

Proceso Sectorial

Facilitación de Pasos de Frontera

PROGRAMA DE PROYECTOS PILOTO EN PASOS DE FRONTERA

Fase II – Etapa II

Complejo Cristo Redentor

Diagnóstico y Recomendaciones



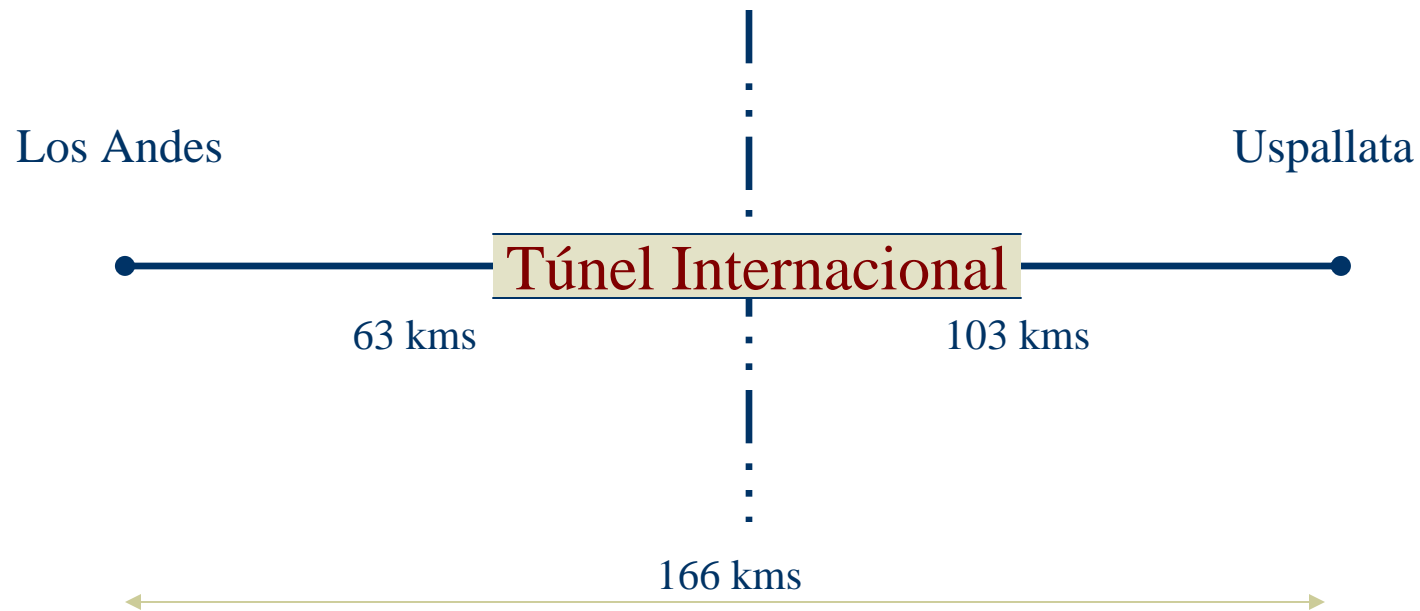
Paso de Frontera Cristo Redentor

Sistema Fronterizo (1)



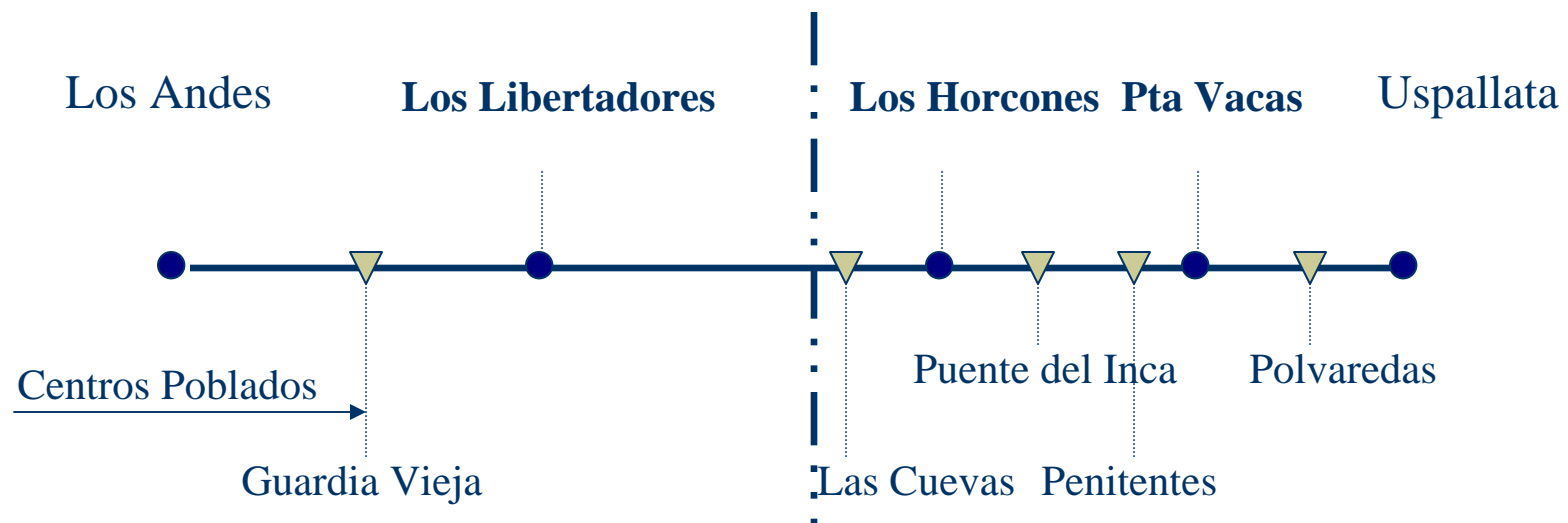
Paso de Frontera Cristo Redentor

Sistema Fronterizo (2)



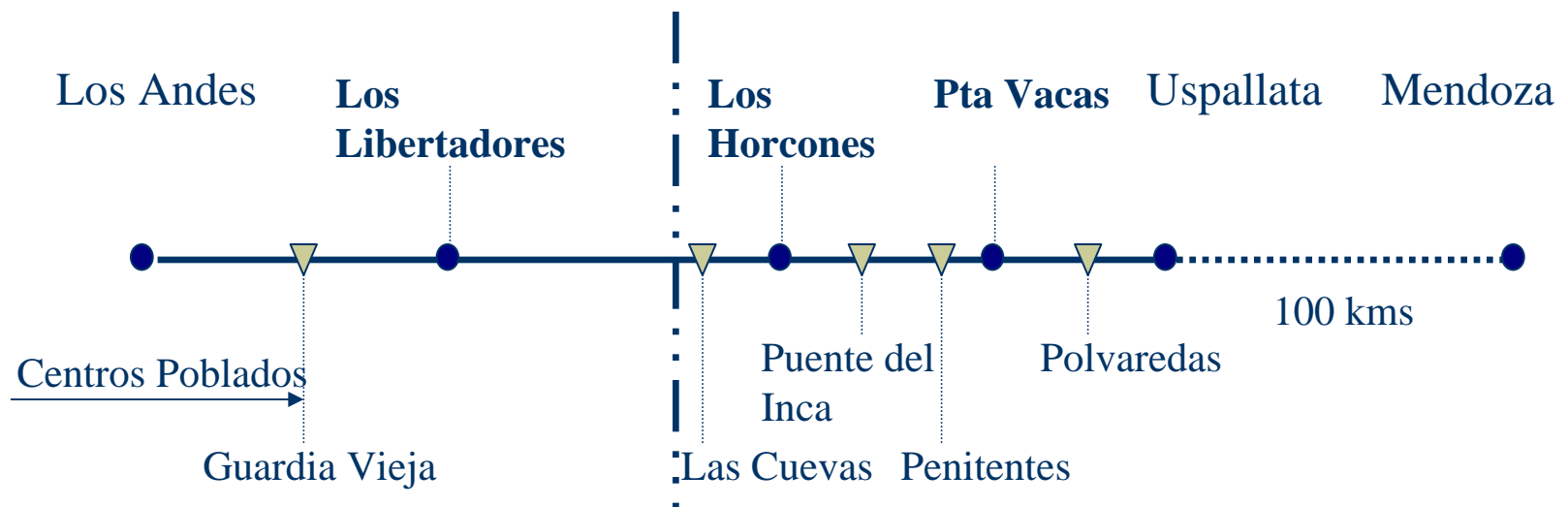
Paso de Frontera Cristo Redentor

Sistema Fronterizo (3)



Paso de Frontera Cristo Redentor

Sistema Fronterizo (4)





Paso de Frontera Cristo Redentor

Resumen Sistema Fronterizo

Los Andes+Los Libertadores

Los Horcones+Pta Vacas o Uspallata+Mendoza

Sistema Fronterizo Chileno

Sistema Fronterizo Argentino

Paso de Frontera Cristo Redentor

Proceso Viajeros en ACI-Sede (1)

Para Viajeros entrantes a Chile por Los Libertadores

Migraciones (A)	—	Policia Internacional (Ch)
Aduana (A)	—	Aduana (Ch)
No aplica	—	SAG (Ch)
Transp/Gendarmería (A)	—	No aplica
No aplica	—	Vialidad (Ch)
No aplica	—	Carabineros/Seguridad (Ch)
No aplica	—	Min Interior/Coordinación (Ch)

Nota: Además paga otro peaje a Vialidad (A) antes Túnel Internacional

Paso de Frontera Cristo Redentor

Proceso Viajeros en ACI-Sede (2)

Para Viajeros entrantes a Argentina por Los Horcones

Policia Internacional (Ch)	————— —————	Migraciones (A)
Aduana (Ch)	————— —————	Aduana (A)
No aplica	————— —————	SENASA/Gendarmería (A)
No aplica	————— —————	Transp/Gendarmería (A)
No aplica	————— —————	Vialidad (A) (no se ejecuta)
No aplica	————— —————	Gendarmería/Seguridad (A)
No aplica	————— —————	Gendarmería/Coordinación (A)

Nota: Nunca paga peaje



Paso de Frontera Cristo Redentor

Asimetrías Proceso Viajeros

- Diferencia en ejecución del control Fito y Zoo Sanitario (SAG (Ch)/SENASA (A))
- Diferencia de ejecución de control de Transporte (por delegación en Gendarmería (A))
- Participación en multiplicidad de roles de Gendarmería (A)
- Diferencia en la caracterización de la Coordinación (Min interior (Ch)/Gendarmería (A))

Paso de Frontera Cristo Redentor

Proceso Cargas (1)

Para mercancías salientes de Argentina y entrantes a Chile

Uspallata (A)

Migraciones (A)

Aduanas (A)

Transp/Gendarmería (A)

SENASA (A)

Túnel Internacional (A)

Vialidad (A)

Los Libertadores (Ch)

Vialidad (Ch)

Policía Internacional (Ch)

Aduana (Ch)

SAG/Documental (Ch)

Aduana/revisión (Ch)

SAG/revisión cabina (Ch)

Los Andes (Ch)

Aduana (Ch)

SAG (Ch)

Salud (Ch)

Paso de Frontera Cristo Redentor

Proceso Cargas (2)

Para mercancías salientes de Chile y entrantes a Argentina

Los Andes (Ch)

Aduana (Ch)

SAG (Ch)

Los Libertadores (Ch)

Policía Internacional (Ch)

Aduana (Ch)

SAG/documental (Ch)

Aduana/revisión (Ch)

Punta de Vacas (A)

Migraciones (A)

Aduana (A)

Transp/Gendarmería (A)

Aduana/revisión (A)

Uspallata (A)

SENASA (A)

Mendoza (A)

Aduana (A)



Paso de Frontera Cristo Redentor

Movimiento de Viajeros



- para 2004 cruzaron 800.000 viajeros en cada sentido
- para la serie 1997 a 2004, ambos inclusive, el crecimiento es del 4 % anual acumulativo
- en una proyección a 20 años y con similar crecimiento, se alcanzaría a 1:800.000 viajeros anuales en cada sentido

Paso de Frontera Cristo Redentor

Mov. Vehículos asociados a Viajeros

- para 2004 cruzaron 250.000 vehículos en cada sentido
- para la serie 1997 a 2004, ambos inclusive, el crecimiento es del 8 % anual acumulativo
- en una proyección a 20 años y con similar crecimiento, se alcanzaría a 800.000 vehículos anuales en cada sentido. Con crecimiento similar a Viajeros, se alcanzaría a 550.000 vehículos anuales en cada sentido.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Mov. de Cargas (1)

Para cargas salientes de Argentina y entrantes a Chile

- para 2000 alcanzó a 1:561.550 toneladas en 81.092 camiones cargados, con promedio 19,3 toneladas
- para 2004 alcanzó a 3:483.754 toneladas en 159.025 camiones cargados, con promedio 21,9 toneladas
- para la serie 1997 a 2004, ambos inclusive, el crecimiento es del 15 % anual acumulativo.
- en una proyección a 20 años y con crecimientos:
 - histórico del 15 % anual, se alcanzarían 45:000.000 toneladas o 2:250.000 camiones cargados anuales
 - intermedio del 8 % anual, se alcanzarían 12:800.000 toneladas o 600.000 camiones cargados anuales.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Mov. de Cargas (2)

Para cargas salientes de Chile y entrantes a Argentina

- para 2000 alcanzó 916.150 toneladas en 42.950 camiones cargados con promedio 22,3 toneladas
- para 2004 alcanzó 913.300 toneladas en 40.120 camiones cargados con promedio 22,7 toneladas
- para la serie 1997 a 2004, ambos inclusive, el crecimiento es menor al 2 % anual acumulativo.
- en una proyección a 20 años y con crecimientos:
 - mínimo del 2 % anual, se alcanzarían 1:370.000 toneladas o 60.000 camiones cargados anuales
 - intermedio del 8 % anual, se alcanzarían 3:350.000 o 148.000 camiones cargados anuales

Paso de Frontera Cristo Redentor

Mov. de Cargas (3)

- para la serie 1997 a 2004, ambos inclusive, la cantidad de camiones en dirección Chile – Argentina, superó entre el 5 y el 7 % la cantidad de camiones en sentido contrario
- para la serie 2000 a 2004, ambos inclusive, la cantidad de camiones en lastre, en dirección Argentina – Chile, se ha estabilizado en algo menos del 2 % del flujo total
- para la serie 2000 a 2004, ambos inclusive, la cantidad de camiones en lastre, en dirección Chile – Argentina ha alcanzado algo más del 70 % del flujo total.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Mov. de Cargas (4)

- la disparidad entre ambos literales anteriores se explica en la diferencia de las tasas de crecimiento de volúmenes de mercancías transportadas
- la diferencia entre flujos de camiones en un sentido u otro de circulación, descrita en el primer literal, se explicaría en que, para camiones en lastre, circulando en sentido Chile – Argentina, es mas conveniente el Paso de Frontera Cristo Redentor que el respectivo Paso de Frontera de ingreso a Chile transportando mercancía

Paso de Frontera Cristo Redentor

Resumen de Movimientos (1)

- Para 2004 cruzaron por el Sistema Cristo Redentor aprox. 800.000 viajeros en cada sentido, o un promedio aritmético simple de 2.700 viajeros diarios 3 en cada sentido. Para 2024 no serían menos de 6.000 viajeros diarios en cada sentido, al mismo ritmo de crecimiento del 4% anual.
- Para 2004 cruzaron por el Sistema Cristo Redentor aprox. 250.000 vehículos asociados a viajeros en cada sentido; o un promedio aritmético simple de 900 vehículos diarios en cada sentido. Para 2024 no serían menos de 1.900 vehículos diarios en cada sentido, al mismo ritmo de crecimiento que el supuesto para Viajeros.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Resumen de Movimientos (2)

- Para 2004 cruzaron por el Sistema de Cristo Redentor aprox. 150.000 camiones en sentido entrante a Chile y 160.000 camiones en sentido entrante a Argentina, o un promedio simple de 500 camiones diarios en cada sentido. Para 2024 no pueden hacerse proyecciones sólo en función del comportamiento en años anteriores, pero en la hipótesis de un crecimiento anual del 8%, alcanzaría los 2.000 camiones diarios en cada sentido.

Nota: para los cálculos anteriores se toma una operatividad del Paso de Frontera de trescientos días anuales.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Estacionalidad de Movimientos (1)

- Para Viajeros y para Vehículos asociados a éstos, la estacionalidad es muy acentuada según variables no siempre programables, por ejemplo: (i) Fin de Semana extendido en uno u otro país por “corrimiento” de días Feriados o No Laborables, (ii) relación de costos internos que incentiven compras en uno u otro sentido de circulación, (iii) períodos frecuentes de vacaciones laborales en las actividades laborales y en coincidencia con las correspondientes a recesos escolares; (iv) festividades de Fin de Año
- Las circunstancias anteriores se distribuyen en distintas semanas del año, con énfasis en los días viernes, sábado y domingo. La relación entre momentos de máxima y mínima afluencia de Viajeros pueden presentar relación 1:20; con criticidad en el verano. La cantidad de vehículos particulares y de transporte público (sean servicios regulares de línea o contratados “ad hoc” para excursiones) siguen la misma curva anterior.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Estacionalidad de Movimientos (2)

- Para Camiones no se presentan estacionalidades marcadas en el conjunto del flujo vehicular, aunque sí puede haberlas para el transporte de determinadas mercancías, pero esos efectos se compensan entre sí. Las mayores diferencias se explican por la interrupción de la circulación por el Paso de Frontera.
- En consecuencia puede decirse que el flujo de camiones es regular y solo susceptible de modificarse profundamente por cambios en las relaciones de intercambio entre las economías de los países involucrados.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Impacto de Movimientos (1)

El presente estudio quiere identificar dos circunstancias claramente diferenciales en la operación del Paso de Frontera Cristo Redentor:

- Meses invernales o con nieve (son cuatro meses desde mayo a agosto de cada año), con probables cortes de circulación por efectos de nevadas, heladas y posteriores tiempos requeridos para realizar las tareas de rehabilitación que correspondan.
- Meses estivales o de menor riesgo de corte por nieve u otros eventos climáticos (son ocho meses desde septiembre de un año a marzo del año siguiente).



Paso de Frontera Cristo Redentor

Impacto de Movimientos (2)

Para la primera circunstancia adquieren relevancia todas las herramientas de Alerta Temprana a Usuarios y Funcionarios, acuerdos entre Servicios de Vialidad de cada País para metodología y complementación de equipos viales, etc.

Para la segunda circunstancia, todas las debilidades operacionales son solo inherentes a problemas de Procedimientos, Coordinación, Sistemas de Información y/o Infraestructura de las instalaciones todo ello con concepto muy amplio.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Reflexiones previas a considerar los tiempos de circulación (1)

- Todos los Procedimientos de Control a los que debe someterse el Viajero o Vehículo o Carga, no son unitarios sino complejos y combinados.
- Más aún, se tratan de atenciones donde se concatenan, en cierta secuencia preacordada, sucesivas e intermitentes actuaciones de un único o más Servicios, hasta culminar el Procedimiento de Control vigente, con la terminación de la última tarea componente.
- De lo anterior, los Tiempos de Atención serán, casi siempre, la sumatoria de varios tiempos de atención individuales de distintos Servicios coadyuvantes a la definición del Proceso de Control dado.
- En consecuencia, no es indiferente para la determinación del Tiempo de Atención resultante, la combinación y secuencia en que se lleven a cabo los componentes anteriores.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Reflexiones previas a considerar
los tiempos de circulación (2)

- En nuestro caso podrían observarse dos principios temporales ordenadores alternativos de cada Proceso de Control, a saber: (i) integralidad País de Salida – País de Entrada ó (ii) componentes específicos afines País de Salida- País de Entrada.
- Ejemplo del caso (i) es el actual diseño de los controles para Viajeros en Los Horcones, donde la secuencia es: 1. Policía Internacional y Aduana (Ch); 2. SENASA (por delegación en Gendarmería (A) y 3. Migraciones y Aduana (A).
- Ejemplo del caso (ii) sería el diseño de los mismos controles en Los Horcones según supuesta secuencia: 1. Policía Internacional (Ch) y Migraciones (A); 2. SENASA (por delegación en Gendarmería (A) y 3. Aduana (Ch) y Aduana (A)

Paso de Frontera Cristo Redentor

Reflexiones previas a considerar
los tiempos de circulación (3)

- También en nuestro caso podrían observarse dos principios espaciales alternativos ordenadores de circulación en cada Proceso de Control, a saber: (i) Parqueo del Vehículo y seguimiento - por parte de la Persona - de todos los componentes del Proceso de Control (más allá de secuencia temporal de ordenamiento adoptada) y (ii) seguimiento de la Persona en su Vehículo – es decir sin parqueo – de todos los componentes del Proceso de Control (más allá de la secuencia temporal de ordenamiento adoptada).
- Ejemplo del caso (i) es el actual diseño de los controles para Viajeros en Vehículo Particular en Los Horcones, donde la Persona recorre las distintas casetas donde se encuentran instalados los Servicios de Control, sin descender del móvil o sin necesidad de parqueo previo.



Paso de Frontera Cristo Redentor

Reflexiones previas a considerar
los tiempos de circulación (4)

- Ejemplo del caso (ii) es el actual diseño de los controles para Viajeros en Vehículo Particular en Los Libertadores, donde la Persona debe parquear su vehículo en una zona determinada y luego recorrer a pie todas las ventanillas de los sucesivos Servicios de Control. Culminado el último trámite, retorna a su vehículo y retoma la marcha de circulación.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Reflexiones previas a considerar los tiempos de circulación (5)

- Ni los criterios temporales ordenamiento secuencial, ni los espaciales de circulación son de aplicación biunívoca y universal.
- Son circunstancias favorables a la aplicación del criterio temporal (i): la posible estandarización de los Tiempos de Atención; la probabilidad de variaciones instantáneas importantes en la demanda de servicios, la escalabilidad de los recursos necesarios para la prestación de servicio anterior, la relativa brevedad del tiempo del servicio; la disponibilidad de espacios para instalar Áreas de Control Integrado.
- De lo anterior, puede por ejemplo aplicarse el criterio temporal (i) en Los Horcones y en Los Libertadores, pero no puede aplicarse en Punta de Vacas o en Uspallata o en el mismo Los Libertadores para Cargas.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Reflexiones previas a considerar
los tiempos de circulación (6)

- Son circunstancias favorables a la aplicación del criterio temporal (ii): la improbable estandarización de los Tiempos de Atención; la especialización de los recursos necesarios para la prestación de servicio anterior, la alta variabilidad del tiempo del servicio según la casuística de los controles a realizar.
- De lo anterior, sería conveniente aplicarse el criterio temporal (ii), en el caso de que se dispusiera de Áreas de Control Integrado, en el Puerto Seco de Los Andes y en el Puerto Seco de Mendoza.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Reflexiones previas a considerar
los tiempos de circulación (7)

- Son circunstancias favorables a la aplicación del criterio espacial (ii): las restricciones de infraestructuras de grandes locales de atención a las Personas; la insuficiencia de las áreas para parqueo de vehículos; la severidad de las condiciones externas promedio en que deben realizarse los desplazamientos de las personas; los riesgos generales del área destinada a la prestación de servicios; las condiciones de seguridad general a observar en el predio tanto para Vehículos como para las Personas. realizar.
- De lo anterior, sería conveniente aplicarse el criterio espacial (ii), en todos los emplazamientos de Procesos de Control en este Paso de Frontera por la escasez de áreas de estacionamiento y espera; por la rigurosidad de las condiciones meteorológicas y por el alto riesgo ambiental; todos estos factores de alta inelasticidad.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Reflexiones previas a considerar
los tiempos de circulación (8)

- A modo de ejemplo Los Andes tiene capacidad para estacionar ciento veinte camiones, Los Libertadores hasta doscientos camiones, Punta de Vacas setenta camiones y Uspallata hasta ciento veinte camiones. Todo desvío de la condición de trabajo normal, provoca inmediatamente congestionamientos a la circulación y detenciones en lugares inapropiados desde todo punto de vista.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Descentralización y Desconcentración (1)

El razonamiento teórico anterior, nos lleva a concluir en las siguientes recomendaciones generales:

- Conveniencia de instalar Áreas de Control Integrado para Viajeros, diferenciando la atención de los viajeros que se desplazan en vehículos Particulares de aquellos que se desplazan en Vehículos de Transporte Público o Contratado a los efectos (tarea cumplida imperfectamente desde febrero 2003 en Los Horcones y Los Libertadores).
- De lo anterior debe hacerse una revisión crítica del funcionamiento de Los Horcones y de Los Libertadores.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Descentralización y Desconcentración (2)

- Conveniencia de instalar Áreas de Control Integrado de Cargas, sin incluir procesos de desaduanamiento final propias de los Puertos Secos, diferenciando a los camiones cargados de los camiones en lastre (tarea no ejecutada).
- De lo anterior debe hacerse una revisión crítica de Los Libertadores; Punta de Vacas y Uspallata.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Descentralización y Desconcentración (3)

- Conveniencia de adecuar las áreas de Puerto Seco a las demandas de Procesos de Control especializado, inclusive con incorporación de tecnologías aplicadas avanzadas y en cumplimiento con Acuerdos de Cooperación Mutua entre los Países o de cualesquiera de ellos con terceros Estados, según el expansivo flujo de mercancías (tarea en ejecución parcial a partir de la concesión para la Terminal Aduanera de El Sauce-Chile).
- De lo anterior deben revisarse la planificación del proyecto de Terminal Aduanera de El Sauce a los volúmenes de mercancías que se estimen para futuro y revisar las condiciones del Puerto Seco Mendoza.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Horcones (1)

Edificio construido sobre una formación geológica del tipo “morena inclinada”, con probables riesgos de deterioro estructural por asentamientos o deslizamientos. Se requiere disponer de los estudios geológicos - que estarían en fase final de ejecución - con un Informe Técnico exhaustivo de riesgos y recomendaciones; previo a proponer planes detallados de inversión en infraestructura.

Deben instalarse además probetas o elementos sensibles con una rutina de lectura, observación o seguimiento, para detección temprana de signos de ocurrencia de daños estructurales de riesgo identificado.

Superada la instancia técnica anterior, se trata de un Complejo aprovechable para establecer entre seis y ocho “andenes”, o líneas de trabajo continuo, para la atención de Viajeros en Vehículos Particulares.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Horcones (2)

Debe crearse un área de atención especializada para la atención de Viajeros en Vehículos de Transporte Regular o Contratados al efecto, así como para los respectivos equipajes en bodega de ómnibus.

Lo anterior debe desarrollarse sobre la Playa Pavimentada que fuera prevista, en el proyecto original de obra, para la operación de camiones con Cargas.

Mejoramiento de los entronques con la Ruta N° 7 tanto de la Entrada, como de la Salida, a y desde Los Horcones; dado que en ambas circunstancias los vehículos deben cruzar la senda de circulación en sentido contrario, en condiciones de inadecuada de visibilidad en toda condición de clima.

Rediseño de todo el Proceso de Control para Pasajeros según criterio secuencial por especialización, según siguiente orden: 1. trámite migratorio; 2. control sanitario y 3. trámite aduanero; todos ellos ubicados a lo largo de un mismo andén de atención al usuario.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Horcones (3)

Para lo anterior, recálculo de dotaciones de funcionarios de Servicios necesarias y ampliación de instalaciones para su respectivo alojamiento en condiciones decorosas para las personas y dignas para la investidura funcional. Ello puede implicar la construcción de los dos módulos, pendientes del Proyecto original, para dormitorios y respectivos servicios sanitarios.

Redefinición de todo el sistema de comunicaciones del Complejo Los Horcones, integrando a todos los Servicios que en él desempeñen tareas, a las respectivas redes informáticas nacionales de esos mismos Servicios, argentinos y chilenos, en tiempo real todos los días del año.



Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Horcones (4)

Redefinición de las responsabilidades generales por el aseo, manutención y operación de servicios generales del Complejo; no dejando de considerar la opción de traspaso de la responsabilidad al sector privado empresario. En dicha responsabilidad deben incluirse todo lo relacionado a mantenimiento de Redes internas, la provisión, mantenimiento, reparación y sustitución de equipo informático en cantidad y tipo adecuado al Modelo de Proceso de Control adoptado.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Libertadores (1)

Edificio construido, en la segunda mitad de los setenta, sobre una planicie realizando un importante relleno para elevación del nivel baso. Fue ampliado en la segunda mitad de los ochenta con áreas de alojamiento para el personal. Presenta diversas deficiencias de mantenimiento (insuficiente asignación presupuestal). Se requiere disponer de los estudios geológicos, con un Informe Técnico exhaustivo de factibilidad de aprovechamiento del área denominada Planicie de la Calavera hasta desembocar en la Curva del Agua (aproximadamente algo más de dos hectáreas); previo a proponer planes detallados de inversión en infraestructura.

Deben instalarse además probetas o elementos sensibles con una rutina de lectura, observación o seguimiento, para detección temprana de signos de ocurrencia de daños estructurales en la zona de ampliación de dormitorios, pues hay varias fisuras destacadas



Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Libertadores (2)

Superada la instancia técnica anterior, se trata de un Complejo de estratégica ubicación pero de difícil aprovechamiento por su diseño constructivo original, la geometría de sus columnas de soporte y de las pantallas de hormigón armado para protección; teniendo en cuenta además que en este punto ocurre la máxima superposición de prestación de servicios de todo el Paso de Frontera, con las mayores limitaciones de infraestructura.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Libertadores (3)

Debe crearse un área de atención especializada para la atención de Viajeros en Vehículos de Transporte Regular o Contratados al efecto, así como para los respectivos equipajes en bodega de ómnibus.

Lo anterior debe desarrollarse sobre la Playa No Pavimentada que se utiliza para el Control de Cargas de Salida para Argentina, sugiriendo la reubicación de éste en territorio argentino. Esa área de atención a Viajeros en Vehículos de Transporte Regular (Ómnibus), debería guardar razonable similitud de diseño ambas ACI Viajeros (Los Horcones y Los Libertadores) para complementación recíproca durante el período de obras o en circunstancias especiales.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Libertadores (4)

Realizado esto, debería extremarse las posibilidades de diseño arquitectónico para “levantar” todas las instalaciones del Primer Piso del Complejo Los libertadores para instalar hasta cuatro “andenes” o líneas de atención continua a usuarios, es decir Pasajeros con Vehículo Particular, en la misma modalidad operativa que la sugerida para Los Horcones en los numerales anteriores; es decir según criterio secuencial por especialización, según siguiente orden: 1. trámite migratorio; 2. control sanitario y 3. trámite aduanero; todos ellos ubicados a lo largo de un mismo andén de atención al usuario.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Libertadores (5)

De contarse con los estudios geológicos pertinente y un Informe Técnico favorable al aprovechamiento del área denominada Planicie de la Calavera hasta desembocar en la Curva del Agua; allí deberá emplazarse un Área para la atención de Cargas Entrada a Chile, pero en lo posible, según criterio secuencial por especialización, según siguiente orden: 1. trámite migratorio; 2. control sanitario y 3. trámite aduanero; todos ellos ubicados a lo largo de un mismo andén de atención al usuario.

Esta instalación podría inicialmente ser sede sólo para los Servicios chilenos, para pasar en un momento dado a desempeñarse como ACI Cargas – País Entrada País Sede y reemplazando las precarias instalaciones de los Servicios argentinos en Uspallata.



Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Libertadores (6)

La anterior propuesta es, de todas maneras un segundo óptimo en cuanto a tener otra localización alternativa para el ACI Cargas – País Entrada País Sede, en un punto más bajo de Los Libertadores (evaluar áreas en Juncadillo o inmediatamente antes de Guardia Vieja) dado la ausencia de poblaciones intermedias excepto la utilización del Hotel Portillo.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Libertadores (7)

Para lo anterior, recálculo de dotaciones de funcionarios de Servicios necesarias (en sus distintas modalidades presentadas anteriormente) y ampliación de instalaciones para su respectivo alojamiento en condiciones decorosas para las personas y dignas para la investidura funcional. Ello tiene una alternativa de más pronta instrumentación si fuera posible adquirir y completar la construcción de un edificio de cinco niveles, inconcluso, inmediatamente antes de la Barrera Poniente o Barrera Caracoles del Complejo.

Redefinición de todo el sistema de comunicaciones del Complejo Los Libertadores, integrando a todos los Servicios que en él desempeñen tareas, a las respectivas redes informáticas nacionales de esos mismos Servicios, chilenos y argentinos, en tiempo real todos los días del año.



Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Libertadores (8)

Se tomó conocimiento de una donación de siete mil quinientas hectáreas de CORFO a favor del Ministerio del Interior y que éste habría elevado antecedentes a la División Concesiones del MOP para el diseño del respectivo modelo de negocio.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Punta Vacas (1)

Este emplazamiento cumple una importante función de Control de Cargas entrantes a la Argentina, sin embargo las instalaciones no son tan precarias como insuficientes pues solo puede estacionar en su playa setenta camiones y recibe más de quinientos camiones diarios.

Su ubicación es cuestionada, además, por estar casi enfrente de una de las rutas de acceso al Aconcagua, grandemente visitada en el verano.

Dado las objeciones de ubicación y la insuficiencia de áreas, solo se la podría trasladar cercano a Uspallata. Sin embargo se sugiere, alternativamente, la localización en la denominada Estación Las Leñas o “Pista de Helicópteros”, levemente arriba de Los Horcones (estrictamente entre Las Cuevas y la Curva de la Soberanía)

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Punta Vacas (2)

Este emplazamiento cumple una importante función de Control de Cargas entrantes a la Argentina, sin embargo las instalaciones no son tan precarias como insuficientes pues solo puede estacionar en su playa setenta camiones y recibe más de quinientos camiones diarios.

Su ubicación es cuestionada, además, por estar casi enfrente de una de las rutas de acceso al Aconcagua, grandemente visitada en el verano.

Dado las objeciones de ubicación y la insuficiencia de áreas, solo se la podría trasladar cercano a Uspallata. Sin embargo se sugiere, alternativamente, la localización en la denominada Estación Las Leñas o “Pista de Helicópteros”, levemente arriba de Los Horcones (estrictamente entre Las Cuevas y la Curva de la Soberanía)

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Punta Vacas (3)

Allí, si los estudios geológicos y las condiciones generales lo permiten, debería emplazarse un Área para la atención de Cargas Entrada a Argentina, pero en lo posible, según criterio secuencial por especialización, según siguiente orden: 1. trámite migratorio; 2. control sanitario y 3. trámite aduanero; todos ellos ubicados a lo largo de un mismo andén de atención al usuario; diferenciando además andenes exclusivamente para camiones en lastre.

Esta instalación podría inicialmente ser sede sólo para los Servicios argentinos, para pasar en un momento dado a desempeñarse como ACI Cargas – País Entrada País Sede y reemplazando las saturadas instalaciones de los Servicios chilenos en Cargas salientes de Chile, en Los Libertadores.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Uspallata (1)

Esta es una localización de múltiples alternativas, en función de lo que sea factible construir e instalar “arriba” y del apoyo que tales obras recibieran.

En la hipótesis descrita en Los Libertadores, en ese lugar y siempre que no fuera factible hacerlo en Guardia Vieja, se instalaría el ACI Cargas entrantes a Chile – País Entrada País Sede. Si ello no ocurriera, Uspallata podría ser al Área de Control de Cargas saliendo de Argentina y atraer para sí, total o parcialmente, al Puerto Seco de Mendoza.

La Participación del Puerto Seco Mendoza es casi el 40% de la carga entrante y saliente de Argentina, respectivamente.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Uspallata (2)

En cuanto a definición predial, se sabe que no puede ser el actual por su insuficiencia y precariedad. Las alternativas son: (i) un terreno provincial muy cercano al límite agrícola; (ii) un terreno del Ejército Argentino lindero a la traza de la Ruta N° 7 y cercano al anterior y (iii) la denominada Pampa de Uspallata, terrenos de propiedad particular y requiriendo un puente adicional sobre Río Mendoza para retomar la actual traza de la Ruta N° 7.

Sería asentamiento también del proyectado equipo fijo para “escasear” camiones y contenedores con Rayos X; instalación demandante de energía de media tensión.



Paso de Frontera Cristo Redentor

Análisis General de Los Andes



La instalación actual es notoriamente insuficiente para el flujo de camiones actual, las condiciones de trabajo son severamente inadecuadas.

La información recibida sobre la Nueva Terminal de El Sauce, solo debería ser revisada o actualizada, en función de las proyecciones de crecimiento para Cargas que finalmente de adopte. Continuará desempeñando el rol de puerto Seco y no será alcanzado por ninguna definición de ACI Cargas.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Resumen de Reubicaciones en Chile (1)

Puerto Seco Los Andes: sin cambios según proyecto licitado y adjudicado. Revisar dimensiones frente a proyecciones que se adopten.

Guardia Vieja: estacionamiento previo cercado y vigilado, para regular el tránsito de Cargas y Lastres saliendo de Chile, con una capacidad de parqueo no menor a dos días de operación normal (un mil camiones).

Guardia Vieja: ACI Cargas – País Entrada País Sede, con modelo secuencial de intervenciones según especialización, en el siguiente criterio: Trámite migratorio-Control Sanitario y Trámite Aduanero. De no poder hacer ACI, mantener características como Control Servicios Chile. De lograrse ACI, reemplaza totalmente actuales funcionalidades de Uspallata y parcialmente la de Los Libertadores.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Resumen de Reubicaciones en Chile (2)

Los Libertadores: de no ser factible técnicamente la alternativa anterior, ACI Cargas – País Entrada País Sede, con modelo secuencial de intervenciones según especialización, en la secuencia: Trámite migratorio-Control Sanitario y Trámite Aduanero. De lograrse ACI, reemplaza totalmente actuales funcionalidades de Uspallata; pero debe ser posterior a la puesta en marcha del ACI Cargas- País Entrada País Sede en Estación Las Leñas. De no poder hacer ACI, mantener características como Control Servicios Chile

Los Libertadores: ACI Viajeros en Vehículo Particular – País Entrada País Sede, con modelo secuencial de intervenciones según especialización, en la secuencia: Trámite migratorio-Control Sanitario y Trámite Aduanero.



Paso de Frontera Cristo Redentor

Resumen de Reubicaciones en Chile (3)

Los Libertadores: ACI Viajeros en Vehículo de transporte Regular o Contratados al efecto, con parqueo de los vehículos y revisión no intrusita del equipaje en bodega; con modelo secuencial de intervenciones según especialización para la atención de los respectivos Pasajeros, con siguiente criterio: Trámite migratorio-Control Sanitario y Trámite Aduanero.

Nota: las dos anteriores son áreas completamente diferenciadas.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Resumen de Reubicaciones en Argentina (1)

Los Horcones: ACI Viajeros en Vehículo Particular – País Entrada País Sede, con modelo secuencial de intervenciones según especialización, con siguiente criterio: Trámite migratorio-Control Sanitario y Trámite Aduanero.

Los Horcones: ACI Viajeros en Vehículo de transporte Regular o Contratados al efecto, con parqueo de los vehículos y revisión no intrusita del equipaje en bodega; con modelo secuencial de intervenciones según especialización para la atención de los respectivos Pasajeros, con siguiente criterio: Trámite migratorio-Control Sanitario y Trámite Aduanero.

Nota: las dos anteriores son áreas completamente diferenciadas.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Resumen de Reubicaciones en Argentina (2)

Estación Las Leñas: ACI Cargas – País Entrada País Sede, con modelo secuencial de intervenciones según especialización, en el siguiente criterio: Trámite migratorio-Control Sanitario y Trámite Aduanero; con andenes diferenciales para camiones en lastre. De no poder hacer ACI, mantener características como Control Servicios Argentina. De lograrse ACI, reemplaza totalmente actuales funcionalidades de Punta de Vacas y parcialmente la de Los Libertadores.

Uspallata: estacionamiento previo cercado y vigilado, para regular el tránsito de Cargas y Lastres saliendo de Chile, con una capacidad de parqueo no menor a ocho días de operación normal (cuatro mil camiones).



Paso de Frontera Cristo Redentor

Resumen de Reubicaciones en Argentina (3)

Uspallata: trasladar, total o parcialmente, Puerto Seco Mendoza e instalar equipo de escaneo camiones y contenedores por Rayos X. Puede estar asociado o no con la traza del antiguo Ferrocarril Trasandino y con el estacionamiento previo del literal anterior.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Procesos de Control sobre viajeros en vehículos particulares (1)

Recomendando la adopción, en ambos ACI, de la secuencia temporal por especialización técnica, según criterio: 1. trámite migratorio, 2. control sanitarios y 3. trámite aduanero; sin parqueo previo del vehículo, debe:

- Hacerse un Estudio de Trabajo detallado para determinación del Tiempo de Atención de cada elemento de este Proceso de Control.
- Diseñar andenes de trabajo que, para este Proceso de Control, deberían tener dos o tres estaciones de trabajo consecutivas. La cantidad de andenes de trabajo será consecuencia de otro estudio específico.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Procesos de Control sobre viajeros en vehículos particulares (2)

- Estimando al trámite migratorio como el más extenso, debe procurarse la digitación una sola vez de los datos contenidos en los documentos de identidad, compartiendo ambos Servicios la información al instante para respectivo comparación de Bases con Restricciones a la Salida y a la Entrada, respectivamente; dándoselas aprobaciones en el mismo orden.
- Puede identificarse andenes para atención diferenciada de vehículos en los cuales viajan Menores de Edad, por las particularidades de controles adicionales en estos casos.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Procesos de Control sobre viajeros en vehículos particulares (3)

El elemento control sanitario, básicamente con revisión de cabina y/o de equipaje, puede ser coordinado y simultáneo con el aduanero.

El elemento trámite aduanero debe procurarse la digitación una sola vez de los datos requeridos, compartiendo ambos Servicios la información al instante para respectivo comparación de Bases con Restricciones a la Salida y a la Entrada, respectivamente; dándoselas aprobaciones en el mismo orden.

El elemento de trámite aduanero también puede contener selectivamente, una instancia de revisión física del equipaje.

Ambos elementos anteriores podrían hacerse en una Estación de Trabajo única, compartiendo equipo de inspección no intrusiva para equipajes menores cada dos andenes contiguos.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Procesos de Control sobre viajeros en vehículos de Transporte Regular o Contratado (1)

Recomendando la adopción, en ambos ACI, de la secuencia temporal por especialización técnica, según criterio: 1. trámite migratorio, 2. control sanitarios y 3. trámite aduanero; con parqueo previo del vehículo, debe:

- Hacerse un Estudio de Trabajo detallado para determinación del Tiempo de Atención de cada elemento de este Proceso de Control.
- Diseñar andenes de trabajo para este Proceso de Control, donde se estacione cada ómnibus, haya personal de que traslade el equipaje desde la bodega del vehículo a las cintas transportadoras, por éstas hasta los equipos de Inspección No Intrusiva y retornen al punto, para ser cargados nuevamente en bodega.
- La cantidad de andenes de estacionamiento de ómnibus y similares será consecuencia de otro estudio específico.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Procesos de Control sobre viajeros en vehículos de Transporte Regular o Contratado (2)

- Estimando al trámite migratorio como el más extenso, debe procurarse evitar la digitación de los datos contenidos en los documentos de identidad de los pasajeros, el que debería ser enviado por correo electrónico al comienzo de viaje por la Empresa Transportadora, haciéndose solo el chequeo de correspondencia entre documentos y la información ya ingresada.
- Ésta podrá haber sido comparada por ambos Servicios con las respectivas Bases con Restricciones a la Salida y a la Entrada, respectivamente; dándoselas aprobaciones en el mismo orden.

Paso de Frontera Cristo Redentor

Procesos de Control sobre viajeros en vehículos de Transporte Regular o Contratado (3)

- Los equipajes de bodega, deberán estar identificados en forma biunívoca con el pasajero, a nivel del mismo informe de correo electrónico y solo se requerirá la presencia del pasajero cuyo equipaje o bulto haya sido observado en la instancia de revisión técnica no intrusiva.
- Se preverán áreas de espera para los pasajeros que hayan cumplido con el trámite migratorio y previo a embarcar nuevamente en los ómnibus respectivos.

Proceso Sectorial

Facilitación de Pasos de Frontera

**PROGRAMA DE PROYECTOS PILOTO EN PASOS
DE FRONTERA**

