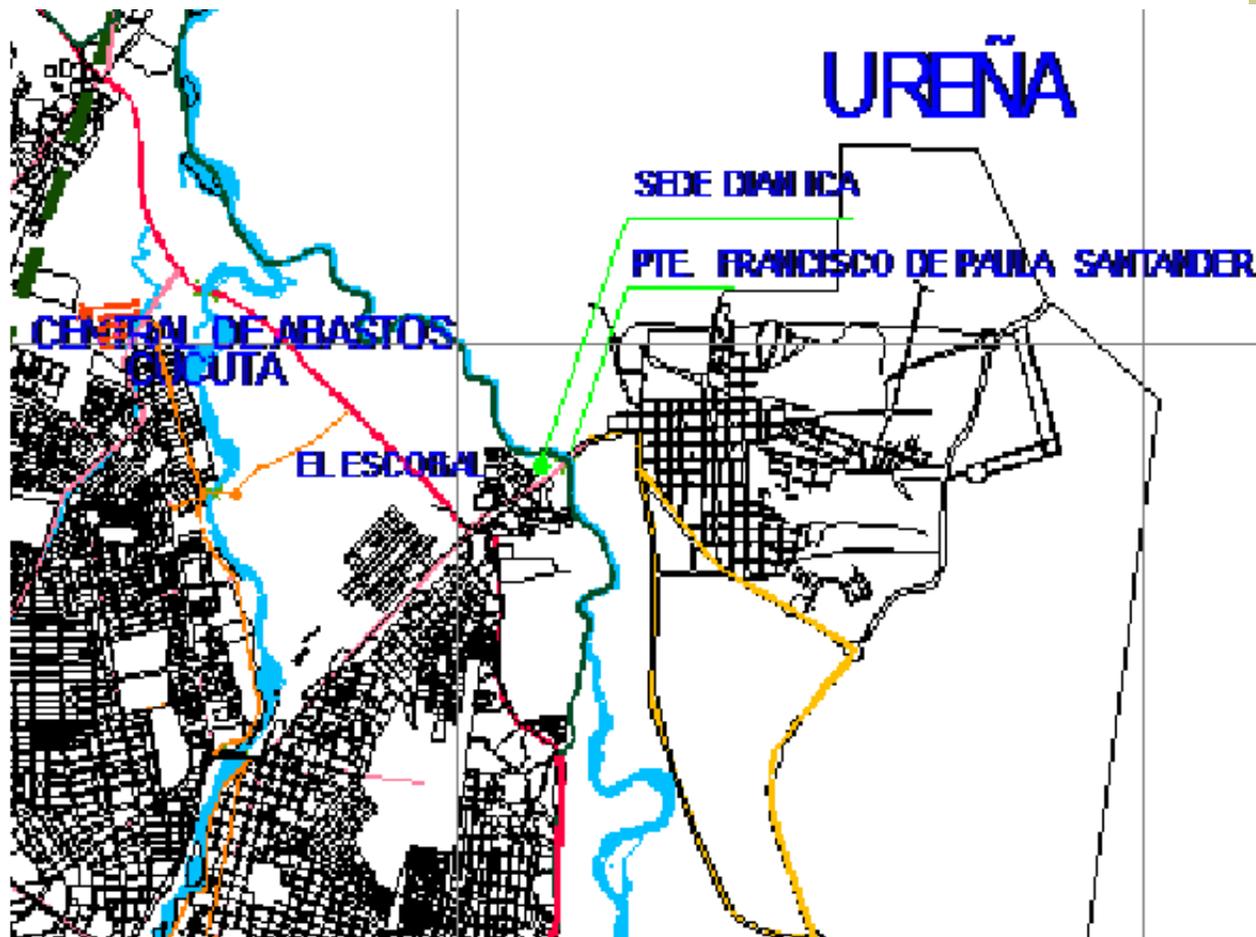
SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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



SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Estado de situación y diagnóstico somero Síntesis de aspectos salientes

- En las horas pico, producto del comercio ilegal y del flujo natural del paso, el puente Simón Bolívar se encuentra severamente congestionado.
- No existen controles adecuados 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 algunas posibilidades de expansión.
- Las instalaciones de control de Colombia en El Escobal, 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 efectiva 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 y una política activa y racional del tránsito en las cabeceras del puente Simón Bolívar, que contribuyen a saturar al mismo en las horas pico, a priori la infraestructura de vinculación existente, permitirá mejorar el flujo de cargas y de pasajeros que se verifica en el complejo fronterizo.
- El crecimiento del comercio colombo-venezolana podría saturar y afectar la infraestructura que utiliza el sistema, que se atenuara con 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 contribuyen a obstaculizar 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 y lugares inadecuados.
- 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 operatoria fiscal delegada a las almacenadoras que existen en gran número, 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 vial entre Agua Clara-Guarumito-La Fría y el desarrollo de una Zona de Integración Fronteriza entre 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

Integración Binacional de los controles e infraestructura en los CEBAF: Contenido

1. Ideas Rectoras para el sistema.
2. Recomendaciones de implementación inmediata.
3. Propuesta general para mejorar la eficiencia del sistema.
4. Propuestas de organización física e infraestructura para el sistema fronterizo.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Ideas Rectoras para el sistema

- Los CEBAF pueden clasificarse según modalidad o tipo de usuario en:
 - a. Controles para Tránsito Vecinal Fronterizo (TVF).
 - b. Controles para Pasajeros Internacionales o que tienen destino o una localidad lejana a la zona de influencia del paso de frontera.
 - c. Controles para Cargas Internacionales (exportación, importación o en tránsito) que incluye vehículo, conductor y mercancía.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Ideas Rectoras para el sistema

- Los CEBAF pueden clasificarse según la direccionalidad del flujo bajo control en:
 - a. Controles Bidireccionales o de cabecera única.
 - b. Controles Unidireccionales o de doble cabecera (normalmente con el criterio país de entrada = país sede del CEBAF).

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Ideas Rectoras para el sistema

- A través del proceso evolutivo de un CEBAF, pueden reconocerse distintos grados de profundidad en la integración de los controles:
 - a. Controles por País en un mismo recinto físico
 - b. Controles del País de Salida y del País de Entrada realizado con la misma secuencia entre sus organismos
 - c. Secuencialidad inmediata entre organismos afines del País de Salida y del País de Entrada
 - d. Simultaneidad de las intervenciones de los funcionarios técnicos
 - e. Reconocimiento recíproco de las intervenciones de los funcionarios técnicos

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Ideas Rectoras para el sistema

- El concepto de integración de controles requiere, coincidente con la definición de CEBAF, la centralización en un puerto terrestre de todas las actividades de los organismos que ejercen control en el paso.
- No hacerlo así implicaría, para los organismos de control del país huésped, replicar la descentralización de los puntos de control que hoy tienen los organismos de control del país sede.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Ideas Rectoras para el sistema

- 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 + Operación + Infraestructura

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Ideas Rectoras para el sistema

- Bajo cualquiera de las alternativas propuestas, el nuevo paso fronterizo de la carretera Guarumito–La Fría debe contemplar la instalación de un CEBAF único de carga.
- Las instalaciones de control colombianas en el puente Francisco de Paula Santander son insuficientes y no cuentan con posibilidades de expansión, por lo que cualquiera de las alternativas debe prever su relocalización.
- Es condición necesaria avanzar en los estudios que permitan la realización del anillo vial entre San Antonio y Ureña a mediano plazo, especialmente teniendo en cuenta el futuro desarrollo de la ZIF Norte de Santander-Táchira.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Ideas Rectoras para el sistema

- Dada la reciente aprobación de la Zona de Integración Fronteriza – ZIF entre un número importante de municipios del Departamento de Norte de Santander en Colombia y el Estado Táchira de Venezuela, se debería evaluar el impacto sobre la demanda de circulación de vehículos y personas en todo su ámbito geográfico, en particular sobre los Pasos de Frontera, sus rutas de acceso y sobre la red vial principal en el corto, mediano y largo plazo

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

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 las propuestas 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

Recomendaciones de implementación inmediata

- Evaluar alternativas para mejorar los tránsitos Colombia–Colombia por Venezuela, que permita descongestionar el Puente Simón Bolívar y el patio del SENIAT en San Antonio
- Control efectivo policial en el puente Simón Bolívar para evitar la detención de vehículos para la carga y descarga de mercaderías.
- Reducir y racionalizar los controles de la Guardia Nacional a los vehículos en los Pasos de Frontera y vías de acceso

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Recomendaciones de implementación inmediata

- Utilización del sistema informático aduanero venezolano por parte de CADIVI y actuación simultánea con el personal del SENIAT
- Lograr el intercambio de información entre bases de datos de agencias gubernamentales afines
- Mejorar sustancialmente la gestión de tránsito para todo tipo de vehículos, a efectos de minimizar los congestionamientos en los Pasos de Frontera

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Propuesta general para mejorar la eficiencia del sistema

- Interconexión de los sistemas informáticos de organismos similares para evitar la doble digitación de los datos y asegurar su congruencia
- Controles tecnológicos (no manuales) a los equipajes de los pasajeros
- Propender a eliminar intervenciones sobre documentos papel, debiéndose enviar anticipadamente a la llegada del camión al Paso de Frontera y en forma electrónica, los formatos vigentes del MCI/CPIC /DTI y el DTAI

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Propuesta general de mejorar la eficiencia del sistema

- Prever espacio de estacionamiento de camiones con demoras por observaciones diversas (documentación incompleta; posible rechazos de mercancías; aplicación de Perfil de Riesgo para realizar controles más exhaustivos, otras observaciones).
- Diseñar un espacio de trabajo para camiones cargados con Sustancias Peligrosas, el cual dispondrá de los elementos que correspondan para la prevención y combate de siniestros .

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Propuesta general de mejorar la eficiencia del sistema

Dotaciones de personal

- A efectos de reducir los tiempos medios para la liberación de los despachos, debería racionalizarse la cantidad de agentes dedicados a la verificación en las almacenadoras
- Similar comentario vale para las verificaciones que realiza CADIVI, el cual debería actuar simultáneamente con el personal del SENIAT

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Propuesta general de mejorar la eficiencia del sistema

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

Propuesta general de mejorar la eficiencia del sistema

- Integración entre los organismos nacionales
- Conexión informática adecuada entre los organismos de control presentes en el paso y sus matrices
- Implementación de Coordinación de los CEBAF / Consejo Consultivo con Usuarios institucionales privados

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Propuesta general de mejorar la eficiencia del sistema

- 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

Propuesta de organización física e infraestructura para el sistema fronterizo internacional.

- **CEBAF YUXTAPUESTO EN VILLA DEL ROSARIO – SAN ANTONIO para carga y pasajeros**
 - Criterio país de entrada, país sede de los controles (unidireccional)
 - Redefinición de las instalaciones del SENIAT en Venezuela y el CENAF de Villa del Rosario en Colombia.
 - Ubicación de control migratorio venezolano en el CEBAF
- **CEBAF BIDIRECCIONAL UNICO EN UREÑA para carga**
 - Redefinición de las Instalaciones actuales del SENIAT en Ureña

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Propuesta de organización física e infraestructura para el sistema fronterizo internacional.

OTROS ASPECTOS A ANALIZAR

- **Evaluar que los CEBAF incluyan la zona primaria de control y anexen una zona logística para las almacenadoras o depósitos**
- **Captar la disposición a pagar por parte de los transportistas (que hoy pagan con tiempo de detención prolongados) parte de la cual debería dirigirse a un fondo de desarrollo local**
- **Construcción del anillo vial San Antonio – Ureña**
- **Factibilidad de utilizar en forma indistinta cualquiera de los puentes para canalizar los despachos**
- **Evaluar y ajustar de ser necesario el funcionamiento de las mejoras introducidas para los tránsitos Colombia–Colombia por Venezuela**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Propuesta de organización física e infraestructura para el sistema fronterizo internacional

Fortalezas

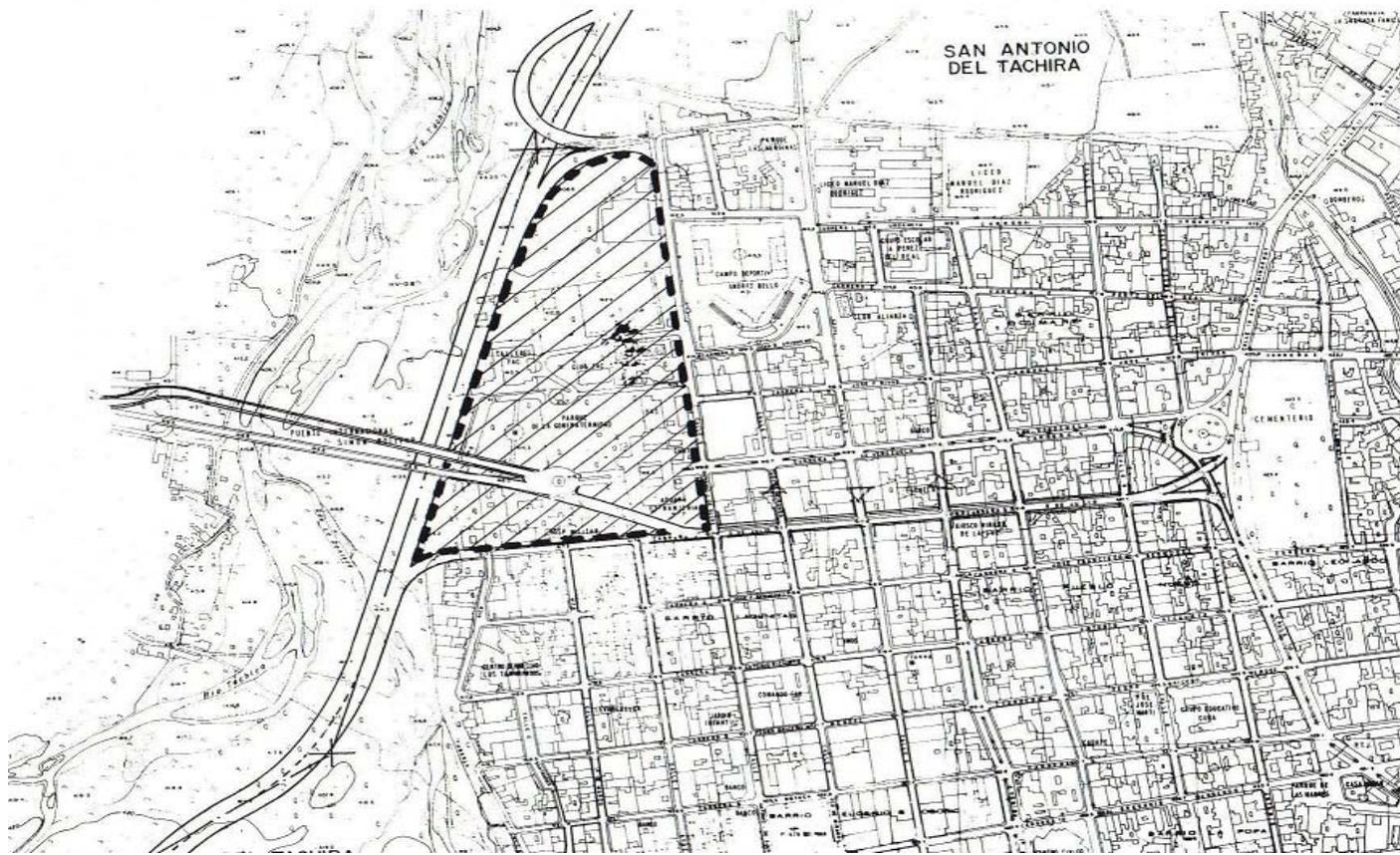
- **Posibilidad de implementar el CEBAF de Ureña en el Corto Plazo con un alto grado de profundidad de los controles.**
- **Aprovechamiento de la infraestructura disponible en el CENAF y el SENIAT.**
- **Mejora la transparencia y efectividad de los controles.**
- **Reducción efectiva de los tiempos de permanencia de los camiones y cargas en el paso.**

Debilidades

- **Lograr el efectivo compromiso de todos los organismos especializados nacionales para la implantación efectiva de la integración de los controles en los CEBAF**

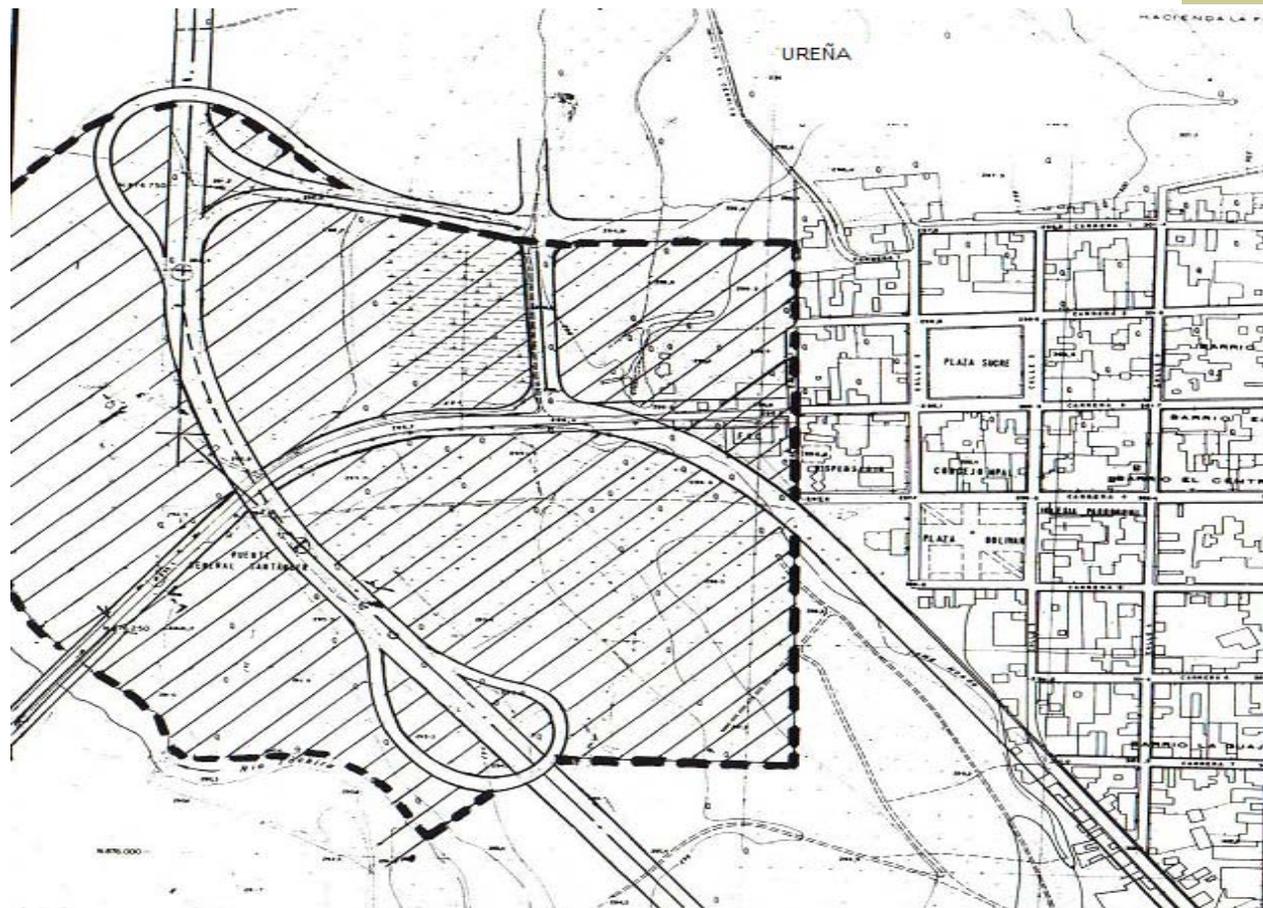
SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Ampliación de las instalaciones del SENIAT de San Antonio con doble puente y Anillo Vial



SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Ampliación de las instalaciones de Ureña con Anillo Vial



SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Propuesta de organización física e infraestructura para el sistema fronterizo internacional: mediano y largo plazo.

Los planes que se adopten para la Zona de Integración Fronteriza deberían contemplar entre otros:

- **Construcción del anillo vial San Antonio – Ureña**
- **Construcción de un nuevo puente en TIENDITAS**
- **Posibilidad de participación privada en la provisión de infraestructura a la que se remunera con peaje**
- **CEBAF BIDIRECCIONAL único para cargas y pasajeros en Tienditas**

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Propuesta de organización física e infraestructura para el sistema fronterizo internacional: mediano plazo

La consolidación de la Zona de Integración Fronteriza debe partir de los beneficios que logren sus habitantes, uno está vinculado al Tránsito Vecinal Fronterizo, que con las propuestas de corto plazo debe mejorarse sustancialmente. La evaluación y estudios para su construcción debe prever que los puentes Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander sean de uso exclusivo para dicho Tránsito Vecinal Fronterizo, dado el incremento del tráfico de vehículos, personas y bienes de los 27 municipios que conforman la ZIF con el liderazgo de Cúcuta y San Cristóbal.

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Propuesta de organización física e infraestructura para el sistema fronterizo internacional

Fortalezas

- **Resuelve el problema de vinculación para el transporte de carga y de pasajeros, ante cualquier razonable incremento futuro de la demanda de viajes e independiza los flujos y controles del comercio y turismo internacional del TVF**

Debilidades

- **Mayor nivel de inversiones por la construcción del nuevo vínculo y del anillo vial**
- **Mayores plazos de implementación**
- **Pérdida de valor de uso de las instalaciones existentes del CEBAF en San Antonio, Ureña y Villa del Rosario**

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.
- Continuación de los estudios de diseño y apropiación presupuestal para la construcción del anillo vial San Antonio – Ureña en el contexto de la Vía Expresa San Cristóbal-Rubio-Peracal-San Antonio-Ureña, obra que se recomienda priorizar para la infraestructura vial de la ZIF .

SISTEMA CUCUTA – SAN ANTONIO - UREÑA

Tareas complementarias

- A partir de los resultados del Estudio para determinar el impacto que sobre el sistema Cúcuta – San Antonio – Ureña, tendrá la construcción de la carretera y Puentes entre Agua Clara-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 documento en el marco de esta cooperación, para solicitar 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

